



d'Amico International Shipping S.A. Bilancio semestrale/secondo trimestre 2023

Questo documento è disponibile su www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal

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

INDICE

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	3
DATI DI SINTESI.....	4
RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE CONSOLIDATO	5
STRUTTURA DEL GRUPPO.....	5
INDICATORI ALTERNATIVI DI <i>PERFORMANCE</i> (IAP)	8
SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE DEL 2023.....	12
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO SEMESTRE	19
FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	22
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE CONCERNENTE LA REVISIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	24
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO AL 30 GIUGNO 2023	26
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	26
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO	26
SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA	27
RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	28
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	29
NOTE	30

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente e Amministratore Delegato
Paolo d'Amico

Amministratori

Carlos Balestra di Mottola, *Direttore finanziario*

Cesare d'Amico – Amministratore Esecutivo

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

Tom Loesch – Amministratore non Esecutivo - Independent Director

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

SOCIETÀ DI REVISIONE

MOORE Audit S.A.

DATI DI SINTESI

DATI FINANZIARI

US\$ milioni

2° trim. 2023 NON REVISIONATO	2° trim. 2022 NON REVISIONATO		1° sem. 2023	1° sem. 2022
		US\$ migliaia		
98.443	73.986	Ricavi netti totali	205.906	117.993
66.339	48.470	Risultato operativo lordo / EBITDA*	142.749	66.243
67,4%	65,5%	marginie sui ricavi netti totali in %	69,3%	56,1%
51.657	33.425	Risultato operativo / EBIT*	112.260	33.715
52,5%	45,2%	marginie sui ricavi netti totali in %	54,5%	28,6%
45.717	25.714	Utile (perdita) netto	99.833	19.218
46,4%	34,8%	marginie sui ricavi netti totali in %	48,5%	16,3%
47.107	26.686	Utile (perdita) netto rettificato**	103.612	22.650
0,37	0,21	Utile per azione	0,82	0,16
73.771	8.741	Flussi di cassa operativi	172.978	18.982
(30.737)	(475)	Investimenti lordi (CapEx)*	(35.564)	(894)
			AI 30 giugno 2023	AI 31 dicembre 2022
		Totale attività	1.009.657	1.054.885
		Indebitamento finanziario netto*	300.427	409.850
		Patrimonio netto	553.877	478.414

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 8;

** Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti – si veda anche la sintesi dei risultati finanziari per il primo semestre 2023.

ALTRI DATI OPERATIVI*

2° trim. 2023 NON REVISIONATO	2° trim. 2022 NON REVISIONATO		1° sem. 2023 NON REVISIONATO	1° sem. 2022 NON REVISIONATO
30.831	23.389	Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i> * per giorno di utilizzo (US\$) ¹	32.434	18.559
36,0	35,5	Sviluppo della flotta - Numero medio di navi*	36,0	35,8
22,0	17,5	- Di proprietà	21,3	17,8
6,4	8,0	- Noleggio a scafo nudo	6,9	8,0
7,6	10,0	- A noleggio	7,8	10,0
1,9%	1,3%	Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili ² (%)	2,0%	0,8%
27,2%	39,8%	Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili ³ (%)	26,2%	42,1%

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 8.

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. Tale dato non include i Ricavi base *time charter* (TCE) generati dalle "navi in gestione commerciale", che trasferisce ai rispettivi proprietari delle navi, al netto della deduzione di una commissione del 2% su tutti i loro ricavi lordi.

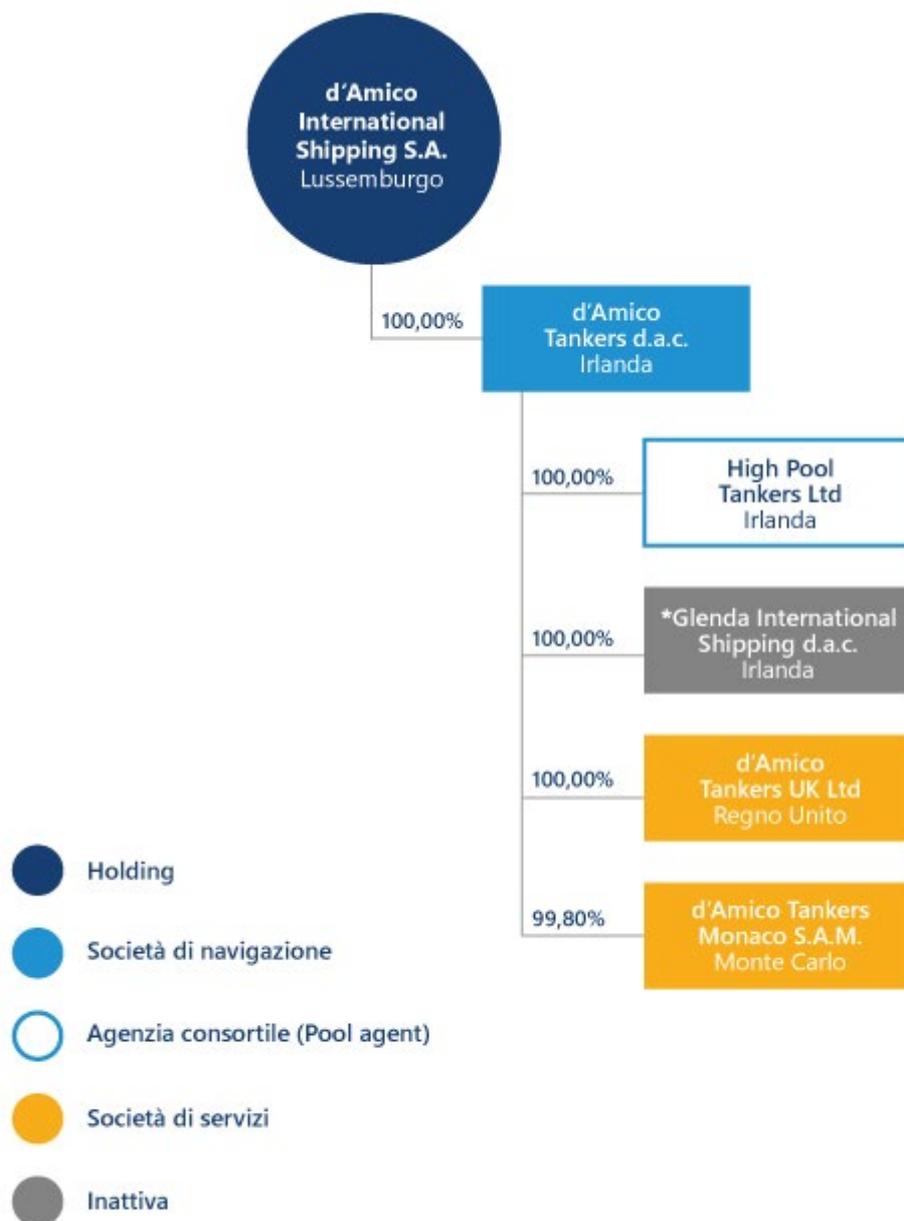
² Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi quelli di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili.

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 giugno 2023:



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

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

d'Amico International Shipping S.A. (individualmente la “Società” o “d'Amico International Shipping”, e collettivamente con le sue società controllate “DIS”, “Gruppo DIS” o “il Gruppo”) è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo appartenente al gruppo d'Amico Società di Navigazione SpA (il “Gruppo d'Amico”), fondato nel 1936. Al 30 giugno 2023 d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda) una flotta di 36,0 navi, di cui 29,0 navi di proprietà e a scafo nudo (con obblighi di acquisto) con un'età media di circa 8,0 anni, rispetto ad un'età media di settore di 12,6 anni per le navi MR (25.000-54.999 Tpl (Dwt)) e di 13,7 per le LR1 (55.000-84.999 Tpl (Dwt)). Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e società di *trading* internazionali. Inoltre, tutte le navi sono conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale), inclusa la MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ed ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche ed agli standard internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali ed una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 30 giugno 2023 il 77,8% delle navi della flotta controllata da d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di tali raffinati.

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

I ricavi del Gruppo DIS, pari a US\$ 270,8 milioni nel primo semestre 2023 (+54,5% rispetto al primo semestre 2022) (si rimanda al Bilancio consolidato di DIS al 31 dicembre 2022), derivano principalmente dall'impiego, diretto o tramite *partnership*, delle navi della Flotta tramite contratti *spot* e noleggi *time charter* per il trasporto marittimo di raffinati. Le navi impiegate con contratti a tariffa fissa, anche in *time charter*, solitamente danno luogo a flussi di cassa più costanti e prevedibili rispetto a quelle impiegate nel mercato *spot*. I contratti *spot* offrono l'opportunità di massimizzare i ricavi del Gruppo DIS durante i periodi di incremento delle tariffe di mercato, sebbene possano comportare ricavi inferiori rispetto ai noleggi *time charter* durante i periodi di riduzione delle tariffe. Questo mix di impiego varia a seconda delle condizioni di mercato prevalenti e previste. Gli utili o le perdite possono anche derivare dalla vendita delle navi del Gruppo DIS.

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

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

Presenza globale di DIS

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

Al 30 giugno 2023 DIS impiegava 614 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, commerciale, operativa, di compravendita e tecnica di d'Amico Shipping Singapore, d'Amico Shipping USA, d'Amico Società di Navigazione SpA, Rudder SAM e d'Amico Shipping UK.

Flotta

Al 30 giugno 2023, il Gruppo DIS controllava, tramite proprietà o accordi di noleggio, una flotta moderna di 36,0 navi cisterna (31 dicembre 2022: 36,0 navi cisterna). Le navi cisterna del Gruppo DIS hanno una capacità di carico che varia 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. Soddisfano quindi gli elevati *standard* richiesti dai principali clienti petroliferi del Gruppo, oltre a essere altamente efficienti sotto il profilo dei costi.

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

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

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese ⁴	Classe IMO
Flotta LR1				
Di proprietà				
Bright Future ⁵	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo di Cagliari	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Rosso	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo di Rotterdam	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Bianco	75.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto				
Cielo di Houston	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Flotta MR				
Di proprietà				
High Explorer	50.000	2018	Onomichi, Giappone	IMO II/III
High Adventurer	50.000	2017	Onomichi, Giappone	IMO II/III
High Challenge	50.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Wind	50.000	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Loyalty	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Freedom	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melissa	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
GLEND A Meryl	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
GLEND A Melody	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
GLEND A Melanie	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto				
High Trust ⁶	49.990	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Trader ⁷	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Discovery	50.036	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Fidelity	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III

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 maggio 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato l'opzione di acquisto sulla MT High Trust, con consegna avvenuta nel luglio 2023.

⁷ Nel maggio 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato l'opzione di acquisto sulla MT High Trader, con consegna avvenuta nel luglio 2023.

Navi noleggiate a lungo termine con opzioni d'acquisto

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 noleggiate a lungo termine senza opzione d'acquisto

Green Planet	50.843	2014	Daesun Shipbuilding, Corea del Sud	IMO II/III
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High SD Yihe	48.700	2005	Imabari, Giappone	-

Flotta handysize

Di proprietà

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

Impiego della flotta

Al 30 giugno 2023, DIS impiegava direttamente 36,0 navi: 3 LR1 (navi a “Lungo Raggio 1”), 5 MR (navi a “Medio Raggio”) e 2 navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre alla stessa data 3 LR, 19 MR e 4 navi *handysize* erano impiegate sul mercato *spot*.

d'Amico International Shipping fa parte del Gruppo d'Amico, leader mondiale nel trasporto marittimo con oltre 80 anni di esperienza nel settore, la cui capogruppo è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Al 30 giugno 2023, il Gruppo d'Amico controlla un'ampia flotta di navi di proprietà ed in *time-charter*, di cui 36,0 erano parte della flotta di DIS, operanti nel mercato delle navi cisterna. d'Amico International Shipping beneficia inoltre delle competenze del Gruppo d'Amico che gli fornisce servizi di gestione tecnica, compresi accordi assicurativi e per l'equipaggio, oltre a servizi per la sicurezza, la qualità ed ambientali per le navi di DIS.

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

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

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

Ricavi base *time charter*

Uno standard nel settore dei trasporti marittimi che consente di confrontare i ricavi di nolo netti in base alla durata del viaggio, non influenzati dal fatto che le navi siano state impiegate in noleggi *time charter*, noleggi a viaggio o Contratti di nolo (si vedano le seguenti definizioni degli IAP non finanziari). Come indicato nel Conto economico del bilancio, corrispondono alla differenza tra ricavi ed i costi diretti di viaggio.

Ricavi da noleggio a scafo nudo

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

EBITDA e margine di EBITDA

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

EBIT e margine di EBIT

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

ROCE (Return on capital employed)

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

Investimenti lordi (CapEx)

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

Indebitamento netto

Comprende i finanziamenti bancari ed altre passività finanziarie, al netto delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti e delle attività finanziarie liquide o degli investimenti a breve termine disponibili per far fronte a tali voci di debito. Il Gruppo ritiene che l'Indebitamento netto sia rilevante per gli investitori in quanto indicatore della situazione debitoria complessiva di una società, qualificando il livello assoluto di finanziamento esterno dell'impresa. La relativa tabella nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione riconcilia il debito netto con le voci di stato patrimoniale pertinenti.

Impatto dell'IFRS 16

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

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

IAP NON FINANZIARI (non tratti da dati di bilancio)

Giorni-nave disponibili

Numero teorico di giorni in cui una nave è disponibile per la navigazione in un certo periodo. Fornisce un'indicazione dei potenziali utili della flotta del Gruppo durante un periodo, tenendo conto della data di consegna alla Società e di

riconsegna dal Gruppo delle navi appartenenti alla flotta (si veda anche la sezione Altri dati operativi all'interno dei Dati di sintesi).

Percentuale di copertura

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

Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE

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

Off-hire

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

Ricavi base *time charter* giornalieri

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

Numero medio di navi

Il numero medio di navi in un periodo è pari alla somma tra i prodotti dei giorni nave disponibili totali in quel periodo per ogni nave e la partecipazione del Gruppo (diretta o indiretta) in tale nave, divisa per il numero di giorni solari in quel periodo. Fornisce un'indicazione delle dimensioni della flotta e degli utili potenziali del Gruppo in un determinato periodo (si vedano i Dati di sintesi).

ALTRE DEFINIZIONI

Noleggio a scafo nudo

È un tipo di contratto tramite il quale al proprietario viene solitamente corrisposto un importo mensile anticipato di noleggio ad una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo determinato, durante il quale il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative (si veda la nota 6). Un noleggio a scafo nudo è noto anche come *demise charter* o *time charter* con *demise*.

Noleggio

È un contratto per il noleggio di una nave per un periodo di tempo specifico o per svolgere un trasporto merci da un porto di carico ad un porto di scarico. Il contratto per un noleggio è comunemente chiamato contratto di noleggio; ne esistono tre tipologie principali: noleggio a scafo nudo, noleggio a viaggio e noleggio *time charter* (si vedano le definizioni nella presente sezione).

Contratto di nolo (contract of affreightment - COA)

È il contratto tra un proprietario ed un noleggiatore, che obbliga il proprietario a fornire una nave al noleggiatore per spostare quantità specifiche di merci, ad una tariffa fissa, durante un periodo di tempo definito ma senza designare navi o programmi di viaggio specifici, lasciando così al proprietario una maggiore flessibilità operativa rispetto ai soli noleggi a viaggio.

Proprietario conduttore

La società che controlla una nave, sostituendosi al proprietario registrato, attraverso un contratto *time charter* o un noleggio a scafo nudo.

Contratti a tariffa fissa

Per DIS questo termine fa solitamente riferimento ai ricavi generati da contratti *time charter* o da contratti di nolo - *contract of affreightment* (si vedano le definizioni nella presente sezione). Anche i noleggi a scafo nudo sono solitamente a tariffa fissa, ma attraverso questo tipo di contratti DIS controlla le navi piuttosto che impiegarle.

Noleggio spot o noleggio a viaggio

È un tipo di contratto mediante il quale ad un proprietario registrato (proprietario) o ad un proprietario conduttore di nave (si veda la definizione nella presente sezione) viene pagato il nolo per il trasporto di merci da un porto di carico ad un porto di scarico. Il noleggiatore corrisponde al proprietario o al proprietario conduttore della nave una cifra per tonnellata o un importo forfettario. Il corrispettivo per l'utilizzo della nave è noto come nolo. Il proprietario o il proprietario conduttore ha la responsabilità di sostenere le spese di viaggio. Solitamente, il noleggiatore è responsabile di eventuali ritardi nei porti di carico e scarico. Il proprietario della nave o il noleggiatore a scafo nudo che gestisce la sua nave in noleggio a viaggio è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative.

Time charter

È un tipo di contratto mediante il quale al proprietario registrato (proprietario) o al proprietario conduttore della nave (si veda la definizione nella presente sezione) viene solitamente corrisposto un importo mensile anticipato di noleggio ad una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo specificato (solitamente un contratto a tariffa fissa). Con questo tipo di contratto il noleggiatore è responsabile del pagamento delle spese di viaggio e dell'assicurazione di viaggio aggiuntiva. Il proprietario della nave o il noleggiatore a scafo nudo che gestisce la sua nave in *time charter* è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative.

SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE DEL 2023

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

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

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, a fine giugno 2023 era valutata intorno a US\$ 26.000 al giorno per una MR2 convenzionale, con una MR2 di tipo *Eco* valutata a un sovrapprezzo di circa US\$ 3.000 al giorno.

DIS ha registrato un utile netto di US\$ 99,8 milioni nel primo semestre 2023 rispetto ad un utile netto di US\$ 19,2 milioni ottenuto nello stesso periodo del 2022. Tale variazione positiva è attribuibile alla maggiore solidità del mercato delle navi cisterna rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività (nel primo semestre 2022), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 103,6 milioni nel primo semestre 2023 rispetto a US\$ 22,6 milioni registrati nel primo semestre 2022. **DIS ha registrato un utile netto di US\$ 45,7 milioni nel secondo trimestre 2023** rispetto ad un utile netto di US\$ 25,7 milioni nel secondo trimestre dello scorso esercizio. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 47,1 milioni nel secondo trimestre 2023 rispetto a US\$ 26,7 milioni nel secondo trimestre 2022.

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

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

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

RISULTATI OPERATIVI

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

*Si

vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 8

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

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

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

Nel primo semestre 2023, DIS ha mantenuto un buon livello di 'copertura'⁸ (ricavi generata da contratti a tariffa fissa), pari ad una media del 26,2% dei giorni-nave disponibili (primo semestre 2022: 42,1%) ad una tariffa fissa

⁸ La percentuale di copertura (%) e la tariffa media giornaliera includono un contratto di noleggio a scafo nudo su una nave LR1 di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., che comprende un Opex giornaliero ipotizzato di US\$ 6.885 (in linea con i costi effettivi di DIS), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.

media giornaliera di US\$ 27.419 (primo semestre 2022: US\$ 15.158). Oltre a garantire un certo livello di ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno consentito da sempre a DIS di consolidare i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere.

I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot e time charter*)⁹ sono stati di **US\$ 32.434 nel primo semestre 2022** rispetto a US\$ 18.559 nel primo semestre 2022, e di **US\$ 30.831 nel secondo trimestre 2023** rispetto a US\$ 23.389 nel secondo trimestre 2022.

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

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

Costi per noleggi passivi. L'IFRS 16 Leasing è applicabile a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato adottato dalla Società. Questo principio contabile modifica sostanzialmente il bilancio consolidato del Gruppo, con effetti significativi sul trattamento dei contratti che in periodi precedenti erano trattati dai locatari come leasing operativi. Con qualche eccezione, le passività per pagamenti previsti in contratti precedentemente classificati come leasing operativi vengono ora attualizzate al tasso di finanziamento marginale del locatario, portando alla rilevazione di una passività del leasing e di una corrispondente attività consistente nel diritto di utilizzo (di importo pari alla somma della passività, con il valore attuale di qualsiasi costo di ripristino e di qualsiasi onere marginale alla stipula della locazione, nonché qualsiasi pagamento effettuato prima dell'inizio del leasing, meno eventuali incentivi derivanti dai contratti di leasing già ricevuti). Di conseguenza, a partire dal 1° gennaio 2019 i costi per noleggi passivi includono solo i contratti *time charter* la cui durata residua è inferiore a 12 mesi da quella data o per contratti con decorrenza successiva la cui durata è inferiore a 12 mesi dalla data d'inizio. L'applicazione dell'IFRS 16 ha ridotto i "costi per noleggi passivi" di US\$ 22,0 milioni nel primo semestre 2023 e di US\$ 24,2 milioni nel primo semestre 2022, poiché all'interno del conto economico tali costi sono stati sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti.

Escludendo l'effetto dell'IFRS 16, i "costi per noleggi passivi" di DIS si sarebbero attestati a US\$ (22,0) milioni nel primo semestre 2023, rispetto a US\$ (25,9) milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Nel primo semestre 2023 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (7,8 navi equivalenti) rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente (10,0 navi equivalenti).

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, le spese tecniche e per lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà, nonché costi assicurativi per le navi di proprietà e a noleggio. La rettifica agli "altri costi operativi diretti" sorta dall'applicazione dell'IFRS 16 comporta un aumento di tali spese di US\$ 9,9 milioni nel primo semestre 2023 (aumento di US\$ 10,9 milioni nel primo semestre 2022), poiché all'interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi ed ammortamenti. Escludendo gli effetti dell'IFRS 16, gli altri costi operativi diretti di DIS si sarebbero attestati a US\$ (38,1) milioni nel primo semestre 2023 rispetto a US\$ (31,2) milioni nel primo semestre 2022. Nel primo semestre 2023 la Società ha gestito una flotta più ampia di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (primo semestre 2023: 28,2 vs. primo semestre 2022: 25,8). DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati, elevati standard SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente), ed il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. Il mantenimento di eccellenti *standard* qualitativi per la propria flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

⁹ I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali includono un contratto di noleggio a scafo nudo su una nave LR1 di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., comprensivi di un Opex giornaliero ipotizzato di US\$ 6.885 (in linea con i costi effettivi di DIS), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.

I **costi generali e amministrativi** ammontavano a US\$ (11,3) milioni nel primo semestre 2023 (US\$ (6,8) milioni nel primo semestre 2022). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

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

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

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** ammonta a US\$ (30,5) milioni nel primo semestre 2023 (US\$ (32,5) milioni nel primo semestre 2022) (secondo trimestre 2023: US\$ (14,7) milioni vs. secondo trimestre 2022: US\$ (15,0) milioni). L'importo per il primo semestre 2022 includeva una svalutazione di US\$ (2,1) milioni su una nave MR (M/T High Priority) di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., la cui vendita era stata annunciata nel primo trimestre 2022 e finalizzata nel secondo trimestre 2022. Conformemente all'IFRS 5, questa nave era stata classificata come "attività disponibili per la vendita" alla fine del primo trimestre 2022, imputando la differenza tra il suo fair value al netto del costo di cessione ed il suo valore contabile, a conto economico.

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

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

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (14,2) milioni nel primo semestre 2023 rispetto a US\$ (15,3) milioni del primo semestre 2022 (secondo trimestre 2023: US\$ (6,8) milioni vs. secondo trimestre 2022: US\$ (8,1) milioni). L'importo per il primo semestre 2023 comprende principalmente US\$ (13,8) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*. L'importo registrato nello stesso periodo dell'esercizio precedente includeva US\$ (14,1) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, nonché US\$ (0,6) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su noli e US\$ (0,4) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura.

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

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

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

Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo semestre 2023 (US\$ (3,8) milioni) e dal primo semestre 2022 (US\$ (1,4) milioni), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (2,1)

milioni nel primo semestre 2022), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 103,6 milioni nel primo semestre 2023**, rispetto a US\$ 22,6 milioni registrati nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2023	AI 31 dicembre 2022
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	818.297	818.401
Attività correnti	191.360	236.484
Totale attività	1.009.657	1.054.885
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	553.877	478.414
Passività non correnti	326.252	419.681
Passività correnti	129.528	156.790
Totale passività e patrimonio netto	1.009.657	1.054.885

Le **attività non correnti** sono principalmente rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, comprese le attività consistenti nel diritto di utilizzo (non sono presenti navi in costruzione al 30 giugno 2023). Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 30 giugno 2023 era di US\$ 1.075,0 milioni.

Gli **investimenti lordi (CapEx)** nel primo semestre 2023 sono stati di US\$ 35,6 milioni rispetto a US\$ 0,9 milioni nel primo semestre. Questi importi includono principalmente i costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a scafo nudo. Inoltre, l'importo per il primo semestre 2023 include circa US\$ 30,0 milioni relativi all'esercizio da parte di d'Amico Tankers dell'opzione di acquisto sulla M/T High Explorer (una nave MR presa a noleggio da d'Amico Tankers a partire dal 2018).

Le **attività correnti** al 30 giugno 2023 ammontavano a US\$ 191,4 milioni. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 14,7 milioni e US\$ 57,1 milioni), le attività correnti comprendono "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" per US\$ 113,3 milioni.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$ 326,3 milioni al 30 giugno 2023 e rappresentano principalmente la parte a lungo termine dei debiti verso banche (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione) e le passività da *leasing*.

Nelle **passività correnti**, oltre ai debiti verso banche ed altri finanziatori (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione), al 30 giugno 2023 sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 30,3 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US\$ 64,8 milioni per passività da *leasing* e US\$ 2,7 milioni per altre passività finanziarie correnti. Al 30 giugno 2023, le passività da *leasing* in essere sulla M/T High Trust e sulla M/T High Trader sono incluse nelle "Passività correnti", in quanto d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato le proprie opzioni di acquisto su queste navi nel secondo trimestre 2023, acquisendone la piena proprietà nel luglio 2023.

Il **patrimonio netto** ammontava a US\$ 553,9 milioni al 30 giugno 2023 (US\$ 478,4 milioni al 31 dicembre 2022). La variazione rispetto a fine 2022 è dovuta principalmente al risultato netto generato nel primo semestre del 2023, nonché alla modifica della valutazione degli strumenti di copertura dei flussi finanziari nel corso del periodo e al dividendo lordo di US\$ 22,0 milioni approvato e distribuito nel secondo trimestre di quest'anno.

INDEBITAMENTO NETTO*

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

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2023	AI 31 dicembre 2022
Liquidità – <i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	113.301	117.896
Altre attività finanziarie correnti	6.245	8.754
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata**	36	33
Totale attività finanziarie correnti	119.582	126.683
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	31.066	51.086
Passività per <i>leasing</i> – correnti	64.847	71.740
Altre passività finanziarie correnti – terzi	2.727	3.129
Totale passività finanziarie correnti	98.640	125.955
Indebitamento finanziario netto corrente	(20.942)	(728)
Altre attività finanziarie non correnti – terzi	4.874	9.077
Altre attività finanziarie non correnti - parte correlata **	9	26
Totale attività finanziarie non correnti	4.883	9.103
Debiti verso banche – non correnti	245.414	266.124
Passività per <i>leasing</i> finanziari – non correnti	77.969	150.225
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	2.869	3.332
Totale passività finanziarie non correnti	326.252	419.681
Indebitamento finanziario netto non corrente	321.369	410.578
Indebitamento finanziario netto	300.427	409.850

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 8

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

Alla fine di giugno 2023 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US\$ 119,6 milioni. L'importo totale comprende principalmente *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$ 113,3 milioni, la quota corrente delle perdite differite su operazioni di vendita e *lease-back*, pari a US\$ 2,1 milioni, e il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (principalmente *swap* su tassi di interesse), pari a US\$ 4,1 milioni.

La voce *Totale attività finanziarie non correnti* comprende principalmente la quota non corrente delle perdite differite su operazioni di vendita e *lease-back*, pari a US\$ 1,8 milioni, e il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (*swap* su tassi di interesse), pari a US\$ 3,1 milioni.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 30 giugno 2023 ammontava a US\$ 276,5 milioni, comprensivo di US\$ 31,1 milioni con scadenza entro un anno. L'indebitamento bancario di DIS al 30 giugno 2023 comprende principalmente le seguenti linee di credito a lungo termine a favore di d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo:

- (i) finanziamento concesso da Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e ING per rifinanziare 1 nave MR costruita nel 2016 per un debito residuo di US\$ 14,1 milioni;
- (ii) 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 residuo di US\$ 48,0 milioni;
- (iii) 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\$ 76,9 milioni;

- (iv) finanziamento a 5 anni concesso da ABN Amro per finanziare 3 navi *handysize* costruite rispettivamente nel 2014, nel 2015 e nel 2016, per un debito residuo di US\$ 36,8 milioni;
- (v) finanziamento a 5 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken per finanziare 1 nave LR1 costruita nel 2017, per un debito residuo di US\$ 17,7 milioni;
- (vi) finanziamento a 5 anni concesso da Tokyo Century Corporation per finanziare 1 nave MR costruita nel 2017, per un debito residuo di US\$ 12,7 milioni;
- (vii) finanziamento a 5 anni concesso da Banco BPM S.p.A. per finanziare 1 nave *handysize* costruita nel 2016, per un debito residuo di US\$ 13,9 milioni;
- (viii) finanziamento a 7 anni concesso da Danish Ship Finance per rifinanziare 2 navi MR costruite nel 2012, per un debito residuo di US\$ 22,5 milioni;
- (ix) 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 totale residuo di US\$ 19,2 milioni;
- (x) finanziamento a 8 anni concesso da IYO Bank per finanziare 1 nave MR costruita nel 2018 e acquisita da d'Amico Tankers nel secondo trimestre 2023, per un debito totale residuo di US\$ 17,5 milioni;
- (xi) finanziamento ESG a 2,5 anni concesso da Crédit Agricole Italia per un totale di US\$ 3,5 milioni, per un debito residuo di US\$ 0,3 milioni.

Passività da leasing comprende i *leasing* finanziari per M/T High Trust, M/T High Trader e M/T Cielo di Houston, che sono state vendute e riprese in *leasing* tra il 2018 e il 2019 ed i *leasing* finanziari per M/T High Fidelity e M/T High Discovery, i cui *leasing* precedenti sono stati risolti nel terzo trimestre 2022, con le navi quindi rifinanziate con nuovi *leasing* a 10 anni. Al 30 giugno 2023, le passività da *leasing* in essere sulla M/T High Trust e sulla M/T High Trader sono incluse nelle "Passività per *leasing* – correnti", in quanto d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato le proprie opzioni di acquisto su queste due navi nel maggio 2023, acquisendone la piena proprietà nel luglio 2023. Inoltre le "passività da *leasing*" al 30 giugno 2023 includono US\$ 28,8 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 su operazioni di vendita e *lease-back*.

FLUSSI DI CASSA

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

2° trim. 2023 NON REVISIONATO	2° trim. 2022 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2023	1° sem. 2022
73.771	8.741	Flussi di cassa da attività operative	172.978	18.982
(30.737)	8.633	Flussi di cassa da attività di investimento	(35.564)	18.411
(84.904)	(17.771)	Flussi di cassa da attività finanziarie	(132.351)	(34.111)
(41.870)	(397)	Variazioni della liquidità	5.063	3.282
155.171	30.085	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	108.238	26.406
113.301	46.040	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	113.301	46.040
-	(16.352)	Scoperti di conto a fine periodo	-	(16.352)
113.301	29.688	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	113.301	29.688

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

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati negativi e pari a US\$ (35,6) milioni nel primo semestre 2023 (positivi, pari a US\$ 18,4 milioni nel primo semestre 2022). L'importo per il primo semestre 2023 comprende l'esercizio da parte di d'Amico Tankers d.a.c. della sua opzione d'acquisto sulla M/T High Explorer per un corrispettivo di JPY 4,1 miliardi (equivalenti a circa US\$ 30,0 milioni). Inoltre, l'importo totale per l'anno comprende anche i costi relativi agli interventi di bacino realizzati nel periodo. L'importo per il primo semestre 2022 comprendeva principalmente i costi relativi agli interventi di bacino realizzati nel periodo, compensati da US\$ 19,3 milioni generati dalla vendita della nave M/T High Valor nel primo trimestre 2022 e della nave M/T High Priority nel secondo trimestre 2022.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati negativi e pari a US\$ (132,4) milioni nel primo semestre 2023. Questa cifra comprende principalmente: **(i) US\$ (49,1) milioni di ammortamento del debito**, di cui US\$ (23,4) milioni dovuti al rimborso del finanziamento per la M/T Cielo di Londra, il cui debito con scadenza prevista nel marzo 2024 dovrebbe essere rifinanziato nel terzo trimestre 2023; **(ii) US\$ 17,8 milioni di utilizzo di linee di credito** riguardanti principalmente il finanziamento della M/T High Explorer, acquistata da d'Amico Tankers d.a.c. nel secondo trimestre 2023; **(iii) US\$ (78,2) milioni di rimborso di passività da leasing**, inclusi US\$ (62,0) milioni relativi alla risoluzione dei leasing sulle navi High Voyager, High Freedom e High Loyalty, a seguito dell'esercizio da parte di d'Amico Tankers d.a.c. delle rispettive opzioni di acquisto; **(iv) US\$ (22,0) milioni di distribuzione di dividendi** nel secondo trimestre 2023; **(v) US\$ (0,8) milioni di riacquisto di azioni**.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO SEMESTRE

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

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.:

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

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

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

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

Il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di avviare il 19 giugno 2023 il programma di riacquisto di azioni proprie ai sensi della nuova autorizzazione conferitagli dall'assemblea generale straordinaria degli azionisti tenutasi il 13 giugno 2023 (il "Programma"). Ai sensi degli articoli 430-15 e segg. della legge lussemburghese del 10 agosto 1915 sulle società commerciali e delle sue successive modifiche (la "Legge Lussemburghese"), dell'articolo 8 dello statuto della Società (lo "Statuto"), delle disposizioni rilevanti del Reg. UE n. 596/2014 e dei suoi atti delegati e di esecuzione (il "Regolamento sugli Abusi di Mercato"), insieme alle leggi e ai regolamenti applicabili italiani e lussemburghesi nonché alle prassi di mercato accettate sul mercato regolamentato italiano e attualmente autorizzate o che saranno autorizzate in futuro dalle leggi e regolamenti applicabili. Il Programma è finalizzato alla creazione di una "riserva di azioni proprie" che sarà disponibile come mezzo di pagamento, scambio, trasferimento, conferimento, cessione o altre azioni dispositive connesse in particolare a transazioni riconducibili a operazioni della Società e/o delle sue controllate e per qualsiasi progetto che offra un'effettiva opportunità di investimento in linea con la politica strategica della Società. Il Programma sarà realizzato utilizzando riserve disponibili e/o utili distribuibili sufficienti per il riacquisto pianificato di azioni proprie interamente liberate, a condizione che queste operazioni non abbiano l'effetto di ridurre il patrimonio netto della Società al di sotto dell'importo indicato nei paragrafi 1 e 2 dell'articolo 461-2 della Legge Lussemburghese (ossia, la somma del

capitale sociale sottoscritto e delle riserve che non possono essere distribuite secondo la legge o lo Statuto) e ad un prezzo per azione compreso tra: (i) un minimo che non potrà essere inferiore al 10% del prezzo ufficiale delle azioni registrato nella seduta di borsa del giorno precedente all'esecuzione di ciascuna transazione; (ii) un massimo che non potrà essere superiore al 10% del prezzo ufficiale delle azioni registrato nella seduta di borsa del giorno precedente all'esecuzione di ciascuna transazione. Sulla base della nuova autorizzazione degli azionisti, possono essere riacquistate fino a 18.615.795 azioni ordinarie della Società (comprese le azioni proprie già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società in conformità con l'articolo 430-15 della Legge Lussemburghese). Ai sensi della delibera del Consiglio di Amministrazione, il controvalore massimo delle azioni proprie riacquistabili secondo il Programma non potrà superare l'importo di Euro 100 milioni.

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

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

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

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

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

Nel mese di aprile 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR, per un periodo di 6 mesi a decorrere da aprile 2023.

Nel mese di maggio 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera, per una delle sue navi MR, per un periodo di 32 mesi a decorrere da maggio 2023.

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

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

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

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

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

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

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

Il profilo delle navi controllate da d'Amico International Shipping è riepilogato di seguito.

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

* con obbligo di acquisto

Evoluzione prevedibile della gestione

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

Domanda di navi cisterna

- Secondo l'Oil Market Report dell'IEA di luglio, quest'anno la produzione globale delle raffinerie dovrebbe attestarsi in media a 82,5 milioni di barili al giorno, circa 100.000 barili al giorno in più rispetto al livello medio del 2019, a seguito di migliori prospettive per la produzione russa.
- L'IEA prevede un aumento dei volumi di produzione delle raffinerie a livello globale da 82,0 milioni di barili al giorno a giugno a 83,6 milioni di barili al giorno ad agosto, con i volumi per il secondo semestre 2023 in media 1,2 milioni di barili al giorno superiori rispetto a quelli del primo.
- Secondo il rapporto dell'IEA di luglio, la domanda petrolifera globale aumenterà di 2,2 milioni di barili al giorno su base annua nel 2023, raggiungendo una media di 102,1 milioni di barili al giorno. Oltre il 90% di questo aumento avrà luogo nei Paesi non OCSE, di cui la Cina, con una crescita di 1,6 milioni di barili al giorno, costituirà una parte preponderante.

- Quasi tutti i principali interventi di manutenzione delle raffinerie cinesi sono stati completati il mese scorso e solo poche unità saranno sottoposte a manutenzione nei mesi di luglio e agosto. Di conseguenza, si prevede che i volumi raffinati aumentino ulteriormente a luglio, grazie alla ripresa delle attività della raffineria di Shandong. Secondo Kepler, le raffinerie cinesi produrranno un'eccedenza di diesel compresa tra 750.000 e 800.000 barili al giorno nel resto dell'anno, di cui una quantità significativa sarà esportata.
- Secondo l'outlook di luglio 2023 di Clarksons, il commercio totale di prodotti raffinati su navi cisterna, espresso in tonnellate-miglia, dovrebbe crescere del 10% circa nel 2023.
- Nel 2023 si prevede un ulteriore aumento delle distanze medie navigate a causa della guerra in Ucraina, con la Russia che ha recentemente incrementato le esportazioni verso una serie di mercati extraeuropei, tra cui il Medio Oriente, la Turchia, l'Africa e l'America Latina. L'Europa, invece, ha aumentato le importazioni dagli Stati Uniti.
- Più a lungo termine, la ripresa della domanda e gli spostamenti strutturali nell'ubicazione delle raffinerie dovrebbero continuare a favorire un ulteriore allungamento delle distanze medie percorse per il trasporto via mare di raffinati.

Offerta di navi cisterna

- All'inizio dell'anno Clarksons stimava che nel 2023 sarebbero state consegnate 44 MR e LR1.
- Le inefficienze commerciali, a seguito dell'aumento dei trasbordi e del rapporto zavorra/carico, sono state uno dei fattori che hanno ridotto la produttività della flotta e hanno dato forza al mercato dei noli dall'inizio della guerra in Ucraina.
- Nell'*outlook* di luglio 2023, Clarksons ha stimato che nel 2023 la flotta di navi cisterna crescerà solo dell'1,5%.
- I solidi mercati dei noli hanno ridotto le demolizioni nel primo semestre 2023, con solo 4 navi nei segmenti MR e LR1 demolite durante il periodo.
- Secondo Clarksons, a fine luglio 2023 il 9,0% della flotta di navi MR e LR1 aveva più di 20 anni (in Tpl (Dwt)), mentre l'attuale portafoglio ordini in questi segmenti rappresentava solo il 4,7% dell'attuale flotta commerciale (in Tpl (Dwt)). Alla stessa data, il 38,2% della flotta di navi MR e LR1 (in Tpl (Dwt)) aveva più di 15 anni e questa percentuale dovrebbe continuare a crescere rapidamente nei prossimi anni.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 ed il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e diverse banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convenzioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'Unione Europea sta per includere la navigazione nel suo Sistema di Scambio delle quote di Emissione a partire da gennaio 2024. Inoltre, importanti noleggiatori, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti società di trading come Trafigura, hanno recentemente firmato la "Sea Cargo Charter" allo scopo di divulgare le emissioni di CO2 delle navi che gestiscono e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. Da gennaio 2023, gli operatori sono tenuti a misurare l'indice di efficienza energetica delle loro navi esistenti (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI), che ne rispecchia l'efficienza tecnica, e il loro indicatore di intensità carbonica (Carbon Intensity Indicator, CII), che valuta il livello di efficienza con le quali sono gestite. Entrambe le misure ambiscono a ridurre progressivamente le emissioni dal 2023 al 2030. I cambiamenti tecnologici previsti, necessari per soddisfare le sempre più stringenti normative in materia ambientale, stanno riducendo l'interesse ad ordinare nuove navi, che potrebbero risultare obsolete subito dopo la consegna. Inoltre, anche l'aumento dei prezzi per nuove costruzioni e la riduzione della disponibilità in cantiere stanno influenzando negativamente sulla propensione per nuovi ordini.

**MOORE Audit S.A.**

5, rue de Turi
L-3378 Livange

T +352 26 26 84 1
F +352 26 26 84 99
E mail@moore-audit.lu

www.moore-audit.lu

Agli Azionisti della
d'Amico International Shipping S.A.
25C, Boulevard Royal
L-2449 Luxembourg

Livange, 27 luglio 2023

Relazione di Revisione Contabile Limitata del Bilancio Consolidato Intermedio Abbreviato

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata dell'allegato bilancio consolidato intermedio abbreviato di **d'Amico International Shipping S.A.** e delle sue controllate ("il Gruppo"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata abbreviata al 30 giugno 2023 e dai relativi conto economico consolidato abbreviato, conto economico consolidato abbreviato complessivo, rendiconto finanziario consolidato abbreviato, prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato abbreviato per il semestre chiuso a tale data e altre note esplicative, che includono anche una sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione sul bilancio consolidato intermedio abbreviato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione e corretta presentazione del bilancio consolidato intermedio abbreviato in conformità al principio contabile internazionale IAS 34 "*Informativa finanziaria infrannuale*" adottato dall'Unione Europea, e per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio consolidato intermedio abbreviato che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé"

È nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul presente bilancio consolidato intermedio abbreviato sulla base della revisione contabile limitata da noi svolta.



Il nostro lavoro è stato svolto secondo l'International Standard on Review Engagements (ISRE) 2410 "Review of interim financial information performed by the independent auditor of the entity" adottato per il Lussemburgo dall'"Institut des Réviseurs d'Entreprises". Questo principio richiede di attenerci ai requisiti etici pertinenti e di dichiarare se siamo venuti a conoscenza di fatti che ci inducano a ritenere che il bilancio consolidato intermedio abbreviato, considerato nel suo complesso, non sia redatto in tutti i suoi aspetti significativi in conformità al quadro finanziario applicabile.

Una revisione contabile limitata del bilancio consolidato intermedio abbreviato in conformità all'ISRE 2410 è un incarico di assurance limitata. Il revisore contabile svolge procedure, che consistono principalmente nell'effettuare colloqui con il personale responsabile degli aspetti finanziari e contabili all'interno del Gruppo, nell'analisi di bilancio ed altre procedure di revisione.

La portata di una revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione contabile completa svolta in conformità ai principi di revisione internazionali e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio di revisione.

Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato intermedio abbreviato non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

MOORE Audit S.A.

Raphael LOSCHETTER
Réviseur d'Entreprises Agréé

Questa relazione è stata tradotta in italiano dall'originale in inglese esclusivamente per comodità dei lettori italiani, prevale la conclusione espressa nella versione inglese

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO AL 30 GIUGNO 2023

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2023 NON REVISIONATO	2° trim. 2022 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	Nota	1° sem. 2023	1° sem. 2022
130.599	108.742	Ricavi	(2)	270.832	175.280
(33.371)	(35.956)	Costi diretti di viaggio	(3)	(67.338)	(59.673)
97.228	72.786	Ricavi base <i>time charter</i>*	(4)	203.494	115.607
1.215	1.200	Ricavi da noleggio a scafo nudo *	(2)	2.412	2.386
98.443	73.986	Ricavi netti totali		205.906	117.993
-	(515)	Costi per noleggi passivi	(5)	(27)	(1.721)
(23.561)	(21.012)	Altri costi operativi diretti	(6)	(47.988)	(42.141)
(7.096)	(3.462)	Costi generali ed amministrativi	(7)	(11.316)	(6.840)
(1.447)	(527)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(8)	(3.826)	(1.048)
66.339	48.470	Risultato operativo lordo (EBITDA)*		142.749	66.243
(14.682)	(15.045)	Ammortamenti e svalutazioni	(11)	(30.489)	(32.528)
51.657	33.425	Risultato operativo (EBIT)*		112.260	33.715
1.208	320	Proventi finanziari netti	(9)	2.378	893
(6.828)	(8.064)	Oneri finanziari netti	(9)	(14.208)	(15.282)
46.037	25.681	Utile ante imposte		100.430	19.326
(320)	33	Imposte sul reddito	(10)	(597)	(108)
45.717	25.714	Utile netto		99.833	19.218
<i>Il risultato netto è attribuibile agli azionisti della Società</i>					
0,37	0,21	Utile per azione in US\$⁽¹⁾		0,82	0,16

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 8

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

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

Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società.

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

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA

<i>US\$ migliaia</i>	Nota	AI 30 giugno 2023	AI 31 dicembre 2022
ATTIVITÀ			
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	(11)	813.414	809.298
Altre attività finanziarie non correnti	(12)	4.883	9.103
Totale attività non correnti		818.297	818.401
Rimanenze	(13)	14.663	18.303
Crediti a breve ed altre attività correnti	(14)	57.115	91.498
Altre attività finanziarie correnti	(12)	6.281	8.787
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(15)	113.301	117.896
Totale attività correnti		191.360	236.484
TOTALE ATTIVITÀ		1.009.657	1.054.885
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Capitale sociale	(16)	62.053	62.053
Utili (perdite) a nuovo	(16)	153.662	53.938
Sovrapprezzo azioni	(16)	346.780	368.827
Altre riserve	(16)	(8.618)	(6.404)
Patrimonio netto totale		553.877	478.414
Banche ed altri finanziatori	(17)	245.414	266.124
Passività non correnti da leasing	(18)	77.969	150.225
Altre passività finanziarie non correnti	(12)	2.869	3.332
Passività non correnti		326.252	419.681
Banche ed altri finanziatori	(17)	31.066	51.086
Passività correnti da leasing	(18)	64.847	71.740
Debiti a breve ed altre passività correnti	(19)	30.278	30.734
Altre passività finanziarie correnti	(12)	2.727	3.129
Debiti per imposte correnti	(20)	610	101
Totale passività correnti		129.528	156.790
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		1.009.657	1.054.885

27 luglio 2023

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente e Amministratore Delegato

Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

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

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

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

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve			Totale
				Pagamenti basati su azioni	Altro	Cash-flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>							
Saldo al 1° gennaio 2023	62.053	53.938	368.827	238	(16.349)	9.707	478.414
Acquisto di azioni proprie	-	-	-	-	(774)	-	(774)
Assegnazioni del Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piano 2019-2020)	-	(109)	-	(19)	128	-	-
Rateo piano d'incentivazione a lungo termine	-	-	-	211	-	-	211
Distribuzione di dividendi	-	-	(22.012)	-	-	-	(22.012)
Capitalizzazione di costi relativi a operazioni sul capitale*	-	-	(35)	-	-	-	(35)
Utile complessivo	-	99.833	-	-	838	(2.598)	98.073
Saldo al 30 giugno 2023	62.053	153.662	346.780	430	(16.157)	7.109	553.877

* Raggruppamento del 13 giugno 2023

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve			Totale
				Pagamenti basati su azioni	Altro	Cash-flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>							
Saldo al 1° gennaio 2022	62.053	(80.568)	368.823	38	(16.505)	(1.459)	332.382
Azioni proprie	-	-	-	-	129	-	129
Altre variazioni	-	(254)	-	-	241	-	(13)
Utile complessivo	-	19.218	-	-	(142)	7.875	26.951
Saldo al 30 giugno 2022	62.053	(61.604)	368.823	38	(16.277)	6.416	359.449

Le seguenti note formano parte del bilancio intermedio consolidato.

NOTE

d'Amico International Shipping S.A. (di seguito denominata individualmente la “Società” o “d'Amico International Shipping”, e unitamente alle sue controllate “DIS”, “Gruppo DIS” o “il Gruppo”) è una società per azioni (*société anonyme*) di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 ed avente sede legale in Lussemburgo. La controllante di ultima istanza del Gruppo è d'Amico Società di Navigazione. DIS è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo che 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 e società internazionali di *trading*.

Il presente bilancio consolidato intermedio sintetico al 30 giugno 2023, e per i sei mesi chiusi in tale data, è stato redatto in conformità allo IAS 34 – Bilanci intermedi, come adottato dall'Unione Europea.

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

1. PRINCIPI CONTABILI

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

Principi di redazione

Il bilancio consolidato intermedio sintetico non contiene tutte le informazioni e le informative richieste nel bilancio annuale e dovrebbe essere letto congiuntamente al bilancio annuale al 31 dicembre 2022 del Gruppo.

Il bilancio consolidato è predisposto secondo la convenzione del costo storico, ad eccezione di alcune attività e passività finanziarie che sono rilevate al *fair value* a conto economico, o nelle altre componenti dell'utile complessivo relativamente alla parte efficace delle coperture.

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

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

Informazioni di settore

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

Principi contabili

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

Principi contabili IFRS nuovi e modificati in vigore per l'esercizio in corso

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

Principi contabili IFRS nuovi e rivisti emessi ma non in vigore

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

Riforma del tasso di interesse di riferimento

I tassi LIBOR in USD per periodi di 3 e di 6 mesi, che sono stati i tassi di riferimento per tutti i nostri prestiti ipotecari, non dovrebbero più essere pubblicati dal 30 giugno 2023. Tutti i finanziamenti interessati hanno o includeranno clausole di transizione al tasso di finanziamento *overnight* garantito (*Secured Overnight Financing Rate - SOFR*), il nuovo tasso di riferimento privo di rischio. Tutti i nuovi finanziamenti a partire dal mese di gennaio 2022 prevedono già il SOFR come tasso di riferimento, a decorrere dalla data di inizio del prestito. Il tasso di riferimento può basarsi sul SOFR a termine o sul SOFR composto cumulativo in via posticipata. È possibile procedere a coperture efficaci per i finanziamenti collegati sia al SOFR a termine, sia al SOFR composto cumulativo in via posticipata (si rimanda alla nota n. 19 per maggiori dettagli riguardanti la transizione al SOFR).

2. RICAVI, INCLUSI I RICAVI DA NOLEGGIO A SCAFO NUDO

US\$ migliaia	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	2° trim. 2022 NON REVISIONATO	1° sem. 2023	1° sem. 2022
Ricavi da noleggi a viaggio (<i>spot</i>) – trasporti e controstallie	96.046	83.343	209.030	127.889
Ricavi da <i>leasing</i> operativi (<i>time charter</i>)	30.594	18.849	53.875	34.109
Ricavi da sub- <i>leasing</i> (<i>time charter</i>)	3.610	6.550	7.569	13.238
Altri ricavi	349	-	358	44
Ricavi, esclusi i ricavi da noleggio a scafo nudo	130.599	108.742	270.832	175.280
Ricavi da noleggio a scafo nudo*	1.215	1.200	2.412	2.386
Ricavi totali	131.814	109.942	273.244	177.666

* Si vedano anche gli Indicatori alternativi di performance a pagina 8

I ricavi costituiscono i proventi derivanti dall'attività della flotta per noleggi passivi, trasporti e controstallie e sono rilevati nel corso del tempo. DIS ha un solo flusso di ricavi, che deriva dall'impiego delle navi per il trasporto di raffinati, oli vegetali e di palma e prodotti chimici (*easy chemicals*).

Tutti i ricavi provenienti da contratti, come definiti dall'IFRS 15, sorgono da trasporti e controstallie: per tali ricavi il pagamento è liquidato al completamento del viaggio e pertanto non rimangono obbligazioni di fare inevase.

I ricavi da noleggi a viaggio sono rilevati dal porto di carico a quello di scarico. I costi di adempimento di un contratto, relativi ai viaggi in zavorra fino al porto di carico successivo, sono rilevati dal porto di carico a quello di scarico e sono capitalizzati alla data di rendicontazione; le rettifiche di competenza economica al 30 giugno 2023, per assicurare la suddetta rilevazione dei costi e ricavi, hanno portato a un decremento dei ricavi di US\$ 1,7 milioni e a una riduzione dei costi diretti di viaggio di US\$ 0,8 milioni.

I ricavi da *leasing* operativi rappresentano ricavi da navi di proprietà impiegate in *time charter*. I ricavi da sub-*leasing* rappresentano proventi da navi controllate tramite contratti *time charter* impiegate a loro volta in *time charter*.

Altri ricavi comprendono i ricavi da deviazioni, compreso il corrispettivo per le spese di bunkeraggio.

I ricavi da noleggio a scafo nudo rappresentano i proventi derivanti dall'impiego di una nave attraverso un contratto di noleggio a scafo nudo; in tali contratti il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, compreso il pagamento dei costi per l'equipaggio. I ricavi da noleggio a scafo nudo nel primo semestre del 2023 sono stati pari a US\$ 2,4 milioni.

3. COSTI DIRETTI DI VIAGGIO

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	2° trim. 2022 NON REVISIONATO	1° sem. 2023	1° sem. 2022
Carburanti (<i>bunkers</i>)	(20.321)	(23.163)	(39.957)	(38.190)
Commissioni	(3.858)	(3.344)	(7.682)	(5.160)
Oneri portuali	(6.500)	(7.501)	(14.114)	(13.101)
Altro	(2.692)	(1.948)	(5.585)	(3.222)
Totale	(33.371)	(35.956)	(67.338)	(59.673)

I costi diretti di viaggio derivano dall'impiego, diretto o mediante partnership, delle navi di DIS, attraverso noleggi a viaggio o contratti di noleggio (*contract of affreightment*). Qualora le navi siano impiegate in noleggi *time charter*, non sostengono costi diretti di viaggio.

4. RICAVI BASE *TIME CHARTER*

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	2° trim. 2022 NON REVISIONATO	1° sem. 2023	1° sem. 2022
Ricavi base <i>time charter</i>	97.228	72.786	203.494	115.607

* Si vedano anche gli Indicatori alternativi di performance a pagina 8

I ricavi base *time charter* sono i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Nel primo semestre 2023, i giorni-nave a contratti a tariffa fissa hanno rappresentato il 27,2% dei giorni-nave disponibili totali (primo semestre 2022: 42,1%).

5. COSTI PER NOLEGGI PASSIVI

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	2° trim. 2022 NON REVISIONATO	1° sem. 2023	1° sem. 2022
Costi per noleggi passivi	-	(515)	(27)	(1.721)

I costi per noleggi passivi rappresentano il costo del noleggio di navi da terzi. Gli importi riguardano essenzialmente il costo per noleggiare le navi per un periodo di tempo inferiore all'anno (*leasing a breve termine*; si faccia riferimento alla nota 1 del bilancio consolidato 2022 del Gruppo).

6. ALTRI COSTI OPERATIVI DIRETTI

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	2° trim. 2022 NON REVISIONATO	1° sem. 2023	1° sem. 2022
Costi per equipaggi	(9.666)	(8.792)	(18.963)	(17.276)
Spese tecniche	(3.323)	(2.382)	(7.482)	(5.272)
Lubrificanti	(552)	(530)	(1.112)	(1.018)
Gestione tecnica e controllo qualità	(3.040)	(2.395)	(5.834)	(4.949)
Assicurazione	(1.421)	(634)	(2.805)	(1.348)
Costi operativi legati alle navi in <i>leasing</i>	(4.930)	(5.340)	(9.917)	(10.950)
Altri costi	(629)	(939)	(1.875)	(1.328)
Totale	(23.561)	(21.012)	(47.988)	(42.141)

Fra gli altri costi operativi diretti sono compresi i costi assicurativi e per gli equipaggi, le spese tecniche, i lubrificanti, i costi per la gestione tecnica e controllo qualità e gli altri costi di gestione delle navi del Gruppo. I costi operativi legati alle navi in *leasing* rappresentano una delle componenti non di *leasing* dei contratti *time charter*, che vengono imputati a conto economico.

Personale

Al 30 giugno 2023 d'Amico International Shipping S.A. e le sue controllate impiegavano 639 dipendenti, di cui 614 come personale marittimo e 25 come personale di terra. I costi del personale di terra sono registrati tra i costi generali ed amministrativi. Il Gruppo non presenta passività riguardanti trattamenti di quiescenza ed altri benefici post-pensionamento.

7. COSTI GENERALI ED AMMINISTRATIVI

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	2° trim. 2022 NON REVISIONATO	1° sem. 2023	1° sem. 2022
Personale	(3.471)	(1.396)	(4.851)	(2.621)
Altri costi generali ed amministrativi	(3.625)	(2.066)	(6.465)	(4.219)
Totale	(7.096)	(3.462)	(11.316)	(6.840)

Nella voce “Costo del personale” sono compresi i costi del personale di terra, gli emolumenti degli amministratori e la remunerazione conseguita dagli alti dirigenti, tra cui l'importo speso in relazione al piano di incentivazione a lungo termine (LTI) concesso ai dirigenti in posizioni chiave e ai direttori esecutivi di DIS, adottato nel 2019 e successivamente rinnovato; per il periodo chiuso al 30 giugno 2023 è stato registrato un onere totale consolidato per pagamenti nell'ambito di tale piano continuativo biennale.

La voce “Altri costi generali ed amministrativi” comprende gli onorari per consulenze, i canoni di locazione degli uffici nonché altre spese diverse derivanti dalla gestione delle società del Gruppo d'Amico International Shipping. Questi costi includono anche le commissioni di gestione infragruppo riguardanti i marchi commerciali, e servizi commerciali, operativi, amministrativi, di controllo interno, legali e informatici, pari a US\$ 5,5 milioni nel primo semestre 2023 e US\$ 2,6 milioni nel secondo trimestre 2023. Includono inoltre spese minori relative a *leasing* a breve termine, riguardanti principalmente attrezzatura da ufficio e l'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) per la *holding* (maturati nei primi sei mesi del 2023 per un importo equivalente a US\$ 11,6 migliaia).

8. RICAVI DA VENDITA DI IMMOBILIZZAZIONI

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	2° trim. 2022 NON REVISIONATO	1° sem. 2023	1° sem. 2022
Utile dalla vendita di navi	(1.447)	(527)	(3.826)	(1.048)

Gli importi si riferiscono all'ammortamento dei risultati differiti della vendita di tutte le navi vendute e riprese in *leasing*; a seguito dell'esercizio delle opzioni di acquisto sulle navi High Freedom, High Trust, High Trader e High Loyalty, la voce “utili di vendita” di DIS per il primo semestre 2023 include US\$ (3,1) milioni derivanti dall'ammortamento accelerato delle perdite differite su tali navi.

9. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI

US\$ migliaia	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	2° trim. 2022 NON REVISIONATO	1° sem. 2023	1° sem. 2022
Proventi finanziari				
<i>Da debiti e crediti al costo ammortizzato:</i>				
Interessi attivi	1.152	15	2.322	18
Differenze di cambio commerciali realizzate	-	(93)	-	34
Realizzati su strumenti derivati	56	-	56	-
<i>Al fair value a conto economico:</i>				
Utili non realizzati su strumenti derivati	-	371	-	814
Differenze di cambio non realizzate	-	27	-	27
Totale proventi finanziari	1.208	320	2.378	893
Oneri finanziari				
<i>Passività finanziarie al costo ammortizzato:</i>				
Interessi passivi e commissioni finanziarie	(3.940)	(3.450)	(8.358)	(6.521)
Oneri per <i>leasing</i>	(2.546)	(3.771)	(5.464)	(7.617)
Differenze di cambio commerciali realizzate	(343)	-	(377)	-
Realizzati su strumenti derivati	-	(964)	-	(964)
Realizzati su attività di investimento	-	(109)	-	(109)
<i>Al fair value a conto economico:</i>				
Perdite non realizzate su strumenti derivati	1	230	(9)	(71)
Totale oneri finanziari	(6.828)	(8.064)	(14.208)	(15.282)
Oneri finanziari netti	(5.620)	(7.744)	(11.830)	(14.389)

I proventi finanziari del primo semestre 2023 includono interessi attivi realizzati per US\$ 2,3 milioni derivanti da fondi detenuti in depositi e conti corrente presso istituti finanziari, nonché da investimenti in titoli di Stato, oltre a US\$ 0,06 milioni di differenze di cambio realizzate su contratti *forward* su valute.

Gli oneri finanziari nel primo semestre 2023 includono US\$ 14,2 milioni di spese realizzate, inclusive di US\$ 7,9 milioni di interessi su prestiti bancari relativi alle navi di proprietà di DIS, interessi su scoperti di conto ed il risultato realizzato su *swap* su tassi di interesse, US\$ 0,5 milioni di commissioni finanziarie, nonché US\$ 5,5 milioni di interessi impliciti in *leasing* e US\$ 0,4 milioni di differenze di cambio commerciali realizzate. Le perdite non realizzate rappresentano principalmente variazioni del *fair value* della parte inefficace degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) di valore trascurabile.

10. IMPOSTE E TASSE

US\$ migliaia	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	2° trim. 2022 NON REVISIONATO	1° sem. 2023	1° sem. 2022
Imposte sul reddito	(320)	33	(597)	(108)

d'Amico Tankers d.a.c. (DTL) sono state nuovamente autorizzate ad applicare il regime di *tonnage tax* vigente in Irlanda per un periodo di 10 anni, che termina il 31 dicembre 2024.

Secondo tale regime, l'imposizione fiscale si basa sul reddito figurativo conseguito dalla flotta controllata, definito a sua volta in base al tonnellaggio totale netto. L'accantonamento per la *tonnage tax* effettuato da d'Amico Tankers d.a.c. nel primo semestre 2023 è stato di US\$ 85,7 migliaia (US\$ 43,0 migliaia nel secondo trimestre 2023). Le imposte correnti sul reddito includono anche le attività a cui non può essere applicato il regime della *tonnage tax*, tassate al 12,5% o al 25,0%.

11. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI ED ATTIVITÀ CONSISTENTI NEL DIRITTO DI UTILIZZO

<i>US\$ migliaia</i>	Totale immobilizzazioni materiali	Diritti di utilizzo	Totale immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo
Valore contabile lordo			
al 1° gennaio 2023	765.294	332.919	1.098.213
Incrementi	35.564	-	35.564
Modifica delle condizioni contrattuali	-	(987)	(987)
Riclassificazione da Diritto di utilizzo	82.108	-	82.108
Riclassificazione ad Immobilizzazioni materiali	-	(82.108)	(82.108)
Storni	-	(10.953)	(10.953)
Differenze di cambio	9	18	27
al 30 giugno 2023	882.975	238.889	1.121.864
Accantonamenti per ammortamenti e svalutazioni			
al 1° gennaio 2023	179.661	109.254	288.915
Riclassificazione da Diritto di utilizzo	16.872	-	16.872
Riclassificazione ad Immobilizzazioni materiali	-	(16.872)	(16.872)
Storni	-	(10.953)	(10.953)
Quota di ammortamento del periodo	17.114	13.375	30.489
Differenze di cambio	(1)	-	(1)
al 30 giugno 2023	213.646	94.804	308.450
Valore contabile al 31 dicembre 2022	585.633	223.665	809.298
Valore contabile al 30 giugno 2023	669.329	144.085	813.414

Di seguito sono riportati i valori sintetizzati per immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo a fine esercizio 2022 per finalità comparative:

<i>US\$ migliaia</i>	Totale immobilizzazioni materiali	Diritti di utilizzo	Totale immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo
Valore contabile lordo			
al 1° gennaio 2022	725.790	373.688	1.099.478
Riclassificazione	(20.932)	-	(20.932)
Incrementi	35.301	42.020	77.321
Modifica delle condizioni contrattuali	-	(18.753)	(18.753)
Acquisizione delle navi di Glenda International Shipping	41.279	-	41.279
Dismissioni	-	(63.922)	(63.922)
Riclassificazione ad Attività disponibili per la vendita	(16.119)	-	(16.119)
Differenze di cambio	(25)	(114)	(139)
al 31 dicembre 2022	765.294	332.919	1.098.213
Accantonamenti per ammortamenti e svalutazioni			
al 1° gennaio 2022	179.069	98.975	278.044
Riclassificazione	(21.163)	-	(21.163)
Dismissioni	-	(21.889)	(21.889)
Riclassificazione ad Attività disponibili per la vendita	(7.011)	-	(7.011)
Svalutazione alla riclassifica verso Attività disponibili per	2.080	-	2.080
Storno di svalutazioni	(1.991)	-	(1.991)
Quota di ammortamento del periodo	28.677	32.168	60.845
al 31 dicembre 2022	179.661	109.254	288.915
Valore contabile al 31 dicembre 2021	546.721	274.713	821.434
Valore contabile al 31 dicembre 2022	585.633	223.665	809.298

Il valore contabile netto delle immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo di proprietà di DIS al 30 giugno 2023 è pari a US\$ 813,4 milioni, comprensivi di immobilizzazioni materiali pari a US\$ 669,3 milioni e attività consistenti nel diritto di utilizzo pari a US\$ 144,1 milioni.

Il valore contabile netto della flotta di DIS (le attività legate alla navigazione del Gruppo, di proprietà o in *leasing*) ammonta a US\$ 811,9 milioni al 30 giugno 2023, e consiste nel valore contabile netto della Flotta navigante e degli interventi di bacino (*drydock*) associati, pari a US\$ 669,1 milioni, nonché il valore capitalizzato e ammortizzato delle obbligazioni per *leasing* legate alle navi di DIS e degli interventi di bacino associati (attività consistenti nel diritto di utilizzo come previsto dall'IFRS 16), pari a US\$ 142,8 milioni. Una descrizione dettagliata della Flotta è riportata nella relativa sezione del resoconto di gestione.

Il valore delle altre immobilizzazioni materiali e attività consistenti nel diritto di utilizzo non legate alla navigazione al 30 giugno 2023 ammonta a US\$ 1,5 milioni ed è composto principalmente da obblighi per la locazione di uffici e il valore contabile netto di arredi, accessori e attrezzature per ufficio.

Il valore contabile netto delle navi in locazione per le quali esiste un obbligo di acquisto o un'opzione di acquisto a prezzi favorevoli ammonta a US\$ 71,4 milioni al 30 giugno 2023.

La seguente tabella indica tutti gli obblighi di acquisto e le opzioni sulle navi vendute e riprese in *leasing* tramite contratti a scafo nudo:

Nome della nave, M/T	Anno di inizio del <i>leasing</i>	Obbligo di acquisto	Opzione di riacquisto della nave
Cielo di Houston	2019	n.a.	dal 5° anno
High Discovery	2022	10° anno dalla vendita	dal 2° anno
High Fidelity	2022	10° anno dalla vendita	dal 3° anno

Il valore capitalizzato ed ammortizzato delle obbligazioni per *leasing* di DIS (attività consistenti nel diritto di utilizzo) è attualizzato utilizzando il tasso di finanziamento marginale di DIS, ottenuto aggiungendo allo *swap* su tassi di interesse per passività aventi la stessa scadenza delle obbligazioni per *leasing* il margine applicato ai finanziamenti di terzi più recenti; per i *leasing* precedentemente identificati come tali in conformità allo IAS 17, i pagamenti delle quote di *leasing* sono attualizzati usando il tasso implicito del *leasing* di DIS (il locatario).

Le spese di bacino comprendono i costi relativi ai bacini programmati per la flotta, e gli ammortamenti associati; gli aumenti relativi al periodo chiuso al 30 giugno 2023 riguardano le rate versate al cantiere per interventi di bacino, per la categoria delle immobilizzazioni materiali, pari a US\$ 5,8 milioni (nel periodo non sono stati effettuati interventi di bacino (*drydock*) per le navi associate a diritti di utilizzo). Nel primo semestre del 2023 sono stati effettuati interventi di bacino su sette navi di proprietà di DIS.

Tutti i finanziamenti sulle navi di proprietà del Gruppo sono garantiti tramite ipoteche.

Il valore di mercato totale della flotta del Gruppo al 30 giugno 2023 ammonta a US\$ 1.128,0 milioni e include le navi di proprietà di DTL e le attività consistenti nel diritto di utilizzo di DTL. Il valore delle navi di proprietà di DIS e delle sue navi in locazione con obbligo di acquisto ed opzioni di acquisto ad un prezzo favorevole si basa su valutazioni dei *broker* ed ammonta a US\$ 1.075,0 milioni, mentre per le rimanenti attività consistenti nel diritto d'uso si basa sul loro valore di utilizzo, e ammonta a US\$ 53,0 milioni, come descritto di seguito.

Valore recuperabile della Flotta (valore d'uso, *fair value* ed *impairment test*)

Il valore di recupero della flotta è definito come il maggiore tra il suo *fair value* al netto dei costi di vendita ed il suo valore d'uso, rappresentato dal valore attuale netto dei flussi di cassa per la sua vita utile residua. Le perdite durevoli di valore (*impairment*) ed il loro storno hanno natura **non ricorrente** e si basano sulla valutazione condotta dalla dirigenza riguardo alla sostenibilità di diversi fattori di mercato.

Alla data di riferimento non erano presenti indicatori di perdita di valore, in quanto a tale data il *fair value* (valutazioni dei *broker*) della Flotta di DIS era maggiore del suo valore contabile.

Qualora esista un indicatore di perdita di valore, viene condotta una verifica specifica.

Al 30 giugno 2023, il *fair value* della flotta valutato al valore di mercato, meno il costo del venduto pari all'1%, supera il valore contabile netto di US\$ 305 milioni. Pertanto, alla data di rendicontazione non sono presenti indicatori di svalutazione.

La dirigenza del Gruppo non ritiene pertanto necessario rilevare una svalutazione del valore della Flotta, allo stesso tempo confermando lo stretto monitoraggio dei valori del mercato delle navi di DIS e dei calcoli del valore d'uso.

12. ALTRE ATTIVITÀ (PASSIVITÀ) FINANZIARIE

US\$ migliaia	AI 30 giugno 2023			AI 31 dicembre 2022		
	Non correnti	Corrente	Totale	Non correnti	Corrente	Totale
<i>Fair value</i> degli strumenti derivati	3.107	4.071	7.178	3.303	6.479	9.782
Perdita differita su attività in leasing	1.767	2.101	3.868	5.774	2.275	8.049
Crediti finanziari	9	109	118	26	33	59
Totale altre attività finanziarie	4.883	6.281	11.164	9.103	8.787	17.890
<i>Fair value</i> degli strumenti derivati	(36)	(11)	(47)	(9)	(36)	(45)
Utile differito su attività in leasing	(2.794)	(363)	(3.157)	(3.284)	(558)	(3.842)
Altre passività finanziarie	(39)	(2.353)	(2.392)	(39)	(2.535)	(2.574)
Totale altre passività finanziarie	(2.869)	(2.727)	(5.596)	(3.332)	(3.129)	(6.461)

Al 30 giugno 2023, le attività finanziarie non correnti ammontano a US\$ 4,9 milioni e includono principalmente il *fair value* degli strumenti di copertura (*swap*) su tassi di interesse (IRS) (), pari a US\$ 3,1 milioni e le perdite differite derivanti dalla vendita e dal *lease-back* di navi, che saranno ammortizzate nel corso della durata di tali contratti, pari a US\$ 1,8 milioni; in questa voce è compreso anche un credito per *leasing* finanziario (sub-locazione di uffici da parte della controllata d'Amico Tankers UK Ltd) pari a US\$ 9 migliaia. L'esposizione del Gruppo ai rischi associati agli strumenti finanziari ed alle tecniche di calcolo del *fair value* degli strumenti finanziari derivati è illustrata alla nota 22.

Al 30 giugno 2023, le attività finanziarie correnti ammontano a US\$ 6,3 milioni. Tale valore include principalmente il *fair value* di strumenti di copertura (IRS e contratti *forward* su tassi di cambio) pari a US\$ 4,1 milioni, US\$ 2,1 milioni di perdite differite derivanti dalla vendita di navi riprese in *leasing*, nonché un credito per *leasing* pari a US\$ 109 migliaia.

Al 30 giugno 2023, le altre passività finanziarie non correnti ammontano a US\$ 2,9 milioni, comprendono principalmente US\$ 2,8 milioni di utili differiti generati dalla vendita e dal *lease-back* di navi; importi trascurabili sono rappresentati dal *fair value* degli strumenti di copertura (*swap*) sui tassi di interesse pari a US\$ 0,04 milioni e da un fondo per oneri attuariali.

Al 30 giugno 2023, le altre passività finanziarie correnti ammontano a US\$ 2,7 milioni, comprendono principalmente US\$ 2,4 milioni di interessi finanziari maturati su prestiti bancari, US\$ 0,4 milioni di utili differiti derivanti dalla vendita e dal *lease-back* di navi, nonché un importo trascurabile di US\$ 11 migliaia rappresentante il *fair value* degli strumenti di copertura a termine (*forward*) sui tassi di cambio.

13. RIMANENZE

US\$ migliaia	AI 30 giugno 2023	AI 31 dicembre 2022
	Rimanenze	14.663

Le rimanenze si riferiscono alle scorte di Intermediate Fuel Oil (IFO), Marine Diesel Oil (MDO) - denominati collettivamente carburanti *bunker* - e lubrificanti a bordo delle navi. Gli importi relativi ai consumi nel corso del periodo sono illustrati dettagliatamente nelle note 3 e 6.

14. CREDITI A BREVE ED ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

US\$ migliaia	AI	AI
	30 giugno 2023	31 dicembre 2022
Crediti contrattuali	40.537	63.783
Attività derivante da contratto (ratei anticipi)	10.821	22.591
Anticipi <i>time charter</i> , altri crediti e ratei	2.049	1.964
Altri crediti esigibili	3.708	3.160
Totale	57.115	91.498

Al 30 giugno 2023, i crediti a breve ed altre attività correnti includono i crediti contrattuali pari a US\$ 40,5 milioni, al netto del fondo svalutazione crediti di US\$ 0,3 milioni. I crediti derivanti da contratti si rilevano quando il diritto al corrispettivo diventa incondizionato ovvero, nel caso dei noleggi a viaggio, quando il viaggio viene completato e la fattura è emessa al cliente.

Le poste attive che derivano dai contratti legati ai ricavi rappresentano un rateo attivo che scaturisce dal diritto del Gruppo a ricevere un corrispettivo per il lavoro svolto, ma non fatturato, alla data di rendicontazione sui suddetti noleggi a viaggio (diritto condizionato a ricevere un corrispettivo per la parte dell'obbligazione contrattuale adempiuta, e fatturata al termine dell'obbligazione di fare) ed erano pari a US\$ 10,8 milioni al 30 giugno 2023.

Gli anticipi, altri crediti e ratei ammontano a US\$ 2,0 milioni al 30 giugno 2023 e rappresentano acconti per contratti *time charter*, altri anticipi e spese rifatturabili.

Il saldo della voce Altri crediti esigibili al 30 giugno 2023 consiste di crediti non commerciali e anticipi verso agenzie, pari a US\$ 3,7 milioni.

15. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

US\$ migliaia	AI	AI
	30 giugno 2023	31 dicembre 2022
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	113.301	117.896

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti rappresentano la liquidità a bordo, i saldi bancari e depositi a breve termine (senza restrizioni di cassa), nonché titoli di Stato altamente liquidi dedicati all'investimento, con scadenze entro 3 mesi.

16. PATRIMONIO NETTO

Le variazioni del patrimonio netto durante i primi sei mesi del 2023 sono illustrate nel prospetto delle variazioni del patrimonio netto.

Capitale sociale

Nel mese di giugno 2023, d'Amico International Shipping ha completato un raggruppamento di tutte le azioni della Società nel rapporto di una (1) ogni dieci (10) (il "Raggruppamento"), con efficacia al 19 giugno 2023 (la "Data di Efficacia"), come precedentemente approvato dall'assemblea generale straordinaria degli azionisti della Società

tenuta in data 13 giugno 2023 (l'“Assemblea Straordinaria”) e attuata mediante delibera del Consiglio di Amministrazione in data 14 giugno 2023 in conformità alla relativa delega conferita dall'Assemblea Straordinaria. Per evitare la creazione di frazioni di azioni per effetto del Raggruppamento, nove (9) delle azioni ordinarie esistenti sono state annullate, riducendo il numero di azioni emesse della Società da 1.241.065.569 a 1.241.065.560, senza ridurre il capitale sociale della Società.

A seguito del Raggruppamento, con effetto a partire dalla Data di Efficacia, il capitale sociale della Società è fissato a USD 62.053.278,45, suddiviso in 124.106.556 azioni senza valore nominale. A decorrere dalla Data di Efficacia, le azioni consolidate della Società sono negoziate con il nuovo codice ISIN LU2592315662.

Al 30 giugno 2023 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammonta a US\$ 62.053.278,45, corrispondente a 124.106.556 azioni ordinarie senza valore nominale.

Utili portati a nuovo

Al 30 giugno 2023 questa voce comprende i risultati netti dell'attuale e dei precedenti esercizi, oltre ai prelievi derivanti dai dividendi distribuiti.

Riserva sovrapprezzo azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è stata costituita inizialmente attraverso l'IPO del Gruppo ed al relativo aumento di capitale a maggio 2007, e successivamente a seguito ulteriori aumenti di capitale. Come previsto per legge, tale riserva è distribuibile. Alcuni costi ed oneri legati al processo di quotazione ed agli ulteriori aumenti di capitale (principalmente commissioni bancarie, relativi onorari e spese per consulenze) sono stati dedotti a fronte della riserva sovrapprezzo azioni e sono esposti tra le Altre variazioni nel Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato.

Altre riserve

Le altre riserve sono composte dalle seguenti voci:

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2023	Al 31 dicembre 2022
Totale Altre riserve	(8.618)	(6.404)
Riserva <i>cash flow hedge</i> (in altre componenti dell'utile complessivo)	7.109	9.707
Riserva per pagamenti basati su azioni	430	238
Altro	(16.157)	(16.349)
<i>di cui</i>		
<i>Azioni proprie</i>	(19.834)	(19.188)
<i>Riserva di conversione (in altre componenti dell'utile complessivo)</i>	252	(347)
<i>Riserve legale e di consolidamento</i>	3.425	3.186

Azioni proprie

Si rimanda alla precedente informativa riguardante il Raggruppamento. Le azioni proprie al 30 giugno 2023 consistono in 2.005.959 azioni ordinarie con un valore contabile pari a US\$ 19,6 milioni, equivalenti all'1,62% delle azioni emesse alla stessa data. Tali azioni sono state acquistate in seguito ai programmi di riacquisto azioni proprie autorizzati di DIS. Un nuovo programma di riacquisto azioni proprie è stato autorizzato dall'assemblea ordinaria degli azionisti tenuta il 18 aprile 2023, consentendo alla Società di acquistare fino a 18.615.795 delle proprie azioni ordinarie (comprese le azioni proprie già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società, in conformità all'articolo 430-15 della legge lussemburghese). Il nuovo programma ha lo stesso scopo del programma precedente conclusi nell'aprile 2023. Nel corso del 2023 DIS ha consegnato ai beneficiari del suo Piano di incentivazione a lungo termine adottato nel 2019, che comprende i dirigenti in ruoli chiave e gli amministratori esecutivi del Gruppo DIS, n. 13.474 azioni proprie a un costo medio totale di US\$ 128 migliaia (0,0011% del capitale sociale), come seconda *tranche* del compenso in natura sul periodo 2019-2020. Nel 2023 DIS ha acquistato n. 100.000 azioni proprie.

Riserva fair value

Questa riserva rappresenta la valutazione dei contratti di *swap* su tassi di interesse e dei contratti *forward* su tassi di cambio del Gruppo su cui sono state svolte operazioni a copertura dell'esposizione ai tassi di interesse di alcune

delle linee di credito bancarie. I dettagli riguardanti il *fair value* degli strumenti finanziari derivati sono riportati nella nota 22.

Riserva di conversione

Questa riserva è il risultato della conversione in US\$ del patrimonio netto delle società del Gruppo aventi una valuta funzionale diversa dal dollaro statunitense.

Riserva legale

Questa riserva è prevista per legge in Lussemburgo e non è distribuibile.

17. BANCHE ED ALTRI FINANZIATORI

US\$ migliaia	AI	AI
	30 giugno 2023	31 dicembre 2022
Banche e altri finanziatori - <i>Passività non correnti</i>	245.414	266.124
Banche e altri finanziatori - <i>Passività correnti</i>	31.066	51.086
Totale	276.480	317.210

Le seguenti tabelle illustrano i valori contabili di ciascuna linea di credito alle date di chiusura del bilancio, ovvero al 30 giugno 2023 ed al 31 dicembre 2022, espressi in migliaia di US\$.

Finanziatore/dettagli	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse	Vincolo finanziario (covenant) rapporto prestito/valore	Vincoli finanziari (covenant)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 30 giugno 2023
DTL								
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. filiale di Londra/novembre 2020 finanziamento da US\$ 29 mln	High Wind	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 10,91 mln alla scadenza	SOFR a termine CME + 0,26161% CAS + 2,50%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.263	12.807	14.070
Skandinaviska Enskilda Banken AB Dicembre 2021 finanziamento da US\$ 20 mln	Cielo Bianco	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 12,4 mln alla scadenza	SOFR composto + 0,26161% CAS + 2,40% o + 2,30% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.520	16.200	17.720
Banco BPM SpA/ dicembre 2021 finanziamento da US\$ 15,5 mln	Cielo di Salerno	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,97 mln alla scadenza	SOFR composto + 0,26161% CAS + 2,4%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.305	12.563	13.868
ABN Amro N.V./ Dicembre 2021 finanziamento da US\$ 43 mln (modificato e riesposto di volta in volta -prestito "sustainability linked")	Cielo di Gaeta	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 6,2 mln alla scadenza	SOFR composto + 0,26161% CAS + 2,40% o + 2,35% sulla base dell'impiego della flotta + differenziale di sostenibilità (+/- 5 pb)	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.555	10.137	11.692
	Cielo di Hanoi	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,5 mln alla scadenza		< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.292	11.719	13.011
	Cielo di Ulsan	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 7,5 mln alla scadenza		< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.302	10.771	12.073



Tokyo Century Corp. Novembre 2015 finanziamento da US\$ 21,78 mln	High Challenge	24+18 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 6,6 mln alla scadenza	SOFR a termine CME + 2,40%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.452	11.253	12.705
Danish Ship Finance A/S / Luglio 2022 finanziamento da US\$ 25,2 mln	High Seas	28 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	SOFR composto + 2,30%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.800	9.450	11.250
	High Tide					1.800	9.450	11.250
ING Bank N.V., filiale di Londra & Skandinaviska Enskilda Banken AB/ Luglio 2022 finanziamento da US\$ 82 mln	Cielo di Cagliari	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,6 mln alla scadenza	SOFR composto + 2,20% + Differenziale di sostenibilità (+/- 10 pb)	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.696	19.076	20.772
	Cielo Rosso	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,6 mln alla scadenza				1.696	19.076	20.772
	Cielo di Rotterdam	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,6 mln alla scadenza				1.696	19.076	20.772
	Cielo di New York	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 7,05 mln alla scadenza				1.762	12.784	14.546
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. filiale di Londra/settembre 2022 finanziamento da US\$ 54,213 mln	Glenda Melanie	20 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	SOFR composto + 2,30%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.845	5.996	7.841
	Glenda Melody	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 0,471 mln alla scadenza				1.886	6.600	8.486
	Glenda Meryl	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 0,9 mln alla scadenza				1.800	6.750	8.550
	Glenda Melissa	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 0,9 mln alla scadenza				1.800	6.750	8.550
	Cielo di Capri	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,34 mln alla scadenza				1.390	13.203	14.593
Skandinaviska Enskilda Banken AB/ dicembre 2022 finanziamento da US\$ 20 mln	High Adventurer	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 11,7 mln alla scadenza	SOFR composto + 2,30% + Differenziale di sostenibilità (+/- 10 pb)	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.660	17.510	19.170
The Iyo Bank/ maggio 2023 finanziamento da US\$ 17,5 mln	High Explorer	32 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 6,7 mln alla scadenza	SOFR a termine CME + 2,00%	< 90%	n.a.	1.350	16.150	17.500
Crédit Agricole Italia S.p.A./ dicembre 2022 finanziamento ESG da US\$ 3,5 mln	n.a.	10 rate trimestrali consecutive a decorrenza da settembre 2024 senza maxirata alla scadenza	SOFR a termine CME + 2,00% + differenziale KPI ESG (+ 5 pb /- 7 pb)	n.a.	n.a.	-	250	250
<i>Commissioni finanziarie</i>						(804)	(2.157)	(2.961)
Totale al 30 giugno 2023						31.066	245.414	276.480

Finanziatore/dettagli	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse	Vincolo finanziario (covenant) rapporto prestito/valore	Vincoli finanziari (covenant)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31 dicembre 2022
DTL								
Crédit Agricole CIB + consorzio di 8 banche / Marzo 2016 Finanziamento da US\$ 250 mln (integrato e modificato)	Cielo di Londra	17 rate trimestrali consecutive + maxirata alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,00% o + 2,15% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.720	22.120	23.840
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. filiale di Londra/novembre 2020 finanziamento da US\$ 29 mln	High Wind	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 10,91 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,00%-2,15% per il primo anno e 2,50% per il periodo rimanente	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.263	13.438	14.701
Skandinaviska Enskilda Banken AB Dicembre 2021 finanziamento da US\$ 20 mln	Cielo Bianco	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 12,4 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,40% o + 2,30% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.520	16.960	18.480
ABN Amro N.V./ Dicembre 2021 finanziamento da US\$ 43 mln (modificato e riesposto di volta in volta -prestito "sustainability linked")	Cielo di Gaeta	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 6,2 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,40 % ¹	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.554	10.916	12.470
	Cielo di Hanoi	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,5 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,40 % ¹	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.293	12.365	13.658
	Cielo di Ulsan	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 7,5 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,40 % ¹	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.302	11.421	12.723
Banco BPM SpA/ dicembre 2021 finanziamento da US\$ 15,5 mln	Cielo di Salerno	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,97 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,40%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.305	13.216	14.521
Tokyo Century Corp. Novembre 2015 finanziamento da US\$ 21,78 mln	High Challenge	24+18 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 6,6 mln alla scadenza	SOFR a termine + 2,40%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.452	11.979	13.431
Danish Ship Finance A/S / Luglio 2022 finanziamento da US\$ 25,2 mln	High Seas	28 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	SOFR composto + 2,30%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.800	10.350	12.150
	High Tide					1.800	10.350	12.150
ING Bank N.V., filiale di Londra & Skandinaviska Enskilda Banken AB/ Luglio 2022 finanziamento da US\$ 82 mln	Cielo di Cagliari	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,2 mln alla scadenza	SOFR composto + 2,20%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.696	19.923	21.619
	Cielo Rosso	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,2 mln alla scadenza				1.696	19.923	21.619
	Cielo di Rotterdam	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,2 mln alla scadenza				1.696	19.923	21.619
	Cielo di New York	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,2 mln alla scadenza				1.762	13.668	15.430

Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. filiale di Londra/settembre 2022 finanziamento da US\$ 54,213 mln	Glenda Melanie	20 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	SOFR composto + 2,30%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.845	6.919	8.764
	Glenda Melody	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 0,471 mln alla scadenza				1.886	7.543	9.429
	Glenda Meryl	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 0,9 mln alla scadenza				1.800	7.650	9.450
	Glenda Melissa	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 0,9 mln alla scadenza				1.800	7.650	9.450
	Cielo di Capri	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,34 mln alla scadenza				1.390	13.898	15.288
Skandinaviska Enskilda Banken AB/ dicembre 2022 finanziamento da US\$ 20 mln	High Adventurer	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 11,7 mln alla scadenza	SOFR composto + 2,30% + Differenziale di sostenibilità (+/- 10 pb)	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.660	18.340	20.000
Banca Intesa / hot money"	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	10.000	-	10.000
Bank of Ireland/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	5.287	-	5.287
MPS / scoperto di conto	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2.415	-	2.415
Banco Popolare/ scoperto di conto	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1.956	-	1.956
<i>Commissioni finanziarie</i>						(812)	(2.428)	(3.240)
Totale al 31 dicembre 2022						51.086	266.124	317.210

Tutti i finanziamenti bancari sono garantiti da d'Amico International Shipping S.A. e rispettano i rispettivi vincoli finanziari (*covenant*).

18. PASSIVITÀ PER LEASING

Le passività per *leasing* vengono ripagate nel corso della durata contrattuale. Le durate contrattuali restanti alle date di fine periodo sono le seguenti:

US\$ migliaia	AI	AI
	30 giugno 2023	31 dicembre 2022
Totale dei pagamenti minimi di <i>leasing</i> previsti (investimento lordo)	161.429	263.561
con scadenza entro un anno	69.824	81.932
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	63.422	106.637
con scadenza oltre cinque anni	28.183	74.992
Principale componente di pagamenti minimi di <i>leasing</i>	142.816	221.965
con scadenza entro un anno	64.847	71.740
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	53.691	81.827
con scadenza oltre cinque anni	24.278	68.398
Oneri finanziari compresi nei pagamenti minimi di <i>leasing</i> dei quali pertinenti al periodo	18.613	41.596
	5.464	17.157

Il valore contabile delle attività possedute come diritto d'uso, così come i termini principali di *leasing*, sono descritti nella nota 11; il tasso di rendimento medio annuo su tali *leasing* riflette le tariffe di mercato al momento della conclusione di tali operazioni.

19. DEBITI A BREVE ED ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2023	AI 31 dicembre 2022
Debiti commerciali	17.124	25.339
Altri debiti	1.103	2.695
Ratei e risconti passivi	12.051	2.700
Totale	30.278	30.734

I debiti a breve ed altre passività correnti al 30 giugno 2023 comprendono principalmente debiti commerciali. Il Gruppo ha predisposto politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze concordate (si veda la nota 22).

20. DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2023	AI 31 dicembre 2022
Debiti per imposte correnti	610	101

Il saldo al 30 giugno 2023 rispecchia principalmente l'importo delle imposte sul reddito, inclusa la *tonnage tax*, dovute dalla Società e dalle sue controllate.

21. VARIAZIONI DELLE PASSIVITÀ ORIGINATE DA ATTIVITÀ FINANZIARIE

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 dicembre 2022	NETTO FLUSSI DI CASSA	VARIAZIONI CHE NON INFLUENZANO LE DISPONIBILITÀ LIQUIDE						AI 30 giugno 2023
			Commissioni finanziarie ammortizzate	Oneri per <i>leasing</i>	Modifica delle condizioni Contrattuali, storni* e differenze cambio	Utili/perdite realizzati sui derivati	Utili/perdite non realizzate sui derivati	Coperture dei flussi finanziari	
Passività per leasing (1)	221.965	(83.644)	-	5.464	(969)	-	-	-	142.816
Banche e altri finanziatori (2)	317.210	(41.008)	278	-	-	-	-	-	276.480
Derivati detenuti con finalità di copertura per prestiti a lungo termine (3)	(7.801)	-	-	-	-	-	(9)	824	(6.968)

(1) Si veda la nota n. 18

(2) Si veda la nota n. 17

(3) Il *fair value* totale degli strumenti derivati di copertura al 31 dicembre 2022 è pari a US\$ 9.736 migliaia e comprende il *fair value* di *swap* su tassi di interesse pari a US\$ 7.801 migliaia (attività) e il *fair value* di contratti *forward* su tassi di cambio pari a US\$ 1.935 migliaia di dollari (attività); il *fair value* totale degli strumenti derivati di copertura al 30 giugno 2023 era pari a US\$ 7.131 migliaia e comprendeva il *fair value* di *swap* su tassi di interesse pari a US\$ 6.968 migliaia (attività) e il *fair value* di contratti *forward* su tassi di cambio pari a US\$ 163 migliaia (attività). Per maggiori dettagli si rimanda alla nota n. 12.

22. GESTIONE DEL RISCHIO

Le tariffe di nolo ed i valori delle navi possono variare significativamente durante il ciclo aziendale. Inoltre, il Gruppo DIS è una multinazionale con attività sparse in tutto il mondo, pertanto è esposta al rischio di mercato legato alle variazioni dei tassi di cambio. Poiché depositi bancari e linee di credito necessari a finanziare le nuove navi in costruzione e l'acquisto di navi sono indicizzati a tassi di interesse variabili, il Gruppo è anche esposto al rischio di tasso di interesse. DIS è inoltre esposta al rischio di fluttuazione nel prezzo del *bunker*.

Il Gruppo sottopone i suddetti rischi finanziari ad un costante monitoraggio e cerca di ridurre la propria esposizione agli stessi anche attraverso strumenti derivati di copertura.

Il bilancio sintetico di questo semestre non comprende tutte le comunicazioni e le informative sulla gestione del rischio finanziario richieste in un bilancio annuale e, per averne una descrizione dettagliata, è necessario leggerle unitamente al bilancio annuale del Gruppo al 31 dicembre 2022, nota 24. Nel semestre chiuso al 30 giugno 2023 la situazione del rischio finanziario di DIS descritta nella sua ultima relazione annuale non è sostanzialmente mutata. Dalla fine dello scorso esercizio non vi sono state variazioni delle politiche di gestione del rischio.

STRUMENTI FINANZIARI - FAIR VALUE E GESTIONE DEL RISCHIO

Rischio di *fair value* e tecniche di valutazione

Il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie è determinato come segue:

- Il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie con termini e condizioni *standard* e negoziate su mercati liquidi ed attivi, è determinato facendo riferimento ai prezzi di mercato.
- Il *fair value* degli strumenti derivati è calcolato utilizzando i prezzi di mercato. Qualora questi non siano disponibili, si provvede ad un'analisi dei flussi di cassa attualizzati. I *contratti forward su valute* sono valutati utilizzando tassi di cambio di mercato a termine e le curve dei rendimenti derivanti dai tassi di interesse di mercato, abbinando le scadenze dei contratti (2° livello). Gli *swap* su tassi di interesse sono valutati al valore attuale dei flussi di cassa futuri stimati ed attualizzati sulla base delle curve dei rendimenti applicabili derivanti dai tassi di interesse di mercato. I *Contratti di nolo a termine* e gli *Swap su bunker* sono calcolati usando prezzi quotati.
- Il *fair value* delle altre attività e passività finanziarie (a esclusione di quelle sopra descritte) è determinato conformemente ai modelli di determinazione del prezzo generalmente accettati, che si basano sull'analisi dei flussi di cassa attualizzati.
- Il *fair value* degli strumenti finanziari tiene conto del rischio di controparte (attività finanziarie) e del rischio di credito della società stessa (passività).

Classificazione contabile e *fair value*

La seguente tabella illustra il valore contabile e il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie al 30 giugno 2023, nonché il loro livello all'interno della gerarchia del *fair value*.

US\$ migliaia	30 giugno 2023						
	Costo ammortizzato	Fair value rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio	Derivati usati per fini di copertura (FV)	Totale	Fair value		Totale
					1° livello	2° livello	
Attività							
Altre attività finanziarie	3.987	-	7.177	11.164	-	7.177	7.177
Crediti a breve ed altre attività	57.115	-	-	57.115	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi	113.301	-	-	113.301	-	-	-
Passività							
Banche ed altri finanziatori	276.480	-	-	276.480	-	-	-
Passività per leasing	142.816	-	-	142.816	-	-	-
Altre passività finanziarie	5.503	19	47	5.596	-	47	47
Debiti a breve ed altre passività	30.278	-	-	30.278	-	-	-

La tabella seguente riporta le attività e le passività del Gruppo stimate al *fair value* al 31 dicembre 2022, nonché il loro livello all'interno della gerarchia del *fair value*.

US\$ migliaia	31 dicembre 2022						
	Costo ammortizzato	<i>Fair value</i> rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio	Derivati usati per fini di copertura (FV)	Totale	<i>Fair value</i>		Totale
					1° livello	2° livello	
Attività							
Altre attività finanziarie	8.108	-	9.782	17.890	-	9.782	9.782
Crediti a breve ed altre attività	91.498	-	-	91.498	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi	117.896	-	-	117.896	-	-	-
Passività							
Banche ed altri finanziatori	317.210	-	-	317.210	-	-	-
Passività per leasing	221.965	-	-	221.965	-	-	-
Altre passività finanziarie	6.416	28	45	6.489	-	73	73
Debiti a breve ed altre passività	30.734	-	-	30.734	-	-	-

Gli strumenti finanziari di secondo livello riportati nelle tabelle precedenti si riferiscono a strumenti derivati ed il loro *fair value* è ottenuto sulla base delle valutazioni fornite dalla banca corrispondente a fine periodo. Le controparti sono costituite da istituti finanziari con *rating* da Aaa a Baa1; tenuto conto di ciò, non è stato ritenuto necessario applicare rettifiche per riflettere il rischio di *performance*.

La tabella non mostra il *fair value* dei crediti e debiti commerciali a breve, in quanto il valore contabile si avvicina ragionevolmente al loro *fair value*.

23. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Ai sensi dello IAS 24, le parti correlate della Società sono entità e persone fisiche in grado di esercitare il controllo, il controllo congiunto o una significativa influenza su DIS e le sue controllate, sulle società appartenenti al Gruppo d'Amico e sulle *joint venture* di d'Amico International Shipping. Sono inoltre ritenute parti correlate i membri del Consiglio di Amministrazione di DIS e i dirigenti con responsabilità strategiche e i loro familiari. I rapporti commerciali con parti correlate sono generalmente intrattenuti alle stesse condizioni applicate alle parti non correlate.

DIS ha effettuato operazioni con parti correlate, fra cui la sua diretta controllante d'Amico International S.A., società costituita in Lussemburgo, la sua controllante italiana capofila, d'Amico Società di Navigazione S.p.A. (DSN) e con alcune delle società controllate della DSN (Gruppo d'Amico).

Nel corso dei primi sei mesi del 2023, le operazioni con parti correlate più importanti hanno incluso accordi per la gestione di servizi (servizi tecnici, di equipaggio, informatici, amministrativi e legali) con d'Amico Società di Navigazione S.p.A., nonché il pagamento dei diritti di utilizzo del marchio a d'Amico Società di Navigazione S.p.A., un accordo di servizi di gestione commerciale e operativa con d'Amico Shipping Singapore e d'Amico Shipping USA ed un accordo di servizi per l'acquisto di Intermediate Fuel Oil e di Marine Diesel Oil con Rudder SAM, una delle società controllate dal Gruppo d'Amico.

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo per il primo semestre 2023 ed il primo semestre 2022 sono stati i seguenti:

US\$ migliaia	1° sem. 2023		1° sem. 2022	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Ricavi	270.832	4.572	175.280	5.333
Costi diretti di viaggio	(67.338)	(226)	(59.673)	(202)
Ricavi da noleggio a scafo nudo	2.412	-	2.386	-
Costi per noleggi passivi	(27)	-	(1.721)	-
Altri costi operativi diretti	(47.988)	(4.370)	(42.141)	(33)
Costi generali ed amministrativi	(11.316)	(4.759)	(6.840)	(6.179)
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(3.826)	-	(1.048)	-
Ammortamenti e svalutazioni	(30.489)	(241)	(32.528)	(248)
Proventi (oneri) finanziari netti	(11.830)	(30)	(14.389)	(45)

Il dato riportato per i costi di viaggio di parti correlate riflette il margine conseguito da Rudder SAM su operazioni *back-to-back* con fornitori terzi.

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sullo stato patrimoniale consolidato del Gruppo al 30 giugno 2023 ed al 31 dicembre 2022, non riportati in altre parti della presente relazione, sono i seguenti:

US\$ migliaia	Al 30 giugno 2023		Al 31 dicembre 2022	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti
ATTIVITÀ				
Attività non correnti				
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel	813.414	624	809.298	1.559
Altre attività finanziarie non correnti	4.883	9	9.103	-
Attività correnti				
Rimanenze	14.663	-	18.303	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	57.115	10.124	91.498	4.367
Altre attività finanziarie correnti	6.281	36	8.787	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	113.301	-	117.896	-
PASSIVITÀ				
Passività non correnti				
Banche ed altri finanziatori	245.414	-	266.124	-
Passività non correnti da leasing	77.969	549	150.225	982
Altre passività finanziarie non correnti	2.869	-	3.332	-
Passività correnti				
Banche ed altri finanziatori	31.066	-	51.086	-
Passività per leasing	64.847	146	71.740	488
Debiti a breve ed altre passività correnti	30.278	8.148	30.734	7.422
Altre passività finanziarie correnti	2.727	-	3.129	-
Debiti per imposte correnti	610	-	101	-

24. 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.

25. SOCIETÀ DEL GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

La seguente tabella riporta l'elenco completo delle società del Gruppo e, per ciascuna di esse, la quota detenuta da d'Amico International Shipping, il metodo di consolidamento, la sede legale, il capitale sociale e la valuta.

Denominazione	Sede legale	Capitale sociale	Valuta	% di partecipazione	Metodo di consolidamento
d'Amico International Shipping S.A.	Lussemburgo	62.052.778	US\$	n.a.	Integrale
d'Amico Tankers d.a.c.	Dublino/Irlanda	100.001	€	100,0%	Integrale
High Pool Tankers Limited	Dublino/Irlanda	2	€	100,0%	Proporzionale
d'Amico Tankers Monaco SAM	Monaco	150.000	€	99,8%	Integrale
d'Amico Tankers UK Ltd	ondra/Regno Unito	50.000	US\$	100,0%	Integrale

Glenda international Shipping ha cessato l'attività il 22 settembre 2022, data in cui ha venduto la sua ultima nave a d'Amico Tankers.

26. UTILE PER AZIONE

US\$	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	2° trim. 2022 NON REVISIONATO	1° sem. 2023	1° sem. 2022
Utile base per azione	0,37	0,21	0,82	0,16
Utile per azione diluito	0,37	0,21	0,82	0,16
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile base per azione	122.287.551	122.276.246*	122.287.978	122.288.533*
Rettifica per il calcolo dell'utile per azione diluito – opzioni	-	-	-	-
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile per azione diluito	122.287.551	122.276.246*	122.287.978	122.288.533*

*Per motivi comparativi, le azioni in circolazione medie riportate utilizzate nel computo dell'utile per azione 2022 sono state rettifiche seguendo il criterio del Raggruppamento verificatosi il 13 giugno 2023 (si rimanda alla nota 16 per informazioni più dettagliate), e l'utile per azione è stato riesposto di conseguenza.

Nel primo semestre del 2023, nel secondo trimestre del 2023, nel primo semestre del 2022 e nel secondo trimestre del 2022 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

27 luglio 2023

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente ed Amministratore Delegato

Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario

Il manager responsabile della redazione dei bilanci della Società, Antonio Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Direttore finanziario di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società") che, per quanto di sua conoscenza, il bilancio semestrale/secondo trimestre 2023, redatto in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicati nel presente documento, fornisce una rappresentazione veritiera e corretta di attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che il resoconto intermedio di gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue controllate consolidate, unitamente ad una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario