



D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. **RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE – PRIMO TRIMESTRE 2024**

Questo documento è disponibile su www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.
Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal
RCS B124790
Capitale sociale al 31 marzo 2024 US\$ 62.053.278,45

INDICE

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO.....	3
DATI DI SINTESI.....	4
RESOCONTO CONSOLIDATO DI GESTIONE.....	5
STRUTTURA DEL GRUPPO.....	5
INDICATORI ALTERNATIVI DI <i>PERFORMANCE</i> (IAP).....	9
SINTESI DEI RISULTATI PER IL PRIMO TRIMESTRE 2024.....	12
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO TRIMESTRE.....	19
FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.....	19
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 31 MARZO 2024.....	22
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO.....	22
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO.....	22
SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA.....	23
RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO.....	24
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO.....	25
NOTE.....	26

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

Lorenzo d'Amico - Amministratore

Massimiliano della Zonca - Amministratore

SOCIETÀ DI REVISIONE

MOORE Audit S.A.

DATI DI SINTESI

Dati finanziari

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2024	1° trim. 2023
Ricavi netti totali	105.280	107.463
Risultato operativo lordo - EBITDA *	76.104	76.410
<i>margin sui ricavi netti totali in %</i>	72,29%	71,10%
Risultato operativo - EBIT *	60.442	60.603
<i>margin sui ricavi netti totali in %</i>	57,41%	56,39%
Utile netto	56.340	54.116
<i>margin sui ricavi netti totali in %</i>	53,51%	50,36%
Utile netto rettificato**	56.684	56.505
Utile (perdita) base per azione	US\$ 0,467	US\$ 0,443
Flussi di cassa operativi	76.928	99.207
Investimenti lordi (CapEx)*	(4.873)	(4.827)
	Al	Al
	31 marzo 2024	31 dicembre 2023
Totale attività	1.040.858	1.001.707
Indebitamento finanziario netto*	152.536	224.344
Patrimonio netto	674.322	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 il primo trimestre 2024.

ALTRI DATI OPERATIVI

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2024	1° trim. 2023
Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i> * per giorno di utilizzo (US\$) ¹	34.043	34.056
Sviluppo della flotta - Numero medio di navi	35,5	36,0
- Di proprietà	26,0	20,7
- Noleggio a scafo nudo	3,0	7,3
- A noleggio	6,5	8,0
Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili ² (%)	3,6%	2,0%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave	41,3%	25,2%

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

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

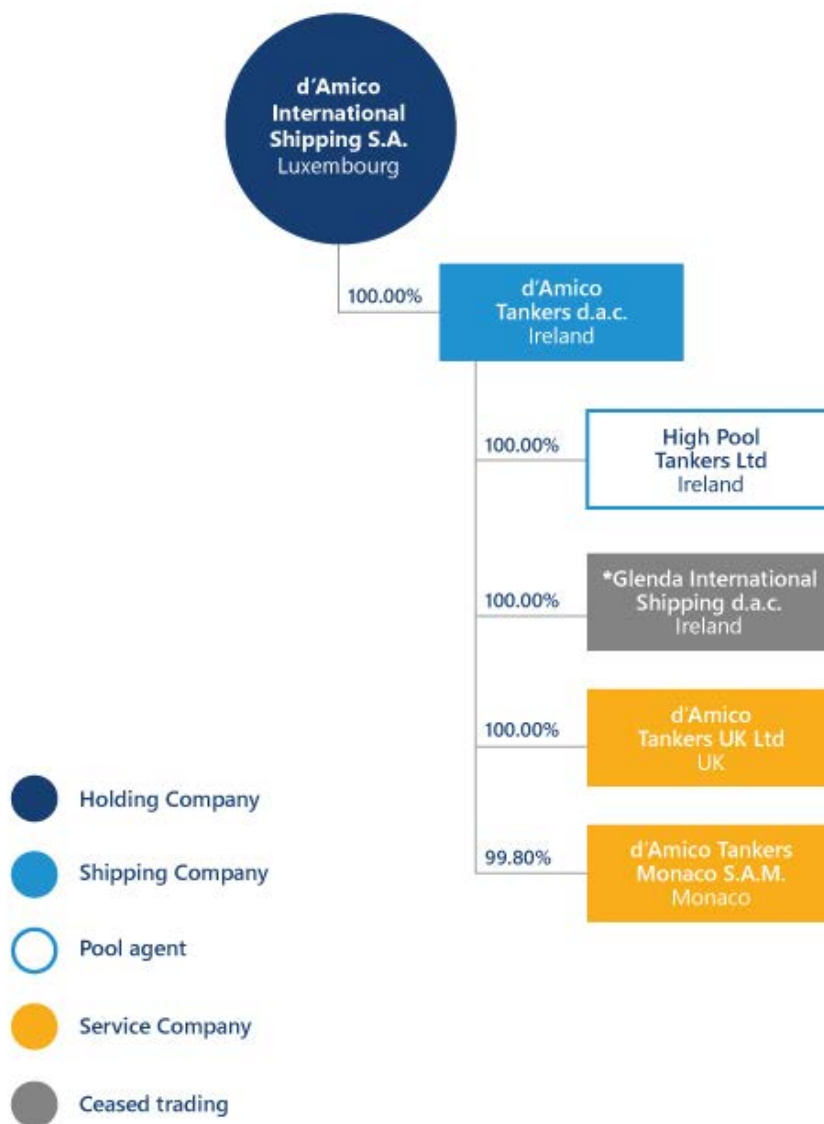
² Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili.

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 CONSOLIDATO DI GESTIONE

STRUTTURA DEL GRUPPO

Di seguito viene riportata la struttura del Gruppo d'Amico International Shipping al 31 marzo 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 31 marzo 2024 d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda) una flotta di 35,0 navi, di cui 29,0 navi di proprietà e a scafo nudo (con obblighi di acquisto) con un'età media di circa 8,8 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 e società di *trading*. Inoltre, tutte le navi sono conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale), inclusa la MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ed ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche 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 31 marzo 2024 l'80,0% 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 DIS, pari a US\$ 132,2 milioni nei primi 3 mesi del 2024 (-5,8% rispetto ai primi 3 mesi del 2023, si rimanda al Bilancio consolidato di DIS al 31 dicembre 2023), derivano principalmente dall'impiego, diretto o tramite *partnership*, delle navi della Flotta tramite contratti *spot* e noleggi *time charter* per il trasporto marittimo di prodotti petroliferi raffinati. Le navi impiegate con contratti a tariffa fissa, anche in *time charter*, solitamente danno luogo a flussi di cassa più costanti e prevedibili rispetto a quelle impiegate nel mercato *spot*. I contratti *spot* offrono l'opportunità di massimizzare i ricavi del Gruppo DIS durante i periodi di incremento delle tariffe di mercato, sebbene possano realizzare ricavi inferiori rispetto ai noleggi *time charter* durante i periodi di riduzione delle tariffe. Questo mix di impiego varia a seconda delle condizioni di mercato prevalenti e previste. Gli utili o le perdite possono anche derivare dalla vendita delle navi del Gruppo DIS.

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

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

Presenza globale di DIS

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

Al 31 marzo 2024 DIS impiegava 638 dipendenti come personale marittimo e 25 dipendenti come personale di terra. Inoltre, attraverso contratti con parti correlate, DIS beneficia dei servizi resi dai 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.

Flotta

Al 31 marzo 2024, il Gruppo DIS controllava, tramite proprietà o accordi di noleggio, una flotta moderna di 35,0 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 vigente. Soddisfano quindi gli elevati *standard* richiesti dai principali clienti petroliferi del Gruppo, oltre ad essere altamente efficienti sotto il profilo dei costi.

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*, massimizzando gli utili e negoziando contratti vantaggiosi con i fornitori.

La seguente tabella riporta informazioni sulla flotta navigante di DIS al 31 marzo 2024.

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese ⁴	Classe IMO
Flotta LR1				
Di proprietà				
Bright Future ⁵	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	-
Cielo di Cagliari	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	-
Cielo Rosso	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	-
Cielo di Rotterdam	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	-
Cielo Bianco	75.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	-
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obbligo di acquisto				
Cielo di Houston	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	-
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,	IMO II/III
High Wind	50.000	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	IMO II/III
High Trust	49.990	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	IMO II/III
High Trader	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	IMO II/III
High Loyalty	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Freedom	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melissa	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
GLEND A Meryl	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
GLEND A Melody	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
GLEND A Melanie ⁶	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III

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

⁵ Ex-Cielo di Londra.

⁶ Nel mese di marzo 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della MT Glenda Melanie (la "Nave"). La nave, la cui consegna ai nuovi proprietari è prevista nel secondo trimestre 2024, è stata iscritta nella categoria "Attività disponibili per la vendita" in conformità all'IFRS 5 al 31 marzo 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,	IMO II/III

Navi noleggate a lungo termine con opzioni

High Leader	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Navigator	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
Crimson Pearl	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
Crimson Jade	50.000	2017	Minaminippon 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
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-

Flotta handysize**Di proprietà**

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

Impiego della flotta

Al 31 marzo 2024, DIS impiegava direttamente 35,0 navi: 3 LR1 (navi a “Lungo Raggio 1”), 8 MR (navi a “Medio Raggio”) e 6 navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre alla stessa data 2 LR e 16 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 31 marzo 2024, il Gruppo d’Amico controlla un’ampia flotta di navi di proprietà ed in *time-charter*, di cui 35,0 erano parte della flotta di DIS, operanti nel mercato delle navi cisterna. d’Amico International Shipping beneficia inoltre delle competenze del Gruppo d’Amico che gli fornisce servizi di gestione tecnica, compresi accordi assicurativi e per l’equipaggio, oltre a servizi per la sicurezza, la qualità ed ambientali per le navi di DIS.

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

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

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

Ricavi base time charter

Uno standard nel settore dei trasporti marittimi che consente di confrontare i ricavi di nolo netti in base alla durata del viaggio, 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 del bilancio, corrispondono alla differenza tra ricavi ed i costi diretti di viaggio.

Ricavi da noleggio a scafo nudo

Ricavi derivanti da contratti tramite i quali al proprietario viene solitamente corrisposto un importo mensile anticipato di noleggio ad una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo determinato, durante il quale il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative (per ulteriori dettagli si veda in Altre definizioni).

EBITDA e margine di EBITDA

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

EBIT e margine di EBIT

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

ROCE (Return on capital employed)

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

Investimenti lordi (CapEx)

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

Indebitamento netto

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

complessiva di una società, qualificando il livello assoluto di finanziamento esterno dell'impresa. La relativa tabella nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione riconcilia il debito netto con le voci di stato patrimoniale pertinenti.

Impatto dell'IFRS 16

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

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

IAP NON FINANZIARI (non tratti da dati di bilancio)

Giorni-nave disponibili

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

Percentuale di copertura

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

Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE

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

Off-hire

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

Ricavi base *time charter* giornalieri

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

Numero medio di navi

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

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

ALTRE DEFINIZIONI

Noleggio a scafo nudo

È un tipo di contratto tramite il quale al proprietario viene solitamente corrisposto un importo mensile anticipato di noleggio ad una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo determinato, durante il quale il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative (si veda la nota 7). 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 propria 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 propria nave in *time charter* è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative.

SINTESI DEI RISULTATI PER IL PRIMO TRIMESTRE 2024

Il mercato delle navi cisterna è rimasto solido per tutto il primo trimestre del 2024, grazie alla crescita limitata della flotta, all'aumento dei volumi del commercio mondiale di petrolio e a significativi fattori esogeni che hanno ulteriormente sostenuto il mercato. In particolare, il perdurare degli attacchi degli Houthi alle navi in transito nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden, ha portato le navi ad allontanarsi dallo Stretto di Bab-el-Mandeb e a compiere viaggi più lunghi attraverso il Capo di Buona Speranza. Il mercato è stato perturbato anche dalle restrizioni ai transiti nel Canale di Panama, dovute al basso livello dell'acqua. Inoltre, i recenti attacchi dei droni ucraini alle raffinerie russe hanno causato una riduzione della capacità di raffinazione.

Oltre a ciò, le recenti interruzioni dell'attività di raffinazione in Europa hanno favorito la domanda e influenzato gli arbitraggi interregionali di prodotti petroliferi, con un conseguente aumento delle importazioni di raffinati nella regione. Le dinamiche di mercato sono state influenzate anche dall'annuncio effettuato il 1° marzo dalla Russia, riguardante un divieto di esportazione di benzina della durata di sei mesi, volto a sostenere la domanda interna.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di marzo 2024 era valutata intorno a US\$ 32.000 al giorno per una MR2 di tipo *Eco*, con un sovrapprezzo di circa US\$ 2.250 al giorno rispetto a una MR convenzionale.

Nel primo trimestre 2024, DIS ha registrato un utile netto di US\$ 56,3 milioni, rispetto ad un utile netto di US\$ 54,1 milioni registrato nel primo trimestre 2023. Questo risultato positivo è attribuibile alla solidità del mercato delle navi cisterna nei primi tre mesi di quest'anno. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 56,7 milioni nel primo trimestre 2024 rispetto a US\$ 56,5 milioni registrati nello stesso trimestre del 2023.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 76,1 milioni nel primo trimestre 2024 rispetto a US\$ 76,4 milioni nel primo trimestre 2023, mentre i suoi **flussi di cassa operativi sono stati positivi per US\$ 76,9 milioni nel primo trimestre 2024** rispetto a US\$ 99,2 milioni generati nell'esercizio precedente.

In termini di risultati *spot* **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 38.201 nel primo trimestre 2024** (US\$ 36.652 nel primo trimestre 2023), grazie al rafforzamento del mercato rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

Allo stesso tempo, il 41,3% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo trimestre 2024 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 28.123, (primo trimestre 2023: copertura del 25,2% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 26.367). 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\$ 34.043 nel primo trimestre 2024** rispetto a US\$ 34.056 raggiunti nel primo trimestre 2023.

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2024	1° trim. 2023
Ricavi	132.161	140.233
Costi diretti di viaggio	(28.096)	(33.967)
Ricavi base <i>time charter</i>*	104.065	106.266
Ricavi da noleggio a scafo nudo	1.215	1.197
Ricavi netti totali	105.280	107.463
Costi per noleggi passivi	-	(27)
Altri costi operativi diretti	(23.666)	(24.427)
Costi generali e amministrativi	(5.241)	(4.220)
Utile dalla vendita di navi	(269)	(2.379)
Risultato operativo lordo - EBITDA*	76.104	76.410
Ammortamenti e svalutazioni	(15.662)	(15.807)
Risultato operativo - EBIT*	60.442	60.603
Proventi finanziari netti	1.736	1.170
(Oneri) finanziari netti	(5.473)	(7.380)
Utile ante imposte	56.705	54.393
Imposte sul reddito	(365)	(277)
Utile netto	56.340	54.116

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

I **ricavi** sono stati di US\$ 132,2 milioni nel primo trimestre 2024 rispetto a US\$ 140,2 milioni realizzati nel primo trimestre 2023. La 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 al primo trimestre 2023. Inoltre, la percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel primo trimestre 2024 (3,6%) è stata superiore a quella 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\$ (28,1) milioni nel primo trimestre 2024 rispetto a US\$ (34,0) milioni nel primo trimestre 2023.

I **ricavi base *time charter*** nel primo trimestre 2024 sono stati di US\$ 104,1 milioni (US\$ 106,3 milioni nel primo trimestre 2023). In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 38.201 nel primo trimestre 2024** rispetto a US\$ 36.652 nel primo trimestre 2023.

Nel primo trimestre 2024 la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa⁷ (percentuale di copertura) è rimasta positiva, assicurando una media del 41,3% dei giorni-nave disponibili (primo trimestre 2023: 25,2%) ad una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 28.123 (primo trimestre 2023: US\$ 26.367). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere.

⁷ 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 medi della flotta di DIS per l'esercizio 2023), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.

I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot e time charter*)⁸ sono stati di US\$ 34.043 nel primo trimestre 2024 rispetto a US\$ 34.056 nel primo trimestre 2023.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2023					2024
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.
Spot	36.652	31.746	31.782	30.999	32.873	38.201
Tariffa fissa	26.367	28.383	28.830	28.474	28.107	28.123
Media	34.056	30.831	30.860	30.099	31.451	34.043

I ricavi da noleggio a scafo nudo ammontavano a US\$ 1,2 milioni nel primo trimestre 2024, in linea con l'esercizio precedente, e riguardano il contratto di noleggio a scafo nudo a decorrere dall'ottobre 2021 su una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c.

Costi per noleggi passivi. L'IFRS 16 Leasing è applicabile negli esercizi con inizio a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato adottato dalla Società. Questo principio contabile modifica sostanzialmente il bilancio consolidato del Gruppo, con effetti significativi sul trattamento dei contratti che in periodi precedenti erano trattati dai locatari come *leasing* operativi. Con qualche eccezione, le passività per pagamenti previsti in contratti precedentemente classificati come *leasing* operativi vengono ora attualizzate al tasso di finanziamento marginale del locatario, portando alla rilevazione di una passività del *leasing* e di una corrispondente attività consistente nel diritto di utilizzo (di importo pari alla somma della passività, con il valore attuale di qualsiasi costo di ripristino e di qualsiasi onere marginale alla stipula della locazione, nonché qualsiasi pagamento effettuato prima dell'inizio del *leasing*, meno eventuali incentivi per *leasing* già ricevuti). Di conseguenza, a partire dal 1° gennaio 2019 i costi per noleggi passivi includono solo i contratti *time charter* la cui durata residua è inferiore a 12 mesi da quella data o contratti con decorrenza successiva la cui durata è inferiore a 12 mesi dalla data d'inizio. L'applicazione dell'IFRS 16 ha ridotto i "costi per noleggi passivi" di US\$ 8,5 milioni nel primo trimestre 2024 e di US\$ 11,0 milioni nel primo trimestre 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\$ (8,5) milioni nel primo trimestre 2024, rispetto a US\$ (11,0) milioni nel primo trimestre 2023. Nel primo trimestre 2024 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (6,5 navi equivalenti) rispetto all'esercizio precedente (8,0 navi equivalenti).

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, le spese tecniche e per lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà, nonché costi assicurativi per le navi di proprietà e a noleggio. La rettifica agli "altri costi operativi diretti" sorta dall'applicazione dell'IFRS 16 comporta un aumento di tali spese di US\$ 3,9 milioni nel primo trimestre 2024 (aumento di US\$ 5,0 milioni nel primo trimestre 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\$ (19,7) milioni nel primo trimestre 2024 rispetto a US\$ (19,4) milioni nel primo trimestre 2023. Nel primo trimestre 2024 la Società ha gestito una flotta più ampia di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (primo trimestre 2024: 29,0 vs. primo trimestre 2023: 28,0). DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati standard di procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. 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\$ (5,2) milioni nel primo trimestre 2024 (US\$ (4,2) milioni nel primo trimestre 2023). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

Il risultato dalla vendita di navi è stato negativo per US\$ (0,3) milioni nel primo trimestre 2024 (US\$ (2,4) milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente). L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto delle navi vendute e riprese in *leasing* (*lease-back*) negli esercizi precedenti. L'importo per il primo trimestre 2023

⁸ 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 medi della flotta di DIS per l'esercizio 2023), 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.

includeva US\$ (1,8) milioni di risultato negativo relativo all'ammortamento accelerato delle perdite differite sulle navi MT High Freedom, MT High Trust, MT High Trader e MT High Loyalty, le cui opzioni di acquisto sono state esercitate da d'Amico Tankers d.a.c. nella prima metà dello stesso esercizio.

Il **risultato operativo lordo - EBITDA** è stato di US\$ 76,1 milioni nel primo trimestre 2024 rispetto a US\$ 76,4 milioni nel primo trimestre 2023, rispecchiando la solidità registrata dai mercati dei noli in entrambi gli esercizi.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** ammontava a US\$ (15,7) milioni nel primo trimestre 2024 (US\$ (15,8) milioni nel primo trimestre 2023). Non hanno avuto luogo svalutazioni o storni di svalutazioni né nel primo trimestre 2024 né nel primo trimestre 2023.

Il **risultato operativo lordo - EBIT** è stato di US\$ 60,4 milioni nel primo trimestre 2024 rispetto a US\$ 60,6 milioni nel primo trimestre 2023.

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 1,7 milioni nel primo trimestre 2024 (US\$ 1,2 milioni nel primo trimestre 2023). Tali importi comprendono principalmente interessi attivi su titoli a breve termine e fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (5,5) milioni nel primo trimestre 2024 rispetto a US\$ (7,4) milioni del primo trimestre 2023. L'importo del primo trimestre 2024 include principalmente US\$ (5,3) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, nonché US\$ (0,1) milioni di differenze di cambio negative e US\$ (0,1) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura. L'importo registrato nello stesso trimestre dell'esercizio precedente includeva principalmente US\$ (7,3) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*,

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$ 56,7 milioni nel primo trimestre 2024, rispetto a US\$ 54,4 milioni nel primo trimestre 2023.

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ 0,4 milioni nel primo trimestre 2024 (US\$ 0,3 milioni nel primo trimestre 2023).

Nel **primo trimestre 2024**, DIS ha registrato un **utile netto di US\$ 56,3 milioni**, rispetto ad un utile netto di US\$ 54,1 milioni nel primo trimestre 2023. Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo trimestre 2024 (US\$ (0,3) milioni) e dal primo trimestre 2023 (US\$ (2,4) milioni), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 56,7 milioni nel primo trimestre 2024** rispetto a US\$ 56,5 milioni registrati nello stesso trimestre dell'esercizio precedente.

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 marzo 2024	AI 31 dicembre 2023
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	763.722	796.693
Totale attività correnti	277.136	205.014
Totale attività	1.040.858	1.001.707
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	674.322	617.806
Passività non correnti	275.152	290.667
Totale passività correnti	91.384	93.234
Totale passività e patrimonio netto	1.040.858	1.001.707

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, comprese le attività consistenti nel diritto di utilizzo (non sono presenti navi in costruzione al 31 marzo 2024). Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 31 marzo 2024 era di US\$ 1.141,4 milioni.

Gli **investimenti lordi (CapEx)** nel primo trimestre 2024 sono stati di US\$ 4,9 milioni rispetto a US\$ 4,8 milioni nel primo trimestre 2023. Questi importi includono principalmente i costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a scafo nudo.

Le **attività correnti totali** al 31 marzo 2024 ammontavano a US\$ 277,1 milioni. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 13,2 milioni e US\$ 67,5 milioni), le attività correnti comprendono “disponibilità liquide e mezzi equivalenti” per US\$ 170,1 milioni.

Le attività correnti includono anche le Attività disponibili per la vendita pari a US\$ 22,0 milioni, relative a una nave di proprietà di d’Amico Tankers d.a.c. (MT Glenda Melanie) classificata nella categoria “Attività disponibili per la vendita” in conformità all’IFRS 5, al 31 marzo 2024.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$ 275,2 milioni al 31 marzo 2024 e rappresentano principalmente la parte a lungo termine dei debiti verso banche (commentati nella sezione “Indebitamento netto” della relazione sulla gestione) e le passività da *leasing*.

La voce **totale passività correnti**, oltre ai debiti verso banche ed altri finanziatori (commentati nella sezione “Indebitamento netto” della relazione sulla gestione), al 31 marzo 2024 comprende le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 37,3 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US\$ 17,9 milioni per passività da *leasing* e US\$ 2,7 milioni per altre passività finanziarie correnti.

Il **patrimonio netto** ammontava a US\$ 674,3 milioni al 31 marzo 2024 (US\$ 617,8 milioni al 31 dicembre 2023). L’incremento rispetto a fine 2023 è attribuibile principalmente al risultato netto generato nel primo trimestre del 2024.

Indebitamento netto*

L’**indebitamento netto di DIS al 31 marzo 2024** ammontava a **US\$ 152,5 milioni** rispetto a US\$ 224,3 milioni al 31 dicembre 2023. Come risultato dell’applicazione dell’IFRS 16, dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono una passività aggiuntiva per *leasing*, pari a US\$ 20,9 milioni alla fine di marzo 2024 rispetto a US\$ 25,6 milioni alla fine di dicembre 2023. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l’IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 11,5% al 31 marzo 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).

US\$ migliaia	AI	AI
	31 marzo 2024	31 dicembre 2023
Liquidità – <i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	170.060	111.154
Altre attività finanziarie correnti	4.393	4.431
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata	19	28
Totale attività finanziarie correnti	174.472	115.613
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	33.481	28.699
Passività per <i>leasing</i> – correnti	17.931	20.215
Altre passività finanziarie correnti – terzi	2.716	2.810
Totale passività finanziarie correnti	54.128	51.724
Indebitamento finanziario netto corrente	(120.344)	(63.889)
Altre attività finanziarie non correnti – terzi	2.272	2.434
Totale attività finanziarie non correnti	2.272	2.434
Debiti verso banche – non correnti	202.849	214.738
Passività per <i>leasing</i> finanziari – non correnti	69.584	73.193
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	2.719	2.736
Totale passività finanziarie non correnti	275.152	290.667
Indebitamento finanziario netto non corrente	272.880	288.233
Indebitamento finanziario netto	152.536	224.344

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

Alla fine di marzo 2024 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US\$ 174,5 milioni. L'importo totale comprende principalmente *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$ 170,1 milioni, la quota corrente delle perdite differite su operazioni di vendita e *lease-back*, pari a US\$ 1,0 milioni, e il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (principalmente *swap* su tassi di interesse), pari a US\$ 3,3 milioni.

La voce *Totale attività finanziarie non correnti* comprende principalmente la quota non corrente delle perdite differite su operazioni di vendita e *lease-back*, pari a US\$ 0,7 milioni, e il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (*swap* su tassi di interesse), pari a US\$ 1,6 milioni.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 31 marzo 2024 ammontava a US\$ 236,3 milioni, comprensivo di US\$ 33,5 milioni con scadenza entro un anno. L'indebitamento bancario di DIS al 31 marzo 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 4 navi MR precedentemente di proprietà di Glenda International Shipping d.a.c. costruite tra il 2010 e il 2011, per un debito di US\$ 41,5 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\$ 71,7 milioni.
- (iii) Finanziamento a 5 anni concesso da ABN Amro per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014, per un debito di US\$ 10,5 milioni.
- (iv) Finanziamento a 5 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken per finanziare una nave LR1 costruita nel 2017, per un debito di US\$ 16,6 milioni.
- (v) Finanziamento a 5 anni concesso da Tokyo Century Corporation per finanziare una nave MR costruita nel 2017, per un debito di US\$ 11,6 milioni.
- (vi) Finanziamento a 5 anni concesso da Banco BPM S.p.A. per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2016, per un debito di US\$ 12,9 milioni.
- (vii) Finanziamento a 7 anni concesso da Danish Ship Finance per finanziare 2 navi MR costruite nel 2012, per un debito residuo di US\$ 19,8 milioni.

- (viii) Finanziamento a 5 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per finanziare 1 nave MR costruita nel 2017 e acquisita da d'Amico Tankers nel quarto trimestre 2022, per un debito di US\$ 17,9 milioni.
- (ix) Finanziamento a 8 anni concesso da IYO Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2018 e acquisita da d'Amico Tankers nel secondo trimestre 2023, per un debito di US\$ 16,5 milioni.
- (x) Finanziamento ESG a 2,5 anni concesso da Crédit Agricole Italia, per un debito di US\$ 0,3 milioni.
- (xi) Finanziamento a 5 anni concesso da NTT TC Leasing per finanziare una nave LR1 costruita nel 2019, per un debito di US\$ 19,4 milioni.

Passività da leasing comprende il *leasing* finanziario per la MT Cielo di Houston, venduta e ripresa in *leasing* nel 2019 ed i *leasing* finanziari per MT High Fidelity e MT 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 31 marzo 2024 includono US\$ 20,9 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

Nel primo trimestre 2024 i flussi di cassa netti di DIS sono stati pari a US\$ 58,9 milioni, rispetto a US\$ 46,9 milioni nel primo trimestre 2023.

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2024	1° trim. 2023
Flussi di cassa da attività operative	76.928	99.207
Flussi di cassa da attività di investimento	(4.873)	(4.827)
Flussi di cassa da attività finanziarie	(13.149)	(47.447)
Variazioni della liquidità	58.906	46.933
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	111.154	108.238
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	170.060	155.171
Scoperti di conto a fine periodo	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	170.060	155.171

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$ 76,9 milioni nel primo trimestre 2024, contro US\$ 99,2 milioni nel primo trimestre 2023. La variazione rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente è attribuibile principalmente all'effetto temporale positivo di US\$ 25,3 milioni nel capitale circolante ottenuto nel primo trimestre 2023.

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati negativi per US\$ (4,9) milioni nel primo trimestre 2024 (US\$ (4,8) milioni nel primo trimestre 2023). Tali importi includono costi capitalizzati relativi a interventi di bacino verificatisi durante i rispettivi periodi.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati negativi e pari a US\$ (13,1) milioni nel primo trimestre 2024, contro US\$ (47,4) milioni nel primo trimestre 2023. L'importo per il primo trimestre 2024 comprende principalmente: i) US\$ (7,3) milioni di ammortamento del debito; e ii) US\$ (5,8) milioni di rimborso di passività da *leasing*. L'importo registrato nello stesso periodo dell'esercizio precedente includeva principalmente: (i) US\$ (18,1) milioni di ammortamento del debito; e US\$ (29,4) milioni di rimborso di passività da *leasing*, compresi US\$ (20,7) milioni relativi alla risoluzione del contratto di *leasing* sulla MT High Voyager, a seguito dell'esercizio da parte di d'Amico Tankers d.a.c. della sua opzione di acquisto.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO TRIMESTRE

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nei primi 3 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 delle ritenute), da corrispondere a valere sugli utili portati a nuovo.

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, a decorrere da 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.

Flotta in "noleggio passivo": nel mese di febbraio 2024, si è concluso il contratto di noleggio sulla MT High SD Yihe, una nave MR costruita nel 2005, e la nave è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Vendita di navi: nel mese di marzo 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha firmato un accordo per la vendita della MT 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 consegna della nave ai nuovi proprietari è prevista nel secondo trimestre 2024.

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

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

Approvazione del bilancio civilistico e consolidato 2023, della distribuzione dei dividendi e della 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, non dotate di diritto al dividendo). Inoltre, l'Assemblea ordinaria degli azionisti di DIS ha deliberato di fissare il numero di 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 fino all'assemblea generale annuale degli azionisti chiamata ad approvare il bilancio della Società per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2026.

Nomina del Presidente, dell'Amministratore delegato e del Chief Financial Officer: nel mese di 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 della carica 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 gestione del rischio con l'attribuzione del ruolo di *Chief Risk Officer*, nonché la contestuale attribuzione delle funzioni di *Chief Financial Officer* a Federico Rosen.

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

Acquisto di navi di seconda mano: nell'aprile 2024, d'Amico Tankers d.a.c ha firmato un accordo per l'acquisto della MT 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.

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 'Long Range' (LR1 – 75.000 Tpl (Dwt)) ad 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 nei mesi di settembre e 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 'Long Range' (LR1 – 75.000 Tpl (Dwt)) ad 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 nei mesi di luglio e dicembre 2027.

Flotta in "noleggio passivo": nel mese di aprile 2024, si è concluso il contratto di noleggio sulla MT High Prosperity, una nave MR costruita nel 2006, e la nave è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

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

	Al 31 marzo 2024				Al 8 maggio 2024			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5	15	6	26	5	15	6	26
Noleggio a scafo nudo*	1	2	-	3	1	2	-	3
Nolo a lungo termine	-	3	-	3	-	3	-	3
Nolo a breve termine	-	3	-	3	-	2	-	2
Totale	6	23	6	35	6	22	6	34

* 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 gestione, i trasbordi e le velocità medie di navigazione, e (viii) la lunghezza media delle tratte di navigazione e i rapporti zavorra/carico. Di seguito sono riportati alcuni dei fattori che dovrebbero continuare a sostenere i mercati:

Domanda di navi cisterna

- Secondo quanto riportato nel *report* dell'AIE di aprile 2024, quest'anno la produzione globale delle raffinerie dovrebbe attestarsi in media a 83,3 milioni di barili al giorno, circa 1,0 milioni di barili al giorno in più rispetto al 2023. Si stima che nel 2025 la produzione aumenterà fino a 84,2 milioni di barili al giorno.
- Secondo lo stesso *report* di aprile 2024, nonostante condizioni economiche sfidanti, quest'anno la domanda globale di petrolio è prevista continuare nella sua forte traiettoria di crescita, con un aumento annuo previsto di 1,2 milioni di barili al giorno, raggiungendo una media di 103,0 milioni di barili al giorno per l'intero anno.
- Secondo il *report* dell'AIE dell'aprile 2024, l'escalation degli eventi geopolitici ha spinto la domanda di tonnellate-miglia per le navi cisterna a livelli record nel 2024, principalmente a causa degli attacchi subiti dalle navi in

transito nello stretto di Bab-el-Mandeb verso il Mar Rosso, che si trovano costrette a seguire la rotta più lunga intorno al Capo di Buona Speranza. Questo si aggiunge allo sconvolgimento dei flussi di navigazione dovuto alle sanzioni sul petrolio russo implementate a partire dal periodo 2022-2023. Di conseguenza, le tonnellate-miglia delle navi cisterna sono salite al livello più alto degli ultimi cinque anni, raggiungendo i 49,1 miliardi al giorno, con un aumento del 6,5% rispetto al solo mese di gennaio. In confronto, la media del 2018-2019 si attestava a 44,5 miliardi di tonnellate-miglia al giorno, mentre nel periodo del Covid aveva raggiunto un massimo di 47,1 miliardi al giorno.

- Secondo l'*outlook* di Clarksons di marzo 2024, quest'anno la crescita della domanda per il trasporto marittimo di raffinati dovrebbe attestarsi a circa il 6,4%.
- Le sanzioni contro la Russia e le interruzioni non pianificate dell'attività di raffinazione stanno sostenendo i flussi commerciali a lungo raggio e le importazioni europee di prodotti raffinati.
- Più a lungo termine, la crescita della domanda e le modifiche strutturali nell'ubicazione delle raffinerie dovrebbero continuare a favorire gli scambi commerciali a lungo raggio di prodotti raffinati.

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.
- Le congestioni nel Canale di Panama dovute al basso livello dell'acqua hanno sostenuto i mercati lo scorso anno e si prevede che continueranno ad essere una caratteristica dei prossimi anni.
- Nell'*outlook* di marzo 2024, Clarksons ha stimato che nel 2024 la flotta di navi cisterna crescerà dell'1,8%.
- I forti mercati dei noli hanno ridotto le demolizioni nel primo trimestre 2024, con appena 1 nave nei segmenti MR e LR1 demolita durante il periodo.
- A causa delle limitate demolizioni degli ultimi anni, la flotta di navi cisterna sta invecchiando rapidamente, con il 12,1% delle navi MR e LR1 attualmente in servizio 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 convenzioni 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 per il trasporto di merci, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti agenzie commerciali di intermediazione come Trafigura, hanno recentemente firmato la "Sea Cargo Charter" allo scopo di divulgare le emissioni di CO2 delle navi che gestiscono e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. 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 AL 31 MARZO 2024

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2024	1° trim. 2023
Ricavi	132.161	140.233
Costi diretti di viaggio	(28.096)	(33.967)
Ricavi base <i>time charter</i>*	104.065	106.266
Ricavi da noleggio a scafo nudo	1.215	1.197
Ricavi netti totali	105.280	107.463
Costi per noleggi passivi	-	(27)
Altri costi operativi diretti	(23.666)	(24.427)
Costi generali e amministrativi	(5.241)	(4.220)
Utile dalla vendita di navi	(269)	(2.379)
Risultato operativo lordo - EBITDA*	76.104	76.410
Ammortamenti e svalutazioni	(15.662)	(15.807)
Risultato operativo - EBIT*	60.442	60.603
Proventi finanziari netti	1.736	1.170
(Oneri) finanziari netti	(5.473)	(7.380)
Utile ante imposte	56.705	54.393
Imposte sul reddito	(365)	(277)
Utile netto	56.340	54.116
Utile base per azione ⁹	US\$ 0,467	US\$ 0,443

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2024	1° trim. 2023
Utile del periodo	56.340	54.116
<i>Voci che potrebbero essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili (perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (<i>cash flow hedges</i>)	88	(2.369)
Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(70)	818
Utile (Perdita) complessivo del periodo	56.358	52.565
<i>Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società</i>		
Utile base complessivo per azione	US\$ 0,467	US\$ 0,430

⁹ Per motivi comparativi, le azioni in circolazione medie riportate utilizzate nel computo dell'utile per azione del primo trimestre 2023 sono state rettifiche seguendo il criterio del Raggruppamento verificatosi il 13 giugno 2023 e l'utile per azione è stato riesposto di conseguenza (si rimanda alla nota 28 del Bilancio consolidato 2023 di DIS per informazioni più dettagliate). L'utile base per azione e l'utile base complessivo per azione sono stati calcolati su un numero medio di azioni in circolazione pari a 120.653.014 nel primo trimestre del 2024 e 122.272.865 nel primo trimestre del 2023. Nel primo trimestre del 2024 e nel primo trimestre del 2023 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 marzo 2024	AI 31 dicembre 2023
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	761.450	794.259
Altre attività finanziarie non correnti	2.272	2.434
Totale attività non correnti	763.722	796.693
Rimanenze	13.227	13.727
Crediti a breve ed altre attività correnti	67.478	75.674
Altre attività finanziarie correnti	4.412	4.459
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	170.060	111.154
Attività correnti	255.177	205.014
Attività disponibili per la vendita	21.959	-
Totale attività correnti	277.136	205.014
TOTALE ATTIVITÀ	1.040.858	1.001.707
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.053	62.053
Utili a nuovo	299.916	246.054
Sovrapprezzo azioni	326.658	326.658
Altre riserve	(14.305)	(16.959)
Patrimonio netto totale	674.322	617.806
Banche ed altri finanziatori	202.849	214.738
Passività non correnti da <i>leasing</i>	69.584	73.193
Altre passività finanziarie non correnti	2.719	2.736
Passività non correnti	275.152	290.667
Banche ed altri finanziatori	27.023	28.699
Passività correnti da <i>leasing</i>	17.931	20.215
Debiti a breve ed altre passività correnti	36.808	41.390
Altre passività finanziarie correnti	2.716	2.810
Debiti per imposte correnti	448	120
Passività correnti	84.926	93.234
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	6.458	-
Totale passività correnti	91.384	93.234
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	1.040.858	1.001.707

8 maggio 2024
Per il Consiglio di Amministrazione

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Amministratore delegato

Federico Rosen
Direttore finanziario

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2024	1° trim. 2023
Risultato del periodo	56.340	54.116
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	15.662	15.807
Imposte correnti e differite	365	277
Costo netto dei leasing	1.285	2.916
Altri oneri (proventi) finanziari netti	2.452	3.294
Variazione del risultato differito dei ricavi da vendita di immobilizzazioni	269	2.378
Altre componenti che non influenzano le disponibilità liquide	(70)	820
Ratei passivi basati su azioni per il Piano d'incentivazione a lungo termine	158	28
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	76.461	79.636
Variazioni delle rimanenze	500	4.812
Variazioni dei crediti a breve	8.443	13.941
Variazioni dei debiti a breve	(4.747)	6.588
Imposte pagate	(37)	(5)
Deflussi netti per la quota di interessi della passività del <i>leasing</i>	(1.285)	(2.916)
Interessi netti (pagati)	(2.407)	(2.849)
Flussi di cassa netti da attività operative	76.928	99.207
Acquisto di immobilizzazioni	(4.873)	(4.827)
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(4.873)	(4.827)
Rimborso finanziamenti bancari	(7.316)	(18.065)
Rimborso della quota capitale di passività da <i>leasing</i>	(5.833)	(29.382)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(13.149)	(47.447)
Variazione netta in aumento delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	58.906	46.933
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	111.154	108.238
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	170.060	155.171
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	170.060	155.171
Scoperti di conto a fine periodo	-	-

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

	Capitale sociale	Utili 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
Ratei passivi per Piano d'incentivazione a lungo termine, tutti i piani basati su azioni	-	-	-	158	-	-	-	158
Accantonamento alla riserva legale	-	(2.478)	-	-	-	-	2.478	-
Utile (perdita) complessivo	-	56.340	-	-	-	88	(70)	56.358
Saldo al 31 marzo 2024	62.053	299.916	326.658	1.022	(26.117)	4.664	6.126	674.322

	Capitale sociale	Utili 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
Ratei passivi per Piano d'incentivazione a lungo termine, tutti i piani basati su azioni	-	-	-	29	-	-	-	29
Utile (perdita) complessivo	-	54.116	-	-	-	(2.369)	818	52.565
Saldo al 31 marzo 2023	62.053	108.054	368.827	267	(19.188)	7.338	3.657	531.008

NOTE

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società per azioni (*société anonyme*) di diritto del Granducato del Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 ed avente sede legale in Lussemburgo. La controllante di ultima istanza del Gruppo DIS è d'Amico Società di Navigazione. DIS è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo che opera 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 bilancio consolidato del Gruppo d'Amico International Shipping è redatto secondo i principi contabili internazionali (IFRS – International Financial Reporting Standards e IAS – International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) ed adottati dall'Unione europea. Il termine "IFRS" include anche tutti gli "IAS" nonché tutte le interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC"), denominato in precedenza Standing Interpretations Committee ("SIC"), adottati dall'Unione Europea. Il bilancio consolidato è predisposto secondo la convenzione del costo storico, a eccezione di alcune attività e passività finanziarie che sono rilevate al *fair value* a conto economico o nelle altre componenti dell'utile complessivo per la parte efficace delle coperture.

Il bilancio consolidato 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. 1. INFORMAZIONI RILEVANTI SUI PRINCIPI CONTABILI

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

Principi di redazione

Il bilancio presenta i risultati consolidati della società controllante, d'Amico International Shipping S.A., e delle sue controllate per il periodo chiuso al 31 marzo 2024.

Il bilancio consolidato sintetico intermedio non contiene tutte le informazioni e le informative richieste nel bilancio annuale e dovrebbe essere letto congiuntamente al bilancio annuale al 31 dicembre 2023 del Gruppo.

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

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio gli Amministratori effettuano stime contabili ed in alcuni casi previsioni. Le decisioni della dirigenza sono basate sull'esperienza e sulle previsioni connesse al verificarsi di eventi futuri, e pertanto sono da considerarsi ragionevoli. Le principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili e nell'utilizzo delle stime sono espresse per tutte le aree di business e sono riviste in modo continuativo.

Informazioni di settore

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

Principi contabili

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

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 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 (gennaio 2024);
- Modifiche all'IFRS 16, Passività del leasing in un'operazione di vendita e *lease-back* (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 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)
- IFRS 10 e IAS 28 (modifiche) *Sale or Contribution of Assets between an Investor and its Associate or Joint Venture* pubblicato nel settembre 2014 (rinviato 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 del Gruppo DIS.

8 maggio 2024

Per il Consiglio di Amministrazione

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Amministratore delegato

Federico Rosen
Direttore finanziario

Il dirigente responsabile della predisposizione del bilancio intermedio della Società, Federico Rosen, in qualità di Direttore finanziario della Società, dichiara che le informazioni contabili contenute nel presente documento corrispondono ai risultati documentati nei libri e nei registri contabili e di altra natura della Società.

Federico Rosen
Direttore finanziario