



d'Amico International Shipping S.A. Bilancio per i primi nove mesi/terzo trimestre 2024

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 2024 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 PERFORMANCE (IAP)	9
SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2024.....	12
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEI PRIMI NOVE MESI.....	19
FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	21
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO AL 30 SETTEMBRE 2024	24
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO SINTETICO INTERMEDIO	24
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO	24
SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA	25
RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO.....	26
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	27
NOTE	28

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente

Paolo d'Amico

Amministratori

Carlos Balestra di Mottola, *Amministratore Delegato*

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

Antonia d'Amico – Amministratore, dal 23 aprile 2024

Lorenzo d'Amico – Amministratore, dal 23 aprile 2024

Massimiliano della Zonca – Amministratore, dal 23 aprile 2024

SOCIETÀ DI REVISIONE

MOORE Audit S.A.

DATI DI SINTESI

DATI FINANZIARI

3° trim. 2024	3° trim. 2023	US\$ migliaia	9 MESI 2024	9 MESI 2023
85.167	99.529	Ricavi netti totali	298.138	305.435
57.698	70.397	Risultato operativo lordo (EBITDA) *	218.824	213.146
67,8%	70,7%	<i>margin sui ricavi netti totali in %</i>	73,4%	69,8%
43.317	54.528	Risultato operativo (EBIT) *	174.286	166.788
50,9%	54,8%	<i>margin sui ricavi netti totali in %</i>	58,5%	54,6%
40.201	48.886	Utile del periodo	163.084	148.719
47,2%	49,1%	<i>margin sui ricavi netti totali in %</i>	54,7%	48,7%
40.498	49.394	Utile netto rettificato**	158.930	153.005
US\$ 0,334	US\$ 0,402	Utile per azione	US\$ 1,352	US\$ 1,219
73.214	51.391	Flussi di cassa operativi	228.433	224.369
(31.893)	(1.892)	Investimenti lordi (CapEx)*	(83.161)	(37.456)
			AI 30 settembre 2024	AI 31 dicembre 2023
		Totale attività	1.089.036	1.001.707
		Indebitamento finanziario netto*	82.969	224.344
		Patrimonio netto	743.135	617.806

* 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 2024.

ALTRI DATI OPERATIVI*

3° trim. 2024	3° trim. 2023		9 MESI 2024	9 MESI 2023
28.602	30.860	Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) ¹	33.395	31.904
33,0	36,0	Sviluppo della flotta - Numero medio di navi	34,0	36,0
25,7	25,7	- Di proprietà	25,7	22,8
3,0	3,3	- Noleggio a scafo nudo	3,0	5,7
4,3	7,0	- A noleggio	5,3	7,5
1,1%	2,0%	Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili ² (%)	3,5%	2,0%
43,5%	31,2%	Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili ³ (%)	42,4%	27,9%

* 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.

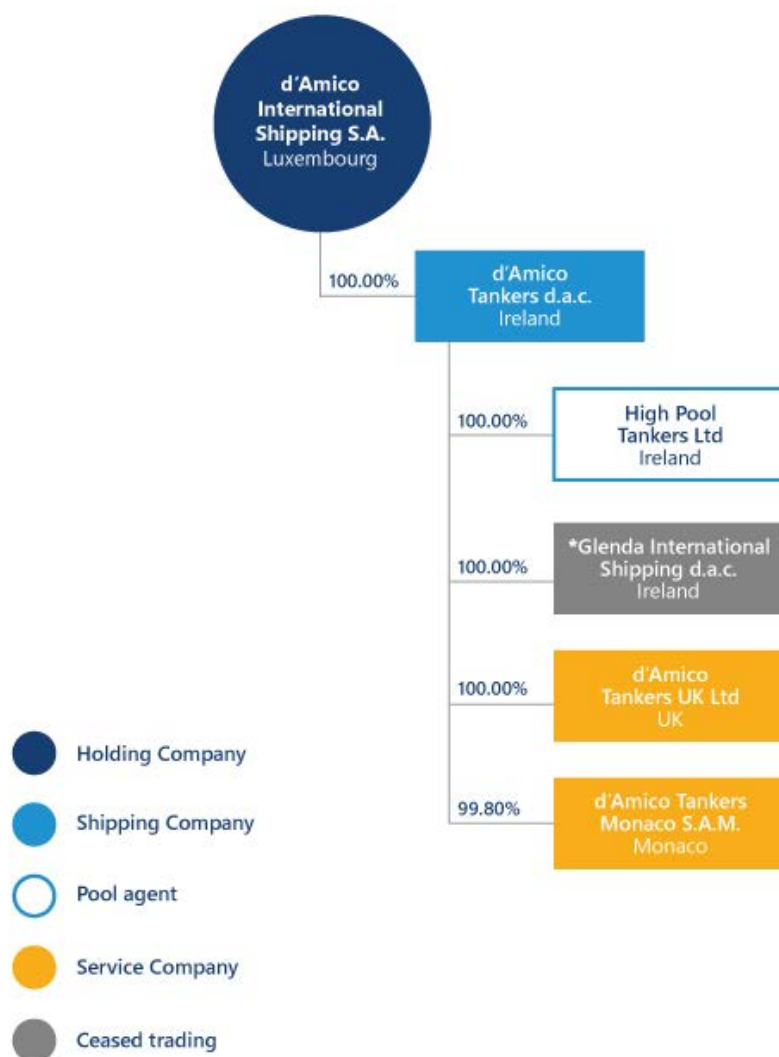
² Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili.

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 2024:



*Glenda International Shipping ceased trading on 22 September 2022, the date in which it sold the last of its vessels to 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 2024 d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda) una flotta di 33,0 navi, di cui 29,0 navi di proprietà e a scafo nudo (con obblighi di acquisto) con un'età media di circa 9,0 anni, rispetto ad un'età media di settore di 13,4 anni per le navi MR (25.000-54.999 Tpl (Dwt)) e di 14,8 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 ed agenzie commerciali di intermediazione. Inoltre, tutte le navi sono conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale), inclusa la MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ed ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e ad altri *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 2024 l'81,8% delle navi della flotta controllata di 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 DIS⁴, pari a US\$ 384.9 milioni nei primi 9 mesi del 2024, 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.

Grazie alla sua lunga storia, il Gruppo DIS ritiene di possedere un solido marchio ed una consolidata reputazione sul mercato internazionale, e che tale reputazione sia importante per mantenere e potenziare i suoi rapporti di lungo periodo con i suoi partner e clienti esistenti, oltre che per instaurare rapporti con i nuovi clienti. 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 armatori che garantiscono elevati standard qualitativi.

Presenza globale di DIS

DIS è presente nei principali centri marittimi di tutto il mondo: Lussemburgo, Dublino (Irlanda), Londra (Regno Unito), Monte Carlo (Monaco), Singapore, New York (USA) e Roma (Italia). Il Gruppo 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, rafforzando 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 monitorare continuamente le proprie attività e fornire assistenza ai suoi clienti.

Al 30 settembre 2024 DIS impiegava 635 dipendenti come personale marittimo e 25 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, attività 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.

⁴ Esclusi i ricavi da noleggio a scafo nudo

Flotta

Al 30 settembre 2024, il Gruppo DIS controllava, tramite proprietà o accordi di noleggio, una flotta moderna di 33,0 navi cisterna (31 dicembre 2023: 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 alla legislazione ambientale recente. Satisfano quindi gli elevati *standard* richiesti dalle principali compagnie petrolifere clienti del Gruppo, oltre a essere altamente efficienti sotto il profilo dei costi. Nel secondo trimestre 2024 DIS ha ordinato altre 4 navi di nuova costruzione, la cui consegna è prevista nel 2027.

La gestione di un'ampia flotta aumenta la capacità di produrre utili ed efficienze operative, 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. 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 2024.

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese ⁵	Classe IMO
Flotta LR1				
Di proprietà				
Bright Future ⁶	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 obbligo 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 Transporter ⁷	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	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

⁵ Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam) fa riferimento a navi ordinate a Hyundai Mipo e costruite presso il suo cantiere di Vinashin (Vietnam).

⁶ Ex-Cielo di Londra.

⁷ Ex-Crimson Jade, precedentemente presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c, che ha esercitato la propria opzione di acquisto nel giugno 2024 e ha preso in consegna la nave nel luglio 2024.

Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obbligo 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 noleggate a lungo termine con opzioni

High Leader ⁸	49.999	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Navigator ⁹	49.999	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
Crimson Pearl ¹⁰	50.000	2017	Minaminiippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III

Navi noleggate a lungo termine senza opzione

Green Planet	50.843	2014	Daesun Shipbuilding, Corea del Sud	IMO II/III
--------------	--------	------	------------------------------------	------------

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

Oltre alla flotta navigante sopra descritta, DIS ha le seguenti nave cisterna LR1 in costruzione:

Numero di scafo	Tpl (Dwt) stimati	Consegna stimata	Costruttore, Paese
YZJ2024-1642	75.000	Q3-2027	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina
YZJ2024-1643	75.000	Q4-2027	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina
YZJ2024-1644	75.000	Q3-2027	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina
YZJ2024-1645	75.000	Q4-2027	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina

Impiego della flotta

Al 30 settembre 2024, DIS impiegava direttamente 33,0 navi: 1 LR1 (nave a “Lungo Raggio 1”), 6 MR (navi a “Medio Raggio”) e 6 navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre alla stessa data 5 LR e 15 MR 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 2024, il Gruppo d’Amico controlla un’ampia flotta di navi di proprietà ed in *time-charter*, di cui 33,0 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.

⁸ Nell’ottobre 2024, d’Amico Tankers d.a.c. ha esercitato la sua opzione di acquisto sulla M/T High Leader, con consegna prevista tra il secondo e il terzo trimestre 2025.

⁹ Nell’ottobre 2024, d’Amico Tankers d.a.c. ha esercitato la sua opzione di acquisto sulla M/T High Navigator, con consegna prevista tra il primo e il secondo trimestre 2025.

¹⁰ Nell’agosto 2024, d’Amico Tankers d.a.c. ha esercitato la sua opzione di acquisto sulla M/T Crimson Pearl, con consegna avvenuta nell’ottobre 2024.

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 degli *International Financial Reporting Standards* (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 dai dati del bilancio consolidato sintetico intermedio)

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, indipendentemente dal fatto che le navi siano state impiegate o meno 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 consolidato sintetico intermedio, 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* e imprese collegate, se presenti, 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* e imprese collegate, se presenti. 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 del bilancio consolidato sintetico intermedio)

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* nella Sintesi dei risultati del terzo trimestre e dei primi nove mesi del 2024).

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 la Sintesi dei risultati del terzo trimestre e dei primi nove mesi del 2024).

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 nella Sintesi dei risultati del terzo trimestre e dei primi nove mesi del 2024).

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 2024

In generale, le condizioni del mercato delle navi cisterna sono rimaste relativamente solide durante il terzo trimestre dell'anno. Sebbene i guadagni medi delle navi cisterna si siano ridotti nel mese di agosto, i mercati hanno mostrato segni di rafforzamento a settembre, entrando nella parte dell'anno stagionalmente più forte. Negli ultimi mesi, i mercati sono stati soggetti a pressioni di breve termine, poiché la debolezza stagionale del commercio di petrolio è stata accentuata dalla riduzione delle importazioni di greggio dalla Cina, dalla diminuzione delle esportazioni di prodotti russi a causa di interruzioni nelle attività di raffinazione e dei margini di raffinazione ridotti.

Più nello specifico, i mercati delle navi cisterna per il trasporti di raffinati (*product tanker*) hanno registrato un calo in agosto, con i guadagni medi scesi al livello più basso dal febbraio 2022, pur rimanendo ben al di sopra della media degli ultimi dieci anni. Il recente calo della domanda di petrolio e la debolezza dei margini di raffinazione hanno portato ad un indebolimento della domanda di *product tanker*. Allo stesso tempo, un maggiore afflusso di navi cisterna per il trasporto di greggio (VLCC e Aframax) nel mercato dei raffinati ha aumentato la disponibilità di tonnellaggio. Tuttavia, si prevede che questa tendenza si invertirà con il miglioramento della domanda di greggio nell'ultimo trimestre dell'anno.

Nel settore dei prodotti raffinati, quest'anno la domanda di tonnellaggio (in termini di portata lorda - Dwt) dovrebbe crescere di un ulteriore 5,9% (secondo il report di Clarksons di settembre), segnando il quarto anno consecutivo di forte espansione. Le deviazioni delle navi intorno al Capo di Buona Speranza a causa degli attuali disordini in Mar Rosso hanno fornito un notevole sostegno al mercato. Gli arrivi di *product tanker* nel Golfo di Aden sono diminuiti di circa il 70% (secondo Affinity Shipping) rispetto ai livelli del quarto trimestre del 2023, mentre gli arrivi al Capo di Buona Speranza sono più che raddoppiati.

Un'area in cui le difficoltà si sono attenuate è Panama: i livelli d'acqua nel Canale di Panama sono lentamente aumentati e le restrizioni al transito sono state gradualmente allentate nei primi nove mesi del 2024, portando a un certo grado di normalizzazione.

La tariffa *time charter* a un anno, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di settembre 2024 era valutata intorno a US\$ 29.250 al giorno per una MR2 di tipo *Eco*, con un premio di circa US\$ 2.750 al giorno rispetto a una MR convenzionale.

DIS ha registrato un utile netto di US\$ 163,1 milioni nei primi 9 mesi del 2024 rispetto all'utile netto di US\$ 148,7 milioni registrato nello stesso periodo del 2023. Tale variazione positiva è attribuibile alla maggiore solidità del mercato delle navi cisterna rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 158,9 milioni nei primi nove mesi del 2024 rispetto a US\$ 153,0 milioni registrati nello stesso periodo del 2023. **DIS ha registrato un utile netto di US\$ 40,2 milioni nel terzo trimestre 2024** rispetto ad un utile netto di US\$ 48,9 milioni nel terzo trimestre dello scorso esercizio. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 40,5 milioni nel terzo trimestre 2024 rispetto a US\$ 49,4 milioni nel terzo trimestre 2023.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 218,8 milioni nei primi 9 mesi del 2024 rispetto a US\$ 213,1 milioni nello stesso periodo del 2023 (terzo trimestre 2024: US\$ 57,7 milioni vs terzo trimestre 2023: US\$ 70,4 milioni, con **flussi di cassa operativi positivi pari a US\$ 228,4 milioni nei primi nove mesi del 2024**, rispetto a US\$ 224,4 milioni generati nello stesso periodo dello scorso esercizio.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 37.563 nei primi nove mesi del 2024** rispetto a US\$ 33.434 nello stesso periodo del 2023 (terzo trimestre 2024: US\$ 29.679 vs. terzo trimestre 2023: US\$ 31.782); un miglioramento attribuibile al considerevole rafforzamento del mercato rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio.

Allo stesso tempo, il 42,4% dei giorni di impiego totali di DIS nei primi nove mesi del 2024 è stato coperto con contratti *time charter* a una tariffa giornaliera media di US\$ 27.738 (primi nove mesi del 2023: copertura del 27,9% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 27.951). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante cicli negativi. **La tariffa**

giornaliera media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 33.395 nei primi 9 mesi del 2024 rispetto a US\$ 31.904 raggiunti nello stesso periodo del 2023 (terzo trimestre 2024: US\$ 28.602 vs. terzo trimestre 2023: US\$ 30.860).

RISULTATI OPERATIVI

3° trim. 2024	3° trim. 2023	US\$ migliaia	9 MESI 2024	9 MESI 2023
115.671	136.947	Ricavi	384.936	407.779
(31.732)	(38.646)	Costi diretti di viaggio	(90.456)	(105.984)
83.939	98.301	Ricavi base <i>time charter</i>*	294.480	301.795
1.228	1.228	Ricavi da noleggio a scafo nudo*	3.658	3.640
85.167	99.529	Ricavi netti totali	298.138	305.435
-	-	Costi per noleggi passivi	-	(27)
(22.116)	(21.403)	Altri costi operativi diretti	(67.486)	(69.391)
(5.082)	(7.130)	Costi generali ed amministrativi	(16.150)	(18.446)
(271)	(599)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	4.322	(4.425)
57.698	70.397	Risultato operativo lordo (EBITDA)*	218.824	213.146
(14.381)	(15.869)	Ammortamenti e svalutazioni	(44.538)	(46.358)
43.317	54.528	Risultato operativo (EBIT)*	174.286	166.788
2.366	1.147	Proventi finanziari	5.866	3.525
(4.998)	(6.611)	Oneri finanziari	(15.785)	(20.819)
40.685	49.064	Utile ante imposte	164.367	149.494
(484)	(178)	Onere fiscale per imposta sul reddito	(1.283)	(775)
40.201	48.886	Utile del periodo	163.084	148.719

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

I **ricavi** sono stati di US\$ 115,7 milioni nel terzo trimestre 2024 (US\$ 136,9 milioni nel terzo trimestre 2023) e di US\$ 384,9 milioni nei primi 9 mesi del 2024 (US\$ 407,8 milioni nello stesso periodo dello scorso esercizio). La leggera riduzione dei ricavi lordi rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente alla minore esposizione al mercato *spot* e al minor numero di navi equivalenti impiegate rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio. Inoltre, la percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nei primi nove mesi del 2024 (3,5%) è stata superiore a quella dello stesso periodo dell'esercizio precedente (2,0%) 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\$ (31,7) milioni nel terzo trimestre 2024 e US\$ (90,5) milioni nei primi 9 mesi dell'esercizio corrente (terzo trimestre 2023: US\$ (38,6) milioni e primi 9 mesi del 2023: US\$ (106,0) milioni). I minori costi nei primi 9 mesi del 2024 riflettono la minore esposizione al mercato *spot* rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio.

I **ricavi base *time charter*** sono stati di US\$ 83,9 milioni nel terzo trimestre 2024 rispetto a US\$ 98,3 milioni nel terzo trimestre 2023, e di US\$ 294,5 milioni nei primi 9 mesi del 2024 rispetto a US\$ 301,8 milioni nello stesso periodo del 2023. In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa *spot* giornaliera media** di US\$ 29.679 nel terzo trimestre 2024 rispetto a US\$ 31.782 nel terzo trimestre 2023, e di **US\$ 37.563 nei primi 9 mesi del 2024** rispetto a US\$ 33.434 nello stesso periodo dello scorso esercizio.

Nei primi 9 mesi del 2024 la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa¹¹ (percentuale di copertura) è rimasta positiva, assicurando una media del 42,4% dei giorni-nave disponibili (primi 9 mesi del 2023: 27,9%) a una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 27.738 (primi 9 mesi del 2023: US\$ 27.951). Oltre a garantire un certo

¹¹ 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\$ 7.504 (in linea con i costi effettivi di DIS), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.

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

I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot e time charter*)¹² sono stati di US\$ 28.602 nel terzo trimestre 2024 rispetto a US\$ 30.860 nel terzo trimestre 2023, e di **US\$ 33.395 nei primi 9 mesi del 2024** rispetto a US\$ 31.904 nei primi 9 mesi dello scorso esercizio.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2023						2024			
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	9M	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	9M
Spot	36.652	31.746	31.782	33.434	30.999	32.873	38.201	44.949	29.679	37.563
Tariffa fissa	26.367	28.383	28.830	27.951	28.474	28.107	28.123	27.903	27.204	27.738
Media	34.056	30.831	30.860	31.904	30.099	31.451	34.043	37.698	28.602	33.395

I ricavi da noleggio a scafo nudo ammontavano a US\$ 1,2 milioni nel terzo trimestre 2024 e a US\$ 3,7 milioni nei primi 9 mesi del 2024, in linea con lo stesso periodo dello scorso esercizio; riguardano il 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. La Società ha adottato l'IFRS 16 Leasing, in vigore dal 1° gennaio 2019, modificando in modo significativo il trattamento dei leasing nel Bilancio consolidato del Gruppo. Con qualche eccezione, la passività per pagamenti previsti in contratti precedentemente classificati come leasing operativi viene ora attualizzata al tasso di finanziamento marginale del locatario, portando alla rilevazione di una passività per leasing e di una corrispondente attività consistente nel diritto di utilizzo. 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\$ 21,0 milioni nei primi nove mesi del 2024 e di US\$ 31,1 milioni nello stesso periodo del 2023, 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\$ (21,0) milioni nei primi nove mesi del 2024, rispetto a US\$ (31,1) milioni nello stesso periodo dello scorso esercizio. Nei primi nove mesi del 2024 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (5,3 navi equivalenti) rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio (7,5 navi equivalenti).

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, le spese tecniche e per lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà, nonché costi assicurativi per le navi di proprietà e a noleggio. La rettifica agli "altri costi operativi diretti" sorta dall'applicazione dell'IFRS 16 comporta un aumento di tali spese di US\$ 9,2 milioni nei primi 9 mesi del 2024 (aumento di US\$ 13,5 milioni nei primi 9 mesi del 2023), 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\$ (58,3) milioni nei primi 9 mesi del 2024 rispetto a US\$ (55,6) milioni nei primi 9 mesi del 2023. Nei primi nove mesi del 2024 la Società ha gestito una flotta simile di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio (primi nove mesi del 2024: 28,7 vs. primi 9 mesi del 2023: 28,5). 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.

I **costi generali e amministrativi** ammontavano a US\$ (5,1) milioni nel terzo trimestre 2024 (US\$ (7,1) milioni nel terzo trimestre 2023) e a US\$ (16,2) milioni nei primi nove mesi del 2024 (US\$ (18,4) milioni nei primi nove mesi del 2023). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

¹² 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\$ 7.504 (in linea con i costi effettivi di DIS), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.

L'**utile dalla vendita di navi** è stato negativo per US\$ (0,3) milioni nel terzo trimestre 2024 rispetto a US\$ (0,6) milioni nel terzo trimestre 2023 e di US\$ (4,3) milioni nei primi nove mesi del 2024 rispetto a US\$ (4,4) milioni nello stesso periodo dello scorso esercizio. L'importo per i primi 9 mesi 2024 include un utile di US\$ 5,1 milioni dalla vendita della M/T Glenda Melanie, avvenuta nel secondo trimestre 2024, parzialmente compensato dall'ammortamento del risultato differito netto delle navi vendute e riprese in *leasing (lease-back)* negli esercizi precedenti. Inoltre, l'importo per i primi nove mesi del 2023 include US\$ (3,4) milioni di risultati relativi 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 dello stesso anno.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato pari a US\$ 57,7 milioni nel terzo trimestre 2024 (US\$ 70,4 milioni nel terzo trimestre 2023) ed a US\$ 218,8 milioni nei primi 9 mesi del 2024 (US\$ 213,1 milioni nei primi 9 mesi del 2023), riflettendo la solidità del mercato dei noli.

Gli ammortamenti, le svalutazioni e lo storno di svalutazioni ammontavano a US\$ (14,4) milioni nel terzo trimestre 2024 (US\$ (15,9) milioni nel terzo trimestre 2023) ed a US\$ (44,5) milioni nei primi 9 mesi del 2024 (US\$ (46,4) milioni nei primi 9 mesi del 2023).

Il **risultato operativo lordo (EBIT)** è stato pari a US\$ 43,3 milioni nel terzo trimestre 2024 (US\$ 54,5 milioni nel terzo trimestre 2023) ed a US\$ 174,3 milioni nei primi 9 mesi del 2024 (US\$ 166,8 milioni nei primi 9 mesi del 2023).

I **proventi finanziari netti** sono stati pari a US\$ 2,4 milioni nel terzo trimestre 2024 (US\$ 1,1 milioni nel terzo trimestre 2023) ed a US\$ 5,9 milioni nei primi nove mesi del 2024 (US\$ 3,5 milioni nei primi nove mesi del 2023). L'importo per i primi nove mesi del 2024 comprende principalmente interessi attivi su titoli a breve termine e fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari** ammontavano a US\$ (5,0) milioni nel terzo trimestre 2024 (US\$ (6,6) milioni nel terzo trimestre 2023) e a US\$ (15,8) milioni nei primi 9 mesi del 2024 (US\$ (20,8) milioni nei primi 9 mesi del 2023). L'importo per i primi 9 mesi dell'esercizio include principalmente US\$ (15,5) 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\$ (0,2). L'importo registrato per lo stesso periodo dello scorso esercizio 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.

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$ 40,7 milioni nel terzo trimestre 2024 rispetto a US\$ 49,1 milioni nel terzo trimestre 2023, ed un utile di US\$ 164,4 milioni nei primi 9 mesi del 2024 rispetto a US\$ 149,5 milioni nello stesso periodo del 2023.

Le **imposte sul reddito** sono state pari a US\$ (0,5) milioni nel terzo trimestre 2024, rispetto a US\$ (0,2) milioni nel terzo trimestre 2023, ed a US\$ (1,3) milioni nei primi 9 mesi del 2024 rispetto a US\$ (0,8) milioni nello stesso periodo del 2023.

DIS ha registrato un utile netto di US\$ 40,2 milioni nel terzo trimestre 2024 rispetto a un utile netto di US\$ 48,9 milioni nel terzo trimestre 2023 e un **utile netto di US\$ 163,1 milioni nei primi nove mesi del 2024** rispetto a US\$ 148,7 milioni nello stesso periodo dello scorso esercizio. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dai primi 9 mesi del 2024 (US\$ 4,2 milioni) e dallo stesso periodo del 2023 (US\$ (4,3) milioni), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 158,9 milioni nei primi 9 mesi del 2024 rispetto a US\$ 153,0 milioni registrati nello stesso periodo dello scorso esercizio.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 settembre 2024	Al 31 dicembre 2023
ATTIVITÀ		
Totale attività non correnti	803.160	796.693
Totale attività correnti	285.876	205.014
TOTALE ATTIVITÀ	1.089.036	1.001.707
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Patrimonio netto	743.135	617.806
Totale passività non correnti	243.822	290.667
Totale passività correnti	102.079	93.234
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	1.089.036	1.001.707

Le **attività non correnti totali** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, ivi comprese le attività consistenti nel diritto di utilizzo e la quota relativa alle nuove navi in costruzione. Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 30 settembre 2024 era di US\$ 1.241,2 milioni.

Gli investimenti lordi (CapEx) sono stati pari a US\$ 83,2 milioni nei primi nove mesi del 2024 rispetto a US\$ 37,5 milioni nello stesso periodo del 2023. Questi importi includono i costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a scafo nudo. Inoltre, l'importo per i primi 9 mesi del 2024 comprende la prima rata di US\$ 44,7 milioni relativa alle quattro navi di nuova costruzione ordinate da d'Amico Tankers d.a.c. presso Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Cina, nonché circa US\$ 30,0 milioni relativi all'esercizio da parte di d'Amico Tankers della sua opzione di acquisto sulla M/T Crimson Jade (una nave MR, in noleggio passivo dal 2017).

Le **attività correnti totali** al 30 settembre 2024 ammontavano a US\$ 285,9 milioni. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 13,3 milioni e US\$ 39,9 milioni), le attività correnti comprendono "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" per US\$ 228,7 milioni.

Il **totale passività non correnti** era pari a US\$ 243,8 milioni al 30 settembre 2024 e rappresenta principalmente la parte a lungo termine dei debiti verso banche (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione) e le passività da *leasing*.

La voce **totale passività correnti**, oltre ai debiti verso banche ed altri finanziatori (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione), al 30 settembre 2024 comprende le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 29,2 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US\$ 36,5 milioni per passività da *leasing* e US\$ 2,5 milioni per altre passività finanziarie correnti.

Il **patrimonio netto** ammontava a US\$ 743,1 milioni al 30 settembre 2024 (US\$ 617,8 milioni al 31 dicembre 2023). La variazione rispetto alla fine del 2023 è dovuta principalmente al Risultato netto generato nei primi 9 mesi del 2024 e alla distribuzione dei dividendi.

INDEBITAMENTO NETTO*

L'**indebitamento netto di DIS al 30 settembre 2024** ammontava a US\$ 83,0 milioni rispetto a US\$ 224,3 milioni al 31 dicembre 2023. A causa dell'applicazione dell'IFRS 16, dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono una passività aggiuntiva per *leasing*, pari a US\$ 6,1 milioni alla fine di settembre 2024 rispetto a US\$ 25,6 milioni alla fine del 2023. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) e il valore di mercato della flotta era pari al 6,2% al 30 settembre 2024 rispetto al 18,0% al 31 dicembre 2023 (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).

	AI 30 settembre 2024	AI 31 dicembre 2023
<i>US\$ migliaia</i>		
Liquidità – <i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	228.671	111.154
Altre attività finanziarie correnti	4.024	4.431
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata	-	28
Totale attività finanziarie correnti	232.695	115.613
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	33.139	28.699
Passività per <i>leasing</i> – correnti	36.453	20.215
Altre passività finanziarie correnti – terzi	2.505	2.810
Totale passività finanziarie correnti	72.097	51.724
Indebitamento finanziario netto corrente (attività)	(160.598)	(63.889)
Altre attività finanziarie non correnti – terzi	255	2.434
Totale attività finanziarie non correnti	255	2.434
Debiti verso banche – non correnti	207.514	214.738
Passività per <i>leasing</i> – non correnti	33.773	73.193
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	2.535	2.736
Totale passività finanziarie non correnti	243.822	290.667
Indebitamento finanziario netto non corrente	243.567	288.233
Indebitamento finanziario netto	82.969	224.344

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

Alla fine di settembre 2024 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US\$ 232,7 milioni. L'importo totale comprende principalmente *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$ 228,7 milioni, la quota corrente delle perdite differite su operazioni di vendita e *lease-back*, pari a US\$ 1,3 milioni, e il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (principalmente *swap* su tassi di interesse), pari a US\$ 2,7 milioni.

La voce *Totale attività finanziarie non correnti* comprende il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (*swap* su tassi di interesse), pari a US\$ 0,3 milioni.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 30 settembre 2024 ammontava a US\$ 240,7 milioni, comprensivo di US\$ 33,1 milioni con scadenza entro un anno. L'indebitamento bancario di DIS al 30 settembre 2024 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 2 navi MR precedentemente di proprietà di Glenda International Shipping d.a.c. costruite nel 2011, per un debito di US\$ 25,5 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* costruite nel 2014, per un debito di US\$ 68,3 milioni.
- (iii) Finanziamento a 5 anni concesso da ABN Amro per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014, per un debito di US\$ 4,7 milioni.
- (iv) Finanziamento a 5 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken per finanziare una nave LR1 costruita nel 2017, per un debito di US\$ 15,8 milioni.
- (v) Finanziamento a 5 anni concesso da Tokyo Century Corporation per finanziare una nave MR costruita nel 2017, per un debito di US\$ 10,9 milioni.
- (vi) Finanziamento a 7 anni concesso da Danish Ship Finance per rifinanziare 2 navi MR costruite nel 2012, per un debito residuo di US\$ 18,0 milioni.
- (vii) 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, per un debito totale residuo di US\$ 15,8 milioni.
- (viii) Finanziamento a 5 anni concesso da NTT TC Leasing per finanziare una nave LR1 costruita nel 2019, per un debito di US\$ 18,7 milioni.
- (ix) Finanziamento a 5 anni concesso da NTT TC Leasing per finanziare una nave MR costruita nel 2015, per un debito di US\$ 16,8 milioni.

- (x) Finanziamento a 8 anni concesso da IYO Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2014, per un debito totale di US\$ 15,5 milioni.
- (xi) Finanziamento a 5 anni concesso da BPER Banca S.p.A. per finanziare una nave MR costruita nel 2014, per un debito di US\$ 15,5 milioni.
- (xii) Finanziamento a 5 anni concesso da DnB Bank ASA per finanziare una nave MR costruita nel 2015, per un debito di US\$ 17,5 milioni.

Passività da leasing comprende il *leasing* finanziario per la M/T Cielo di Houston, venduta 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 2024 includono US\$ 6,1 milioni derivanti dall’applicazione dell’IFRS 16 a contratti classificati fino al 2018 come “*leasing* operativi”.

La voce *Altre passività finanziarie non correnti* include 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 2024 sono stati pari a US\$ 117,5 milioni** rispetto a US\$ (2,9) milioni dello stesso periodo del 2023 (terzo trimestre 2024: US\$ 46,8 milioni vs. terzo trimestre 2023: US\$ (7,9) milioni).

3° trim. 2024	3° trim. 2023	US\$ migliaia	9 MESI 2024	9 MESI 2023
73.214	51.391	Flussi di cassa da attività operative	228.433	224.369
(32.166)	(1.892)	Flussi di cassa da attività di investimento	(56.508)	(37.456)
5.737	(57.442)	Flussi di cassa da attività finanziarie	(54.408)	(189.793)
46.785	(7.943)	Variazione netta in aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	117.517	(2.880)
181.886	113.301	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	111.154	108.238
228.671	105.358	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	228.671	105.358

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi, attestandosi a US\$ 73,2 milioni nel terzo trimestre 2024 rispetto a US\$ 51,4 milioni nel terzo trimestre 2023 e a US\$ 228,4 milioni nei primi nove mesi del 2024 rispetto a US\$ 224,4 milioni nei primi nove mesi del 2023.

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati negativi per US\$ (32,2) milioni nel terzo trimestre 2024 (US\$ (1,9) milioni nel terzo trimestre 2023) e per US\$ (56,5) milioni nei primi 9 mesi del 2024 (US\$ (37,5) milioni nei primi 9 mesi del 2023). Oltre ai costi degli interventi di bacino sostenuti nel periodo, l’importo per i primi 9 mesi del 2024 include US\$ (44,7) milioni pagati come prima rata per quattro navi LR1 di nuova costruzione ordinate a Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Cina, nonché l’esercizio da parte di d’Amico Tankers d.a.c. dell’opzione di acquisto sulla M/T Crimson Jade per US\$ 30,0 milioni. Questi flussi negativi di cassa sono stati parzialmente compensati da US\$ 26,9 milioni di proventi derivanti dalla vendita della M/T Glenda Melanie. L’importo registrato nello stesso periodo dello scorso esercizio comprendeva l’esercizio da parte di d’Amico Tankers d.a.c. dell’opzione di acquisto sulla M/T High Explorer per JPY 4,1 miliardi (equivalenti a circa US\$ 30,0 milioni).

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati negativi e pari a US\$ (54,4) milioni nei primi 9 mesi del 2024, rispetto a US\$ (189,8) milioni nello stesso periodo dell’esercizio precedente. L’importo per i primi 9 mesi del 2024 comprende principalmente: i) US\$ (69,2) milioni di rimborsi di prestiti bancari, tra cui US\$ (48,2) milioni derivanti dal rimborso anticipato dei finanziamenti relativi a quattro navi e del finanziamento della M/T Glenda Melanie, venduta nel secondo trimestre dell’esercizio; ii) US\$ 66,3 milioni di utilizzo di linee di credito bancarie relative al finanziamento delle navi M/T High Freedom, M/T High Voyager, M/T High Trader e M/T High Loyalty; iii) US\$ (15,0) milioni di rimborsi di passività del leasing; iv) US\$ (30,0) milioni di distribuzione di dividendi nel secondo trimestre 2024; e v) US\$ (6,5) milioni di riacquisti di azioni proprie nell’ambito del programma di riacquisto di DIS.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEI PRIMI NOVE MESI

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nei primi 9 mesi del 2024 sono stati:

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

Distribuzione dei dividendi: nel mese di marzo 2024 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping ha proposto agli Azionisti la distribuzione di un dividendo in contanti di US\$ 30.007.114,24 lordi (US\$ 25.506.047,10 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale applicabile del 15%), corrispondente a US\$ 0,2487 lordi per azione emessa e in circolazione (US\$ 0,2114 per azione emessa e in circolazione al netto della ritenuta fiscale) da pagarsi a valere sugli utili portati a nuovo.

Approvazione del bilancio civilistico e consolidato 2023, della distribuzione dei dividendi e nomina del nuovo Consiglio di amministrazione: nel mese di aprile 2024, l'Assemblea ordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato il bilancio civilistico e consolidato 2023 della Società, che riporta un utile netto consolidato di US\$ 192.224.842. L'Assemblea ordinaria degli azionisti ha inoltre deliberato il pagamento del dividendo lordo in contanti proposto dal Consiglio di Amministrazione. Il pagamento del suddetto dividendo agli Azionisti è avvenuto il 2 maggio 2024 con la relativa data di stacco della cedola n. 7 (data ex) il 29 aprile 2024 e data di registrazione il 30 aprile 2024 (non è stato versato alcun dividendo in riferimento alle 3.453.542 azioni proprie detenute dalla Società, che non sono dotate di diritto al dividendo). Inoltre, l'Assemblea ordinaria degli azionisti di DIS ha deliberato di fissare il numero dei membri del Consiglio di Amministrazione della Società a nove (9), di rieleggere Paolo d'Amico, Cesare d'Amico, Antonio Carlos Balestra di Mottola, Monique Maller, Marcel Saucy e Tom Loesch e di nominare Lorenzo d'Amico, Antonia d'Amico e Massimiliano della Zonca quali nuovi membri del Consiglio di Amministrazione, tutti a tempo determinato per il periodo che termina con l'Assemblea annuale degli azionisti degli azionisti convocata per approvare il bilancio della Società per l'esercizio chiuso il 31 dicembre 2026.

Nomina del Presidente, dell'Amministratore delegato e del CFO: nell'aprile 2024, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping ha deliberato la conferma di Paolo d'Amico alla carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione, l'attribuzione del ruolo di Amministratore delegato (*Chief Executive Officer*) ad Antonio Carlos Balestra di Mottola, al quale è stata conferita anche la responsabilità del Sistema di controllo interno e di gestione del rischio con l'attribuzione del ruolo di Chief Risk Officer e contestualmente attribuite le funzioni di *Chief Financial Officer* a Federico Rosen.

Vendita di una parte della partecipazione di d'Amico International S.A. in DIS: il 15 maggio 2024 d'Amico International S.A. ("d'Amico International") ha annunciato l'avvenuta vendita di 6.200.000 azioni di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società"), rappresentanti circa il 5% del relativo capitale sociale a quella data. L'operazione è stata realizzata mediante un collocamento attraverso una procedura di *accelerated bookbuilding* riservata a determinati investitori istituzionali (il "Collocamento"). Il Collocamento è stato effettuato ad un prezzo di €6,50 per azione, per un corrispettivo complessivo di €40.300.000. A seguito del Collocamento, d'Amico International detiene circa il 60,66% del capitale sociale e dei diritti di voto della Società e rimane l'azionista di controllo della Società. d'Amico International rimane impegnata ad essere il principale azionista a lungo termine della Società e crede fermamente nel mercato delle navi cisterna. Lo scopo del Collocamento, dal punto di vista di d'Amico International, è quello di aumentare la liquidità degli scambi delle azioni della Società. In relazione al Collocamento, d'Amico International ha assunto un impegno di lock-up relativamente alle azioni rimanenti che detiene a seguito del regolamento del Collocamento e consegna dei titoli per un periodo di 180 giorni di calendario successivi al regolamento del Collocamento e consegna dei titoli, fatte salve talune eccezioni. Il regolamento del Collocamento è avvenuto il 20 maggio 2024

Esecuzione del programma di riacquisto: Nei primi nove mesi del 2024, d'Amico International Shipping S.A. ha riacquistato n. 961.478 azioni proprie (corrispondenti allo 0,77% del capitale sociale in circolazione della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. ad un prezzo medio per azione di Euro 6,2316, per un corrispettivo complessivo di Euro 6,0 milioni. Alla fine di settembre 2024, d'Amico International Shipping S.A. detiene n. 4.384.535 azioni proprie, corrispondenti al 3,53% del capitale sociale.

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

Flotta impiegata a noleggio: nel mese di gennaio 2024, 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, con decorrenza gennaio 2024.

Nel mese di marzo 2024, 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 minimo di 9 mesi e massimo di 12 mesi.

Nel mese di maggio 2024, 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 di 6 mesi.

Nel mese di giugno 2024, 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 tre anni. Inoltre, nello stesso mese, 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 tre anni.

Nel mese di settembre 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante controparte per una delle sue navi MR per un periodo di due anni.

Flotta in “noleggio passivo”: nel mese di febbraio 2024, si è concluso il contratto di noleggio passivo relativo alla M/T High SD Yihe, una nave MR costruita nel 2005, e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di aprile 2024, si è concluso il contratto di noleggio passivo relativo alla M/T High Prosperity, una nave MR costruita nel 2006, e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Vendita di navi: nel mese di marzo 2024 d'Amico Tankers d.a.c ha firmato un accordo per la vendita della M/T Glenda Melanie (la “Nave”), una nave cisterna MR di proprietà da 47.162 Tpl (Dwt), costruita nel 2010 da Hyundai Mipo, Corea del Sud, per un corrispettivo di US\$ 27,4 milioni. La nave è stata consegnata ai nuovi proprietari nel secondo trimestre 2024.

Acquisto di una nave di seconda mano: nel mese di aprile 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha firmato un accordo per l'acquisto della M/T Amfitrion, una nave cisterna MR da 50.000 Tpl (Dwt), costruita nel 2017 da Samsung Heavy Industries Ningbo, Cina, per un corrispettivo di US\$ 43,5 milioni. L'acquisto della M/T Amfitrion è stato successivamente annullato nel luglio 2024 per via del mancato rispetto da parte dei venditori della “Data di annullamento” stabilita dal contratto.

Ordine di quattro navi LR1 di nuova costruzione: nel mese di aprile 2024, d'Amico Tankers d.a.c ha stipulato un contratto di costruzione con Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Cina, per l'acquisto di due (2) nuove navi cisterna a “Lungo Raggio” (LR1 – 75.000 Tpl (Dwt)) a un prezzo contrattuale di US\$ 55,4 milioni ciascuna. Queste nuove navi, estremamente efficienti da un punto di vista energetico, dovrebbero essere consegnate a d'Amico Tankers d.a.c. rispettivamente nel settembre e nel novembre 2027.

Nello stesso mese, d'Amico Tankers d.a.c ha stipulato un contratto di costruzione con Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Cina, per l'acquisto di altre due (2) nuove navi cisterna a “Lungo Raggio” (LR1 – 75.000 Tpl (Dwt)) a un prezzo contrattuale di US\$ 56,2 milioni ciascuna. Queste nuove navi, estremamente efficienti da un punto di vista energetico, dovrebbero essere consegnate a d'Amico Tankers d.a.c. rispettivamente nel luglio e nel dicembre 2027.

Esercizio di un'opzione di acquisto: nel mese di giugno 2024, 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 Crimson Jade, una nave cisterna a 'MR' da 50.000 Tpl (Dwt) costruita nel giugno 2017 da Minaminippon Shipbuilding Co., Ltd., Giappone, per un importo pari a circa US\$ 31,0 milioni, con consegna avvenuta a luglio 2024.

Nel mese di agosto 2024, 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 Crimson Pearl, una nave cisterna 'MR' da 50.000 Tpl (Dwt) costruita nell'agosto 2017 da Minaminippon Shipbuilding Co., Ltd., Giappone, per un importo pari a circa US\$ 31,0 milioni, con consegna avvenuta ad ottobre 2024.

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

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

Programma di riacquisto di azioni proprie: nel mese di ottobre 2024, d'Amico International Shipping S.A. ha riacquistato n. 407.117 azioni proprie (rappresentanti il 0,328% del capitale sociale in circolazione della Società) sul mercato azionario regolamentato da Borsa Italiana S.p.A. ad un prezzo medio per azione di Euro 5,6984, per un corrispettivo complessivo di Euro 2,3 milioni. Alla fine di ottobre 2024, d'Amico International Shipping S.A. detiene n. 4.783.253 azioni proprie, corrispondenti al 3,85% del capitale sociale.

Distribuzione di un acconto sui dividendi: Nel mese di novembre 2024, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping ha deliberato la distribuzione di un acconto sui dividendi lordo pari a US\$ 0,2520 (US\$ 0,2142 al netto del 15% della withholding tax applicabile) per azione emessa e in circolazione. Questo corrisponde a una distribuzione totale di circa US\$ 30 milioni, da pagare tramite utilizzo di riserve distribuibili, inclusa la riserva sovrapprezzo azioni. Secondo il calendario 2024 pubblicato da Borsa Italiana S.p.A., la Società pagherà il suddetto acconto sul dividendo ai propri azionisti il 20 novembre 2024, con data di stacco della relativa cedola n. 8 (ex date) il 18 novembre e record date il 19 novembre. Si precisa che nessun acconto sul dividendo sarà pagato sulle azioni proprie della Società, non essendo queste portatrici di un diritto al dividendo.

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

Esercizio di un'opzione di acquisto: nel mese di ottobre 2024, 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 sulle seguenti navi:

- M/T High Navigator, una nave cisterna 'MR' da 49.999 Tpl (Dwt), costruita nel maggio 2018 da Japan Marine United Corporation, Giappone, per un importo pari a circa US\$ 34,3 milioni, con consegna prevista tra il primo e il secondo trimestre 2025;
- M/T High Leader, una nave cisterna 'MR' da 49.999 Tpl (Dwt) costruita nel giugno 2018 da Japan Marine United Corporation, Giappone, per un un importo pari a circa US\$ 34,3 milioni, con consegna prevista tra il secondo e il terzo trimestre 2025.

Flotta impiegata a noleggio: nel mese di ottobre 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante controparte per una delle sue navi MR per un periodo di due anni con decorrenza tra novembre e dicembre 2024.

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

	Al 30 settembre 2024				Al 7 novembre 2024			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5	15	6	26	5	16	6	27
A noleggio a scafo nudo*	1	2	-	3	1	2	-	3
A noleggio TC a lungo termine	-	2	-	2	-	-	-	-
A noleggio TC a breve termine	-	2	-	2	-	3	-	3
Totale	6	21	6	33	6	21	6	33

* 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 rimanenze in mercati di consumo chiave, (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 quanto riportato nel report di ottobre 2024 dell'AIE, la domanda mondiale di petrolio dovrebbe crescere di quasi 900.000 barili al giorno nel 2024 e di quasi 1 milione di barili al giorno nel 2025. Ciò rappresenta una significativa decelerazione rispetto alla crescita di circa 2 milioni di barili al giorno osservata nel periodo post-pandemia 2022-2023. Tale rallentamento è imputabile alla Cina, che rappresenta circa il 20% dei guadagni globali sia per quest'anno che per il prossimo, rispetto a quasi il 70% nel 2023.
- Secondo quanto riportato nel report di ottobre 2024 dell'AIE, la produzione globale di greggio dovrebbe attestarsi in media a 82,8 milioni di barili al giorno nel 2024, con un aumento di 540.000 barili al giorno su base annua. Questa stima è stata rivista al rialzo di 100.000 barili al giorno, in gran parte a causa della revisione dei dati di riferimento cinesi per il 2022 e il 2023.
- Inoltre, l'AIE osserva che la domanda petrolifera cinese continua a essere inferiore alle aspettative, con un impatto significativo sulla crescita complessiva. Dopo un'impennata di 1,4 milioni di barili al giorno nel 2023, si prevede che quest'anno la crescita scenda bruscamente a soli 150.000 barili al giorno. Dopo un forte primo trimestre, la domanda è diminuita in media di 190.000 barili al giorno da aprile ad agosto, con una contrazione di 500.000 barili al giorno nel solo mese di agosto. Si prevede una crescita modesta nell'ultimo trimestre dell'anno e nel 2025, con un aumento annuo previsto di 220.000 barili al giorno.
- L'AIE riporta inoltre che l'attività di raffinazione nei paesi non-OCSE dovrebbe registrare un aumento di 460.000 barili al giorno nel 2024, raggiungendo i 46,8 milioni di barili al giorno. La persistente debolezza dei livelli di produzione in Cina e un *outlook* conservativo in relazione alla produzione russa, sono compensati dalla crescita in Medio Oriente, Africa e altre regioni asiatiche. Nel 2025, la produzione di greggio nei paesi non-OCSE dovrebbe registrare un aumento di 1,0 milioni di barili al giorno, raggiungendo 47,8 milioni di barili al giorno, in seguito al rallentamento della crescita in queste tre regioni ed alla prevista ripresa della Cina. Il Medio Oriente rimane il principale contributore a questa crescita, con un aumento di 630.000 barili al giorno su base annua, seguito dall'Africa (230.000 barili al giorno) e da altre regioni asiatiche (130.000 barili al giorno), guidate dall'India.
- Secondo l'*outlook* di Clarksons di ottobre 2024, quest'anno la crescita della domanda per il trasporto marittimo di raffinati dovrebbe attestarsi a circa il 6,1%.
- Più a lungo termine, la ripresa della domanda e gli spostamenti strutturali nell'ubicazione delle raffinerie dovrebbero continuare a favorire gli scambi commerciali a lungo raggio di prodotti raffinati. L'*outlook* di Clarksons di ottobre 2024 prevede un aumento della capacità di raffinazione di 0,4 milioni di barili al giorno nel 2025, dopo l'aumento di 1,9 milioni di barili al giorno nel 2024.

Offerta di navi cisterna

- 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.
- Secondo l'*outlook* di Clarksons di ottobre 2024, la flotta di navi cisterne dovrebbe crescere solo del 2,0% nel 2024.
- È stato registrato un considerevole incremento degli ordini di nuove navi, pari a circa 170 unità nei segmenti MR e LR1 dall'inizio dell'anno. Tuttavia, a causa della ridotta capacità e disponibilità dei cantieri, la consegna di tali navi è prevista solo nel 2026-2027.

- I forti mercati dei noli hanno scoraggiato un'attività di demolizione che rimane limitata nel 2024, con solo 2 navi nei segmenti MR e LR1 demolite durante il periodo.
- A causa della limitata attività di demolizione negli ultimi anni, la flotta di navi cisterna è invecchiata rapidamente, con il 15,6% delle navi MR e LR1 nell'attuale flotta commerciale con un'età di 20 anni o più.
- 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 ha incluso la navigazione nel suo Sistema di Scambio delle quote di Emissione a partire da gennaio 2024. Inoltre, importanti noleggiatori, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti società di *trading* come Trafigura, hanno recentemente firmato la "Sea Cargo Charter" allo scopo di divulgare le emissioni di CO2 delle navi che gestiscono e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. Da gennaio 2023, gli operatori sono tenuti a misurare l'indice di efficienza energetica delle loro navi esistenti (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI), che ne rispecchia l'efficienza tecnica, e il loro indicatore di intensità carbonica (Carbon Intensity Indicator, CII), che valuta il livello di efficienza con le quali sono gestite. Entrambe le misure ambiscono a ridurre progressivamente le emissioni dal 2023 al 2030. I cambiamenti tecnologici previsti, necessari per soddisfare le sempre più stringenti normative in materia ambientale, stanno riducendo l'interesse ad ordinare nuove navi. Inoltre, anche l'aumento dei prezzi per nuove costruzioni e la riduzione della disponibilità in cantiere stanno influenzando negativamente sulla propensione per nuovi ordini.

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO AL 30 SETTEMBRE 2024

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO SINTETICO INTERMEDIO

3° trim. 2024	3° trim. 2023	US\$ migliaia	9 MESI 2024	9 MESI 2023
115.671	136.947	Ricavi	384.936	407.779
(31.732)	(38.646)	Costi diretti di viaggio	(90.456)	(105.984)
83.939	98.301	Ricavi base time charter*	294.480	301.795
1.228	1.228	Ricavi da noleggio a scafo nudo*	3.658	3.640
85.167	99.529	Ricavi netti totali	298.138	305.435
-	-	Costi per noleggi passivi	-	(27)
(22.116)	(21.403)	Altri costi operativi diretti	(67.486)	(69.391)
(5.082)	(7.130)	Costi generali ed amministrativi	(16.150)	(18.446)
(271)	(599)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	4.322	(4.425)
57.698	70.397	Risultato operativo lordo (EBITDA)*	218.824	213.146
(14.381)	(15.869)	Ammortamenti e svalutazioni	(44.538)	(46.358)
43.317	54.528	Risultato operativo (EBIT)*	174.286	166.788
2.366	1.147	Proventi finanziari	5.866	3.525
(4.998)	(6.611)	Oneri finanziari	(15.785)	(20.819)
40.685	49.064	Utile ante imposte	164.367	149.494
(484)	(178)	Oneri fiscali per imposta sul reddito	(1.283)	(775)
40.201	48.886	Utile del periodo	163.084	148.719
<i>Il risultato netto è attribuibile agli azionisti della Società</i>				
0,334	0,402	Utile per azione in US\$⁽¹⁾	1,352	1,219

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2024	3° trim. 2023	US\$ migliaia	9 MESI 2024	9 MESI 2023
40.201	48.886	Utile del periodo	163.084	148.719
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>				
(1.395)	(867)	Copertura dei flussi finanziari (cash flow hedge) –	(1.875)	(3.465)
244	(28)	variazione del fair value	168	810
(1.151)	(895)	Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(1.707)	(2.655)
		Altre componenti dell'utile complessivo per il periodo, al netto dell'imposta sul reddito		
39.050	47.991	Utile complessivo del periodo	161.377	146.064

Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società

Le note riportate alle pagine da 28 a 29 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato intermedio sintetico.

- (1) L'utile base per azione è calcolato sul numero medio di azioni in circolazione pari a 120.628.982 nei primi nove mesi del 2024 (121.963.926 azioni nei primi nove mesi del 2023) e pari a 120.451.932 nel terzo trimestre del 2024 (terzo trimestre 2023: media di 121.616.280 azioni in circolazione). Nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2024 e nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2023 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 2024	AI 31 dicembre 2023
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	802.905	794.259
Altre attività finanziarie non correnti	255	2.434
Totale attività non correnti	803.160	796.693
Rimanenze	13.256	13.727
Crediti a breve ed altre attività correnti	39.925	75.674
Altre attività finanziarie correnti	4.024	4.459
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	228.671	111.154
Totale attività correnti	285.876	205.014
TOTALE ATTIVITÀ	1.089.036	1.001.707
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.053	62.053
Utili portati a nuovo	376.597	246.054
Sovrapprezzo azioni	326.658	326.658
Altre riserve	(22.173)	(16.959)
Patrimonio netto	743.135	617.806
Banche ed altri finanziatori	207.514	214.738
Passività non correnti da <i>leasing</i>	33.773	73.193
Altre passività finanziarie non correnti	2.535	2.736
Totale passività non correnti	243.822	290.667
Banche ed altri finanziatori	33.139	28.699
Passività correnti da <i>leasing</i>	36.452	20.215
Debiti a breve ed altre passività correnti	29.207	41.390
Altre passività finanziarie correnti	2.505	2.810
Debiti per imposte correnti	776	120
Totale passività correnti	102.079	93.234
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	1.089.036	1.001.707

7 novembre 2024

Per il Consiglio di Amministrazione

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Amministratore delegato

Federico Rosen
Direttore finanziario

Le note riportate alle pagine da 28 a 29 costituiscono parte integrate del presente bilancio consolidato intermedio sintetico.

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2024	3° trim. 2023	US\$ migliaia	9 MESI 2024	9 MESI 2023
40.201	48.886	Utile del periodo	163.084	148.719
14.381	15.869	Ammortamenti	44.538	46.358
484	178	Imposte correnti e differite	1.283	775
1.080	1.485	Costo netto dei leasing <i>leasing</i>	3.547	6.948
1.553	3.979	Altri oneri (proventi) finanziari netti	6.372	10.346
271	599	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(4.322)	4.425
233	(28)	Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide	158	798
147	221	Assegnazioni basate su azioni e ratei passivi per il Piano d'incentivazione a lungo termine	451	433
58.350	71.189	Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale	215.111	218.802
316	(945)	Variazioni delle rimanenze	471	2.696
22.678	(17.444)	Variazioni dei crediti a breve	36.053	16.607
(5.431)	4.050	Variazioni dei debiti a breve	(13.319)	400
(508)	(46)	Imposte pagate	(627)	(133)
(1.080)	(1.485)	Pagamento della quota di interessi della passività da <i>leasing</i>	(3.547)	(6.948)
(1.111)	(3.928)	Interessi netti pagati	(5.709)	(7.055)
73.214	51.391	Flussi di cassa netti da attività operative	228.433	224.369
(31.893)	(1.892)	Acquisto di immobilizzazioni e spese di bacino	(83.161)	(37.456)
(273)	-	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	26.653	-
(32.166)	(1.892)	Flussi di cassa netti da attività di investimento	(56.508)	(37.456)
-	(96)	Altre variazioni del patrimonio netto	-	(131)
(5.771)	(5.887)	Acquisto di azioni proprie	(6.492)	(6.661)
-	-	Dividendi	(30.007)	(22.012)
(18.242)	(21.721)	Rimborso finanziamenti bancari	(69.193)	(70.821)
34.275	20.000	Utilizzi di linee di credito	66.275	37.750
(4.525)	(49.738)	Rimborso della quota capitale di passività da <i>leasing</i>	(14.991)	(127.918)
5.737	(57.442)	Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(54.408)	(189.793)
46.785	(7.943)	Variazione netta in aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	117.517	(2.880)
181.886	113.301	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	111.154	108.238
228.671	105.358	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	228.671	105.358

Le note riportate alle pagine da 28 a 29 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato intermedio sintetico.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve				Totale
				Pagamenti basati su azioni	Azioni proprie	Cash-flow hedge	Altro	
<i>US\$ migliaia</i>								
Saldo al 1° gennaio 2024	62.053	246.054	326.658	864	(26.117)	4.576	3.718	617.806
Acquisto di azioni proprie	-	-	-	-	(6.492)	-	-	(6.492)
Ratei passivi per Piano d'incentivazione a lungo termine, tutti i piani basati su azioni	-	-	-	451	-	-	-	451
Assegnazioni del Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piano 2021-2022)	-	(56)	-	(182)	238	-	-	-
Accantonamento alla riserva legale	-	(2.478)	-	-	-	-	2.478	-
Distribuzione di dividendi	-	(30.007)	-	-	-	-	-	(30.007)
Utile del periodo	-	163.084	-	-	-	-	-	163.084
Altre componenti dell'utile complessivo	-	-	-	-	-	(1.875)	168	(1.707)
Saldo al 30 settembre 2024	62.053	376.597	326.658	1.133	(32.371)	2.701	6.364	743.135

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve				Totale
				Pagamenti basati su azioni	Azioni proprie	Cash-flow hedge	Altro	
<i>US\$ migliaia</i>								
Saldo al 1° gennaio 2023	62.053	53.938	368.827	238	(19.188)	9.707	2.839	478.414
Acquisto di azioni proprie	-	-	-	-	(6.661)	-	-	(6.661)
Ratei passivi per Piano d'incentivazione a lungo termine, tutti i piani basati su azioni	-	-	-	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 del periodo	-	148.719	-	-	-	-	-	148.719
Altre componenti dell'utile complessivo	-	-	-	-	-	(3.465)	810	(2.655)
Saldo al 30 settembre 2023	62.053	202.548	346.684	652	(25.721)	6.242	3.649	596.107

* Raggruppamento del 13 giugno 2023

Le note riportate alle pagine da 28 a 29 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato intermedio sintetico.

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 ed agenzie commerciali di intermediazione.

Il presente bilancio consolidato sintetico intermedio al 30 settembre 2024, 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. INFORMAZIONI RILEVANTI SUI 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 consolidato e dovrebbe essere letto congiuntamente al bilancio consolidato al 31 dicembre 2023 del Gruppo.

Il bilancio consolidato sintetico intermedio 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 la direzione effettua stime contabili ed in alcuni casi previsioni. Le decisioni della direzione 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.

Stagionalità

Nel *business* delle navi cisterna, in termini generali, e per d'Amico International Shipping in quanto attore a livello globale, esistono elementi di stagionalità sui mercati dei noleggi, ma sussistono altri fattori che hanno un'influenza più rilevante sia a livello della domanda delle nostre navi che a livello del potenziale dei ricavi delle stesse.

Principi contabili

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

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2024

Alcuni principi contabili (IFRS) e interpretazioni (IFRIC) dello IASB, nuovi o modificati, sono entrati in vigore:

- Modifiche allo IAS 1, Presentazione del bilancio, Classificazione delle passività come correnti e non correnti, passività non correnti con covenants (gennaio 2024);
- Modifiche allo IAS 7 e all'IFRS 7, *Supplier Finance Arrangements* (gennaio 2024);

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

Principi contabili, variazioni ed interpretazioni non ancora in vigore

- Modifiche allo IAS 21 Effetti delle variazioni dei cambi delle valute estere: Mancanza di convertibilità (gennaio 2025);
- Modifica all'IFRS 10 e allo IAS 28, *Sale or Contribution of Assets between an Investor and its Associate or Joint Venture* pubblicato nel settembre 2014 (disponibile per l'adozione facoltativa, data di entrata in vigore rinviata a tempo indeterminato).

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.

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.

7 novembre 2024

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Amministratore delegato

Federico Rosen
Direttore finanziario

Il manager responsabile della redazione del bilancio, Federico Rosen, 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 e il terzo trimestre 2024, 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.

Federico Rosen
Direttore finanziario