Telebors - distribution and commercial use strictly prohibited

d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

Relazione annuale 2024

d'Amico International Shipping S.A.
25C Boulevard Royal, Lussemburgo
RCS B124790

Il presente documento è una traduzione in italiano della relazione originale redatta in inglese. In caso di discrepanze, prevale la versione in inglese.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Indice

RESOCONTO DI GESTIONE*

OVERVIEW 3
Lettera agli Azionisti 4
Dati di sintesi 6
Profilo del Gruppo 8
Struttura del Gruppo e presenza globale 9
La nostra attività 10
La nostra flotta 11
Le nostre catene del valore 16
Stakeholder di DIS 19
Informazioni per gli azionisti 23

SINTESI DEI RISULTATI 25
Indicatori alternativi di performance (IAP) 26
Sintesi dei risultati del quarto trimestre e dell'esercizio 2024 29
Risultati trimestrali 38

EVENTI SIGNIFICATIVI ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE 39
Eventi significativi verificatisi nell'esercizio 40
Eventi significativi verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione 42
Evoluzione prevedibile della gestione 43

DICHIARAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO 47
Corporate Governance 48

DICHIARAZIONE SULLA RESPONSABILITÀ DELLA GESTIONE 63

DICHIARAZIONE DI SOSTENIBILITÀ*

INFORMAZIONI GENERALI
Introduzione alla dichiarazione di sostenibilità 65

SOSTENIBILITÀ PER DIS 67
Percorso di sostenibilità di DIS 68
Analisi di doppia materialità 68
Governance ESG 71
Dichiarazione sulla due diligence 72
Strategia ESG 73

VALORE AMBIENTALE 76
Quadro normativo 77
Gestione tecnica della flotta 78
Cambiamento climatico 79
Tassonomia UE per le attività sostenibili 101
Inquinamento 109
Biodiversità ed ecosistemi 116
Economia circolare 119

VALORE SOCIALE 122
Forza lavoro propria 123
Lavoratori nella catena del valore 147
Impegno nei confronti delle comunità 148
Clienti 149

CONDOTTA AZIENDALE 152
Etica, integrità e diritti umani 155
Gestione della catena di fornitura 164

INDICE DEI CONTENUTI ESRS 167

ELENCO DEGLI ELEMENTI D'INFORMAZIONE DERIVATI DA ALTRE NORMATIVE UE 175

INDICE DEI CONTENUTI SASB 184

BILANCI SOCIETARI

BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING AL 31 DICEMBRE 2024 188
Conto economico consolidato 189
Conto economico consolidato complessivo 189
Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata 190
Rendiconto finanziario consolidato 191
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato 192
Nota integrativa 193

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. RESOCONTO DI GESTIONE E BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2024 249
Resoconto di gestione 250
Bilancio di d'Amico International Shipping S.A. e nota integrativa per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 252

RELAZIONI DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SUL BILANCIO CONSOLIDATO 277

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SUL BILANCIO CIVILISTICO 280

RELAZIONE DI LIMITED ASSURANCE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SULLA DICHIARAZIONE DI SOSTENIBILITÀ 283

Non facevano parte dell'incarico di MOORE Audit la revisione della Relazione online né quella dei riferimenti a fonti esterne, ad esempio il nostro sito web aziendale.

**Il Resoconto di gestione è costituito da due parti: il Resoconto di gestione e la Dichiarazione di sostenibilità*

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

emarket
sdir storage
CERTIFIED

Resoconto di gestione

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Overview

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Lettera agli Azionisti

Cari Azionisti,

Siamo lieti di condividere con voi i risultati di un altro anno particolarmente redditizio per DIS. Nonostante un mercato dei noli lievemente in calo, ma ancora solido nel secondo semestre dell'anno, abbiamo raggiunto un utile netto di US$ 188,5 milioni nel 2024, di poco inferiore all'utile netto consolidato da record di US$ 192,2 milioni dell'anno precedente.

Nel 2024 abbiamo ottenuto una tariffa spot giornaliera media di US$ 33.871, superiore rispetto alla tariffa di US$ 32.873 registrata nel 2023. DIS ha inoltre coperto il 41,5% dei propri giorni di impiego a una tariffa giornaliera TCE media molto redditizia di US$ 27.420, rispetto al 29,8% a US$ 28.107 nel 2023.

Lo scorso anno, abbiamo sfruttato la solidità del mercato per rafforzare la nostra struttura finanziaria. La nostra posizione finanziaria netta (PFN) è migliorata sensibilmente, scendendo a US$ 121,0 milioni a fine 2024, rispetto a US$ 224,3 milioni a fine 2023. Il rapporto tra la nostra PFN e il valore di mercato della flotta, escludendo gli effetti dell'IFRS 16, è diminuito al 9,7% a fine dicembre 2024, rispetto al 18,0% a fine 2023 e al 72,9% a fine 2018.

Abbiamo inoltre cercato di remunerare con generosità i nostri azionisti. In aggiunta a un dividendo lordo annuale di US$ 30,0 milioni distribuito nel secondo trimestre 2024, relativo ai risultati 2023 della Società, è stato versato un acconto sul dividendo lordo di US$ 30,1 milioni nel quarto trimestre 2024 e sono state riacquistate azioni proprie per un totale di US$ 10,3 milioni nell'arco dell'anno. Il Consiglio di Amministrazione di DIS ha oggi proposto alla prossima Assemblea Annuale degli Azionisti la distribuzione di dividendi lordi annuali pari a circa US$ 35,0 milioni. Tale proposta porterebbe il totale distribuito da DIS, tra dividendi e riacquisti di azioni proprie, a circa il 40% del risultato netto consolidato della Società per il 2024.

Nel 2024, gli eventi geopolitici hanno avuto un impatto significativo sul nostro mercato. Il conflitto in Ucraina e le sanzioni correlate hanno determinato un forte incremento delle distanze medie percorse, poiché la Russia - che in passato vendeva circa la metà delle sue esportazioni di prodotti raffinati all'Europa - è stata costretta a rivolgersi a mercati più lontani. L'Europa, a sua volta, ha dovuto sostituire quei volumi con importazioni da aree geografiche più lontane, quali Stati Uniti, Medio Oriente e Asia. Inoltre, dall'inizio del 2024, gli attacchi degli Houthi nello stretto di Bab-el-Mandeb hanno costretto la maggior parte degli armatori, inclusa DIS, a deviare verso rotte più lunghe attorno al Capo di Buona Speranza, riducendo ulteriormente la disponibilità della flotta e fornendo sostegno al mercato dei noli. Più recentemente, l'assoggettamento a sanzioni di un numero crescente di navi da parte dell'UE, del Regno Unito e degli Stati Uniti ridurrà la disponibilità della flotta per il trasporto di carichi leciti, dando un ulteriore impulso al mercato dei noli.

Guardando al futuro, sembrano emergere segnali positivi nella risoluzione dei conflitti in Ucraina e a Gaza. Un eventuale accordo di pace in Ucraina potrebbe prevedere la revoca delle sanzioni alla Russia, mentre la fine del conflitto a Gaza potrebbe normalizzare i transiti attraverso il Canale di Suez; entrambi gli scenari potrebbero avere effetti negativi sulla domanda di tonnellate-miglia. Tuttavia, alcuni elementi di mitigazione potrebbero sostenere il mercato. In particolare, per quanto riguarda Gaza, i volumi di raffinati importati dall'Europa e provenienti da Medio Oriente e Asia si sono ridotti significativamente da novembre dello scorso anno, a seguito del venire meno di alcuni arbitraggi a causa dei maggiori costi associati all'allungamento della distanza percorsa attraverso il Capo di Buona Speranza. Un eventuale ritorno al transito via Suez potrebbe incrementare le importazioni europee di prodotti raffinati provenienti da tali regioni distanti, sostituendo in parte le importazioni a minore distanza provenienti dagli Stati Uniti. In relazione all'Ucraina, anche in caso di rimozione delle sanzioni europee imposte alla Russia conseguenti ad un accordo di pace, è plausibile un'accelerazione delle demolizioni di una parte rilevante della flotta "ombra", composta da navi di età avanzata e spesso con una cattiva manutenzione, contribuendo a riequilibrare il mercato.

Inoltre, la recente posizione più rigida degli Stati Uniti sulle esportazioni petrolifere iraniane potrebbe provocare una forte riduzione dei volumi da quel Paese, con i barili persi sostituiti dal petrolio proveniente da paesi non sanzionati, trasportato su navi conformi. Sebbene questo effetto possa essere più marcato nel segmento VLCC, sono attesi effetti positivi anche sugli altri segmenti delle navi cisterna.

Nonostante di recente i fattori geopolitici abbiano influito significativamente sui mercati nei noli, anche i solidi fondamentali di mercato hanno avuto un ruolo importante e secondo le previsioni continueranno a sostenere il nostro mercato negli anni a venire. In particolare, la domanda globale di petrolio continua a crescere a un ritmo sostenuto e, nonostante l'indebolimento dell'attività industriale a cui abbiamo assistito in diverse economie dei paesi sviluppati durante lo scorso anno, secondo l'AIE si è espansa di 0,9 milioni di barili al giorno nel 2024, con un'ulteriore espansione a 1,1 milioni di barili al giorno attesa nel 2025. A trainare la crescita sono soprattutto i mercati emergenti, in particolare India e Brasile. Dal punto di vista dei prodotti, mentre nel 2024 la crescita è stata guidata dal cherosene, nel 2025 si prevede un contributo più marcato anche da parte della nafta.

Anche i volumi raffinati sono cresciuti. Secondo l'AIE, la raffinazione globale è aumentata di 0,5 milioni di barili al giorno nel 2024 arrivando

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

a 82,7 milioni di barili al giorno, soprattutto grazie alla resilienza dell'attività di raffinazione negli Stati Uniti e all'incremento della capacità in Medio Oriente e Africa. Per il 2025, è atteso un ulteriore aumento di 0,6 milioni di barili al giorno, arrivando a 83,3 milioni di barili al giorno, grazie al rafforzamento della capacità non-OCSE, mentre le chiusure previste in Europa e nelle Americhe dovrebbero ridurre i volumi OCSE.

L'incremento della domanda di petrolio e dei volumi raffinati, unitamente allo spostamento geografico della capacità di raffinazione verso Medio Oriente e Asia, lontano dai principali centri di consumo quali Europa, Stati Uniti e Australia, continueranno a sostenere la domanda di tonnellate-miglia per le navi cisterna dedicate al trasporto di prodotti raffinati.

Nonostante i fondamentali siano sostenuti da un *outlook* più che positivo per la domanda, il quadro è più complesso dal lato dell'offerta. Gli ordini per nuove navi cisterna sono aumentati significativamente negli ultimi due anni, con l'*orderbook* relativo a tutte le *product tanker* che ha raggiunto il 21,0% a fine febbraio 2025. Le consegne, pur intensificandosi dal secondo semestre del 2025, saranno distribuite su più anni. Tuttavia, considerando le forti interconnessioni tra segmenti (prodotti e greggio), il portafoglio ordini complessivo per tutte le navi cisterna, pari al 13,4% a fine febbraio 2025, rappresenta un migliore indicatore dell'evoluzione potenziale dell'offerta.

Anche l'età media della flotta gioca un ruolo rilevante. Secondo Clarkson, a fine febbraio 2025 il 15,0% della flotta di *product tanker* e il 17,2% dell'intera flotta di navi cisterna, misurate in tonnellate di stazza lorda, avevano oltre 20 anni. Quasi metà della flotta di *product tanker* (45,5%) e il 41,3% dell'intera flotta mondiale di navi cisterna superava i 15 anni alla medesima data. Questo progressivo invecchiamento riduce la produttività e porterà a un aumento delle demolizioni, specialmente in caso di ciclo negativo del mercato o di una risoluzione del conflitto in Ucraina, eventi che limiterebbero in modo rilevante le possibilità di impiego per le navi più vecchie.

Nel 2024, con l'obiettivo di mantenere una flotta moderna e competitiva, abbiamo condotto importanti operazioni di compravendita. Nel secondo trimestre, abbiamo ordinato quattro navi LR1 presso Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co. in Cina, con consegna prevista per la seconda metà del 2027, per un investimento di circa US$ 233,8 milioni. Abbiamo inoltre venduto la MT Glenda Melanie, l'unità più datata della flotta (costruita nel 2010), per US$ 27,4 milioni – un prezzo storicamente elevato.

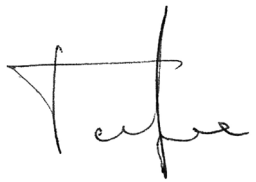
Sempre con l'obiettivo di rinnovamento della flotta, abbiamo esercitato opzioni d'acquisto su quattro navi di grande qualità, costruite in Giappone e che avevamo a noleggio fin dalla loro costruzione. Tali acquisizioni hanno introdotto navi MR moderne ed "eco" nella nostra flotta di proprietà, ad un costo sensibilmente inferiore al loro attuale valore di mercato, riducendo ulteriormente il nostro *break-even*.

Nei prossimi anni prevediamo di migliorare ulteriormente l'efficienza delle navi recentemente acquistate, nonché del resto della nostra flotta, tramite l'adozione di soluzioni tecnologiche, misure operative e dispositivi di risparmio energetico. Attraverso queste iniziative, puntiamo a ridurre il nostro impatto ambientale, rafforzando al contempo la nostra competitività e redditività.

Per fronteggiare un contesto geopolitico estremamente incerto, abbiamo incrementato la copertura con contratti a tariffa fissa per i prossimi anni, siglando numerosi contratti a noli molto vantaggiosi tra la fine del 2024 e l'inizio del 2025.

La solidità della nostra struttura finanziaria, unita a un adeguato livello di copertura contrattuale, ci rende più resilienti e ci consente di cogliere nuove opportunità con flessibilità e rapidità. Siamo ben posizionati per affrontare le sfide future, che includono un contesto normativo e tecnologico in continua evoluzione, oltre a un ambiente geopolitico instabile.

Vogliamo esprimere la nostra più sincera gratitudine a tutti i nostri team, a bordo e a terra, per la loro dedizione e professionalità straordinarie, fondamentali per i risultati raggiunti. Ringraziamo anche voi, cari Azionisti, per la fiducia e il costante supporto. Uniti nei nostri sforzi, siamo determinati a navigare con successo attraverso i futuri cicli economici, con l'obiettivo di creare valore sostenibile e duraturo per tutti i nostri azionisti.



Paolo d'Amico
Presidente del Consiglio di Amministrazione

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Amministratore, Amministratore Delegato

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Dati Finanziari di Sintesi

1° gennaio - 31 dicembre

US$ migliaia	2024	2023
Totale ricavi netti	371.852	401.839
Risultato operativo lordo (EBITDA*)	260.936	277.618
margine sui ricavi netti totali in %	70,17%	69,09%
Risultato operativo (EBIT*)	202.538	215.164
margine sui ricavi netti totali in %	54,47%	53,54%
Utile netto	188.478	192.225
margine sui ricavi netti totali in %	50,69%	47,84%
Utile netto rettificato**	184.680	196.744
Utile per azione	1,564	1,575
Flussi di cassa operativi	258.731	292.924
Investimenti lordi (*CapEx*)*	-115.612	-41.488

Al 31 dicembre

	2024	2023
Totale attività	1.054.568	1.001.707
*Indebitamento finanziario netto**	121.031	224.344
Patrimonio netto	733.291	617.806

1° gennaio - 31 dicembre

Altri dati operativi di sintesi*	2024	2023
Dati operativi giornalieri - Ricavi base *time charter* per giorno di utilizzo (US$)[1]	31.195	31.451
Sviluppo della flotta - Numero medio di navi	33,7	36,0
- Di proprietà	26,0	23,6
- Noleggio a scafo nudo	3,0	5,0
- A noleggio	4,7	7,4
Giorni di *off-hire*/giorni-nave disponibili[2] (%)	2,8%	2,2%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/ giorni nave disponibili[3] (%)	41,5%	29,8%

**Si rimanda agli indicatori alternativi di performance.*
***Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti – si veda anche la Sintesi dei risultati del quarto trimestre e dell'esercizio 2024.*
[1] Tale valore rappresenta i ricavi base time charter per le navi impiegate sul mercato spot e per navi impiegate con contratti time charter, al netto delle commissioni. Si rimanda agli Indicatori alternativi di performance riportati di seguito nella presente relazione.
[2] Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (off-hire days) - inclusi i giorni di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili.
[3] Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili (%): tale valore rappresenta il numero di giorni nave disponibili, inclusi i giorni di off-hire, impiegati con contratti time charter.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Dati ESG di sintesi

Valore ambientale	2024
Età della flotta (a fine esercizio)[1]	9,2 anni
Navi conformi a EEXI (a fine esercizio)	100%
% flotta di classe IMO (a fine esercizio)[2]	81,80%
Indicatore di intensità carbonica (CII - Carbon Intensity Index) (g CO_2/tonnellata Dwt*miglia nautiche)	6,31
Emissioni di CO_2 per miglio nautico (tCO_2/miglia nautiche)	0,3163
Emissioni di NOx per miglio nautico (tNOx/miglia nautiche)	0,00576
Emissioni di SOx per miglio nautico (tSOx/miglia nautiche)	0,00087
Intensità delle emissioni di gas a effetto serra (GHG) di Scope 1 e 2 (in base al mercato) in base ai ricavi netti (tCO_2e/$)	0,0023
Flotta certificata per l'uso di miscele di biocarburante fino a B30 (%)	100%
Numero di incidenti e sversamenti	0
Numero di incidenti in mare	0
Flotta con installato un sistema di trattamento dell'acqua di zavorra (%)	100%

Valore sociale	2024
Personale di terra (a fine esercizio)	26
Personale marittimo (a fine esercizio)	657
Personale marittimo (complessivamente durante l'esercizio)	1.380
Marittimi sotto i 30 anni di età (%)	28,60%
Donne tra manager e dirigenti (%)	30,80%
Tasso di *retention* (personale di terra) (%)	100%
Tasso di *retention* (personale marittimo) (%)	88%
Media di ore di formazione per il personale marittimo	22,5
Spese per la formazione del personale di terra e marittimo (US$)	335.600
Infortuni sul lavoro	0

Condotta di business	2024
Casi di corruzione o comportamento anticoncorrenziale	0
Casi per i quali sono state comminate sanzioni pecuniarie	0
Scali nei porti dei paesi alle 20 posizioni più basse nell'indice di percezione della corruzione (CPI - *Corruption Perception Index*)	0

[1] L'età della flotta si riferisce alle navi di proprietà e a noleggio a scafo nudo.
[2] La percentuale (%) della flotta di classe IMO si riferisce all'intera flotta.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Profilo del Gruppo

d'Amico International Shipping S.A. (denominata 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 31 dicembre 2024 d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), **una flotta di 33,0 navi**, di cui 30,0 navi di proprietà e a noleggio a scafo nudo (con obbligo di acquisto). La flotta di proprietà e a noleggio a scafo nudo ha **un'età media di circa 9,2 anni**, rispetto a un'età media di settore di 14,3 anni per le navi MR (25.000-55.000 Tpl (Dwt)) e di 15,8 anni per le LR1 (55.000-84.999 Tpl (Dwt)).

Tutte le navi del Gruppo 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* di materie prime. 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), ai requisiti rigorosi stabiliti dalle maggiori società petrolifere ed energetiche e ad altri *standard* internazionali. In base alle norme IMO/MARPOL, 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 specifici requisiti. Al 31 dicembre 2024, l'**81,8% delle navi della flotta controllata di DIS era classificata IMO**.

SCOPO

Connettendo il mondo via mare, la nostra responsabilità è creare valore economico e sociale, rispettando l'ambiente e garantendo relazioni solide e trasparenti con i nostri stakeholder.

VALORI

Attenzione alle persone

Crediamo nel valore della diversità e per questo promuoviamo un ambiente lavorativo multiculturale, inclusivo e motivante nel quale le nostre persone sono parte di un team unico.

Offriamo ai nostri dipendenti un'esperienza volta a sviluppare le loro competenze, a coltivare il talento per la loro realizzazione professionale e personale, prendendoci cura del loro benessere.

Impegno concreto per la sostenibilità

Il rispetto dell'ambiente è il nostro impegno prioritario. La salvaguardia del pianeta e l'attenzione alle generazioni future orientano e guidano le nostre scelte di investimento, senza compromessi. Giorno dopo giorno, ci prendiamo cura dei mari e promuoviamo per le nostre persone uno stile di vita sostenibile.

Visione di lungo termine, tradizione familiare e innovazione

Ispirati dai valori della nostra famiglia, costruiamo la nostra impresa in una prospettiva di lungo termine, concentrandoci su soluzioni innovative e su un'adeguata gestione del rischio.

Etica aziendale

Il nostro modello di business sostenibile persegue l'obiettivo di creare valore e di generare un impatto positivo verso le comunità con le quali operiamo. Integrità, trasparenza e dialogo aperto costituiscono le fondamenta dei rapporti con i nostri stakeholder.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

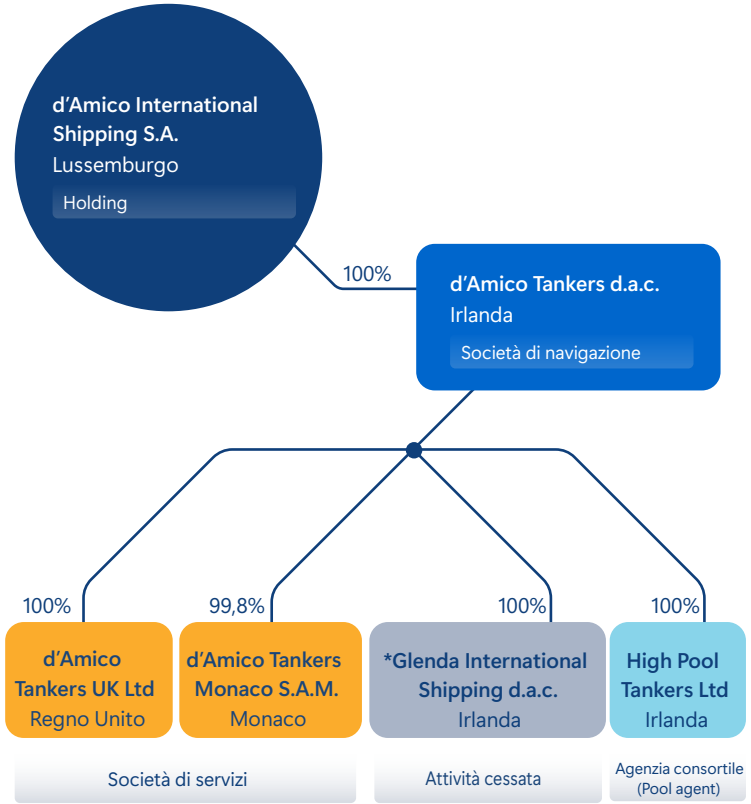
Struttura del Gruppo e presenza globale

ESRS 2 SBM-1

d'Amico International Shipping S.A. è una **società per azioni** (*Société Anonyme*), **costituita il 9 febbraio 2007 in Lussemburgo**. La Società è soggetta al diritto lussemburghese e, a partire dal **3 maggio 2007**, data della sua quotazione **sul segmento STAR del Mercato Telematico Azionario di Borsa Italiana** (Euronext Milan), è inoltre tenuta al rispetto della normativa italiana vigente applicabile. Al 31 dicembre 2024, d'Amico International S.A, che è interamente controllata da d'Amico Società di Navigazione S.p.A., controllava il 60,66% del capitale (azioni con diritto di voto) di d'Amico International Shipping S.A.

DIS 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. d'Amico International Shipping beneficia delle competenze del Gruppo d'Amico, che fornisce servizi di gestione tecnica, compresi accordi assicurativi e per l'equipaggio, oltre a servizi per la sicurezza, la qualità e l'ambiente per le navi di DIS.

La seguente immagine illustra la struttura del Gruppo al 31 dicembre 2024.



Al 31 dicembre 2024 DIS impiegava **657 dipendenti come personale marittimo e 26 dipendenti come personale di terra**. Attraverso contratti con parti correlate, DIS beneficia dei servizi dei dipendenti del Gruppo d'Amico che lavorano nelle divisioni amministrazione, noleggio, attività operative, compravendita e tecnica di d'Amico Shipping Singapore, d'Amico Shipping USA, d'Amico Società di Navigazione SpA, Rudder SAM e d'Amico Shipping UK.

DIS è presente con le sue **sedi nei principali centri marittimi di tutto il mondo**, tra cui Lussemburgo, Dublino (Irlanda), Londra (Regno Unito) e Monte Carlo (Monaco). Il Gruppo fornisce servizi di trasporto **impiegando tutta la sua flotta a livello mondiale**. Tale **presenza internazionale** è fondamentale per soddisfare le varie esigenze dei clienti in diverse aree geografiche, migliorando al contempo la riconoscibilità della Società e rafforzando il suo marchio a livello mondiale. Inoltre, la posizione strategica delle sedi ubicate in diversi fusi orari, consente a DIS di monitorare continuamente le proprie attività e fornire un'assistenza tempestiva ai propri clienti.

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

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

La nostra attività

ESRS 2 SBM-1

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$ 488,2 milioni nel 2024**, derivano principalmente dall'impiego, diretto o tramite *partnership*, delle navi della flotta tramite **contratti *spot* e noleggi *time charter*** per il trasporto marittimo di raffinati. Le navi impiegate con contratti a tariffa fissa, anche in *time charter*, solitamente danno luogo a flussi di cassa più costanti e prevedibili rispetto a quelle impiegate nel mercato *spot*. I contratti *spot* offrono l'opportunità di massimizzare i ricavi durante i periodi di incremento delle tariffe di mercato, sebbene possano realizzare ricavi inferiori rispetto ai noleggi *time charter* durante i periodi di riduzione delle tariffe. Il mix di impiego della flotta è regolato in base alle condizioni di mercato prevalenti e previste. Per ulteriori dettagli sull'acquisizione di navi e sugli accordi di impiego, si rimanda al riquadro esplicativo nella pagina successiva. Inoltre, gli utili o le perdite possono derivare dalla vendita delle navi appartenenti alla flotta del Gruppo.

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

DIS è impegnata nel **rispetto dei regimi di politica sulle sanzioni applicabili di UE, Stati Uniti e ONU, ma non solo**, per garantire che nessun prodotto sanzionato entri sul mercato dell'Unione Europea o su altri mercati, e che il Gruppo non commetta alcuna violazione svolgendo attività operative con parti sanzionate. A tal fine, **il Gruppo ha attuato una politica sulle sanzioni** che impone un processo di *due diligence* continuo e approfondito per tutte le operazioni con parti commerciali e richiede l'inclusione di specifiche clausole nei contratti su misura per rispondere a tali preoccupazioni.

Ricavi (US$ migliaia)	2024
Ricavi	488.217
Ricavi netti dal trasporto di prodotti legati al petrolio	470.971
Altri ricavi	17.246
Ricavi netti da attività economiche allineate alla tassonomia correlate al gas fossile	n.a.

Ripartizione della capitalizzazione totale – a fine esercizio	2024
Indebitamento finanziario netto (US$ migliaia)	121.031
Patrimonio netto (US$ migliaia)	733.291

488,2 milioni

(US$) Ricavi

33

Navi cisterna controllate

12.008

Giorni di impiego, pari al 97% dei giorni disponibili

14,6 milioni di tonnellate

Merce caricata

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

La nostra flotta

Al 31 dicembre 2024 il Gruppo DIS controllava **una flotta moderna di 33 navi cisterna***, gestite tramite proprietà o accordi di noleggio. Le navi cisterna nella flotta del Gruppo DIS hanno dimensioni variabili tra circa 36.000 e 75.000 tonnellate di stazza lorda (Dwt). **L'81,8% di tale flotta è di proprietà diretta del Gruppo**, mentre le navi rimanenti sono a noleggio (contratti di noleggio a scafo nudo o *time charter*).

Flotta controllata: numero di navi – a fine esercizio				2024
	LR1	**MR**	***Handysize***	**Totale**
Di proprietà	5	16	6	27
A noleggio a scafo nudo	1	2	–	3
A noleggio TC a breve termine	–	3	–	3
Totale	**6**	**21**	**6**	**33**

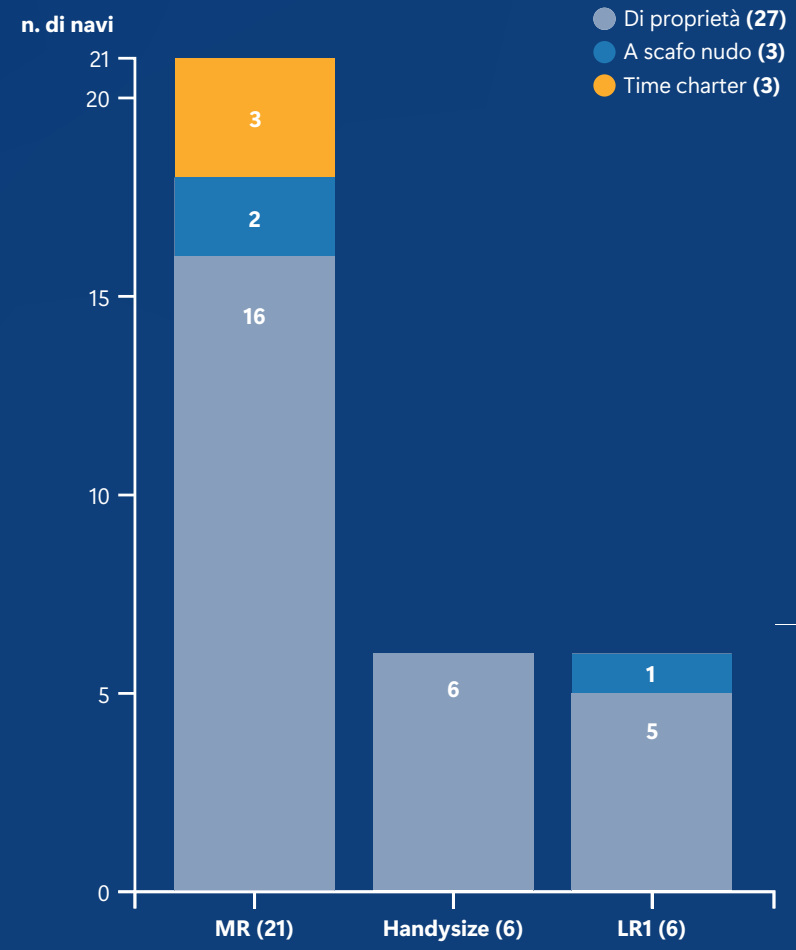
Flotta controllata – Tpl (Dwt) – a fine esercizio**	2024
Tpl (Dwt) della flotta controllata (mt)	1.728.130
di cui di proprietà e a scafo nudo	*1.577.289*

DIS opera principalmente nel **segmento a Medio Raggio (MR)**, con navi di tonnellaggio compreso tra 25.000 e 55.000 Tpl (Dwt). Questa specifica dimensione **fornisce la massima flessibilità in termini di rotte commerciali e accesso ai porti.** Inoltre, a fine esercizio 2024, DIS gestiva una flotta di 6 navi a "Lungo Raggio 1" (LR1 – 75.000 Tpl (Dwt)), navi che offrono anche un certo grado di flessibilità e apportano allo stesso tempo migliori economie di scala su viaggi più lunghi. Nel complesso, nel 2024, la composizione della flotta e le modalità di impiego erano i seguenti:

- 1 LR1 (nave a "Lungo Raggio 1"), 6 MR (navi a "Medio Raggio") e 5 navi *handysize* erano impiegate con **contratti a tempo determinato a tariffe fisse** (contratti di noleggio a scafo nudo o *time charter*).
- 5 LR, 15 MR e 1 nave *handysize* erano impiegate sul **mercato *spot***.

**Tali informazioni soddisfano gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-000.E.*
***Tali informazioni soddisfano gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-000.D.*

Flotta controllata: numero di navi – a fine esercizio



Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Settore delle navi cisterna: caratteristiche della flotta e impiego commerciale

Le navi cisterna sono dotate di cisterne rivestite e trasportano principalmente una serie di raffinati, solitamente benzina, carburanti per aviazione, cherosene, olio combustibile e nafta. Le navi classificate "IMO II/III" possono anche trasportare prodotti chimici (*easy chemical*) e oli alimentari. Il trasporto marittimo globale di prodotti petroliferi raffinati contribuisce a gestire gli squilibri tra domanda e offerta nelle diverse regioni geografiche del mondo, causati principalmente dalla mancanza di risorse o di capacità di raffinazione nei paesi consumatori. Ulteriori opportunità di "arbitraggio" si presentano anche a causa delle differenze regionali nei costi di raffinazione e del disallineamento tra la produzione locale delle raffinerie e la domanda di specifici raffinati.

Classe della nave cisterna (Tpl (Dwt))	Caratteristiche	Viaggi	Flessibilità	Viaggi di arbitraggio	% della flotta complessiva[1]
Breve raggio (SR) 10.000-25.000	Opera su mercati regionali specializzati. Incentrato principalmente sulla distribuzione.	Solo brevi	Alta	Nessuna	5,6%
Medio raggio (MR) 25.000-55.000	Accesso a un maggior numero di porti rispetto a navi di lungo raggio. Migliori economie di scala su distanze medie e lunghe rispetto alle navi SR.	Brevi e lunghi	Alta	Sì	39,2%
Lungo raggio (LR) 55.000-120.000	Migliori economie di scala per i viaggi a lungo raggio.	Brevi e lunghi	Media (LR1) Bassa (LR2)	Sì	55,2%

L'approccio all'**acquisizione del controllo di una nave** può variare dalla piena proprietà a diverse tipologie di contratti di noleggio. Le principali distinzioni tra tali metodi risiedono nel livello di controllo, responsabilità e impegno richiesto. **Le navi di proprietà e quelle a noleggio a scafo nudo richiedono il massimo grado di coinvolgimento operativo e impegno finanziario.**

I **noleggi *time charter***, sia a lungo che a breve termine, **offrono livelli variabili di flessibilità e responsabilità**, a seconda della durata e dei termini del contratto.
Di seguito sono elencate le definizioni delle diverse tipologie di utilizzo:

Navi di proprietà:
le navi di proprietà sono gestite interamente dalla società proprietaria, la quale esercita il controllo completo sulle operazioni, la manutenzione, l'equipaggio e l'assicurazione della nave. La società proprietaria può scegliere di affidare la gestione parziale e totale della nave a terzi.

Noleggio a scafo nudo:
un noleggio a scafo nudo prevede il *leasing* di una nave senza equipaggio né provviste. Il noleggiatore assume l'intera responsabilità operativa che include equipaggio, manutenzione tecnica, assicurazione e conformità normativa, per un periodo di tempo concordato.

Noleggio *time charter* (TC-In):
i contratti *time charter* richiedono al noleggiatore di corrispondere una tariffa di noleggio giornaliera all'armatore per un periodo determinato. Il noleggiatore ottiene il controllo operativo della nave, tra cui la scelta dei porti, delle rotte e della velocità, ed è responsabile dei costi del carburante e degli oneri portuali. Tale modello consente una pianificazione e un controllo maggiormente strategici, e tali caratteristiche lo rendono talvolta l'opzione preferita per le società con prevedibili esigenze di trasporto nel lungo periodo. I contratti *time charter* a lungo termine hanno una durata tipica dai sei mesi ai tre anni, mentre ai contratti *time charter* a breve termine viene fatto ricorso generalmente per periodi inferiori ai sei mesi.

Impiego in *time charter* (TC-Out):
indipendentemente dallo stato di proprietà (ossia se una nave sia di proprietà o a noleggio *time charter*), una nave può essere data in *leasing* a terzi. Tale contratto di impiego in *time charter* rappresenta una possibile modalità di impiego delle navi per l'armatore. È speculare al contratto di noleggio *time charter*, ma dal punto di vista del locatore.

Impiego a noleggio a scafo nudo:
in tale contratto, l'armatore concede in *leasing* a terzi la nave senza equipaggio, provviste né altri supporti operativi. Il noleggiatore si assume l'intera responsabilità della gestione della nave, tra cui equipaggio, manutenzione e tutti i costi operativi, assumendosi a tutti gli effetti il ruolo di armatore per la durata del periodo di noleggio.

Noleggio a viaggio ("*spot*"):
indipendentemente dallo stato di proprietà (ossia se una nave sia di proprietà o a noleggio *time charter*), una nave può essere impiegata commercialmente ai sensi di contratti *spot*, in cui il noleggiatore noleggia la nave per un viaggio o un insieme determinato di viaggi. Il noleggiatore paga all'armatore una tariffa di nolo, calcolata solitamente per tonnellata o basata sull'indice "World Scale", uno *standard* riconosciuto in ambito mondiale per la determinazione delle tariffe di nolo nel settore delle navi cisterna. L'armatore ha la responsabilità del trasporto sicuro e della consegna del carico, nonché di tutte le spese operative, tra cui oneri portuali, carburante e stipendi dell'equipaggio.

(1) Fonte: Clarksons Research, al 1° gennaio 2025. La percentuale sul Tpl (Dwt) della flotta globale di navi cisterna (290,0 milioni di Tpl (Dwt)) esclude le navi con cisterne in acciaio inossidabile.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

DIS si impegna a gestire una **flotta efficiente dal punto di vista dei consumi** conformemente alla legislazione ambientale recente. Dal 2012 il Gruppo ha ordinato **22 navi di nuova costruzione**, l'ultima delle quali è stata consegnata nel 2019. Nel 2024, DIS ha inoltrato un ordine per **ulteriori 4 navi di nuova costruzione**, con consegna prevista nel 2027. Tali navi soddisfano i rigorosi *standard* richiesti dai principali clienti petroliferi del Gruppo e sono inoltre altamente efficienti sotto il profilo dei costi.

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

Nel 2024 **le navi di DIS sono state impiegate per** un totale di 12.008 giorni, ovvero **il 97% dei giorni disponibili, e hanno trasportato 15,7 milioni di tonnellate di raffinati**, soprattutto gasolio, olio combustibile e benzina senza piombo.

Giorni disponibili e di impiego della flotta controllata 2024*

12.349
Giorni disponibili

12.008
Giorni di impiego

Distanza percorsa (miglia nautiche) 2024**

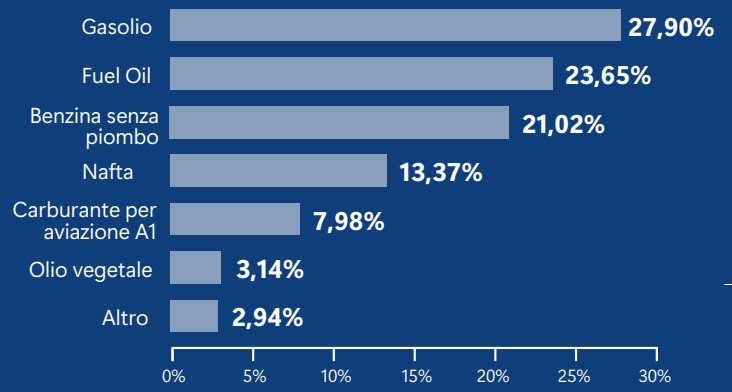
Totale **1.659.794,0**

Zavorra	**555.924,8**
A pieno carico	**1.062.643,8**
Porto[2]	**41.225,4**

Merce caricata[3] (tonnellate) 2024

14.646.410
Merce caricata

Prodotti trasportati[4] 2024



Altro:
componenti della benzina (2,56%), melassa (0,29%), prodotti chimici (0,09%)

**Tali informazioni soddisfano gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-000.C.*
***Tali informazioni soddisfano gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-000.B.*
(2) Distanza percorsa dall'ancoraggio al terminal.
(3) Tale conteggio esclude la nave Bright Future (ex Cielo di Londra) che non è gestita commercialmente da d'Amico Tankers.
(4) Percentuale stimata su una selezione dei 9 prodotti principali trasportati.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

La seguente tabella fornisce informazioni dettagliate sulla flotta navigante di DIS al 31 dicembre 2024:

Flotta DIS

Categoria della nave	Accordo contrattuale	Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Classe IMO
Flotta LR1	Di proprietà	Bright Future	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	–
		Cielo Rosso	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	–
		Cielo di Cagliari	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	–
		Cielo di Rotterdam	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	–
		Cielo Bianco	75.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	–
	Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obbligo di acquisto	Cielo di Houston	74.999	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	–
Flotta MR	Di proprietà	High Explorer	49.999	2018	Onomichi, Giappone	IMO II/III
		High Adventurer	49.999	2017	Onomichi, Giappone	IMO II/III
		High Mariner	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
		High Transporter	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
		High Challenge	50.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
		High Wind	50.000	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
		High Trust	49.990	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
		High Trader	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
		High Loyalty	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
		High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
		High Freedom	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
		High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
		High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Flotta di DIS - continua

Categoria della nave	Accordo contrattuale	Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Classe IMO
Flotta MR	Di proprietà	GLENDA Melissa	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
		GLENDA Meryl	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
		GLENDA Melody	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
	Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obbligo di acquisto	High Fidelity	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
		High Discovery	50.036	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
	Navi noleggiate a lungo termine con opzioni d'acquisto	High Leader	49.999	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
		High Navigator	49.999	2018	Japan Marine, 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
Flotta *handy-size*	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

Oltre alla flotta sopra descritta, al 31 dicembre 2024 DIS ha le seguenti navi cisterna LR1 **in costruzione:**

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

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

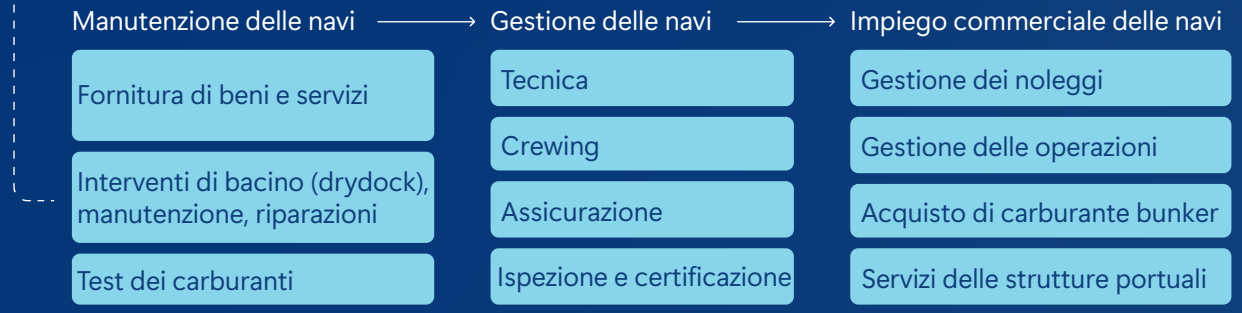
Le nostre catene del valore

ESRS 2 SBM-1

Una **catena del valore** è un processo che coinvolge più aziende e che consente tramite diversi passaggi di trasformare gli input in un prodotto o servizio, aggiungendo valore a ogni passaggio, e genera in contemporanea esternalità. Le attività svolte lungo una catena del valore influiscono in misura significativa sui lavoratori coinvolti (condizioni di lavoro, capacità e benessere). Evidentemente influiscono anche sull'ambiente e sulle comunità nelle località dove si svolgono le operazioni. Le organizzazioni nel settore dei trasporti marittimi operano in un ambiente complesso in cui **esistono e interagiscono varie catene del valore interdipendenti**, tra cui quelle di **navi** e **operazioni marittime**.[5]

Catena del valore delle navi

Catena del valore delle attività marittime



Catena del valore dei prodotti raffinati leggeri e pesanti

(5) Si veda: The Three Maritime Value Chains: Decarbonization Playbook Part 2. (21 agosto 2022). The Maritime Executive.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Per individuare gli impatti, i rischi e le opportunità, nonché le leve per la promozione di uno sviluppo sostenibile nel settore dei trasporti marittimi, tali catene del valore dovrebbero essere analizzate congiuntamente. Inoltre, una terza catena del valore di cui tenere conto è quella dei prodotti trasportati, relativa alle merci e materie prime trasportate, in cui il trasporto marittimo ha un ruolo chiave.

Catena del valore delle navi

La catena del valore delle navi di DIS ricomprende le fasi di **progettazione e costruzione delle navi**, iniziando con l'approvvigionamento dei materiali, soprattutto acciaio, e delle attrezzature. Tali attività, tra cui la progettazione, l'assemblaggio e la costruzione complessiva delle navi, vengono eseguite presso i cantieri navali sotto la **supervisione** della divisione tecnica del Gruppo d'Amico[6], garantendo *standard* di prima categoria. Il **finanziamento** destinato all'acquisizione di navi coinvolge i fornitori di credito, mentre la **classificazione** da parte dei membri dell'IACS (International Association of Classification Societies) garantisce e certifica la conformità alle normative dell'IMO, ai requisiti degli Stati di bandiera e ai massimi *standard* di costruzione, collaudo e controllo. Tale certificazione è fondamentale per garantire che le navi siano sicure e idonee alla navigazione.

Tali attività rappresentano i **livelli *upstream*** della catena del valore delle navi, finalizzati a renderle pronte per le operazioni. DIS garantisce il controllo della propria flotta attraverso tre metodi di **acquisizione**:

- **Acquisto di navi di nuova costruzione:** in stretta collaborazione con il costruttore navale per finalizzare le specifiche ed eseguire la selezione del produttore, garantendo che le scelte in termini di fornitori e attrezzature rispettino i rigorosi criteri del Gruppo, il tutto sotto la supervisione diretta della sua divisione tecnica.
- **Acquisto di navi di seconda mano:** acquisizione di navi che soddisfano i requisiti tecnici e commerciali stabiliti dalla Società.
- **Noleggio *time charter* a lungo termine:** noleggio di navi da altri proprietari per periodi prolungati.

Per migliorare l'efficienza energetica delle navi, ridurre la loro impronta di carbonio e garantire la conformità ai requisiti ambientali attuali e futuri, le navi esistenti possono essere sottoposte a varie tipologie di **aggiornamenti** tecnici.

Il lato ***downstream*** della catena del valore delle navi gestisce il fine vita delle navi, concentrandosi sul loro **smaltimento** presso impianti dedicati per garantirne un riciclo responsabile. A tale scopo, agli armatori come DIS è richiesto di mantenere e aggiornare con costanza un inventario certificato dei materiali pericolosi (*Inventory of Hazardous Materials* - IHMO) per ogni nave, in conformità alle norme applicabili.

Catena del valore delle operazioni marittime

La **catena del valore delle operazioni marittime** è strutturata in tre fasi interconnesse: manutenzione delle navi, gestione delle navi e impiego delle navi.

Manutenzione delle navi

Tale fase ricomprende la **fornitura di beni** quali pezzi di ricambio e materiali di consumo (es. pitture, lubrificanti) insieme ai **servizi**, tra cui rigenerazione delle apparecchiature e riparazioni, nonché servizi di soccorso, di navigazione e antincendio. La calibrazione annuale e la manutenzione preventiva di tutte le apparecchiature sono necessarie per mantenere l'operatività della flotta e sono prevalentemente esternalizzate. Una manutenzione estesa avviene solitamente durante gli **interventi di bacino**, una procedura in cui le navi vengono rimosse dall'acqua per ispezioni approfondite, per rinnovare il rivestimento dello scafo e per gli altri aggiornamenti necessari. I **test del carburante** valutano la qualità tecnica e ambientale del carburante; si incentrano su parametri quali i livelli di concentrazione dello zolfo, le prestazioni di combustione e i componenti che possono causare guasti alle apparecchiature.

Gestione delle navi

La gestione delle navi richiede una serie di attività chiave, essenziali per la **prontezza operativa** e la **disponibilità commerciale** della flotta, e viene eseguita parzialmente da parti correlate di DIS all'interno del Gruppo d'Amico. Tra queste rientrano:

- La **gestione tecnica** garantisce che tutte le operazioni siano conformi agli *standard* e ai regolamenti del settore attraverso una

(6) Come già notato, DIS è parte di un Gruppo più ampio (il Gruppo d'Amico), il quale si assume il compito di svolgere alcune attività che riguardano sia la flotta di navi cisterna (DIS), sia la flotta di navi da carico secco (DSN) e le loro operazioni. Ad esempio, la supervisione della costruzione di navi è effettuata da personale di DSN, sebbene la funzione copra tutte le navi di nuova costruzione, indipendentemente dal fatto che appartengano a una delle due flotte.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

manutenzione continua, la supervisione tecnica, i controlli di routine e le revisioni. Tale fase riguarda inoltre la gestione dei documenti tecnici e delle certificazioni di conformità, nonché il coordinamento delle verifiche periodiche di classe e della manutenzione pianificata.

- Il *crewing* riguarda il reclutamento, la formazione e la gestione complessiva dei membri degli equipaggi per garantire che siano qualificati, certificati e idonei al lavoro conformemente alle norme marittime internazionali. È inclusa la gestione di tutti gli aspetti correlati agli equipaggi, tra cui salario, benessere e sviluppo professionale.
- La **gestione assicurativa** copre tutte le operazioni della flotta con le polizze assicurative appropriate, tra cui l'assicurazione Hull & Machinery e quella Protection & Indemnity (P&I). DIS si affida a fornitori esterni appositamente per l'emissione delle polizze assicurative e la liquidazione dei sinistri.
- L'attività di **ispezione e certificazione** garantisce la conformità ai requisiti dello Stato di bandiera, delle norme internazionali e delle grandi compagnie petrolifere. Lo scopo di tale attività è garantire elevati *standard* di gestione su salute, sicurezza, qualità e ambiente in conformità agli *standard* ISO. Esso comporta l'attuazione di un sistema di gestione tramite l'esecuzione di *audit* regolari e il mantenimento delle certificazioni di legge rilasciate dalle amministrazioni degli Stati di bandiera. Tale fase è fondamentale per la soddisfazione dei requisiti delle grandi compagnie petrolifere e la gestione delle ispezioni da parte delle autorità di controllo dello Stato di approdo, essenziali per mantenere le capacità operative globali della nave.

Impiego delle navi

L'impiego delle navi comporta servizi commerciali quali la gestione dei noleggi e delle operazioni, fondamentale ai fini della determinazione delle modalità di impiego delle navi, delle tipologie di carichi movimentati, delle rotte da navigare e della durata delle operazioni ai sensi dei contratti *time charter*. Tali servizi sono gestiti sia internamente da DIS, sia da alcune delle sue parti correlate, e sono essenziali per mantenere elevati *standard* di qualità del servizio, la redditività e il vantaggio competitivo della flotta.

L'impiego delle navi comprende:

- La **gestione dei noleggi** richiede decisioni in merito all'impiego commerciale delle navi, la negoziazione e la stipulazione di contratti di noleggio in base alle condizioni del mercato e ai requisiti del cliente.
- La **gestione delle operazioni** si concentra sulla gestione giornaliera delle operazioni delle navi. Sono compresi la pianificazione delle rotte, il monitoraggio del carico e dello scarico delle merci e il coordinamento con i porti e i fornitori logistici.

L'**approvvigionamento di carburanti *bunker*** è un'altra attività chiave che consente le operazioni delle navi ed è svolto da una società di trading di carburanti del Gruppo d'Amico.
Le decisioni relative alle forniture di carburanti *bunker* subiscono l'influenza diretta dei contratti di noleggio e solitamente vengono prese in coerenza con tali accordi.

Infine, l'impiego delle navi dipende anche dai servizi forniti dalle **strutture portuali**, tra cui servizi di bunkeraggio (operazione di rifornimento di carburante delle navi), movimentazione delle merci, stoccaggio, sdoganamento e documentazione.

Tutti i livelli coinvolti nei servizi di manutenzione, nella gestione e nell'impiego delle navi sono parte del lato *upstream* della catena del valore operativa di DIS, la quale ricomprende tutte le attività necessarie all'approvvigionamento di merci, servizi e altri input richiesti per la fornitura di servizi di trasporto marittimo. Il lato *downstream* si riferisce invece alle fasi successive della catena del valore, che per DIS riguardano principalmente la gestione dei rifiuti per la catena del valore delle operazioni marittime e lo smaltimento delle navi per la catena del valore delle navi. In tale contesto, le strutture portuali hanno un duplice ruolo: fornire servizi essenziali per la manutenzione e la prontezza operativa delle navi come parte della catena del valore *upstream* e, allo stesso tempo, consentire le operazioni *downstream*, in particolare la gestione dei rifiuti.

Catena del valore dei prodotti

DIS opera principalmente nella catena del valore di **prodotti petroliferi raffinati leggeri e pesanti**, con il ruolo di collegamento di trasporto tra **raffinerie, commercianti** e **reti di distribuzione**. Il processo inizia con l'**estrazione** del greggio che viene quindi **trasportato** alle **strutture di stoccaggio** e successivamente alle **strutture di raffinazione**. In tale fase, il greggio viene lavorato ottenendo prodotti raffinati che vengono quindi stoccati prima di essere venduti.

Le attività di **commercio e intermediazione** agevolano ulteriormente lo spostamento di tali prodotti raffinati verso il mercato, posizionando DIS come operatore chiave in tale fase.

La flotta di DIS gestisce il **trasporto marittimo** di tali prodotti, spostandoli con efficienza **dalle raffinerie ai terminal e alle strutture di stoccaggio** situati nel segmento *downstream* della catena del valore. A partire da tali strutture, i prodotti vengono **distribuiti** a una variegata gamma di **consumatori e utilizzatori finali.**

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

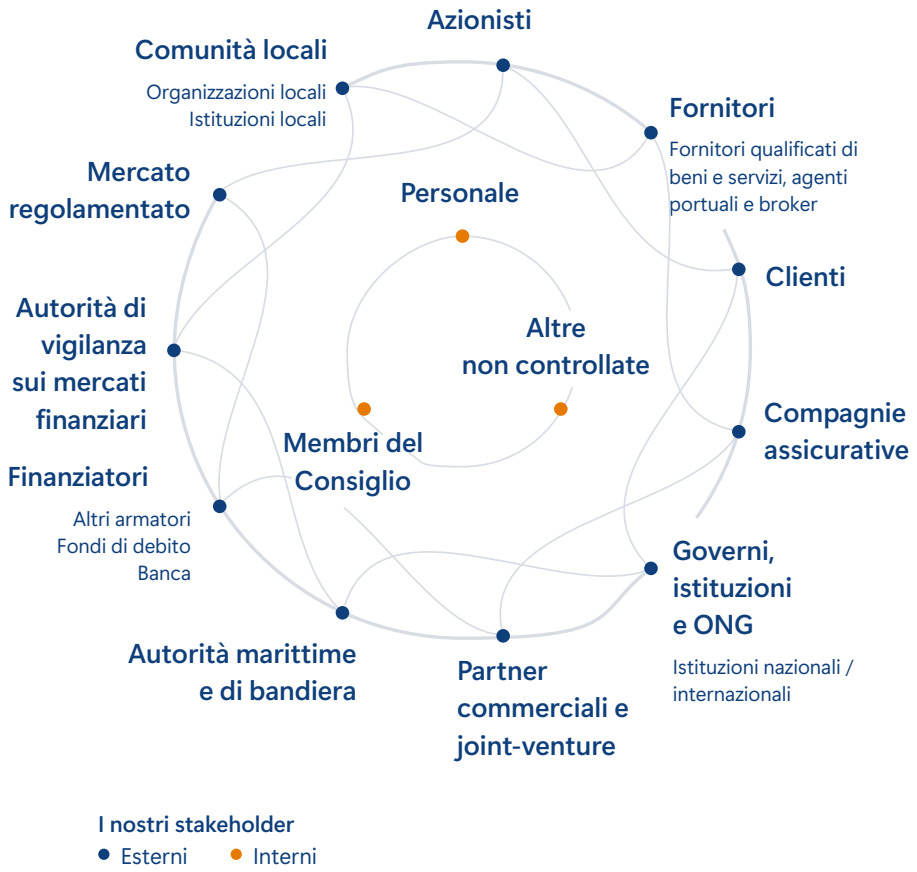
Stakeholder di DIS

ESRS 2 SBM-2

Il Gruppo d'Amico International Shipping mantiene un'interazione costante con i propri *stakeholder*, al fine di assicurare che le loro aspettative e opinioni siano soddisfatte e gestite con efficacia. Questo processo di **interazione continuativa** ha consentito al Gruppo di sviluppare una **strategia di *engagement*** che risponde adeguatamente alle diverse esigenze e aspettative dei vari **gruppi di *stakeholder*** (si rimanda alla tabella *Stakeholder* di DIS).

Il team di Investor Relations (IR) di d'Amico International Shipping facilita una comunicazione costante con **investitori istituzionali, azionisti** e la **comunità finanziaria**, assicurando la trasmissione tempestiva e completa delle informazioni, nel rispetto degli *standard* legali e normativi. Attraverso riunioni, teleconferenze, *roadshow* ed eventi, come quelli organizzati da Borsa Italiana, il team IR mantiene un'interazione attiva. Gli azionisti possono presentare domande o proposte all'Assemblea degli Azionisti attraverso canali predefiniti. La Società valuta queste richieste di dialogo, verificandone la coerenza con gli interessi a medio e lungo termine e gli obiettivi di sviluppo sostenibile. Il dialogo viene mantenuto durante l'intero esercizio, ad eccezione dei periodi di blackout legati alla comunicazione dei risultati finanziari, a meno che non emergano questioni urgenti che richiedano un intervento immediato in conformità alle normative vigenti.

Le **banche** svolgono un ruolo importante nella definizione della strategia aziendale, poiché stabiliscono i prerequisiti per l'accesso ai finanziamenti. In particolare, l'ottenimento di prestiti preferenziali è spesso condizionato dalla conformità a specifici *standard* di performance ambientale.



Il rapporto di DIS con i grandi **clienti** costituisce un'opportunità per uno scambio reciproco, fondato sulle loro aspettative relative alla gestione delle navi, che a loro volta definiscono i prerequisiti per il noleggio. Questa interazione richiede un adeguamento strategico e operativo da parte di DIS, considerato un investimento fondamentale per preservare una relazione stabile e duratura con i clienti.In questo contesto, nel 2024, tutte le principali compagnie petrolifere hanno implementato il nuovo regime di approvazione (SIRE 2.0), che ha modificato i criteri delle ispezioni e aumentato i requisiti di preparazione per il personale di DIS. Questi significativi adeguamenti, necessari per rispondere alle nuove esigenze del mercato, sottolineano l'importanza di una collaborazione trasparente per la crescita e la competitività dell'azienda.

Nel corso del 2023 e del 2024, oltre alle pratiche di *engagement* già stabilite, gli *stakeholder* sono stati ulteriormente coinvolti attraverso **sondaggi di *feedback*** realizzati durante le fasi iniziali dell'**analisi di doppia materialità (*Double Materiality Assessment* - DMA)**. Ai partecipanti è stato chiesto di valutare la completezza della mappatura preliminare degli impatti, dei rischi e delle opportunità, fornendo suggerimenti per l'integrazione che sono stati adottati laddove appropriato. Per ulteriori informazioni sul processo DMA, si rimanda al capitolo dedicato.

La tabella alle pagine 20-22 elenca le principali categorie di *stakeholder* di DIS, descrivendo le loro esigenze e aspettative, nonché gli elementi strategici adottati per gestire e affrontare tali aspetti, con particolare attenzione alle modalità di *engagement* e comunicazione.

**La voce Altre controllate non quotate si riferisce alle controllate dirette e indirette di DIS.*

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Stakeholder interni

Stakeholder	**Esigenze e aspettative**	**Strategia**	**Canale di *engagement* e di comunicazione**
Personale	• Garanzie occupazionali • Remunerazione competitiva • Salute e sicurezza sul lavoro • Qualificazione professionale • Flessibilità sull'orario di lavoro • Sistemi di informazione all'avanguardia • Clima organizzativo positivo • Partecipazione • Cultura aziendale • Attenzione per l'ambiente locale	• Riesame della struttura organizzativa per rimanere al passo con le esigenze del personale • Sviluppo professionale continuo • Valutazione costante delle *performance* • Iniziative di *welfare* • Gestione dei processi interni • Innovazione tecnologica e aggiornamento di attrezzature e *software*	• Dichiarazione di sostenibilità • Comunicazioni in merito alla *performance* della Società • Regolamenti interni e sistema disciplinare • Sistema di valutazione del personale • Comunicazione continua con la divisione Risorse Umane e il responsabile dell'equipaggio • Sistema di gestione integrata • Rivista interna "Lighthouse" • Account LinkedIn • Riunioni, eventi e seminari
Membri del Consiglio	• Allineamento degli interessi degli azionisti con quelli della Società • Conformità alle disposizioni di leggi e regolamenti	• Attuazione della nuova Politica di autovalutazione	• Dichiarazione di sostenibilità • Relazione finanziaria (annuale, semestrale e trimestrale)
Azionisti	• Stabilità del Gruppo • Solidità dell'organizzazione • Efficienza dei processi e ottimizzazione delle risorse • Sostenibilità finanziaria dell'attività • Rendimento del capitale proprio superiore al costo del capitale proprio • *Performance* economico-finanziaria soddisfacente • Adeguate politiche di gestione del rischio • Solide pratiche di gestione delle navi • Innovazione continua • Conformità ai sistemi di gestione e alle normative	• *Focus* sulle dinamiche e sui fondamentali del mercato • Valutazione di investimenti in nuovi settori • Creazione e gestione di politiche e procedure • Attenzione all'innovazione tecnologica per migliorare l'efficienza dei servizi esistenti e cogliere nuove opportunità di investimento • Adozione di adeguate procedure di gestione del rischio • *Focus* sulla conformità attraverso la revisione continua di politiche e procedure	• Dichiarazione di sostenibilità • Relazione finanziaria (annuale, semestrale e trimestrale) • *Investor Relations* • Comunicati stampa • Riunioni, eventi e seminari • Comunicazione con il Consiglio di Amministrazione • Assemblea ordinaria annuale degli azionisti
Altre controllate non quotate*	• Solidità economico-finanziaria • Efficienza del Gruppo	• Riesame delle modalità con le quali è condotta l'attività e delle *performance* aziendali • Analisi delle esigenze attuali e future del mercato	• Gestione condivisa

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

emarket sdir storage CERTIFIED

Stakeholder esterni

Stakeholder	**Esigenze e aspettative**	**Strategia**	**Canale di *engagement* e di comunicazione**
Clienti	• Efficienza, qualità e affidabilità dei servizi • Prezzo • Rispetto dei diritti dei lavoratori • Rispetto dei requisiti contrattuali • Rispetto degli *standard* di sicurezza • Impatto ambientale dei servizi • Continuità operativa	• Approccio a lungo termine alle relazioni • *Focus* sulla qualità della costruzione e della manutenzione delle navi • *Focus* sulla prevenzione dall'inquinamento e sulla sicurezza dei lavoratori • Politiche e procedure adeguate e *team* interni competenti in materia legale, societaria e marittima • Investimenti tecnologici per aumentare efficienza, qualità e affidabilità • Formazione interna • Forte codice di *corporate governance*	• Dichiarazione di sostenibilità • Messaggi e-mail • Fiere e *roadshow* del settore • Siti web del Gruppo • Riunioni, eventi e seminari • Contatti con la divisione Vendite e Acquisti
Partner* commerciali e *joint venture	• Continuità operativa • Solvibilità • Rispetto delle condizioni contrattuali • Pagamenti rapidi e puntuali • Rispetto degli *standard* di sicurezza • Impatto ambientale dei servizi • Qualità della gestione tecnica	• Approccio a lungo termine alle relazioni • *Focus* sulla qualità della costruzione e della manutenzione delle navi • *Focus* sulla prevenzione dall'inquinamento e sulla sicurezza dei lavoratori • Politiche e procedure adeguate e *team* interni competenti in materia legale, societaria e marittima • Investimenti tecnologici per aumentare efficienza, qualità e affidabilità • Formazione interna • Forte codice di *corporate governance*	• Dichiarazione di sostenibilità • Messaggi e-mail • Fiere e *roadshow* del settore • Riunioni, eventi e seminari • Contatti con la divisione Vendite e Acquisti
Fornitori	• Continuità operativa • Solvibilità • Rispetto delle condizioni contrattuali • Pagamenti rapidi e puntuali • Rispetto degli *standard* di sicurezza • Impatto ambientale dei servizi • Qualità della gestione tecnica • Adeguate politiche di gestione del rischio	• Approccio a lungo termine alle relazioni • *Focus* sulla qualità della costruzione e della manutenzione delle navi • *Focus* sulla prevenzione dall'inquinamento e sulla sicurezza dei lavoratori • Politiche e procedure adeguate e *team* interni competenti in materia legale, societaria e marittima • Investimenti tecnologici per aumentare efficienza, qualità e affidabilità • Formazione interna • Forte codice di *corporate governance* • *Focus* sulla gestione del rischio	• Dichiarazione di sostenibilità • Messaggi e-mail • Riunioni, eventi e seminari • Contatti con la divisione Vendite e Acquisti

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Stakeholder esterni

Stakeholder	**Esigenze e aspettative**	**Strategia**	**Canale di *engagement* e di comunicazione**
Finanziatori e compagnie assicurative	• Continuità operativa • Solvibilità • Rispetto delle condizioni contrattuali • Rispetto degli *standard* di sicurezza • Impatto ambientale dei servizi • Qualità della gestione tecnica • Adeguate politiche di gestione del rischio • Trasparenza • Pianificazione finanziaria adeguata • Oculatezza nelle spese	• *Focus* sulla qualità della costruzione e della manutenzione delle navi • *Focus* sulla prevenzione dall'inquinamento e sulla sicurezza dei lavoratori • Politiche e procedure adeguate • Divisione Compliance e team interni competenti in materia legale, societaria e marittima • Investimenti tecnologici per aumentare efficienza, qualità e affidabilità • Formazione interna • Forte codice di *corporate governance* • *Focus* sulla gestione del rischio e sulla pianificazione finanziaria	• Dichiarazione di sostenibilità • Relazione finanziaria (annuale, semestrale e trimestrale) • Messaggi e-mail • Fiere e *roadshow* del settore • Riunioni, eventi e seminari • Comunicazione e contatti con la divisione finanziaria
Comunità locali	• Miglioramento della qualità e delle condizioni di vita • Rispetto dell'ambiente e miglioramento delle condizioni locali • Contributo all'economia locale	• Instaurazione di un rapporto positivo e collaborativo con tutte le istituzioni e gli enti locali, nonché con la comunità in generale	• Dichiarazione di sostenibilità • Account LinkedIn • Siti web del Gruppo • Comunicazione continua con la divisione Risorse Umane e il responsabile dell'equipaggio
Governi, istituzioni e ONG	• Rispetto di regole e normative • Trasparenza • Contributo positivo all'economia e all'ambiente locale • Rapporti positivi con le istituzioni industriali	• Investimento nella formazione della forza lavoro, a terra e a bordo delle navi • Politiche e procedure adeguate • Divisione Compliance e *team* interni competenti in materia legale, societaria e marittima • Ricerca di opportunità per dare un contributo allo sviluppo delle comunità locali	• Dichiarazione di sostenibilità • Relazione finanziaria (annuale, semestrale e trimestrale) • Messaggi e-mail • Comunicazioni formali e istituzionali • Rapporti e comunicazioni con l'alta dirigenza e le divisioni addette a risorse umane, formazione e sviluppo, nonché la divisione finanziaria
Autorità marittime e di bandiera	• Rispetto dei requisiti di bandiera • Rispetto dei requisiti di classe • Rispetto dei requisiti locali e internazionali, compresi quelli sull'ambiente	• Approccio proattivo, anticipazione di leggi e regolamenti, anche attraverso la partecipazione attiva agli organismi di categoria • Divisione Compliance e *team* interni competenti in materia legale, societaria e marittima • *Focus* sulla qualità della costruzione e della manutenzione delle navi • *Focus* sulla prevenzione degli inquinamenti e la sicurezza dei lavoratori • Politiche e procedure adeguate • Investimenti in tecnologia per aumentare efficienza, qualità e affidabilità	• Dichiarazione di sostenibilità • Relazione finanziaria (annuale, semestrale e trimestrale) • Messaggi e-mail • Comunicazioni formali e istituzionali • Riunioni, eventi e seminari • Rapporti continui con l'alta dirigenza, il direttore della flotta, la divisione addetta a salute e sicurezza, affari politici e formazione e sviluppo • Tavole rotonde

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Informazioni per gli azionisti

Il team di Investor Relations (IR) di d'Amico International Shipping conduce un **programma strutturato volto a promuovere il dialogo costante con gli investitori istituzionali, gli azionisti ed i mercati per garantire la diffusione sistematica di informazioni esaustive, complete e puntuali sulle proprie attività**, in conformità ai requisiti di legge e sulla base degli *standard* di *corporate governance* e delle raccomandazioni delle organizzazioni competenti, vincolata esclusivamente dai limiti imposti dalla riservatezza di talune informazioni. La **parità di informazione** per tutti gli azionisti è garantita dalle procedure e dai meccanismi messi in atto per prevenire e proteggere da qualsiasi caso di abuso di mercato.

I risultati finanziari sono presentati a cadenza trimestrale in occasione di teleconferenze pubbliche, alle quali si può accedere tramite *webcast* o telefono. Lo stesso giorno, la registrazione delle teleconferenze e la presentazione in Power Point sono disponibili sul sito web di Investor Relations. Nel corso dell'esercizio il team di Investor Relations rimane **costantemente in contatto con la comunità finanziaria allo scopo di discutere della *performance* e dei risultati della Società** tramite incontri, teleconferenze, presentazioni durante *broker conference* e la partecipazione a eventi rilevanti organizzati da Borsa Italiana (segmento STAR). DIS organizza inoltre diversi incontri individuali virtuali ed in persona con gli investitori, che hanno dimostrato un particolare interesse a investire nella Società, tenendo conto della capitalizzazione di mercato, della valutazione azionaria, del settore di attività e della natura ciclica dell'attività di DIS.

La sezione Investor Relations del **sito web istituzionale della Società** http://investorrelations.damicointernationalshipping.com riporta informazioni azionarie, dati finanziari storici, comunicati stampa, presentazioni istituzionali, pubblicazioni periodiche e copertura degli analisti. Nel 2024 il sito web della Società è stato aggiornato in modo da renderlo più intuitivo e agevolarne la navigazione anche da dispositivi mobili.

A partire dal 2020, gli aggiornamenti sull'attività di *investor relations* della Società sono disponibili anche sulla sua **pagina LinkedIn** https://www.linkedin.com/company/d-amico-international-shipping-s-a. Gli azionisti di d'Amico International Shipping possono inoltre contattare: ir@damicointernationalshipping.com.

Le principali linee guida per la gestione del dialogo della Società con gli azionisti e gli altri *stakeholder* sono incluse sia nelle procedure di *investor relations* sia in quelle di comunicazione. A tale proposito, l'11 maggio 2023 il Consiglio di Amministrazione di DIS ha approvato una **Politica per la gestione del dialogo con gli azionisti** al fine di instaurare e mantenere un rapporto costante, aperto e trasparente con gli Azionisti attuali e/o potenziali della Società, per accrescere il loro livello di comprensione delle attività svolte dalla Società e per condividere le azioni e le visioni strategiche alla base delle attività della Società. DIS ritiene infatti che un dialogo trasparente con i propri Azionisti possa sostenere e ispirare le azioni della Società, contribuendo al successo e alla generazione di valore nel medio-lungo periodo. DIS ha intenzione di migliorare continuamente tale dialogo, anche tenendo conto delle opinioni e dei suggerimenti degli *stakeholder* e degli azionisti.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Andamento della quotazione del titolo

479,9 milioni

(€) Capitalizzazione di mercato a fine esercizio

2,0 milioni

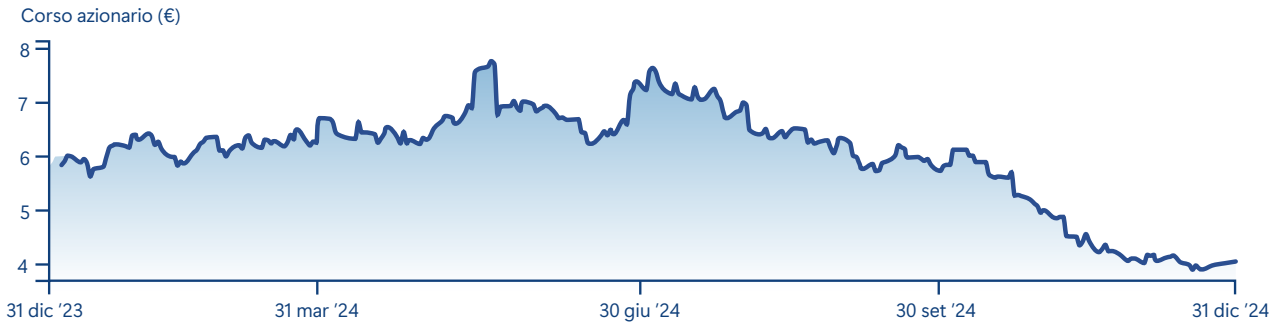
(€) Volume medio giornaliero trattato nel 2024, corrispondente a 338,7 migliaia di azioni

Al 31 dicembre 2024, il capitale sociale di d'Amico International Shipping S.A. era composto da **124.106.556 azioni ordinarie, con una capitalizzazione di mercato pari a € 479.877.988,72** (US$ 498,5 milioni[7]). Tale dato non include le 5.030.132 azioni proprie che rappresentano lo 4,05% del capitale sociale emesso.

Le azioni della Società sono quotate su Borsa Italiana S.p.A. nel segmento STAR. Inoltre, da novembre 2023, le azioni DIS sono disponibili per la negoziazione sul mercato OTCQX® Best Market di New York, offrendo agli investitori statunitensi un'ulteriore piattaforma trasparente ed efficiente per la negoziazione del titolo della Società.

Nel 2024, **il prezzo delle azioni di DIS ha registrato una diminuzione complessiva del 28,7%**, raggiungendo un massimo di € 7,75 il 14 maggio e un minimo di € 3,89 il 17 dicembre. L'andamento della quotazione nel corso dell'esercizio è stato il seguente: il titolo si è attestato a € 6,37 alla fine del primo trimestre (+12,7% su base trimestrale), è salito a € 7,38 alla fine del secondo trimestre (+15,9% su base trimestrale), è sceso a € 5,72 alla fine del terzo trimestre (-22,5% su base trimestrale), per poi diminuire ulteriormente a € 4,03 a fine anno (-29,5% su base trimestrale).
I volumi medi giornalieri scambiati di azioni DIS sono stati pari a € 2,0 milioni (US$ 2,07 milioni) **nel corso dell'anno**, corrispondenti a una media di circa 338,7 migliaia di azioni.

Prezzo per azione di d'Amico International Shipping nel 2024 (in Euro)



(7) I valori in dollari sono stati derivati utilizzando il tasso di cambio euro-dollaro al 31 dicembre 2024 (fonte: https://tassidicambio.bancaditalia.it/terzevalute-wf-ui-web/dailyRates).

Calendario finanziario

Di seguito è riportato il calendario finanziario della Società per il 2025:

Bilancio annuale 2024

Marzo – giovedì 13

Assemblea annuale degli azionisti

Aprile – martedì 29

Primo resoconto intermedio di gestione 2025

Maggio – giovedì 8

Relazione finanziaria semestrale 2025

Luglio – giovedì 31

Terzo resoconto intermedio di gestione 2025

Novembre – giovedì 06

Telefonica distribution and commercial use strictly prohibited

Sintesi dei risultati

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

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* (IAP) perché forniscono utili informazioni aggiuntive per i lettori del suo bilancio e indicano la *performance* dell'impresa nel corso del periodo, colmando le lacune lasciate dai principi contabili. Gli IAP sono costituiti da indicatori di tipo finanziario e non finanziario riguardanti la *performance* aziendale passata e futura, la situazione finanziaria o i flussi di cassa che non sono definiti o specificati nel quadro dell'informativa finanziaria o dei principi contabili internazionali (*IFRS – International Financial Reporting Standards*) applicabili al Gruppo. Di conseguenza, potrebbero non essere comparabili con altri indicatori aventi denominazioni simili utilizzati da altre imprese. Gli IAP non rientrano tra gli indicatori previsti dagli IFRS o dai GAAP, pertanto non devono essere considerati un'alternativa alle informazioni presentate nel bilancio del Gruppo.

IAP FINANZIARI: basati sui dati del bilancio consolidato o tratti dagli stessi:

Ricavi base time charter
Questo *standard* nel settore dei trasporti marittimi consente il confronto dei ricavi di nolo netti in base alla durata del viaggio, indipendentemente dal fatto che le navi siano state impiegate o meno in noleggi *time charter*, noleggi a viaggio o Contratti di nolo. Come indicato nel conto economico consolidato, rappresenta i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Per ulteriori informazioni, si vedano le seguenti definizioni degli IAP non finanziari.

Ricavi da noleggio a scafo nudo
Ricavi derivanti da contratti tramite i quali al proprietario viene corrisposto un importo mensile anticipato a un noleggio giornaliero pattuito per un periodo di tempo determinato. Durante tale periodo, il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, nonché di tutte le sue spese operative. Per ulteriori informazioni, si veda la sezione "Altre definizioni".

EBITDA e margine di EBITDA
L'EBITDA rappresenta gli utili al lordo degli interessi (tra cui la quota di competenza del Gruppo dei risultati da *joint venture* e imprese collegate, se presenti), delle imposte, delle svalutazioni e degli ammortamenti. Questo indicatore equivale all'utile operativo lordo, che rispecchia i ricavi di vendita del Gruppo al netto del costo dei servizi (di trasporto) prestati. Il margine di EBITDA è calcolato rapportando l'EBITDA ai ricavi netti totali. DIS ritiene che l'EBITDA e il margine di EBITDA siano utili indicatori per gli investitori al fine di valutare i risultati operativi del Gruppo.

EBIT e margine di EBIT
L'EBIT indica gli utili al lordo degli interessi (tra cui la quota di competenza del Gruppo dei risultati da *joint venture* e imprese collegate, se presenti) e delle imposte. Questo indicatore equivale all'utile operativo netto che il Gruppo utilizza per monitorare la propria redditività tenendo conto delle spese operative e del costo di utilizzo delle proprie immobilizzazioni materiali. Il margine di EBIT, calcolato rapportando l'EBIT ai ricavi netti totali, rappresenta un parametro chiave per DIS poiché indica la misura in cui i ricavi netti totali contribuiscono alla copertura dei costi fissi e variabili.

ROCE (Return on capital employed)
È un indice di redditività aziendale chiave 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. Questo rapporto è essenziale ai fini della valutazione dell'efficacia degli investimenti in conto capitale della società poiché fornisce approfondimenti in merito alla sua capacità di generare utili dal capitale disponibile.

Investimenti lordi (*CapEx*)
Questo indicatore rappresenta la spesa in conto capitale per l'acquisto di immobilizzazioni, nonché le spese capitalizzate in conseguenza delle manutenzioni intermedie o speciali sulle navi, o degli investimenti per il miglioramento delle navi di DIS. Gli Investimenti lordi (*CapEx*) sono indicati alla voce "Acquisto di immobilizzazioni" dei Flussi di cassa da attività di investimento e forniscono approfondimenti in merito alla pianificazione strategica e all'espansione del Gruppo, evidenziando la natura a elevata intensità di capitale del settore.

Indebitamento netto
Comprende i finanziamenti bancari ed altre passività finanziarie, compensati dalle disponibilità liquide e mezzi equivalenti e dalle attività finanziarie liquide o dagli investimenti a breve termine disponibili per far fronte a tali obbligazioni di debito. Il Gruppo ritiene che l'Indebitamento netto sia un indicatore rilevante per gli investitori in quanto rispecchia la situazione debitoria complessiva della società, qualificando il livello assoluto di finanziamento esterno dell'impresa. Una riconciliazione dettagliata dell'indebitamento netto con le voci di stato patrimoniale pertinenti è fornita nella sezione relativa all'indebitamento netto della relazione sulla gestione.

Impatto dell'IFRS 16
L'IRFS 16 modifica la classificazione tradizionale dei *leasing* eliminando la distinzione tra *leasing* operativi e finanziari per i locatari. Ai sensi di questo *standard*, tutti i *leasing* sono trattati in modo analogo a quanto già definito nello IAS 17 per i *leasing* finanziari. I *leasing* sono "capitalizzati" mediante l'iscrizione del valore attuale dei pagamenti dovuti per il *leasing* e classificati come attività consistenti nel diritto di utilizzo (RoU) o incorporati tra le immobilizzazioni materiali. Sono esclusi da questa capitalizzazione i *leasing* di modesto valore (inferiore a US$ 5.000) o per i quali la durata del *leasing* è inferiore ad un anno; tali *leasing* sono rilevati a conto economico alla data dell'operazione. Inoltre, se i pagamenti dovuti per il *leasing* sono strutturati nel tempo, la società riconosce una passività finanziaria rappresentativa dell'obbligazione a corrispondere i futuri pagamenti: l'impatto più significativo di tale *standard* è un incremento delle attività in *leasing* (o delle immobilizzazioni materiali) e delle passività finanziarie, con conseguenti

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

effetti sui principali parametri finanziari derivati dallo stato patrimoniale. Per le società con *leasing* fuori bilancio significativi, l'IFRS 16 cambia la natura delle spese relative a tali *leasing*: le spese per i *leasing* operativi (es. i costi di noleggio passivo) rilevate a quote costanti sono ora registrate come quota di ammortamento dell'attività in *leasing* (tra le spese operative) e interesse passivo sulla passività del *leasing* (tra gli oneri finanziari).

IAP NON FINANZIARI: queste metriche non sono tratte da dati del bilancio consolidato:

Giorni-nave disponibili
Questo indicatore rappresenta il numero teorico totale di giorni in cui una nave è disponibile per la navigazione in un determinato periodo. È utilizzato come indicatore dei potenziali utili della flotta nel periodo considerato, tenendo conto delle date di consegna e riconsegna delle navi da e verso il Gruppo. Per ulteriori informazioni, si veda la sezione Altri dati operativi nei Dati di sintesi.

Percentuale di copertura
Questo rapporto indica la proporzione di giorni-nave disponibili che sono garantiti da contratti a tariffa fissa (contratti *time charter* o contratti di nolo). Fornisce un indicatore dell'esposizione del Gruppo alle fluttuazioni del mercato dei noli durante un periodo determinato. Per informazioni più dettagliate, si veda la sezione Ricavi base *time charter* in Sintesi dei risultati del quarto trimestre e dell'esercizio 2024.

Tariffa* spot *giornaliera o tariffa giornaliera TCE
La tariffa *spot* giornaliera fa riferimento ai ricavi base *time charter* giornalieri generati dall'impiego delle navi di DIS nel mercato *spot* (o durante un viaggio). La tariffa giornaliera TCE fa invece riferimento ai ricavi base *time charter* giornalieri generati dall'impiego delle navi di DIS in contratti *time charter*. Per ulteriori spiegazioni e informazioni contestuali, si veda la definizione in Ricavi base *time charter* e la Sintesi dei risultati del quarto trimestre e dell'esercizio 2024.

Off-hire
Fa riferimento al periodo in cui una nave non è in grado di svolgere i servizi per i quali è richiesta ai sensi di un contratto *time charter*. I periodi *off-hire* possono includere il tempo impiegato in riparazione, interventi di bacino (*drydock*) ed ispezioni, indipendentemente dalla loro programmazione. Questo indicatore è fondamentale per spiegare le fluttuazioni dei ricavi base *time charter* in periodi differenti. Per approfondimenti più dettagliati, si veda la sezione Ricavi, all'interno della Sintesi dei risultati del quarto trimestre e dell'esercizio 2024.

Ricavi base time charter giornalieri
Questo indicatore misura i ricavi giornalieri medi di una nave o della flotta di DIS. Il metodo di calcolo dei ricavi base *time charter* giornalieri rispetta gli *standard* di settore e richiede di dividere i ricavi di viaggio (al netto delle spese di viaggio) per i giorni di noleggio del periodo di tempo determinato. Si tratta di un indicatore fondamentale nel settore dei trasporti marittimi, utilizzato principalmente per comparare le variazioni della *performance* di una compagnia di navigazione tra un periodo e l'altro. Tale indicatore non è influenzato dalle variazioni nel *mix* di contratti di noleggio (ossia noleggi *spot*, noleggi *time charter* e contratti di nolo), agevolando il confronto della *performance* del Gruppo con le controparti di settore e i *benchmark* di mercato. Per ulteriori dettagli, si veda la sezione Dati di sintesi.

Numero medio di navi
Questo indicatore rappresenta il numero medio di navi in un periodo calcolato come la somma tra i prodotti dei giorni nave disponibili totali per ogni nave in quel periodo e la partecipazione del Gruppo (diretta o indiretta) in ogni nave, divisa per il numero di giorni solari in quel periodo. Fornisce un'indicazione delle dimensioni della flotta e della capacità del Gruppo in termini di utili potenziali nel corso del periodo. Per ulteriori informazioni, si veda la sezione Dati di sintesi.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

ALTRE DEFINIZIONI

Noleggio a scafo nudo
Tipo di contratto in cui al proprietario viene corrisposto un importo mensile anticipato a un noleggio giornaliero pattuito per un periodo di tempo determinato. Ai sensi di tale accordo, il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, nonché di tutte le sue spese operative. Si rimanda alla nota 3 per ulteriori dettagli. 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 è comunemente noto come contratto di noleggio. Ne esistono tre tipologie principali: noleggio a scafo nudo, noleggio a viaggio e noleggio *time charter*. Per le definizioni dettagliate di ogni tipologia, si rimanda alle definizioni fornite in questa sezione.

Contratto di nolo (contract of affreightment - COA)
È un accordo tra il proprietario e il noleggiatore, in cui il proprietario si impegna a fornire una nave al noleggiatore per il trasporto di quantità specifiche di merci a una tariffa fissa per un periodo di tempo determinato. A differenza dei singoli noleggi a viaggio, un COA non prevede navi o programmi di viaggio specifici, offrendo al proprietario una maggiore flessibilità operativa.

Proprietario conduttore
È l'entità che controlla una nave, sostituendosi a tutti gli effetti al proprietario registrato, attraverso un contratto *time charter* o un noleggio a scafo nudo. Questo controllo può comportare tutte le responsabilità operative associate alla nave durante il periodo del noleggio.

Contratti a tariffa fissa
Per DIS, questi contratti fanno solitamente riferimento ai ricavi generati da contratti *time charter* o da contratti di nolo (*contract of affreightment*). Per maggiori dettagli, si vedano le definizioni in questa sezione. Anche se i noleggi a scafo nudo sono anch'essi solitamente a tariffa fissa, in questi contratti DIS controlla le navi piuttosto che impiegarle.

Noleggio* spot *o noleggio a viaggio
Questo tipo di contratto consente al proprietario registrato o al proprietario conduttore (si veda la definizione precedente in questa sezione) di ottenere un pagamento per il trasporto di merci da un porto di carico ad un porto di scarico. Il pagamento al proprietario o al proprietario conduttore avviene a tariffa per tonnellata o in forma forfettaria, ed è comunemente noto come nolo. Il proprietario o il proprietario conduttore sostiene le spese di viaggio, mentre il noleggiatore è generalmente responsabile di eventuali ritardi nei porti di carico e scarico. La gestione tecnica della nave, compresi equipaggio e spese operative, resta responsabilità del proprietario della nave o del noleggiatore a scafo nudo ai sensi dei noleggi a viaggio.

Time charter
In questo tipo di contratto, al proprietario registrato o al proprietario conduttore della nave (si veda la definizione precedente in questa sezione) viene generalmente corrisposto un importo mensile anticipato, basato su una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo specificato, spesso ai sensi di un contratto a tariffa fissa. Ai sensi dei contratti di *time charter*, il noleggiatore è responsabile delle spese di viaggio e dell'assicurazione di viaggio aggiuntiva. Il proprietario della nave o il noleggiatore a scafo nudo che gestisce la nave in *time charter* è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e sostiene le spese operative.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

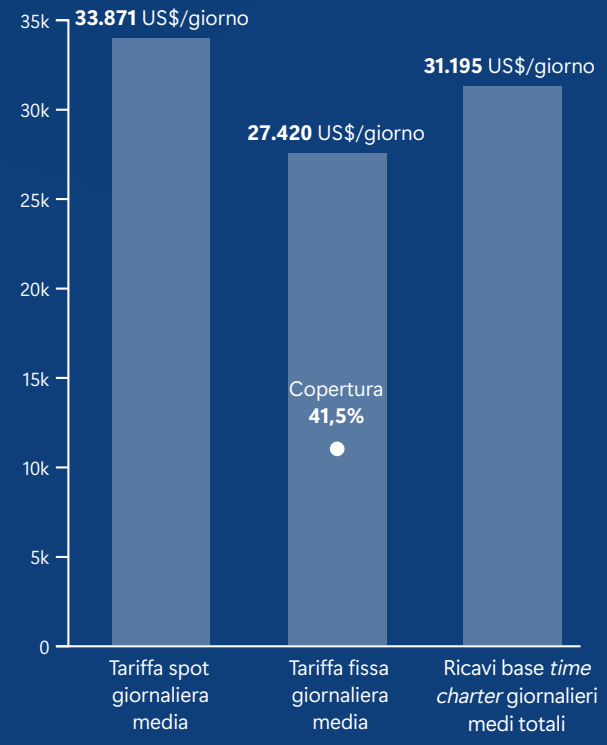
Sintesi dei risultati del quarto trimestre e dell'esercizio 2024

Il mercato delle navi cisterna è rimasto solido per tutto il 2024, sebbene abbia mostrato segni di rallentamento nella seconda metà dell'anno. Nonostante queste sfide, il mercato ha concluso l'anno con forza, mantenendo una *performance* positiva anche all'inizio del 2025. Diversi fattori chiave hanno influenzato significativamente le dinamiche di mercato, inclusi l'allungamento delle rotte con la frequente circumnavigazione del Capo di Buona Speranza, causata dai disordini nel Mar Rosso, e le esportazioni a lungo raggio dalla Russia, entrambi contribuendo a rafforzare il mercato. Pur avendo registrato una diminuzione nei noli medi negli ultimi sei mesi, il mercato ha mostrato segni di consolidamento verso la fine dell'ultimo trimestre, in concomitanza con la parte stagionalmente più forte dell'anno. Tuttavia, gli ultimi mesi del 2024 sono stati caratterizzati da sfide temporanee, quali una diminuzione stagionale della domanda di petrolio, aggravato da un calo delle importazioni dalla Cina, un decremento delle esportazioni di prodotti petroliferi russi a causa delle interruzioni dell'attività delle raffinerie, e margini di raffinazione ridotti.

Nel settore dei prodotti raffinati, la domanda di tonnellaggio di portata lorda (dwt) si stima sia cresciuta del 5,1% nel 2024, come riferito da Clarksons a febbraio 2025, segnando il quarto anno consecutivo di forte espansione. Le *performance* del mercato delle navi cisterna hanno registrato un calo nella seconda metà del 2024, dopo un periodo prolungato di elevati profitti tra il 2022 e l'inizio del 2024. Sebbene ci sia stato un incremento delle attività all'inizio di dicembre, i ricavi hanno subito una riduzione verso la fine dell'anno, rimanendo tuttavia significativamente superiori alla media degli ultimi dieci anni. Il mercato ha subito pressioni a causa della diminuzione della produzione nelle raffinerie e del calo nella domanda di petrolio, nonché per l'utilizzo di navi, originariamente impiegate per il trasporto di greggio, nel trasporto di prodotti raffinati. D'altro canto, il mercato ha beneficiato del continuo supporto derivante dalla deviazione delle rotte nel Mar Rosso e dalla costante attività commerciale su lunghe distanze dalla Russia. Per il futuro, è atteso un incremento della volatilità nel mercato delle navi cisterna, spinto dalla potenziale attenuazione dei disordini nel Mar Rosso e da un'eventuale intensificazione delle sanzioni. Le severe sanzioni introdotte dagli Stati Uniti ai produttori di petrolio russi e alle loro navi cisterna all'inizio di gennaio hanno complicato le dinamiche del mercato e potrebbero avere ripercussioni sui ricavi delle navi cisterna nel 2025.

Alla fine di dicembre 2024, la tariffa giornaliera per il time charter annuale di una nave MR2 di tipo Eco era stimata a circa US$ 20.750, rappresentando un premio di circa US$ 2.000 al giorno rispetto a una MR convenzionale. Questo valore è considerato un indicatore affidabile dell'andamento del mercato spot e riflette le aspettative future per il settore

Sintesi dei risultati del quarto trimestre e dell'esercizio 2024



Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Nel 2024, d'Amico International Shipping (DIS) ha riportato un utile netto di US$ 188,5 milioni, trainato da un forte mercato delle navi cisterna durante tutto l'esercizio. Tale risultato è inferiore all'utile netto di US$ 192,2 milioni registrato nell'esercizio precedente. Questa variazione è principalmente attribuibile a un mercato dei noli meno robusto nella seconda metà del 2024, combinato con un incremento nella copertura *time charter* a tariffe medie leggermente ridotte. Escludendo i proventi dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, l'utile netto rettificato di DIS è stato pari a US$ 184,7 milioni nel 2024, rispetto a US$ 196,7 milioni nell'esercizio precedente. **DIS ha raggiunto un utile netto di US$ 25,4 milioni nel quarto trimestre 2024** rispetto a US$ 43,5 milioni nello stesso trimestre dell'esercizio precedente. Escludendo i proventi dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, il risultato netto rettificato è stato pari a US$ 25,7 milioni nel quarto trimestre 2024 rispetto a US$ 43,7 milioni nel quarto trimestre 2023.

DIS ha ottenuto un risultato operativo lordo (EBITDA) di US$ 260,9 milioni nel 2024, rispetto a US$ 277,6 milioni nel 2023 (quarto trimestre 2024: US$ 42,1 milioni vs. quarto trimestre 2023: US$ 64,5 milioni), con **flussi di cassa operativi positivi pari a US$ 258,7 milioni nel 2024**, rispetto agli US$ 292,9 milioni dell'esercizio precedente.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha raggiunto una tariffa media *spot* giornaliera di US$ 33.871 nel 2024** rispetto agli US$ 32.873 nel 2023 (quarto trimestre 2024: US$ 23.547 vs. quarto trimestre 2023: US$ 30.999), grazie a un mercato più solido nella prima metà del 2024 rispetto all'esercizio precedente.

Allo stesso tempo, il 41,5% dei giorni di impiego totali di DIS nel 2024 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US$ 27.420 (2023: copertura del 29,8% ad una tariffa giornaliera media di US$ 28.107). Un alto livello di copertura tramite contratti *time charter* rappresenta un elemento fondamentale della strategia commerciale di DIS. Questo approccio permette di attenuare l'impatto della volatilità del mercato *spot*, assicurando un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche nei periodi di recessione del mercato. **La tariffa giornaliera media totale di DIS** (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) **è stata pari a US$ 31.195 nel 2024** rispetto a US$ 31.451 raggiunti nel 2023 (quarto trimestre 2024: US$ 24.644 vs. quarto trimestre 2023: US$ 30.099).

	FY 2024	4° trim. 2024
Utile netto (US$)	188,5 milioni	25,4 milioni
Risultato operativo lordo/EBITDA (US$)	260,9 milioni	42,1 milioni
(margine di EBITDA)	70,17%	57,13%
Flussi di cassa operativi (US$)	258,7 milioni	30,3 milioni

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Risultati operativi

US$ migliaia	2024	2023
Ricavi	488.217	538.954
Costi diretti di viaggio	(121.251)	(141.984)
Ricavi base *time charter**	**366.966**	**396.970**
Ricavi da noleggio a scafo nudo	4.886	4.869
Totale ricavi netti	**371.852**	**401.839**
Costi per noleggi passivi	–	(136)
Altri costi operativi diretti	(91.647)	(93.630)
Costi generali ed amministrativi	(23.319)	(25.758)
Risultato dalla vendita di immobilizzazioni	4.050	(4.697)
Risultato operativo lordo (EBITDA*)	**260.936**	**277.618**
Ammortamenti e svalutazioni	(58.398)	(62.454)
Risultato operativo (EBIT*)	**202.538**	**215.164**
Proventi finanziari	8.072	4.983
Oneri finanziari	(20.242)	(26.697)
Utile ante imposte	**190.368**	**193.450**
Onere fiscale per imposta sul reddito	(1.890)	(1.225)
Utile netto	**188.478**	**192.225**

*Si rimanda agli IAP.

I ***ricavi*** nel 2024 sono stati di US$ 488,2 milioni rispetto a US$ 539,0 milioni nell'esercizio precedente. La riduzione dei ricavi lordi rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente alla minore esposizione al mercato *spot* e al minor numero di navi equivalenti impiegate. Inoltre, la percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel 2024 (2,8%) è stata leggermente superiore a quella del 2024 (2,2%) principalmente per effetto delle tempistiche di *off-hire* di tipo commerciale e degli interventi di bacino (*drydock*).

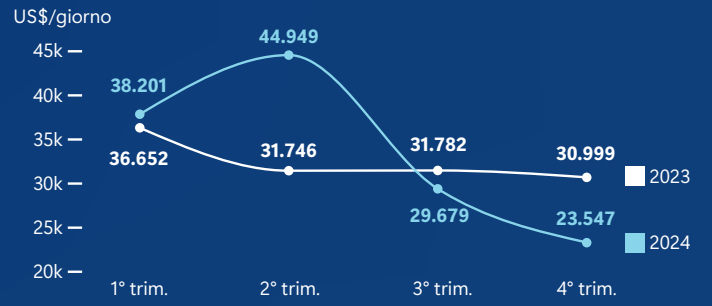
I ***Costi diretti di viaggio*** sono espressione del *mix* di contratti di impiego *spot* o *time charter*. Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato *spot*, ammontano a US$ (121,3) milioni nel 2024 rispetto a US$ (142,0) milioni nel 2023. I costi inferiori nel 2024 riflettono la minore esposizione di DIS al mercato *spot* rispetto all'esercizio precedente.

I ***ricavi base time charter*** nel 2024 sono stati pari a US$ 367,0 milioni (US$ 397,0 milioni nel 2023). In dettaglio, DIS ha realizzato **una tariffa *spot* giornaliera media di US$ 33.871 nel 2024** rispetto a US$ 32.873 nel 2023, e di US$ 23.547 nel quarto trimestre del 2024 rispetto a US$ 30.999 nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

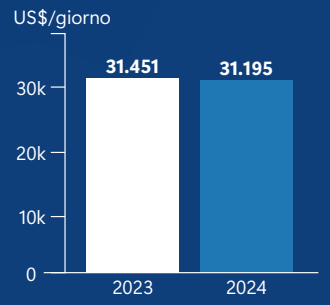
Nel 2024 DIS ha mantenuto un buon livello di 'copertura' (percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa), fissando una media del 41,5% dei giorni-nave disponibili (2023: 29,8%) ad una tariffa fissa media giornaliera di US$ 27.420 (2023: US$ 28.107). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere.

I **ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot* e *time charter*)** sono stati di **US$ 31.195 nel 2024** rispetto a US$ 31.451 nel 2023 (quarto trimestre 2024: US$ 24.644 vs. quarto trimestre 2023: US$ 30.099).

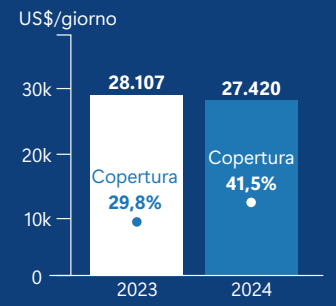
Tariffa *spot* FY 2024 per trimestre



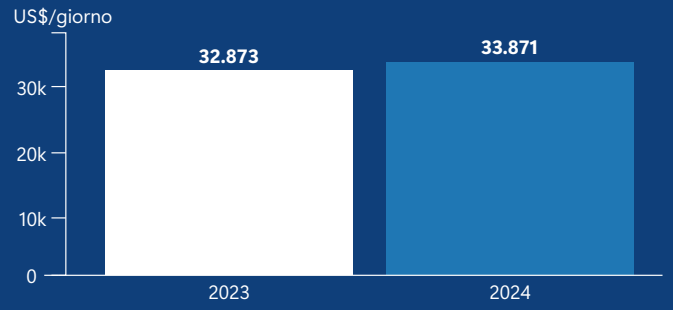
Tariffa media *spot* giornaliera



Ricavi base *time charter* medi



Ricavi base *time charter* giornalieri medi totali



Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Tariffe giornaliere
TCE di DIS (US$)

	2023					2024				
	1° trim.	*2° trim.*	*3° trim.*	*4° trim.*	**Esercizio**	*1° trim.*	*2° trim.*	*3° trim.*	*4° trim.*	**Esercizio**
Spot	36.652	31.746	31.782	30.999	**32.873**	38.201	44.949	29.679	23.547	**33.871**
Tariffa fissa	26.367	28.383	28.830	28.474	**28.107**	28.123	27.903	27.204	26.381	**27.420**
Media	34.056	30.831	30.860	30.099	**31.451**	34.043	37.698	28.602	24.644	**31.195**

I **ricavi da noleggio a scafo nudo** ammontano a US$ 4,9 milioni nel 2024, in linea con l'esercizio precedente, e riguardano il contratto di noleggio a scafo nudo iniziato a ottobre 2021 su una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c.

Costi per noleggi passivi. Dopo l'adozione dell'IFRS 16 Leasing il 1° gennaio 2019, la Società ha modificato il trattamento dei *leasing* nel bilancio consolidato del Gruppo. Nella gran parte dei casi, le passività derivanti dai contratti precedentemente classificati come *leasing* operativi vengono ora attualizzate utilizzando il tasso di finanziamento marginale del locatario, con conseguente rilevazione sia di una passività per *leasing* che di una corrispondente attività rappresentante il diritto di utilizzo. Di conseguenza, a partire dal 1° gennaio 2019 i costi per noleggi passivi rispecchiano solo i contratti la cui durata residua è inferiore a 12 mesi da quella data o dalla data d'inizio. L'implementazione dell'IFRS 16 ha portato a una riduzione dei costi per noleggi passivi di US$ 25,3 milioni nel 2024 e di US$ 40,8 milioni nel 2023. Tali costi sono ora classificati a conto economico come costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. Senza gli effetti dell'IFRS 16, i costi per noleggi passivi di DIS si sarebbero stati pari a US$ (25,3) milioni nel 2024, rispetto a US$ (40,9) milioni nel 2023. Nel 2024, DIS ha gestito meno navi a noleggio, con una media di 4,7 rispetto a 7,4 navi nell'esercizio precedente.

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 voci di costo di US$ 11,1 milioni nel 2024 (aumento di US$ 17,9 milioni nel 2023), poiché all'interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. Escludendo gli effetti dell'IFRS 16, gli altri costi operativi diretti di DIS si sarebbero attestati a US$ (80,6) milioni nel 2024 rispetto a US$ (75,7) milioni nel 2023. Nel 2024 la Società ha gestito una flotta media leggermente più ampia di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto all'esercizio precedente (2024: 29,0 vs. 2023: 28,6). DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati *standard* di procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. Il mantenimento di un eccellente *standard* qualitativo della flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

I ***costi generali e amministrativi*** ammontano a US$ (23,3) milioni nel 2024 (US$ (25,8) milioni nel 2023). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Il ***risultato dalla vendita di navi*** è stato positivo per US$ 4,1 milioni nel 2024 (US$ (4,7) milioni nell'anno precedente). L'importo include un utile di US$ 5,1 milioni dalla vendita della M/T Glenda Melanie, avvenuta nel secondo trimestre 2024, parzialmente compensato dall'ammortamento del risultato differito netto delle navi vendute e riprese in *leasing* (*lease-back*) negli esercizi precedenti. L'importo per il 2023 includeva US$ (3,4) milioni di risultato negativo relativo all'ammortamento accelerato delle perdite differite sulle navi M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Trader e M/T High Loyalty, le cui opzioni di acquisto sono state esercitate da d'Amico Tankers d.a.c. nella prima metà dello stesso anno.

Il ***risultato operativo lordo (EBITDA)*** è stato di US$ 260,9 milioni nel 2024 rispetto a US$ 277,6 milioni nel 2023 (US$ 42,1 milioni nel quarto trimestre 2024, rispetto a US$ 64,5 milioni nel quarto trimestre 2023), rispecchiando la solidità registrata dal mercato dei noli negli esercizi precedenti.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** è stata pari a US$ (58,4) milioni nel 2024, rispetto a US$ (62,5) milioni nel 2023 (US$ (13,9) milioni nel quarto trimestre 2024, rispetto a US$ (16,1) milioni nel quarto trimestre 2023).

Il ***risultato operativo lordo (EBIT)*** è stato di US$ 202,5 milioni nel 2024 rispetto a US$ 215,2 milioni nel 2023 (US$ 28,3 milioni nel quarto trimestre 2024, rispetto a US$ 48,4 milioni nel quarto trimestre 2023).

I ***proventi finanziari*** sono stati di US$ 8,1 milioni nel 2024 (US$ 5,0 milioni nel 2023). L'importo per il 2024 comprende principalmente interessi attivi su titoli a breve termine e fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli ***oneri finanziari*** sono stati di US$ (20,2) milioni nel 2024 (US$ (26,7) milioni nel 2023). L'importo per il 2024 include principalmente US$ (20,0) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*. L'importo registrato per il 2023 include principalmente US$ (26,2) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, oltre a una differenza di cambio negativa di US$ (0,5) milioni.

DIS ha registrato un ***utile ante imposte*** di US$ 190,4 milioni nel 2024, rispetto a US$ 193,5 milioni nel 2023.

L'***onere fiscale per imposta sul reddito*** è stato di US$ (1,9) milioni nel 2024 (US$ (1,2) milioni nel 2023).

DIS ha registrato un utile netto di US$ 188,5 milioni nel 2024 rispetto ad un utile netto di US$ 192,2 milioni nel 2023, ed un utile netto di US$ 25,4 milioni nell'ultimo trimestre del 2024, rispetto ad un utile netto di US$ 43,5 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal 2024 (US$ 3,8 milioni) e dal 2023 (US$ (4,5) milioni), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US$ 184,7 milioni nel 2024 rispetto a US$ 196,7 milioni registrati nell'esercizio precedente. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti del quarto trimestre 2024 (US$ (0,4) milioni) e dello stesso periodo del 2023 (US$ (0,2) milioni), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US$ 25,7 milioni nel quarto trimestre 2024 rispetto a US$ 43,7 milioni registrati nel quarto trimestre 2023.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

Al 31 dicembre

US$ migliaia	2024	2023
ATTIVITÀ		
Attività non Correnti	802.442	796.693
Attività Correnti	252.126	205.014
Totale attività	**1.054.568**	**1.001.707**
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	733.291	617.806
Passività non Correnti	227.542	290.667
Passività Correnti	93.735	93.234
Totale passività e patrimonio netto	**1.054.568**	**1.001.707**

Le **attività non correnti** sono costituite principalmente dal valore contabile netto delle navi di proprietà di DIS, dei diritti di utilizzo e della quota relativa alle nuove navi in costruzione. Secondo le stime di uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà e a noleggio a scafo nudo di DIS al 31 dicembre 2024 era pari a US$ 1.214,1 milioni (tale dato include US$ 29,5 milioni relativi a una nave classificata come "attività disponibili per la vendita" alla fine del periodo, con ulteriori informazioni fornite nella sezione "Attività correnti").

Gli ***investimenti lordi (CapEx)*** nel 2024 sono stati di US$ 115,6 milioni rispetto a US$ 41,5 milioni nel 2023. Tali importi includono i costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a scafo nudo. Inoltre, l'importo per il 2024 include US$ 44,7 milioni per la prima rata pari al 20% pagata nel secondo trimestre 2024 per quattro navi LR1 di nuova costruzione ordinate a Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Cina, e US$ 62,0 milioni relativi all'esercizio da parte di d'Amico Tankers delle opzioni di acquisto sulla M/T Crimson Jade e sulla M/T Crimson Pearl (due navi MR prese a noleggio da d'Amico Tankers a partire dal 2017). L'importo del 2023 include circa US$ 30,0 milioni relativi all'esercizio da parte di d'Amico Tankers dell'opzione di acquisto sulla M/T High Explorer (una nave MR presa a noleggio da d'Amico Tankers a partire dal 2018).

Le ***attività correnti*** al 31 dicembre 2024 ammontavano a US$ 252,1 milioni. Erano incluse le voci del capitale circolante, quali rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US$ 14,9 milioni e US$ 49,6 milioni, insieme alle disponibilità liquide e mezzi equivalenti per US$ 164,9 milioni. Inoltre, alla fine del periodo una nave di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. era classificata come "attività disponibili per la vendita". Il relativo valore contabile di US$ 19,7 milioni è stato debitamente rilevato nella situazione patrimoniale-finanziaria, in conformità all'IFRS 5.

Le ***passività non correnti*** erano pari a US$ 227,5 milioni al 31 dicembre 2024 e rappresentano principalmente la parte a lungo termine dei debiti verso banche (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione) e le passività da *leasing*.

Nelle ***passività correnti***, oltre ai debiti verso banche ed altri finanziatori (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione), al 31 dicembre 2024 sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US$ 31,3 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US$ 32,8 milioni per passività da *leasing* e US$ 3,1 milioni per altre passività finanziarie correnti.

Il ***patrimonio netto*** ammontava a US$ 733,3 milioni al 31 dicembre 2024 (US$ 617,8 milioni al 31 dicembre 2023). L'incremento rispetto a fine 2023 è attribuibile principalmente al risultato netto generato nel 2024, nonché al dividendo lordo di US$ 30,0 milioni approvato e distribuito nel secondo trimestre dell'anno e all'acconto su dividendi di US$ 30,0 milioni approvato e distribuito nell'ultimo trimestre dell'esercizio.

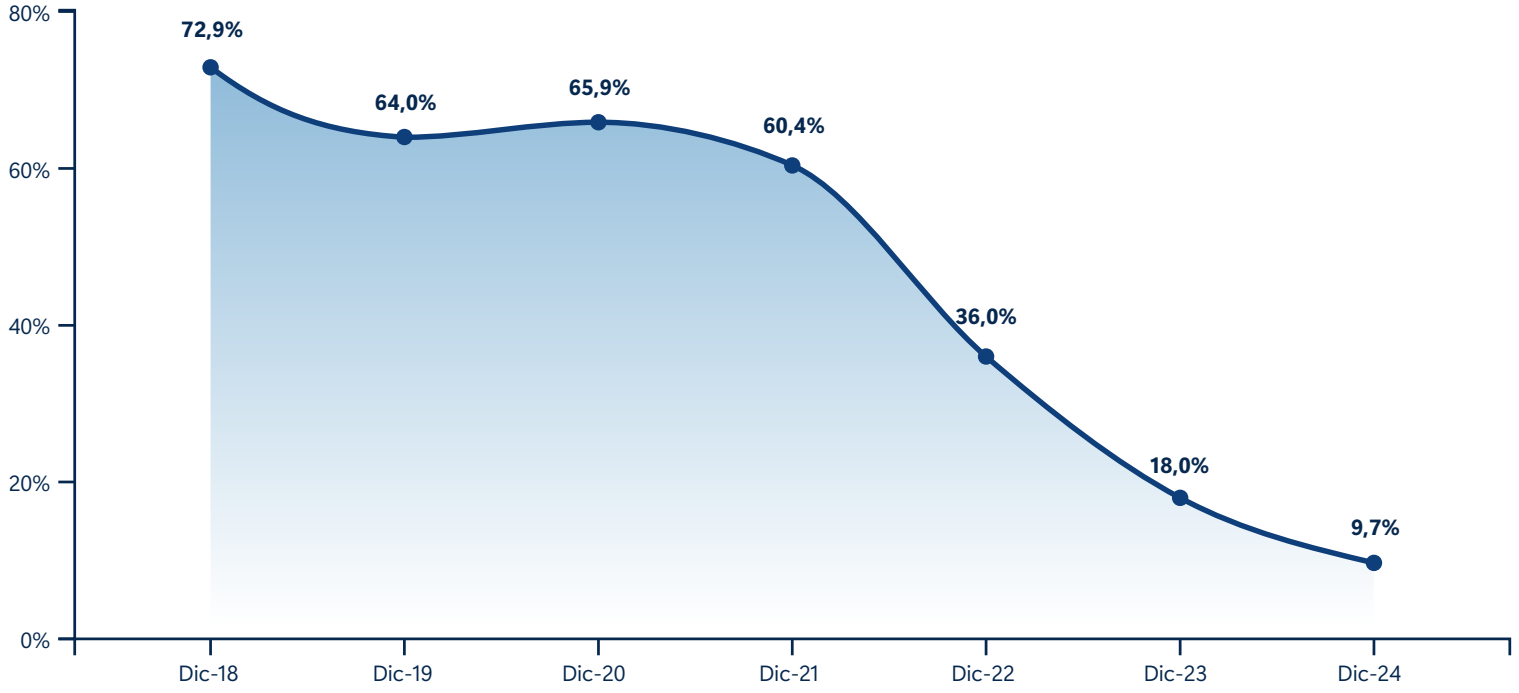
Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Indebitamento netto

L'**indebitamento netto di DIS al 31 dicembre 2024** ammontava a US$ 121,0 milioni rispetto a US$ 224,3 milioni al 31 dicembre 2023. In seguito all'applicazione dell'IFRS 16, dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono una passività per *leasing* aggiuntiva, pari a US$ 3,4 milioni alla fine di dicembre 2024, rispetto a US$ 25,6 milioni alla fine del 2023.

Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 9,7% al 31 dicembre 2024 rispetto al 18,0% al 31 dicembre 2023 (36,0% al 31 dicembre 2022, 60,4% al 31 dicembre 2021, 65,9% al 31 dicembre 2020, 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018).

Leva finanziaria (Indebitamento netto escludendo l'IFRS 16 / Valore di mercato della flotta)



Valore di mercato della flotta (US$)

1.214,1 milioni

al 31 dicembre 2024

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (US$)

164,9 milioni

al 31 dicembre 2024

Indebitamento netto (US$)

121,0 milioni

al 31 dicembre 2024

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Al 31 dicembre

US$ migliaia	2024	2023
Liquidità – Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	164.892	111.154
Altre attività finanziarie correnti	3.018	4.431
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata	12	28
Totale attività finanziarie correnti	***167.922***	***115.613***
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	26.231	28.699
Passività per *leasing* – correnti	32.772	20.215
Altre passività finanziarie correnti – terzi	3.083	2.810
Totale passività finanziarie correnti	***62.086***	***51.724***
Indebitamento finanziario netto corrente	**(105.836)**	**(63.889)**
Altre attività finanziarie non correnti - terzi	605	2.434
Altre attività finanziarie non correnti - parte correlata	70	–
Totale attività finanziarie non correnti	***675***	***2.434***
Debiti verso banche – non correnti	190.429	214.738
Passività per *leasing* finanziari – non correnti	33.535	73.193
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	3.578	2.736
Totale passività finanziarie non correnti	***227.542***	***290.667***
Indebitamento finanziario netto non corrente	**226.867**	**288.233**
Indebitamento finanziario netto	**121.031**	**224.344**

Alla fine di dicembre 2024 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US$ 167,9 milioni. L'importo totale comprende principalmente Disponibilità liquide e mezzi equivalenti pari a US$ 164,9 milioni, la quota corrente delle perdite differite su operazioni di vendita e *lease-back*, pari a US$ 0,9 milioni, e il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (principalmente *swap* su tassi di interesse), pari a US$ 2,1 milioni.
La voce *Totale attività finanziarie non correnti* comprende principalmente il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (*swap* su tassi di interesse), pari a US$ 0,6 milioni.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 31 dicembre 2024 ammontava a US$ 216,7 milioni, comprensivo di US$ 26,2 milioni con scadenza entro un anno. L'indebitamento bancario di DIS al 31 dicembre 2024 comprende principalmente le seguenti linee di credito a lungo termine a favore di d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo:

1. Finanziamento a 5 anni concesso da Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e ING per finanziare 1 nave *handysize* costruita nel 2016 e 2 navi MR costruite nel 2011, per un debito di US$ 24,2 milioni.
2. Finanziamento a 5 anni concesso da ING e Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per finanziare 3 navi LR1 costruite nel 2018, per un debito residuo di US$ 54,7 milioni.
3. Finanziamento a 5 anni concesso da ABN Amro per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014, per un debito di US$ 4,6 milioni.
4. Finanziamento a 5 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken per finanziare una nave LR1 costruita nel 2017, per un debito di US$ 15,4 milioni.
5. Finanziamento a 5 anni concesso da Tokyo Century Corporation per finanziare una nave MR costruita nel 2017, per un debito di US$ 5,5 milioni.
6. Finanziamento a 7 anni concesso da Danish Ship Finance per finanziare 2 navi MR costruite nel 2012, per un debito residuo di US$ 17,1 milioni.
7. Finanziamento a 8 anni concesso da IYO Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2018 e acquisita da d'Amico Tankers nel secondo trimestre 2023, per un debito di US$ 15,5 milioni.
8. Finanziamento a 5 anni concesso da NTT TC *Leasing* per finanziare una nave LR1 costruita nel 2019, per un debito di US$ 18,4 milioni.
9. Finanziamento a 5 anni concesso da NTT TC *Leasing* per finanziare una nave MR costruita nel 2015, per un debito di US$ 16,4 milioni.
10. Finanziamento a 8 anni concesso da IYO Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2014, per un debito totale di US$ 15,0 milioni.
11. Finanziamento a 5 anni concesso da BPER Banca S.p.A. per finanziare una nave MR costruita nel 2014, per un debito di US$ 15,0 milioni.
12. Finanziamento a 5 anni concesso da DnB Bank ASA per finanziare una nave MR costruita nel 2015, per un debito di US$ 17,0 milioni.

Passività da leasing comprende il *leasing* finanziario per la M/T Cielo di Houston, venduta e ripresa in *leasing* nel 2019 ed i *leasing* finanziari per M/T High Fidelity e M/T High Discovery, i cui *leasing* precedenti sono stati risolti nel terzo trimestre 2022, con le navi quindi rifinanziate con nuovi *leasing* a 10 anni. Inoltre, le "passività da *leasing*" al 31 dicembre 2024 includono US$ 3,4 milioni derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 a contratti classificati fino al 2018 come "*leasing* operativi".

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

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Flussi di cassa e Indebitamento netto

Nel 2024 i flussi di cassa netti di DIS sono stati pari a US$ 53,7 milioni, rispetto a US$ 2,9 milioni nel 2023.

US$ migliaia	2024	2023
Flussi di cassa da attività operative	258.731	292.924
Flussi di cassa da attività di investimento	(88.687)	(41.488)
Flussi di cassa da attività finanziarie	(116.306)	(248.520)
Variazioni della liquidità	**53.738**	**2.916**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	111.154	108.238
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	**164.892**	**111.154**

I ***flussi di cassa da attività operative*** sono stati positivi e pari a US$ 258,7 milioni nel 2024, contro US$ 292,9 milioni nel 2023.

I ***flussi di cassa netti da attività di investimento*** sono stati negativi per US$ (88,7) milioni nel 2024 (US$ (41,5) milioni nel 2023). Oltre ai costi degli interventi di bacino sostenuti, il dato per il 2024 include US$ (44,7) milioni pagati come prima rata per quattro LR1 di nuova costruzione ordinate a Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Cina, nonché US$ (62,0) milioni per l'esercizio da parte di d'Amico Tankers d.a.c. delle opzioni di acquisto sulla M/T Crimson Jade e sulla M/T Crimson Pearl. Tali flussi negativi di cassa sono stati parzialmente compensati da US$ 26,9 milioni di proventi derivanti dalla vendita della M/T Glenda Melanie nel secondo trimestre 2024. Il dato dell'esercizio precedente includeva all'incirca US$ 30,0 milioni (JPY (4,1) miliardi) per l'acquisto della M/T High Explorer da parte di d'Amico Tankers d.a.c. e i costi relativi agli interventi di bacino sostenuti durante il periodo.

I ***flussi di cassa da attività finanziarie*** sono stati negativi e pari a US$ (116,3) milioni nel 2024, rispetto a US$ (248,5) milioni nel 2023. Tale dato comprende principalmente: i) US$ (93,4) milioni di rimborsi di prestiti bancari, tra cui US$ (65,0) milioni per il rimborso anticipato dei finanziamenti relativi a sei navi, nonché al finanziamento per la M/T Glenda Melanie, venduta durante il secondo trimestre dell'esercizio; ii) US$ 66,3 milioni di utilizzo di linee di credito bancarie relative al finanziamento delle navi M/T High Freedom, M/T High Voyager, M/T High Trader e M/T High Loyalty; iii) US$ (18,8) milioni di rimborso di passività da *leasing*; iv) US$ (60,1) milioni di distribuzione di dividendi, comprensivi di US$ (30,0) milioni distribuiti nel secondo trimestre 2024 e dell'acconto su dividendi di US$ (30,1) milioni distribuito nell'ultimo trimestre dell'esercizio; e v) US$ (10,3) milioni di riacquisti di azioni proprie nell'ambito del programma di riacquisto di DIS.

**Si rimanda agli IAP.*

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Risultati trimestrali

US$ migliaia	4° trim. 2024	4° trim. 2023
Ricavi	103.281	131.175
Costi diretti di viaggio	(30.795)	(36.000)
Ricavi base *time charter**	**72.486**	**95.175**
Ricavi da noleggio a scafo nudo	1.228	1.229
Totale ricavi netti	**73.714**	**96.404**
Costi per noleggi passivi	–	(109)
Altri costi operativi diretti	(24.161)	(24.239)
Costi generali ed amministrativi	(7.169)	(7.312)
Risultato dalla vendita di immobilizzazioni	(272)	(272)
Risultato operativo lordo (EBITDA*)	**42.112**	**64.472**
Ammortamenti e svalutazioni	(13.860)	(16.096)
Risultato operativo (EBIT*)	**28.252**	**48.376**
Proventi finanziari	2.206	1.458
Oneri finanziari	(4.457)	(5.878)
Utile ante imposte	**26.001**	**43.956**
Onere fiscale per imposta sul reddito	(607)	(450)
Utile netto	**25.394**	**43.506**

Risultati trimestrali

I dati finanziari trimestrali del 2024 riflettono la solida *performance* dei mercati dei noli, specialmente durante il primo semestre dell'esercizio.

US$ migliaia	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Ricavi	132.161	137.104	115.671	103.281	488.217
Costi diretti di viaggio	(28.096)	(30.628)	(31.732)	(30.795)	(121.251)
Ricavi base *time charter**	**104.065**	**106.476**	**83.939**	**72.486**	**366.966**
Ricavi da noleggio a scafo nudo	1.215	1.215	1.228	1.228	4.886
Totale ricavi netti	**105.280**	**107.691**	**85.167**	**73.714**	**371.852**
Costi per noleggi passivi	–	–	–	–	–
Altri costi operativi diretti	(23.666)	(21.704)	(22.116)	(24.161)	(91.647)
Costi generali ed amministrativi	(5.241)	(5.827)	(5.082)	(7.169)	(23.319)
Risultato dalla vendita di immobilizzazioni	(269)	4.862	(271)	(272)	4.050
Risultato operativo lordo (EBITDA*)	**76.104**	**85.022**	**57.698**	**42.112**	**260.936**
Ammortamenti e svalutazioni	(15.662)	(14.495)	(14.381)	(13.860)	(58.398)
Risultato operativo (EBIT*)	**60.442**	**70.527**	**43.317**	**28.252**	**202.538**
Proventi finanziari	1.736	1.764	2.366	2.206	8.072
Oneri finanziari	(5.473)	(5.314)	(4.998)	(4.457)	(20.242)
Utile ante imposte	**56.705**	**66.977**	**40.685**	**26.001**	**190.368**
Onere fiscale per imposta sul reddito	(365)	(434)	(484)	(607)	(1.890)
Utile netto	**56.340**	**66.543**	**40.201**	**25.394**	**188.478**

**Si rimanda agli IAP.*

Telebarsa distribution and commercial use strictly prohibited

Eventi significativi ed evoluzione prevedibile della gestione

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Eventi significativi verificatisi nell'esercizio

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.:

Distribuzione dei dividendi: nel mese di marzo 2024 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping ha proposto agli Azionisti la distribuzione di un dividendo lordo pari a US$ 0,2487 per azione emessa e in circolazione (US$ 0,2114 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%), corrispondente a una distribuzione totale di circa US$ 30 milioni, finanziata dagli utili non distribuiti.

Nel mese di novembre 2024 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping ha deliberato la distribuzione di un acconto su dividendi lordo di US$ 0,2520 per azione emessa e in circolazione (US$ 0,2142 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%), corrispondente a una distribuzione totale di circa US$ 30,1 milioni, finanziata dalle riserve distribuibili, compresa la riserva sovrapprezzo azioni.

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

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

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

Esecuzione del programma di riacquisto: Nel 2024 d'Amico International Shipping S.A. ha riacquistato n. 1.615.474 azioni proprie (corrispondenti all'1,30% del capitale sociale in circolazione della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 5,77 euro, per un corrispettivo complessivo di 9,3 milioni di euro. Al 31 dicembre 2024, d'Amico International Shipping S.A. detiene n. 5.030.132 azioni proprie, corrispondenti al 4,05% del capitale sociale.

d'AMICO TANKERS D.A.C.:

Flotta impiegata a noleggio: nel mese di gennaio 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi *handysize*, per un periodo minimo di 11 mesi e massimo di 13 mesi, a decorrere da febbraio 2024.

Nel mese di marzo 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante società di trading per una delle sue navi *handysize*, per un periodo minimo di 9 mesi e massimo di 12 mesi.

Nel mese di maggio 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante società di trading per una delle sue navi MR per un periodo di 6 mesi.

Nel mese di giugno 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante società di trading per una delle sue navi *handysize* per un periodo di tre anni. Inoltre, nello stesso mese, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo di tre anni.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

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

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

Nel mese di novembre 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con una rinomata controparte per una delle sue navi *handysize*, per un periodo minimo di 12 mesi e massimo di 15 mesi, a decorrere da dicembre 2024. Nello stesso mese, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo di sei mesi, a decorrere da dicembre.

Nel mese di dicembre 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi *handysize* per un minimo di 15 mesi, nonché ha prorogato un contratto *time charter* per un'altra delle sue navi *handysize* per un periodo di 12 mesi.

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

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

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

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

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

Nello stesso mese, d'Amico Tankers d.a.c ha sottoscritto un contratto di costruzione con Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Cina, per l'acquisto di altre due (2) nuove navi cisterna a "Lungo Raggio" (LR1 – 75.000 Tpl (Dwt)) a un prezzo contrattuale di US$ 56,2 milioni ciascuna. Queste nuove navi a grande efficienza energetica dovrebbero essere consegnate a d'Amico Tankers d.a.c. rispettivamente nel luglio e nel dicembre 2027.

Esercizio di opzioni di acquisto: nel mese di giugno 2024, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c., ha esercitato la propria opzione di acquisto sulla M/T Crimson Jade, una nave cisterna a medio raggio da 50.000 Tpl (Dwt) costruita nel giugno 2017 da Minaminippon Shipbuilding Co., Ltd., Giappone, per un corrispettivo di circa US$ 31,0 milioni, con consegna avvenuta nel luglio 2024.

Nel mese di agosto 2024, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c., ha esercitato la propria opzione di acquisto sulla M/T Crimson Pearl, una nave cisterna a medio raggio da 50.000 Tpl (Dwt) costruita nell'agosto 2017 da Minaminippon Shipbuilding Co., Ltd., Giappone, per un corrispettivo di circa US$ 31,0 milioni, con consegna avvenuta nell'ottobre 2024.

Nel mese di ottobre 2024, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato le opzioni d'acquisto detenute sulle seguenti navi:

- M/T High Navigator, una nave cisterna a medio raggio da 49.999 Tpl (Dwt), costruita nel maggio 2018 da Japan Marine United Corporation, Giappone, per un corrispettivo di circa US$ 34,3 milioni, con consegna avvenuta nel febbraio 2025;
- M/T High Leader, una nave cisterna a medio raggio da 49.999 Tpl (Dwt) costruita nel giugno 2018 da Japan Marine United Corporation, Giappone, per un corrispettivo di circa US$ 34,3 milioni, con consegna prevista tra il secondo e il terzo trimestre 2025.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Eventi significativi verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.:

Distribuzione dei dividendi: In data odierna il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di proporre all'Assemblea ordinaria degli Azionisti convocata per il 29 aprile 2025 (l'"Assemblea ordinaria") l'approvazione di un dividendo annuale lordo di US$ 0,2940 per azione emessa ed in circolazione (US$ 0,2499 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%), corrispondente a una distribuzione totale di circa US$ 35,0 milioni, da pagarsi a valere sugli utili non distribuiti. Soggetto all'approvazione dell'Assemblea ordinaria della Società e in conformità al calendario 2025 pubblicato da Borsa Italiana S.p.A., il pagamento di tale dividendo annuale sarà effettuato il 7 maggio 2025 con relativo stacco del coupon n. 9 (ex-date) il 5 maggio 2025 e record date il 6 maggio 2025. Non sarà corrisposto alcun dividendo alle azioni proprie riacquistate dalla Società, in quanto queste non hanno diritto al dividendo. Ad oggi, le azioni proprie riacquistate ammontano a 5.030.132, pari al 4,05% del capitale sociale della Società. Il dividendo annuale proposto si aggiunge all'acconto su dividendi lordo di US$ 0,2520 (US$ 0,2142 netto, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%) per azione emessa ed in circolazione, corrispondente a una distribuzione totale di US$ 30,1 milioni circa dalle riserve distribuibili, compresa la riserva sovrapprezzo azioni. L'acconto su dividendi è stato deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data 7 novembre 2024 ed è stato pagato agli azionisti in data 20 novembre 2024.

d'AMICO TANKERS D.A.C:

Esercizio di un'opzione di acquisto: a gennaio 2025, d'Amico International Shipping ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato la propria opzione di acquisto sulla M/T Cielo di Houston, una nave cisterna LR1 da 75.000 Tpl (Dwt) costruita nel 2019 da Hyundai Mipo, Corea del Sud, presso il proprio cantiere di Vinashin in Vietnam, per un corrispettivo di US$ 25,6 milioni, con consegna prevista nel terzo trimestre 2025.

Flotta impiegata a noleggio: nel mese di gennaio 2025, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con una controparte rispettabile per una delle sue navi *handysize* per un periodo di 16 mesi.

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

	Al 31 dicembre 2024				Al 13 marzo 2025			
	LR1	**MR**	***Handysize***	**Totale**	**LR1**	**MR**	***Handysize***	**Totale**
Di proprietà	5	16	6	27	5	17	6	28
A noleggio a scafo nudo*	1	2	–	3	1	2	–	3
A noleggio TC a lungo termine	–	–	–	–	–	–	–	–
A noleggio TC a breve termine	–	3	–	3	–	2	–	2
Totale	**6**	**21**	**6**	**33**	**6**	**21**	**6**	**33**

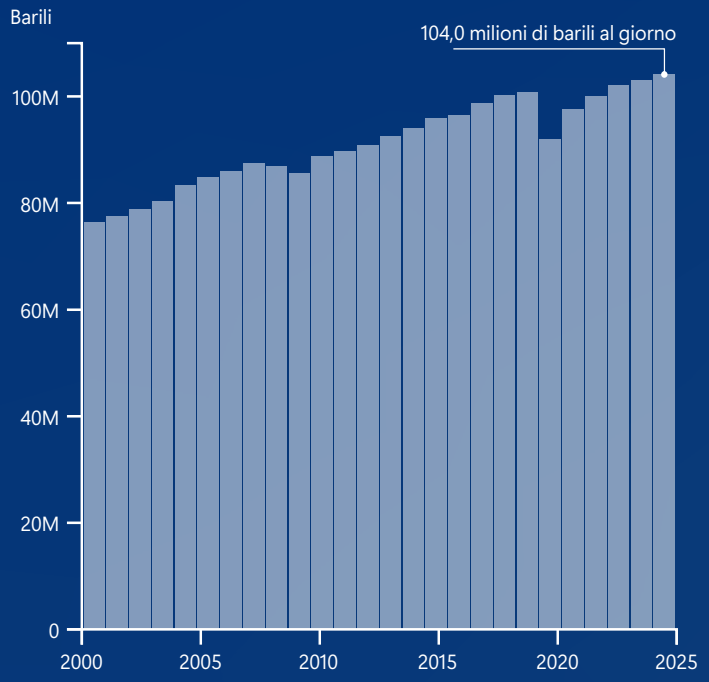
**Con obbligo di acquisto.*

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Evoluzione prevedibile della gestione

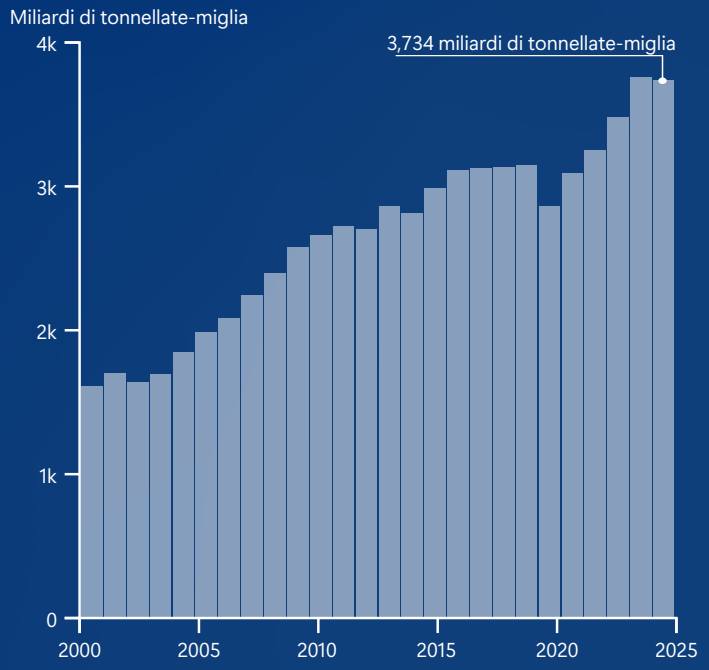
I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati dei noli di navi cisterna e sui risultati di d'Amico International Shipping sono (i) la crescita dell'offerta globale di petrolio, (ii) i margini e la produzione delle raffinerie, (iii) la domanda di raffinati, (iv) la struttura dei prezzi a termine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

Domanda globale di petrolio (milioni di barili al giorno)



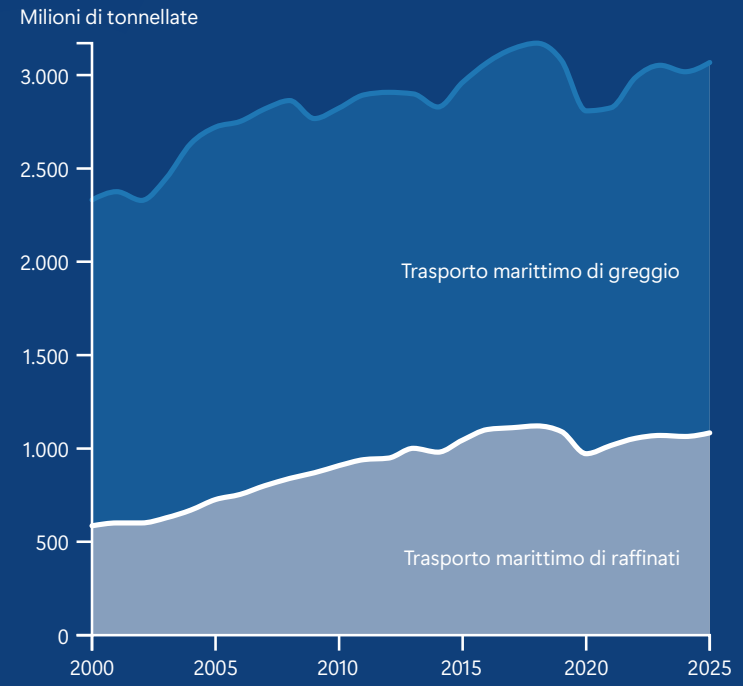
Fonte: IEA-Annual Statistical Supplements ed IEA-Oil Market Report di febbraio 2025

Commercio marittimo mondiale di raffinati



Fonte: Clarkson Research Services con dati aggiornati a febbraio 2025

Quota di mercato del trasporto marittimo di petrolio



Fonte: Clarkson Research Services con dati aggiornati a febbraio 2025

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

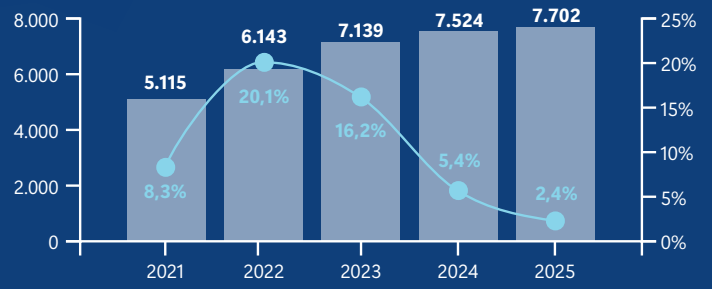
Domanda di navi cisterna

- Secondo l'Oil Market Report dell'AIE di febbraio di quest'anno, nel 2024 la crescita della domanda mondiale di petrolio è stimata a 0,9 milioni di barili al giorno e si prevede che accelererà nel 2025 a 1,1 milioni di barili al giorno, grazie al miglioramento marginale delle prospettive economiche. Nonostante il recente rallentamento della crescita economica, la Cina resta uno dei principali motori della crescita della domanda globale di petrolio, rappresentando circa il 20% degli aumenti previsti nel 2025. Si prevedono inoltre contributi significativi dall'India e dal Brasile.
- Secondo il rapporto dell'AIE di febbraio di quest'anno, nel 2024 la produzione mondiale delle raffinerie è aumentata di 0,5 milioni di barili al giorno, raggiungendo un totale di 82,7 milioni di barili al giorno. Questo incremento è principalmente dovuto alla maggiore efficienza nelle raffinerie statunitensi e all'avvio di nuove strutture in Medio Oriente e in Africa. Per il 2025, si prevede un ulteriore aumento della capacità di raffinazione di 0,6 milioni di barili al giorno, portando il totale a 83,3 milioni di barili. Tale crescita sarà supportata dall'espansione delle raffinerie nei paesi non-OCSE, mentre la chiusura di impianti nelle Americhe e in Europa influenzerà negativamente i livelli di produzione nei paesi OCSE.
- Nel mese di gennaio 2025, è stato raggiunto un accordo di cessate il fuoco tra Israele e Hamas, tuttavia la situazione rimane instabile. Gli Houthi hanno annunciato che interromperanno gli attacchi contro le navi non legate a Israele e una seconda fase del cessate il fuoco potrebbe estendere la sospensione a tutti gli attacchi. Il possibile accordo di pace tra Hamas e Israele potrebbe portare alla riapertura del Canale di Suez, riducendo l'impatto positivo misurato in tonnellate-miglia di cui gli armatori di navi cisterna hanno beneficiato nel 2024.
- Secondo l'outlook di Clarksons di febbraio 2025, la crescita della domanda per il trasporto marittimo di raffinati dovrebbe attestarsi a circa lo 0,2% nel 2025, dopo una forte crescita del 5,1% nel 2024.
- Più a lungo termine, le modifiche strutturali nell'ubicazione delle raffinerie dovrebbero continuare a favorire gli scambi di prodotti raffinati su lunghe distanze. La nuova capacità di raffinazione, per la maggior parte situata a est di Suez, potenzierà la produzione globale di raffinerie. Questo incremento aumenterà la domanda di importazioni di greggio e favorirà l'aumento dei volumi di prodotti petroliferi raffinati per l'esportazione. Secondo l'outlook di Clarksons di gennaio 2025, la capacità di raffinazione è prevista aumentare di 2,4 milioni di barili al giorno nel 2025, seguendo un aumento di 1,2 milioni di barili al giorno nel 2024. Allo stesso tempo, nel 2025 è prevista la chiusura del 2,2% della capacità di raffinazione negli Stati Uniti e del 2,8% di quella nei paesi OCSE europei.
- A partire dal mese di ottobre 2023, gli Stati Uniti, la Gran Bretagna e l'Unione Europea hanno intensificato le iniziative per frenare gli scambi illeciti di petrolio imponendo sanzioni alle navi cisterna. Questa situazione è culminata in un'escalation il 10 gennaio 2025, quando gli Stati Uniti hanno annunciato ampie misure contro la Russia. Tali sanzioni hanno colpito importanti produttori di petrolio russi come Gazprom Neft e Surgutneftegaz, circa 183 navi cisterna (secondo il rapporto dell'AIE di febbraio 2025) impiegate nel trasporto di petrolio per Russia, Iran e Venezuela, nonché fornitori di assicurazioni navali, commercianti, società di trading, produttori di petrolio e gas russi, aziende di servizi petroliferi, e funzionari ed esecutivi del settore energetico, complicando così la logistica per i paesi coinvolti. Inoltre, le sanzioni hanno spinto azioni come la decisione di Shangdong Port Group di rifiutare le navi cisterna sanzionate, influenzando ulteriormente le dinamiche del commercio globale di petrolio. L'inasprimento delle sanzioni, accentuato dalla rielezione del Presidente Trump, prefigura un contesto politico più rigido che potrebbe limitare la disponibilità della flotta, influenzare i flussi globali di approvvigionamento di petrolio e causare un aumento delle tariffe di nolo marittimo in risposta alle dinamiche di mercato. Inoltre, le mutevoli dinamiche geopolitiche e le continue sanzioni potrebbero profondamente modificare gli equilibri di domanda e offerta. Ciò potrebbe spingere le raffinerie cinesi e indiane a cercare nuove fonti di petrolio in Medio Oriente, risultando in una ristrutturazione significativa delle rotte e delle metodologie commerciali nel commercio internazionale del petrolio.

% Variazione del numero di voli commerciali rispetto al 2019

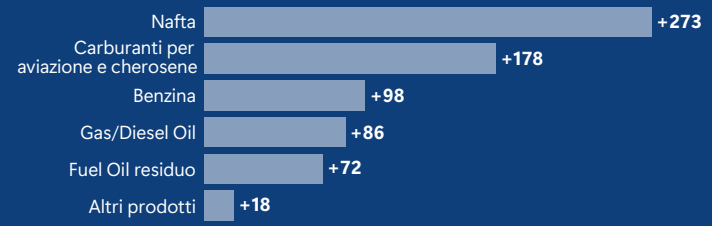
Fonte: www.flightradar24.com con dati aggiornati a febbraio 2025

Domanda di carburante per aviazione e cherosene 2021-2025 (migliaia di barili al giorno)



Fonte: IEA-Oil Market Report di febbraio 2025

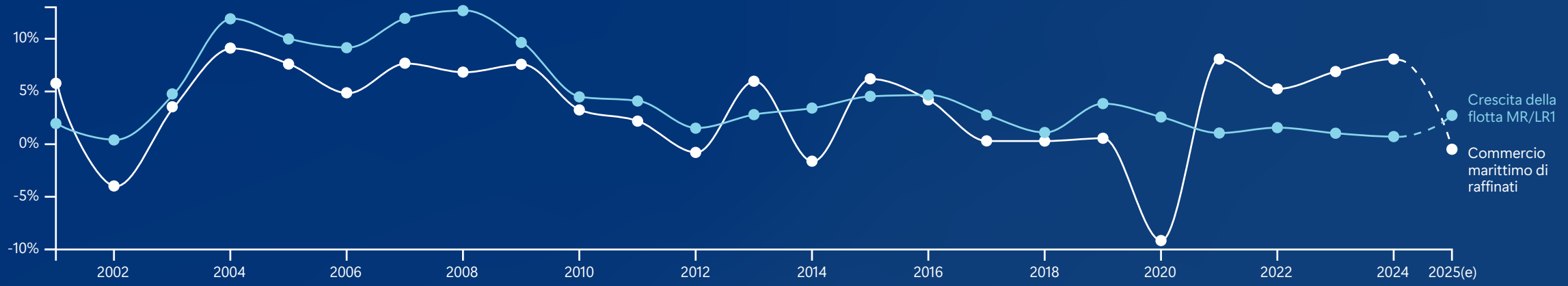
Crescita della domanda globale per prodotto 2025 (migliaia di barili al giorno)



Fonte: IEA-Oil Market Report di febbraio 2025

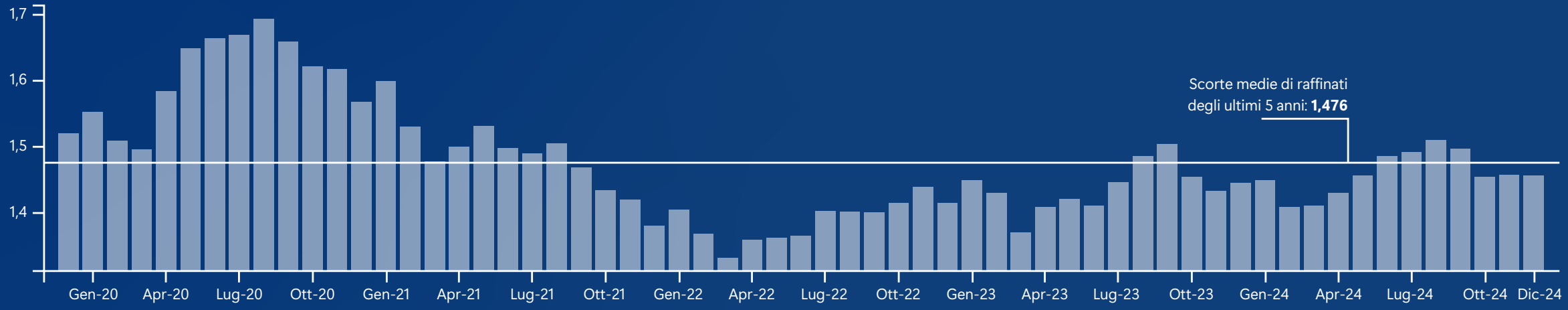
Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Rapporto tra la crescita netta della flotta e il commercio marittimo di prodotti raffinati



Fonte: Clarkson Research Services con dati aggiornati a febbraio 2025

Scorte di prodotti raffinati dell'industria dell'OCSE



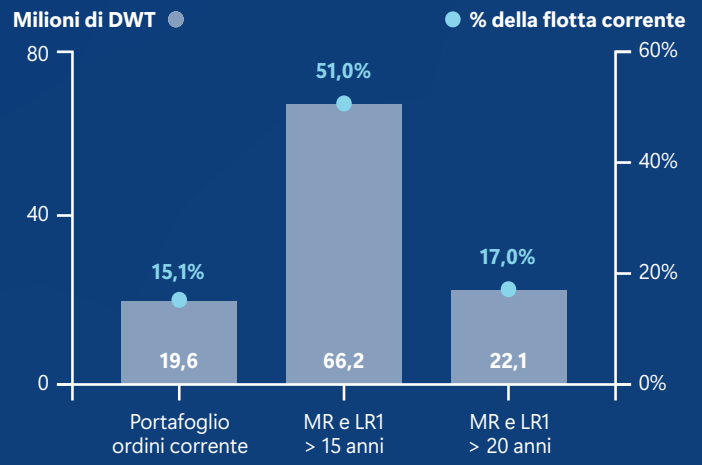
Fonte: IEA-Oil Market Report di febbraio 2025

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Offerta di navi cisterna

- Le inefficienze commerciali, come l'aumento dei trasbordi dei carichi ed il maggiore rapporto zavorra/carico, hanno contribuito alla riduzione della produttività della flotta ed al rafforzamento dei mercati dei noli dall'inizio della guerra in Ucraina.
- Secondo l'*outlook* di Clarksons di febbraio 2025, la flotta di navi cisterna dovrebbe crescere del 5,9% nel 2025.
- È stato registrato un considerevole incremento degli ordini di nuove navi, con l'ordine di 194 navi nei segmenti MR e LR1 nel 2024. Tuttavia, a causa della ridotta capacità e disponibilità dei cantieri, la consegna di tali navi è prevista solo nel 2026-2027.
- La solidità dei mercati dei noli ha portato a un calo nell'attività di demolizione nel 2024, con solo tre navi nei segmenti MR e LR1 smantellate durante l'anno.
- A causa della limitata attività di demolizione negli scorsi anni, l'età media della flotta di navi cisterna è invecchiata rapidamente. Secondo l'*outlook* di Clarkson di febbraio 2025, il 17,0% delle navi MR e LR1 nell'attuale flotta commerciale ha un'età di 20 anni o più.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 ed il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e diverse banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convezioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'Unione Europea ha incluso il settore marittimo nel suo Sistema di Scambio delle quote di Emissione a partire da gennaio 2024. Inoltre, importanti noleggiatori, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti società di trading come Trafigura, hanno recentemente firmato la "Sea Cargo Charter", con lo scopo di comunicare le emissioni di CO_2 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, ed il loro indicatore di intensità carbonica (Carbon Intensity Indicator, CII), che valuta il livello di efficienza con le quali sono gestite. Entrambe le misure ambiscono a ridurre progressivamente le emissioni dal 2023 al 2030. I cambiamenti tecnologici previsti, necessari per soddisfare le sempre più stringenti normative in materia ambientale, stanno riducendo l'interesse ad ordinare nuove navi. Inoltre, anche l'aumento dei prezzi per nuove costruzioni e la riduzione della disponibilità da parte dei cantieri stanno influendo negativamente sulla propensione per nuovi ordini.

Profilo dell'età attuale della flotta MR e LR1



Fonte: Clarkson Oil & Tanker Trades Outlook - Febbraio 2025

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Dichiarazione sul governo societario

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

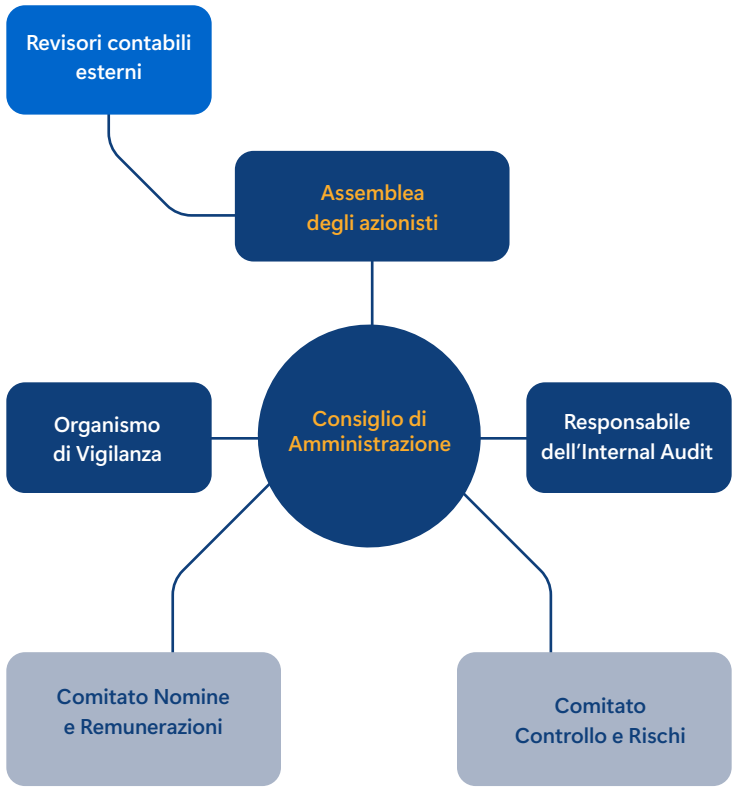
Corporate Governance

ESRS 2 GOV-1

Costituita il 9 febbraio 2007 in Lussemburgo, la Società è **soggetta al diritto lussemburghese**. Dal 3 maggio 2007, in seguito alla sua quotazione sul segmento STAR del Mercato Telematico Azionario (Euronext Milan) di Borsa Italiana, è soggetta anche agli obblighi di informativa previsti dalla legge italiana. La Società ha deciso di rispettare, in linea generale, i principi e le raccomandazioni del **Codice di Corporate Governance di Borsa Italiana**[8], in quanto l'applicazione di alcuni di tali principi e raccomandazioni è essenziale per rimanere quotati nel segmento STAR di Euronext Milan. **Alla fine del 2024, DIS rimane una delle uniche due società con sede estera quotate su Borsa Italiana che ne rispettano appieno il Codice di Corporate Governance**.

La Società ha adottato un sistema di governo societario basato sul **ruolo attivo del Consiglio di Amministrazione** (di seguito anche "**Consiglio**"). Inoltre, la Società ha istituito due comitati chiave in seno al Consiglio: **il Comitato Nomine e Remunerazioni e il Comitato Controllo e Rischi** (di seguito collettivamente "Comitati").

Sistema di Corporate Governance



I conti annuali consolidati della Società sono debitamente assoggettati a revisione da un **Revisore Esterno**, in conformità alle leggi e alle normative applicabili in Lussemburgo. Inoltre, la Società ha nominato un **Organismo di Vigilanza** in conformità ai requisiti del D.Lgs. 231, applicabile in ragione della sua quotazione sul segmento STAR di Borsa Italiana.

La Società ha inoltre individuato:

- il **Chief Risk Officer**, che è anche Amministratore delegato
- il **Responsabile dell'Internal Audit** che è un dipendente della controllante di ultima istanza del Gruppo d'Amico, d'Amico Società di Navigazione S.p.A.
- il **Direttore finanziario**, che è incaricato della predisposizione dei bilanci della Società
- un **Responsabile di Investor Relations**, che riferisce direttamente all'Amministratore delegato.

Il funzionamento, la dimensione e la composizione del Consiglio e dei suoi Comitati sono oggetto di un'autovalutazione svolta (conformemente al Codice di Corporate Governance di Borsa Italiana) ogni tre anni, prima del suo rinnovo. La valutazione, eseguita con il coordinamento del Presidente del Consiglio di Amministrazione e con il supporto del Comitato Nomine e Remunerazioni e di un consulente esterno incaricato dal Presidente, ha lo scopo di proporre una rosa di candidati e in generale di migliorare la *performance* e l'efficacia del Consiglio di Amministrazione stesso e dei suoi Comitati. Il **processo di autovalutazione del Consiglio di Amministrazione è formalizzato in una politica scritta** debitamente approvata dal Consiglio di Amministrazione durante il 2023 e menzionata anche nel Regolamento del Consiglio di Amministrazione disponibile sul sito web della Società.

(8) Il "Codice di Corporate Governance" è disponibile nella sua versione più recente su www.borsaitaliana.it

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Consiglio di Amministrazione

Il governo societario della Società è incentrato sul **Consiglio di Amministrazione,** il quale detiene ampi poteri per la **realizzazione dell'oggetto sociale, dei valori e della *mission* della Società con la finalità di ottenere un successo sostenibile e valore per gli azionisti**.
Il Consiglio supervisiona l'impresa e prende decisioni chiave per promuovere l'oggetto sociale della Società e garantire la trasparenza nelle operazioni e nei rapporti con il mercato.
Le principali responsabilità del Consiglio di Amministrazione sono la **definizione della natura e del livello di rischio** compatibile con gli obiettivi strategici della Società e la valutazione dell'efficacia del Sistema di controllo interno e di gestione del rischio. Il Consiglio è coadiuvato nel compito dalle attività degli organi del controllo interno, in particolar modo dalla funzione di Internal Audit, dal Comitato Controllo e Rischi e dal Chief Risk Officer.
Il numero dei membri del Consiglio di Amministrazione è aumentato dal 2023 al 2024 ed è attualmente pari a nove: sette uomini e due donne. Sono inclusi tre membri esecutivi e sei membri non esecutivi, con tre dei membri non esecutivi indipendenti. La **durata media in carica** dei membri del Consiglio è pari a **6,6 anni**.

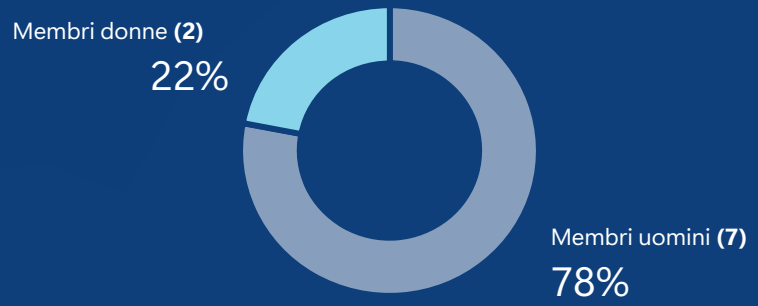
Nomina e sostituzione
La Società si attiene al diritto lussemburghese, allo Statuto e al Codice di Corporate Governance per la nomina degli amministratori. Il processo garantisce una selezione trasparente e fornisce informazioni tempestive sulle qualifiche dei candidati. Il **Comitato per le Nomine e le Remunerazioni** supporta il Consiglio fornendo un parere sulla dimensione e sulla composizione ottimali del Consiglio, individuando le capacità professionali necessarie e dando assistenza alla cooptazione di nuovi membri, se necessario.

Processo di nomina
Lo Statuto stabilisce che gli Azionisti nominano i membri del Consiglio per un massimo di sei anni. Gli amministratori devono dichiarare la loro capacità legale per rivestire tale ruolo e confermare che non è loro vietato agire in tale veste. Gli amministratori indipendenti firmano, inoltre, una dichiarazione in conformità ai requisiti del Codice di Corporate Governance a conferma nella fattispecie della loro indipendenza. Gli amministratori possono essere rieletti e revocati dagli Azionisti. Nel caso in cui una delle posizioni si rendesse libera, il Consiglio può nominare un nuovo amministratore, a condizione che gli Azionisti lo ratifichino.
Il Consiglio propone i candidati con il supporto del Comitato per le Nomine e le Remunerazioni. In ragione della proprietà concentrata della Società, non è disponibile alcun piano di successione formale per gli amministratori esecutivi, ma il Consiglio monitora i potenziali candidati per garantire la continuità. Le ultime nomine sono state effettuate per tre anni e la Società pianifica di mantenere tale approccio.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
Nella sua riunione del 23 aprile 2024, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato la conferma della nomina del **Dott. Paolo d'Amico** alla carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione. Tale scelta garantisce una continuità nella gestione della Società, che è sotto la guida del Dott. Paolo d'Amico dal 2007. Sebbene il Presidente sia privo di poteri delegati all'interno della Società, **è considerato un amministratore esecutivo** in quanto esercita il controllo finale indiretto congiunto sulla Società.

Composizione del Consiglio di Amministrazione 2024 (a fine esercizio)

Genere



Ruolo

Composizione del Consiglio di Amministrazione (a fine esercizio) 2024		
Membri esecutivi	3	33%
Membri non esecutivi	6	67%
Membri indipendenti	3	33%

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

AMMINISTRATORI DELEGATI E FUNZIONARI

Antonio Carlos Balestra di Mottola è stato nominato **Amministratore delegato**, responsabile dell'ordinaria amministrazione della Società. Gli è stata conferita l'autorità per impegnare, la Società, con firma singola, per importi fino a US$ 5.000.000 per singola operazione e gli è stata affidata la responsabilità di istituire un sistema di controllo interno e gestione del rischio in veste di **Chief Risk Officer**.

Nella stessa riunione, **Federico Rosen**, che non è un membro del Consiglio di Amministrazione, è stato nominato **Chief Financial Officer (CFO)** della Società. Gli è stata conferita nella fattispecie una procura speciale per:

- preparare la bozza delle relazioni trimestrali, semestrali e annuali, nonché dei bilanci previsionali da sottoporre all'approvazione del Consiglio di Amministrazione;
- selezionare e attuare politiche finanziarie, contabili e fiscali ritenute appropriate per la Società conformemente alle leggi e normative applicabili, e garantire il successivo coordinamento di tali politiche con le controllate, sottoponendole, se richiesto, all'approvazione del Consiglio di Amministrazione e del Comitato Controllo e Rischi.

In seno al Consiglio di Amministrazione, anche il **Dott. Cesare d'Amico**, pur essendo privo di poteri delegati all'interno della Società, **è considerato un amministratore esecutivo** in quanto esercita il controllo finale indiretto congiunto sulla Società, di concerto con il Presidente di DIS.

AMMINISTRATORI INDIPENDENTI

I **tre membri indipendenti del Consiglio** sono Marcel C. Saucy, Tom Loesch e Monique I.A. Maller, i quali apportano le loro utilissime competenze alle discussioni consiliari, **garantendo che vengano rappresentati gli interessi degli azionisti**. Il loro ruolo è strumentale alla protezione degli interessi degli azionisti di minoranza e di terzi grazie alla valutazione obiettiva dei potenziali conflitti con l'azionista di controllo.

Gli amministratori indipendenti sono inoltre fondamentali in seno ai comitati consultivi che gestiscono i rischi e mitigano i conflitti di interessi. Tutti gli amministratori indipendenti si sono assunti l'impegno di continuare a soddisfare i requisiti di indipendenza per l'intera durata del loro incarico e di dare le dimissioni qualora non soddisfacessero più tali requisiti. Il 23 aprile 2024, il Consiglio ha nominato Marcel C. Saucy in qualità di **Lead Independent Director**, con il compito di coordinare le attività degli amministratori indipendenti e rivestire il ruolo di loro punto di riferimento.

COMPETENZE DEI MEMBRI DEL CONSIGLIO

Il **funzionamento, la dimensione e la composizione del Consiglio** sono oggetto di valutazione ogni tre anni precedentemente al rinnovo, nel rispetto della **Politica del processo di autovalutazione.** Vengono valutati **la preparazione professionale, lo sviluppo continuo** e **le iniziative di formazione** per migliorare le capacità e la qualità del governo. I membri del Consiglio compilano un **questionario anonimo** e una società di consulenza esterna analizza i risultati, fornendo una **relazione** contenente le conclusioni e le raccomandazioni, la quale viene rivista dal Comitato per le Nomine e le Remunerazioni e condivisa con il Presidente che riferisce infine al Consiglio. Quest'ultimo effettua quindi una valutazione complessiva e, sulla base dei risultati delle succitate relazioni, al termine della sua durata in carica approva una relazione separata destinata agli azionisti chiamati a deliberare in merito alla nomina dei membri del Consiglio di Amministrazione, prevedendo un elenco che indica i profili manageriali e professionali ritenuti appropriati per la composizione del Consiglio. L'elenco viene quindi pubblicato in conformità alle leggi applicabili sul sito web della Società, insieme alla convocazione dell'assemblea degli azionisti. La valutazione del 2024 ha evidenziato la necessità di **una competenza più ampia nelle questioni di ambiente, società e governance (ESG)** in seno al Consiglio. Di conseguenza, **Antonia d'Amico**, Responsabile della **divisione ESG** del Gruppo d'Amico, è stata nominata membro non esecutivo del Consiglio.

Competenze dei membri del Consiglio

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Nome	Paolo d'Amico	Cesare d'Amico	Antonio Carlos Balestra di Mottola
Luogo e anno di nascita	Roma, Italia, 1954	Roma, Italia, 1957	Rio de Janeiro, Brasile, 1974
Ruolo	*Presidente, membro esecutivo*	*Amministratore, membro esecutivo*	*Amministratore, membro esecutivo*
Prima nomina nel	2007	2007	2016
Ultima nomina dal/al[9]	2024/2026	2024/2026	2024/2026
Esperienza	Paolo d'Amico è entrato nell'impresa di famiglia nel 1971 ed è diventato membro del Consiglio nel 1983. Nominato Amministratore delegato nel 1988, è Presidente di d'Amico Società di Navigazione S.p.A. dal 2002 e membro del Consiglio d'Amico International S.A. dal 1998. Dal 2006 è amministratore di d'Amico Tankers d.a.c. e Presidente di d'Amico International Shipping S.A. dalla sua quotazione nel 2007, con anche il ruolo di Amministratore delegato dal 2019 ad aprile 2024. Riveste ruoli di *leadership* in organizzazioni nazionali e internazionali, tra cui Presidente del Registro Italiano Navale e membro del consiglio di Confitarma dopo avere avuto il ruolo di suo Presidente (2010-2012). Dal 2018 al 2024 è stato Presidente della "International Association of Independent Tanker Owners". È stato insignito del titolo del Cavaliere del Lavoro nel 2013 e dell'Ordine Nazionale della Croce del Sud dal Brasile.	Cesare d'Amico ha iniziato la sua carriera nel 1976 nell'impresa di famiglia. È entrato nel Consiglio di Amministrazione nel 1983, è diventato Amministratore delegato nel 1988 e ha lanciato l'attività di trasporto alla rinfusa del Gruppo nel 1993. Ha avuto un ruolo chiave nell'espansione delle operazioni con navi da carico secco di d'Amico Dry d.a.c. a partire dal 1998 e nel 2007 ha partecipato alla quotazione di d'Amico International Shipping S.A. sul segmento STAR di Borsa Italiana. Nel 2010 è diventato Presidente dell'ITS Academy Fondazione G. Caboto. È membro del consiglio di varie società del Gruppo d'Amico, tra cui d'Amico International Shipping S.A. E d'Amico Dry d.a.c., nonché di società esterne. A partire dal 2007 è Vicepresidente di Tamburi Investment Partners S.p.A. e Presidente di ABS Italy National Committee dal 2013. Nel 2017 è diventato Presidente di The Standard Club Ltd., e dopo la sua fusione nel 2023 con North of England P&I Club, è stato nominato Presidente di NorthStandard Ltd. È inoltre Vicepresidente di Confitarma.	Antonio Carlos Balestra di Mottola è Amministratore delegato di d'Amico International Shipping S.A. da aprile 2024. È entrato a far parte del Gruppo d'Amico nel 2003, ricoprendo in precedenza il ruolo di Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping a partire dal maggio 2016, nonché quelli di Head of Business Development per il Gruppo d'Amico e di Financial Controller di d'Amico International Shipping fino al 2008. Dal 2010 al 2021 è stato inoltre socio di Venice Shipping and Logistics S.p.A., specializzata in investimenti nel settore marittimo dei trasporti e della logistica. Prima entrare nel Gruppo d'Amico, ha conseguito un master in amministrazione aziendale presso la Columbia Business School e ha lavorato nel settore dell'*investment banking* presso Lehman Brothers (Londra e New York) e Banco Brascan (San Paolo, Brasile).
Altre posizioni nel Gruppo d'Amico	• Membro del Consiglio di Amministrazione (Presidente) di d'Amico Società di Navigazione S.p.A. • Membro del Consiglio di Amministrazione (Presidente e Amministratore delegato) di d'Amico Tankers Monaco S.A.M. • Membro del Consiglio di Amministrazione di d'Amico Tankers d.a.c. • Membro del Consiglio di Amministrazione di d'Amico International S.A. • Membro del Consiglio di Amministrazione di CO.GE.MA S.A.M.	• Membro del Consiglio di Amministrazione (Amministratore delegato) di d'Amico Società di Navigazione S.p.A. • Membro del Consiglio di Amministrazione (Presidente) di d'Amico International S.A. • Membro del Consiglio di Amministrazione (Presidente) di CO. GE.MA. S.A.M. • Membro del Consiglio di Amministrazione di d'Amico Dry d.a.c.	• Membro del Consiglio di Amministrazione di d'Amico International S.A. • Membro del Consiglio di Amministrazione di d'Amico Tankers d.a.c. • Membro del Consiglio di Amministrazione di High Pool Tankers Ltd • Membro del Consiglio di Amministrazione di d'Amico Tankers Monaco S.A.M. • Membro del Consiglio di Amministrazione di Glenda International Shipping d.a.c.
N. di altre cariche rilevanti[10]	Nessuna	4	Nessuna

(9) (10) Si rimanda alla pagina 53.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Nome	Antonia d'Amico	Lorenzo d'Amico	Massimiliano della Zonca
Luogo e anno di nascita	Roma, Italia, 1988	Roma, Italia, 1987	Roma, Italia, 1978
Ruolo	*Amministratrice, membro non esecutivo*	*Amministratore, membro non esecutivo*	*Amministratore, membro non esecutivo*
Prima nomina nel	2024	2024	2024
Ultima nomina dal/al[9]	2024/2026	2024/2026	2024/2026
Esperienza	Antonia d'Amico è direttrice della divisione addetta alla sostenibilità del Gruppo, con il compito di supervisionare tutte le attività ESG per il Gruppo d'Amico. Ha iniziato il suo percorso con il Gruppo nel 2009, nella divisione HSQE, con il compito di gestire le certificazioni e la conformità alle norme internazionali. Nel 2010 si è trasferita a Londra per unirsi al team addetto ai noleggi dell'unità di *business* dedicata alle navi cisterna, trasferendosi successivamente a Singapore per supervisionare le attività commerciali nella regione del Pacifico. Dal 2014 al 2021 ha avuto il ruolo di Direttrice Generale per l'unità di *business* dedicata alle navi cisterna a Singapore. È amministratrice non esecutiva di d'Amico International Shipping S.A. ed è membro del Consiglio di società d'Amico, tra cui d'Amico Tankers d.a.c., d'Amico Shipping Singapore Pte. Ltd e Ishima Pte. Ltd. Ha conseguito un master in amministrazione aziendale presso l'Università Tecnologica di Nanyang a Singapore.	Lorenzo d'Amico è il direttore assicurativo per il Gruppo, con la responsabilità di gestire la strategia assicurativa complessiva del Gruppo d'Amico. Dopo avere acquisito una prima esperienza all'interno del Gruppo durante l'università, è diventato responsabile operativo nel 2014. Dal 2016 al 2021 ha avuto il ruolo di viceresponsabile assicurativo prima della nomina a direttore. A partire dal 2018, è alla co-guida della divisione addetta alle operazioni globali insieme ai responsabili delle navi cisterna e delle operazioni a secco, con un *focus* sull'allineamento e sull'ottimizzazione dei processi tra le due unità, tra cui procedure, linee guida, sistemi di gestione aziendale e contratti di terzi, ad esempio agenzie e imprese di rimorchio. È amministratore non esecutivo di d'Amico International Shipping S.A. ed è membro del Consiglio di P&I Club NorthStandard, Strike and Delay Class of the North e Standard Ireland DAC. Ha conseguito una laurea magistrale in trasporti, commercio e finanza presso la Cass Business School a Londra.	Massimiliano della Zonca è, dal 2015, counsel presso Harney Westwood & Riegels SARL (in precedenza M Partners S.à r.l.), uno studio legale internazionale in Lussemburgo, dove gestisce operazioni e portafogli complessi, fornisce consulenze a società e imprese a conduzione familiare in merito al diritto societario lussemburghese ed è specializzato nelle ristrutturazioni e liquidazioni dei gruppi. Nella sua carriera precedente ha rivestito a Roma il ruolo di collaboratore del Nunziante Magrone Studio Legale Associato (2004–2007) e in Lussemburgo il ruolo di avvocato e successivamente di senior counsel presso Marcol European Services S.à r.l. (2007–2014) e di senior counsel presso EF TRUST S.A. (2014–2015). Dal 2009 è membro del Consiglio di d'Amico International S.A. e dal 2017 è membro del Consiglio del Luxembourg Maritime Cluster, con il ruolo di contribuire alle revisioni della legislazione in materia di trasporti marittimi. È inoltre amministratore non esecutivo di d'Amico International Shipping S.A. Si è laureato con lode in giurisprudenza all'Università Sapienza di Roma (2004), diventando un avvocato abilitato in Italia nel 2008 e in Lussemburgo nel 2015.
Altre posizioni nel Gruppo d'Amico	• Membro del Consiglio di Amministrazione di d'Amico Ship Management S.r.l. • Membro del Consiglio di Amministrazione di Ishima Pte. Ltd. • Membro del Consiglio di Amministrazione di d'Amico Tankers d.a.c. • Membro del Consiglio di Amministrazione di d'Amico Shipping Singapore Pte. Ltd.	Nessuna	• Membro del Consiglio di Amministrazione di d'Amico International S.A.
N. di altre cariche rilevanti[10]	Nessuna	3	5

(9) (10) Si rimanda alla pagina 53.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Nome	Monique I.A. Maller	Marcel C. Saucy	Tom Loesch
Luogo e anno di nascita	Grevenmacher, Lussemburgo, 1956	Zurigo, Svizzera, 1955	Lussemburgo, Granducato del Lussemburgo, 1956
Ruolo	*Amministratrice indipendente, membro non esecutivo*	*Lead Independent Director, membro non esecutivo*	*Amministratore indipendente, membro non esecutivo*
Prima nomina nel	2021	2021	2021
Ultima nomina dal/al[9]	2024/2026	2024/2026	2024/2026
Esperienza	Monique I.A. Maller è, dal 1991, socia dirigente e fiscalista di Luxfiduciaire S.àrl, società di consulenza fiscale e contabile che annovera tra i suoi clienti società nazionali e internazionali di piccole e medie dimensioni in Lussemburgo. È inoltre socia dirigente di Luxfiduciaire Consulting S.àrl, specializzata in amministrazione e contabilità del ruolo paga, con sedi nella città di Lussemburgo. Inoltre, è membro del consiglio per svariate società che operano principalmente nel settore della gestione patrimoniale privata. Prima di entrare in Luxfiduciaire, ha conseguito la qualifica di consulente fiscale presso la Camera di Commercio/Società di Contabilità del Granducato del Lussemburgo nel 1988.	Marcel C. Saucy ha un master di amministrazione aziendale della Wharton School e una laurea in psicologia dell'Università della Pennsylvania, a Filadelfia. La sua carriera nella finanza navale è iniziata nel 1981 presso Citibank in Svizzera e Grecia. Dopo due anni presso Morgan Stanley a Londra, New York e Zurigo, nel 1988 è diventato socio senior di Fincor Finance SA Zurich, un'azienda specializzata in gestione degli investimenti e finanza d'impresa che oggi è sotto il suo controllo. Ha strutturato operazioni per compagnie di navigazione a vari livelli della struttura di capitale e ha avuto il ruolo di relatore e partecipante a conferenze sui trasporti marittimi e sugli investimenti dei fondi pensione. È inoltre stato membro del consiglio di società quotate e private che operano nei trasporti marittimi, nella finanza internazionale, nell'intermediazione assicurativa, nella tecnologia Internet, negli sport professionistici e nelle belle arti.	Tom Loesch ha studiato alla facoltà di giurisprudenza dell'Università di Aix-Marseille ad Aix-en-Provence, alla facoltà di giurisprudenza dell'Università Pantheon-Sorbonne a Parigi e alla London School of Economics, dove ha conseguito varie lauree in giurisprudenza, anche al livello di master. È stato ammesso all'ordine forense lussemburghese nel 1982 e ha iniziato ad esercitare la professione di avvocato presso lo studio lussemburghese Loesch & Wolter, che successivamente è diventato la sede lussemburghese dello studio legale londinese Linklaters LLP a seguito di fusioni transfrontaliere. È specializzato in diritto societario, fusioni e acquisizioni e mercati finanziari (patrimonio). Nel 2012 ha lasciato il ruolo di socio paritario di Linklaters LLP per aprire un proprio studio legale. Attualmente detiene varie posizioni in qualità di amministratore indipendente di società non quotate e di fiduciario di organizzazioni filantropiche.
Altre posizioni nel Gruppo d'Amico	Nessuna	Nessuna	Nessuna
N. di altre cariche rilevanti[10]	Nessuna	3	6

(9) Il mandato scadrà contestualmente all'assemblea ordinaria degli Azionisti che approva il bilancio 2026.
(10) In questa colonna è indicato il numero di incarichi di amministratore o sindaco ricoperti dal soggetto interessato in altre società quotate in mercati regolamentati, anche esteri, in società finanziarie, bancarie, assicurative o di rilevanti dimensioni. Aggiornato al 31/12/2024.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

ATTIVITÀ DI FORMAZIONE

Nel corso del primo mandato triennale degli amministratori non esecutivi di nuova nomina, sono state organizzate le seguenti sessioni di formazione introduttiva:

- **Corporate Governance e normativa:** due sessioni di formazione su doveri dei membri del Consiglio, procedure interne e regolamenti, a copertura di argomenti quali il Codice di Corporate Governance di Borsa Italiana, le responsabilità degli amministratori, le operazioni con parti correlate, la politica per le remunerazioni e il controllo interno. Le sessioni sono state condotte con il supporto di uno studio legale esterno.
- **Formazione ESG per gli amministratori esecutivi, non esecutivi e indipendenti:** una sessione incentrata sull'integrazione della sostenibilità e sull'impatto delle nuove direttive europee, con particolare attenzione al quadro europeo di sostenibilità, alle pressioni normative e alle *best practice* di strategia ESG per il settore dei trasporti marittimi.
- **Doveri e responsabilità degli amministratori indipendenti:** una sessione dedicata agli amministratori indipendenti in merito ai loro doveri ai sensi delle norme italiane, con il supporto della divisione Corporate & Legale e di uno studio legale esterno.
- **Presentazione delle linee guida sul controllo interno:** una presentazione del Responsabile dell'Internal Audit in merito alle linee guida sul controllo interno che coinvolge gli amministratori indipendenti, l'Amministratore delegato e il Direttore finanziario.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Altri organi di governo

COMITATO PER NOMINE E REMUNERAZIONI

Il Comitato Nomine e Remunerazioni; assiste il Consiglio fornendo consulenza sui candidati in caso di cooptazione dei membri del Consiglio, definendo **la dimensione la composizione ottimali del Consiglio** e supervisionandone la valutazione. Inoltre, assiste il Consiglio di Amministrazione raccomandando **candidati al ruolo di amministratore**, esprime pareri e formula proposte al Consiglio di Amministrazione in merito alla **politica per le remunerazioni** per il Consiglio e l'alta dirigenza, all'identificazione degli **obiettivi di *performance*** per gli amministratori esecutivi e al monitoraggio dell'**attuazione** di tale politica, specialmente per quanto riguarda il raggiungimento degli obiettivi di *performance* correlati alla componente variabile della remunerazione dei membri esecutivi del Consiglio di Amministrazione e dell'alta dirigenza.

Il Comitato Nomine e Remunerazioni riferisce inoltre al Consiglio di Amministrazione sulle attività svolta a cadenza annuale, in occasione dell'approvazione del bilancio annuale.

La **durata media in carica** dei membri del Comitato è **4,0 anni**.

COMITATO CONTROLLO E RISCHI

Il Comitato Controllo e Rischi supporta il Consiglio fornendo consulenza in merito alla **nomina e revoca del Responsabile dell'Internal Audit**, supervisionando l'autonomia e l'efficacia della funzione di *audit*, determinando la remunerazione del Responsabile dell'Internal Audit e valutando il piano di *audit* annuale. Esamina le **relazioni degli *audit*** interni e assiste il Consiglio di Amministrazione nella definizione dei **criteri guida di controllo interno e di gestione del rischio**. Il Comitato valuta l'adeguatezza del **sistema di gestione del rischio** e valuta la **strategia di rischio della Società**. Monitora l'**indipendenza del revisore contabile esterno**, garantisce la corretta applicazione dei criteri contabili ed esamina le **risultanze del revisore contabile esterno**. Inoltre, valuta la rappresentazione del **modello di *business*** nelle relazioni finanziarie e non finanziarie.

Inoltre, il Comitato riferisce al Consiglio di Amministrazione sulle attività svolte due volte all'anno, in occasione dell'approvazione della relazione finanziaria annuale e semestrale della Società.

La **durata media in carica** dei membri del Comitato è **4,0 anni**.

ORGANISMO DI VIGILANZA

L'Organismo di Vigilanza **monitora l'attuazione e l'aggiornamento continuo del Modello 231**, come approvato dal Consiglio di Amministrazione nel 2023[11]. I suoi compiti includono la supervisione dell'**efficacia** del Modello, la garanzia dell'attuazione delle misure di controllo, la valutazione periodica della sua **efficienza** e la promozione della consapevolezza del Modello internamente alla Società. L'Organismo di Vigilanza ha forma collegiale ed è composto da tre membri nominati per una durata di tre anni in scadenza contestualmente all'approvazione del bilancio 2025. I membri vengono selezionati in base ai criteri stabiliti nel Decreto 231, garantendo l'autonomia, l'indipendenza, la professionalità e l'integrità dell'Organismo di Vigilanza nel suo insieme. I membri attuali sono Nicola Pisani (Presidente dell'Organismo di Vigilanza), Maurizio Andrea Bergamaschi e Anna Alberti.

La **durata media in carica** dei membri dell'Organismo di Vigilanza è **14,6 anni**.

(11) In conformità al D.Lgs. n. 231 dell'8 giugno 2001 (il "Decreto 231") stesso.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Composizione del Comitato per le Nomine e le Remunerazioni (a fine esercizio 2024)

Genere

Membri donne **(1)** 33%

Membri uomini **(2)** 67%

Ruolo

Membri non esecutivi **(3)** 100%

Composizione del Comitato Controllo e Rischi (a fine esercizio 2024)

Genere

Membri donne **(1)** 33%

Membri uomini **(2)** 67%

Ruolo

Membri non esecutivi **(3)** 100%

Composizione dell'Organismo di Vigilanza (a fine esercizio 2024)

Genere

Membri donne **(1)** 33%

Membri uomini **(2)** 67%

Ruolo

Membri **(3)** 100%

Nome	Carica	Comitato per le Nomine e le Remunerazioni	Comitato Controllo e Rischi
Monique I.A. Maller	Amministratore indipendente in conformità al Codice di Corporate Governance	Membro	Presidente
Marcel C. Saucy	Amministratore indipendente in conformità al Codice di Corporate Governance	Membro	Membro
Tom Loesch	Amministratore indipendente in conformità al Codice di Corporate Governance	Presidente	Membro

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

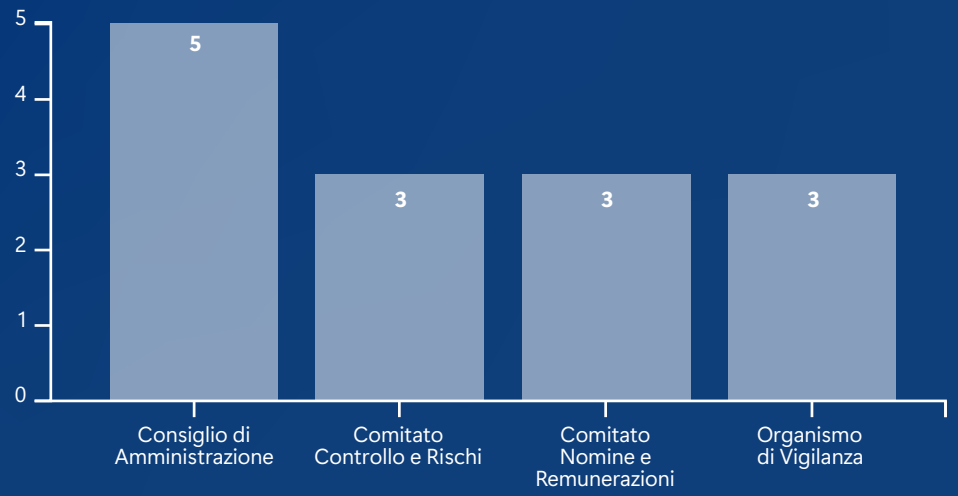
Attività degli organi di governo

Di seguito sono riportati il numero delle riunioni degli organi e i rispettivi tassi di partecipazione.

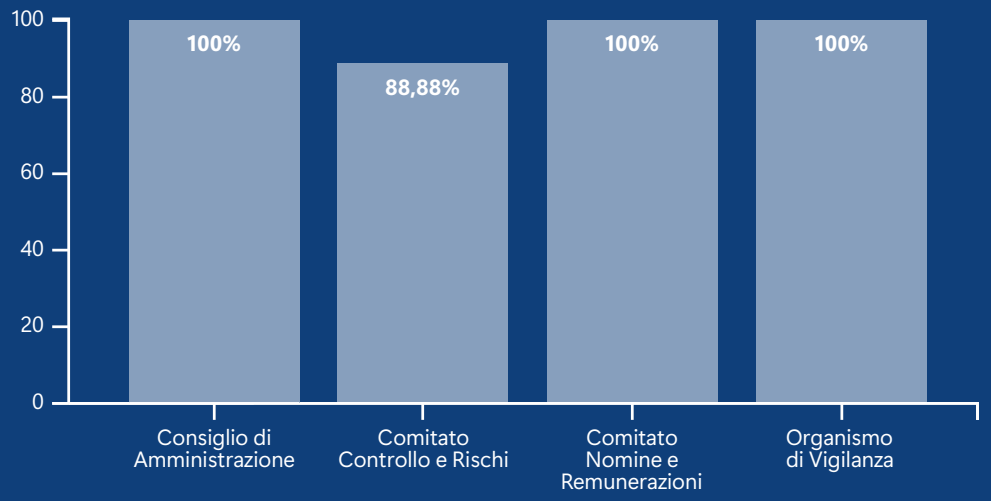
Numero di riunioni degli organi di amministrazione, gestione e vigilanza e dei relativi Comitati	2024
Consiglio di Amministrazione	5
Comitato Controllo e Rischi	3
Comitato per le Nomine e le Remunerazioni	3
Organismo di Vigilanza	3

Percentuale di partecipazione alle riunioni	2024
Consiglio di Amministrazione	100%
Comitato Controllo e Rischi	88,88%
Comitato per le Nomine e le Remunerazioni	100%
Organismo di Vigilanza	100%

Numero di riunioni degli organi di amministrazione, gestione e vigilanza e dei relativi Comitati



Percentuale di partecipazione alle riunioni



Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Politica sulla diversità

ESRS 2 GOV-1

In data **31 luglio 2018** il Consiglio di Amministrazione della Società ha adottato una **Politica sulla diversità** al fine di riconoscere i benefici derivanti dal promuovere e gestire la diversità in qualsiasi dimensione dell'organizzazione, a cominciare dalla composizione del **Consiglio di Amministrazione**. La Società ritiene che **la diversità favorisca idee**, **innovazione**, **comprensione**, **e soluzione dei problemi**, contribuendo così al suo **successo economico in chiave sostenibile** e alla **creazione di valore nel lungo periodo** per gli *stakeholder*.

La **Politica sulla diversità** definisce la diversità in modo ampio, ricomprendendo senza limitazioni l'età, il *background* culturale, l'etnia, il genere, gli attributi fisici, le credenze, la lingua, l'orientamento sessuale, l'istruzione, la nazionalità, l'estrazione sociale e la cultura o altre caratteristiche personali.

Di conseguenza, e in linea con le raccomandazioni del Codice di Corporate Governance e delle successive modifiche introdotte al Regolamento ed alle Istruzioni di Borsa Italiana, la Società, nonostante abbia sede in Lussemburgo e non sia soggetta a specifici requisiti legali o normativi concernenti la diversità, ha effettuato un'autovalutazione sotto la guida del Presidente del Consiglio di Amministrazione. Dopo il parere del Comitato per le Nomine e le Remunerazioni, il Consiglio ha deciso di proporre una rosa di nove candidati per **il rinnovo 2024 del Consiglio di Amministrazione che includeva due candidati non esecutivi appartenenti al genere meno rappresentato**.

Gli attuali membri del Consiglio sono **professionisti riconosciuti a livello internazionale** con competenze in materia legale, finanziaria, contabile, ESG, assicurativa e di gestione dei rischi. Il Consiglio di Amministrazione e i Comitati della Società comprendono attualmente membri **diversi per *background***, **età**, **genere**, **e anzianità**, in modo da garantire **un'ampia varietà di competenze e prospettive**. La varietà di conoscenze ed esperienze professionali rafforza l'equilibrio e l'efficacia del Consiglio di Amministrazione e dei suoi Comitati, contribuendo a un valido governo societario.

A fine esercizio 2024

Diversità nel Consiglio di Amministrazione

Sotto i 30 anni di età	Uomini	–
	Donne	–
Tra i 30 e i 50 anni di età	Uomini	3
	Donne	1
Sopra i 50 anni di età	Uomini	4
	Donne	1

Diversità nel Comitato per le Nomine e le Remunerazioni

Sotto i 30 anni di età	Uomini	–
	Donne	–
Tra i 30 e i 50 anni di età	Uomini	–
	Donne	–
Sopra i 50 anni di età	Uomini	2
	Donne	1

Inoltre, ogni Comitato interno del Consiglio di Amministrazione è composto da **tre amministratori indipendenti**. Il numero di amministratori indipendenti è stato preventivamente valutato e ritenuto adeguato per garantire la costituzione adeguata e il funzionamento dei Comitati in proporzione al numero complessivo dei membri del Consiglio.

Diversità nel Comitato Controllo e Rischi

Sotto i 30 anni di età	Uomini	–
	Donne	–
Tra i 30 e i 50 anni di età	Uomini	–
	Donne	–
Sopra i 50 anni di età	Uomini	2
	Donne	1

Diversità nell'Organismo di Vigilanza

Sotto i 30 anni di età	Uomini	–
	Donne	–
Tra i 30 e i 50 anni di età	Uomini	–
	Donne	–
Sopra i 50 anni di età	Uomini	2
	Donne	1

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Politica di remunerazione

ESRS 2 GOV-3

La Politica di remunerazione della Società per gli organi di governo si compone di quattro elementi:

- componente di remunerazione **fissa**;
- componente **variabile di breve termine**;
- componente **variabile di lungo termine**;
- ***Benefit***.

Ogni elemento soddisfa una finalità diversa, in linea con il ruolo e le responsabilità dei beneficiari. In particolare, la componente remunerazione fissa è concepita per remunerare le competenze, l'esperienza e i contributi richiesti per ogni ruolo specifico. La componente variabile di breve termine mira ad incentivare la *performance* e il contributo ai risultati aziendali, tenendo conto delle condizioni prevalenti sul mercato. La componente variabile di lungo termine mira ad allineare gli interessi di medio-lungo termine della dirigenza e degli azionisti, aumentando allo stesso tempo l'impegno e la fidelizzazione delle risorse chiave. I *benefit* mirano a completare il pacchetto retributivo complessivo, garantendo l'allineamento a *benchmark* di mercato.

PIANO D'INCENTIVAZIONE AZIONARIA A LUNGO TERMINE

La Società fornisce benefici aggiuntivi ad alcuni membri dell'alta dirigenza.[12]

Nel 2023, l'assemblea annuale degli Azionisti ha approvato, su proposta del Consiglio di Amministrazione e con il previo parere favorevole del Comitato per le Nomine e le Remunerazioni, l'**adozione del nuovo Piano di incentivazione variabile a medio-lungo termine**. Il Piano prevede l'assegnazione gratuita di un bonus costituito da una combinazione di contanti e azioni ordinarie di DIS a selezionati dipendenti strategici, sulla base del raggiungimento di specifici obiettivi di *performance*. Tali obiettivi sono strettamente correlati al Piano Strategico e sono valutati al termine del periodo di maturazione.[13] In aggiunta ai criteri correlati alle **prestazioni finanziarie** e **operative** del Gruppo DIS, il Piano include metriche correlate alle **prestazioni ambientali della flotta**, in linea con gli obiettivi di DIS di ridurre la propria impronta ambientale e di generare valore sostenibile a lungo termine.

Il Piano prevede un ***bonus pool*** basato sul **ROCE (ritorno sul capitale investito) medio** conseguito da DIS nel corso di ciascuno dei tre **periodi biennali consecutivi** presi in considerazione ("Periodo/i" o "Ciclo/i"), con una soglia minima del **5%**, definita obiettivo di "*gate*". Il *bonus pool* viene quindi calcolato come il 10% della differenza tra l'EBIT medio raggiunto durante il Periodo e l'EBIT corrispondente ad un ROCE medio del 5%, fino ad un EBIT massimo corrispondente ad un ROCE del 7,5%. Inoltre, al *bonus pool* viene applicata una rettifica per riflettere il ritorno totale per gli azionisti (TSR) ottenuto dagli azionisti di DIS durante il Periodo, rispetto al TSR che sarebbe stato raggiunto investendo nelle azioni di un gruppo di concorrenti.

Il *bonus pool* viene allocato secondo sei obiettivi di *performance* concepiti per misurare la *performance* finanziaria di DIS tenendo conto dei rischi assunti, della solidità della strategia di copertura dei contratti, dell'efficienza in termini di costi della struttura gestionale e dell'impronta ambientale delle sue navi. I sei obiettivi sono:

1. **ROCE rettificato** (75% del *pool*) – Il ROCE è rettificato utilizzando una matrice che tiene conto della leva finanziaria nella struttura del capitale di DIS e della percentuale di copertura dei contratti;
2. **Efficacia della copertura** (5% del *pool*) – Calcolata come rapporto tra i ricavi base *time charter* giornalieri delle navi impiegate con contratti *spot* e di navi impiegate con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, ponderati rispettivamente per il numero di giorni *spot* annuali e per il numero di giorni di contratto a tempo determinato annuali in ciascun anno del periodo di riferimento del Piano.
3. **Spese generali e amministrative giornaliere** (5% del *pool*) – Calcolate come variazione percentuale di aumento o riduzione delle spese generali e amministrative (G&A) giornaliere annuali medie durante il periodo di riferimento del Piano, ponderata per il numero di giorni-nave disponibili in ciascun anno del Piano, rispetto alle spese generali e amministrative giornaliere annuali medie dell'anno precedente l'inizio del Piano.
4. **Costi operativi diretti giornalieri** (5% del *pool*) – Calcolati come variazione percentuale di aumento o riduzione dei costi operativi diretti giornalieri medi annuali per le navi di proprietà e a scafo nudo di DIS durante il periodo di riferimento del Piano, ponderata per il numero di giorni-nave disponibili per le navi di proprietà e a scafo nudo in ciascun anno del Piano, rispetto ai costi operativi diretti giornalieri annuali medi dell'anno precedente l'inizio del Piano.

(12) In conformità all'IFRS 2 – Pagamenti basati su azioni e allo IAS 19 Benefici per i dipendenti.
(13) Si rimanda alla Nota 3 della nota integrativa per ulteriori informazioni sulle modalità di allocazione delle componenti azionaria e di cassa.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

5. **EEDI/EEXI** (5% del *pool*) – CO_2 per tonnellata Tpl (Dwt)-miglia per tutte le navi di proprietà e a scafo nudo – Calcolata come percentuale di riduzione delle emissioni medie di CO_2 per tonnellata Tpl (Dwt)-miglia, sulla base delle specifiche tecniche della nave piuttosto che delle effettive tonnellate metriche trasportate o miglia percorse, durante il periodo di riferimento del Piano, rispetto al livello registrato nell'anno precedente l'inizio del Piano.
6. **EEOI** (5% del *pool*) – CO_2 per tonnellata-miglia per le navi di proprietà e a scafo nudo gestite sul mercato *spot* – da calcolarsi come percentuale di riduzione delle emissioni medie di CO_2 per tonnellate-miglia, definite come la somma del prodotto delle tonnellate metriche effettive trasportate e miglia effettive percorse per ciascuno dei viaggi *spot* delle navi di proprietà e a scafo nudo di DIS durante il periodo di riferimento del Piano, rispetto al livello registrato nell'anno precedente l'inizio del Piano.

Per ognuno dei suddetti obiettivi vengono stabilite soglie minime.
È previsto un aumento lineare della percentuale allocata quando tale soglia viene superata, fino ad un massimo del 110% dell'importo attribuibile al raggiungimento di tale obiettivo. Il bonus finale così calcolato viene versato al 70% in contanti al termine del periodo di maturazione di ogni Ciclo, mentre il restante 30% viene conferito mediante azioni di DIS (gratuite) nei due anni successivi al periodo di maturazione (15% all'anno).

Il quinto e il sesto obiettivo sono legati al clima, poiché tali indicatori misurano le prestazioni delle navi in termini di energia ed emissioni dal punto di vista progettuale (EEDI/EEXI) e dal punto di vista operativo (EEOI). Mantenendo costanti tutti gli altri fattori, i miglioramenti di tali indicatori richiedono una riduzione delle emissioni di CO_2.

Per il 2024, la quota della remunerazione variabile associata agli obiettivi legati al clima per i membri degli organi di amministrazione, gestione e vigilanza ammontava al **10% della remunerazione totale**, pari a **US$ 156.468.**

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Sistema di gestione

ESRS 2 GOV-5

SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E GESTIONE DEL RISCHIO

Il **Consiglio di Amministrazione supervisiona il sistema di controllo interno e di gestione del rischio**, nel rispetto del Codice di Corporate Governance e delle *best practice*. Ne valuta l'efficacia sulla base delle relazioni del Responsabile dell'*Internal Audit*, del Comitato Controllo e Rischi e dell'Organismo di Vigilanza.

I dirigenti hanno la responsabilità di individuare e gestire i rischi, inclusi quelli legati alla sostenibilità.

Il Gruppo continua a mettere a punto e implementare le misure necessarie, mediante la periodica revisione delle politiche, dei processi e delle procedure esistenti e l'istituzione, laddove necessario, di nuove regole, processi e strutture organizzative. Tali misure mirano a monitorare l'efficienza delle operazioni del Gruppo, garantire l'affidabilità di tutte le informazioni (incluse quelle finanziarie) fornite agli organi interni ed al mercato, e garantire il rispetto di leggi e regolamenti a salvaguardia del patrimonio del Gruppo.

Il Gruppo mette continuamente a punto le proprie misure per mantenere un sistema di controllo interno e di gestione del rischio efficiente ed efficace, mediante la revisione e l'aggiornamento regolari di politiche e procedure per garantire efficienza operativa, informazioni affidabili e conformità legale.

La **divisione Internal Audit** conduce verifiche indipendenti, identifica le aree di miglioramento e collabora con i responsabili di processo alla risoluzione delle carenze. Monitora costantemente l'implementazione delle azioni concordate, **riferendo direttamente al *Chief Risk Officer* e al Comitato Controllo e Rischi**.

È compito del Chief Risk Officer mantenere un adeguato sistema di controllo interno, che comprende la verifica periodica delle funzioni dei controlli chiave. L'efficacia dei controlli chiave è valutata regolarmente con il supporto della divisione Internal Audit. **La divisione Internal Audit** ha l'autorità per **selezionare società operative o processi al fine di effettuare *audit* o *follow-up* analitici** ed è responsabile dell'ideazione di un **piano di *audit* basato sull'analisi dei rischi**. I risultati di tali verifiche, dell'analisi e valutazione dei rischi sono oggetto di una relazione.

VALUTAZIONE DEL RISCHIO

La **divisione Internal Audit** effettua sistematicamente una valutazione del rischio parlando con i **responsabili di processo** per individuare i rischi inerenti, l'ambiente e le attività di controllo, nonché i rischi residui. Dal 2022, in previsione dell'evoluzione dei requisiti normativi e delle aspettative della **CSRD**, il Gruppo ha esaminato la metodologia di valutazione del rischio, **integrando una prospettiva ESG**. Nel 2024, la metodologia aggiornata in linea con gli Standard Globali di Internal Audit è stata finalizzata e condivisa con l'Amministratore delegato e il Direttore finanziario.

La **metodologia di valutazione del rischio** delinea nello specifico:

- **Identificazione del modello di rischio e delle categorie di rischio correlate** a cui può essere esposta la Società;
- **Definizione della tolleranza al rischio e della propensione al rischio** con il relativo collegamento alle metriche di valutazione del rischio, in base all'EBITDA medio e alla posizione finanziaria netta (NFP);
- Definizione delle **metriche del rischio**, con la valutazione di Probabilità (in base alla frequenza dell'attività) e Impatto (come specificato nei dettagli nella seguente tabella)

Metriche dell'Impatto	Elementi
Economia e finanza	• Scala della perdita monetaria
Risorse umane	• Disponibilità di personale/capacità • Tasso di *turnover*
Reputazione	• Portata e durata della risonanza mediatica • Durata dell'impatto sull'immagine del marchio e sul rapporto con gli *stakeholder*
Salute e sicurezza	• Durata della prognosi dopo una lesione/malattia professionale
Ambiente	• Tipo di danno • Ripercussioni sulla comunità circostante
Conformità	• Impatto della decisione amministrativa/giudiziaria • Possibile sanzione/risarcimento
Continuità operativa	• Criticità del processo interessato • Durata dell'interruzione

- **Valutazione dell'efficacia dei controlli:** in base al valore assegnato all'efficacia dei controlli, la percentuale di riduzione del rischio è misurata in termini di Probabilità (per i controlli preventivi) e/o di Impatto (per i controlli correttivi/investigativi) del rischio mappato.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Per integrare la dimensione ESG nelle attività di Internal Audit, **il processo ESG è in fase di analisi nel contesto della valutazione del rischio per il 2024**. In base ai risultati, i rischi ESG verranno inclusi nel piano di *audit* annuale basato sui rischi a partire da marzo 2025.

Inoltre, la divisione Internal Audit sta svolgendo **una valutazione dei controlli a livello di entità (*Entity Level Controls* - ELC) legati alla rendicontazione di sostenibilità**. Nella fattispecie, nel rispetto dei principi del *framework* COSO, è in corso una **valutazione delle procedure di controllo interno per la Dichiarazione di sostenibilità** allo scopo di determinare il posizionamento della Società in rapporto alle *best practice* e di individuare le aree di miglioramento.

Inoltre, a partire dal 2025 il sistema di controllo interno e di gestione del rischio in rapporto al processo di rendicontazione di sostenibilità verrà integrato formalmente nel Piano di Internal Audit della Società.

SISTEMA DI GESTIONE INTEGRATA

L'implementazione di un Sistema di gestione integrata (IMS) rispecchia **una strategia aziendale che assegna un'importanza primaria ai temi della qualità dei servizi forniti ai clienti, della sicurezza e della salute nei luoghi di lavoro, dell'efficienza energetica, della salvaguardia dell'ambiente e della responsabilità sociale d'impresa**. Ciò avviene attraverso l'adozione di riconosciuti *standard* e certificazioni internazionali.

DIS si è allineata formalmente al Sistema di gestione integrata del Gruppo d'Amico, potenziando il Sistema di controllo interno e di gestione del rischio internamente al Gruppo DIS e migliorando l'efficienza dei processi. Inoltre, tale integrazione ha portato al rafforzamento del coordinamento tra gli organi di controllo interno, in particolare nello sviluppo dei piani di *audit* così da portare ad una razionalizzazione dei controlli. Tale livello di coordinamento è stato raggiunto attraverso un protocollo definito che garantisce di non interferire con l'autonomia e l'indipendenza dei singoli sistemi di gestione. La collaborazione tra gli organi di controlli agevola la condivisione delle relazioni degli *audit*, garantisce la trasparenza, elimina la ridondanza e migliora l'efficienza della mitigazione dei rischi riconoscendo le precedenti osservazioni segnalate da altri organi di controllo.

L'IMS permette al Gruppo d'Amico, e a sua volta a d'Amico International Shipping, di **identificare, mantenere e migliorare continuamente un modello organizzativo gestionale dinamico**. Tale approccio unitario integra le esigenze e le specificità dei diversi settori, ottimizzando allo stesso tempo le possibili strategie, in conformità alle numerose normative e legislazioni nazionali e internazionali. Il monitoraggio continuo, la misurazione delle *performance*, le ispezioni interne, l'analisi dei dati e le tempestive azioni correttive **consentono a DIS di accrescere continuamente le proprie** *performance* e quelle di suoi *stakeholder* in termini di sicurezza, di protezione ambientale e di soddisfazione del cliente.

L'IMS, già conforme al **Codice internazionale di gestione della sicurezza**, è stato esteso ai seguenti *standard* internazionali certificati da RINA: **ISO 9001** per la gestione della qualità, **ISO 14001** per la gestione ambientale, **ISO 45001** per la gestione della salute e sicurezza sul lavoro e **ISO 50001** per la gestione energetica.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Dichiarazione sulla responsabilità della gestione

Il dirigente responsabile della redazione dei bilanci della società, Federico Rosen, nella sua qualità di *Chief Financial Officer* di d'Amico International Shipping S.A., dichiara, per quanto è di sua conoscenza, che: I bilanci di esercizio e i bilanci consolidati, redatti in conformità agli International Financial Reporting Standards come adottati dall'Unione Europea, rappresentano in modo veritiero e corretto le attività, passività, la posizione finanziaria e il conto economico di d'Amico International Shipping S.A., sia individualmente che di d'Amico International Shipping S.A. e delle sue sussidiarie nel loro insieme.

La relazione sulla gestione include una revisione corretta dello sviluppo e dei risultati dell'attività e della situazione di d'Amico International Shipping S.A., sia individualmente che delle sue sussidiarie nel loro insieme, e include anche una descrizione dei principali rischi e incertezze a cui sono esposte.

Lussemburgo, 13 marzo 2025
Federico Rosen
Chief Financial Officer

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Dichiarazione di sostenibilità

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Informazioni generali

Introduzione alla dichiarazione sulla sostenibilità

ESRS 2 BP-1; BP-2

Nell'esercizio di rendicontazione 2024 sono entrati in vigore gli standard europei di rendicontazione di sostenibilità (European Sustainability Reporting Standards - ESRS), introdotti con la direttiva relativa alla rendicontazione societaria di sostenibilità (CSRD) dell'Unione Europea. In previsione della trasposizione di tale direttiva nel diritto lussemburghese, DIS ha deciso volontariamente di utilizzare tale *framework*. La Dichiarazione di sostenibilità del Gruppo DIS[14] è predisposta su base consolidata, applicando i medesimi principi di consolidamento adottati per il bilancio. Pertanto, le informazioni relative alla sostenibilità di cui alla Dichiarazione di sostenibilità, salvo specificato altrimenti, si riferiscono all'intero Gruppo controllato da d'Amico International Shipping S.A. Analogamente, tutte le politiche e le procedure di gestione si applicano al Gruppo nel suo insieme.

La Dichiarazione di sostenibilità di DIS **copre le catene del valore *upstream* e *downstream***. Gli impatti, i rischi e le opportunità (IRO) legati alle catene del valore e valutati come rilevanti nella DMA sono collegati esplicitamente alle catene del valore delle navi e delle operazioni marittime[15]. La loro analisi è riportata nelle sezioni relative ai criteri tematici, tra cui le modalità di interazione e integrazione in rapporto alla strategia e al modello di *business* del Gruppo. Le metriche riferite nelle informative tematiche si riferiscono però esclusivamente a DIS.

Le **metriche riferite** in bilancio sono soggette a gradi variabili di incertezza della misurazione, poiché in alcuni casi sono state necessarie ipotesi e congetture per fornire agli utilizzatori del bilancio informazioni pertinenti, utili e comprensibili. Inoltre, alcune metriche quantitative e somme di denaro sono state oggetto di stima nel caso in cui i dati principali fossero indisponibili parzialmente o totalmente. Informazioni dettagliate sulle ipotesi, giudizi e stime utilizzate sono riportate nelle sezioni "**Criteri contabili ESG**", relative a specifici obblighi di informativa nei capitoli che trattano argomenti rilevanti.

Pagina	Elemento contabile ESG	Stima/congettura	Livello di incertezza
88, 94, 97	Emissioni di CO_2 in grammi (utilizzate per EEDI/EEXI, CII, EEOI)	Stima	Bassa
90	Consumo di carburante da gas naturale (sedi)	Stima	Medio-alta
90	Consumo di elettricità, riscaldamento, vapore o raffreddamento acquistati o acquisiti da fonti fossili (sedi)	Stima	Medio-alta
90	Consumo energetico totale da fonti nucleari	Stima	Medio-bassa
90	Consumo di elettricità, riscaldamento, vapore o raffreddamento acquistati o acquisiti da fonti rinnovabili (flotta e sedi)	Stima	Medio-alta
92	Emissioni di gas a effetto serra (GHG) di Scope 1 dalla flotta (perimetro considerato)	Congettura	Bassa
92, 95	Emissioni di GHG di Scope 1 coperte dai crediti EU-ETS (tonnellate di CO_2 equivalente per i viaggi coperti dalla direttiva)	Congettura (perimetro) e stima (tonnellate di CO_2 equivalente)	Bassa
112	Emissioni di inquinanti atmosferici	Stime	Medio-bassa
114	Emissioni di inquinanti idrici	Stima	Medio-alta
120-121	Rifiuti generati a bordo	Stima	Medio-bassa
143	Spese di formazione per dipendente – terra	Stima	Bassa
146	Rapporto retributivo totale annuo (personale marittimo)	Stima	Medio-bassa

La sezione *Dichiarazione di sostenibilità* della Relazione annuale 2024 **non riporta informazioni comparative** ed è stata **predisposta in conformità alla direttiva relativa alla rendicontazione societaria di sostenibilità (CSRD) dell'Unione Europea** e ai relativi i principi europei di rendicontazione di sostenibilità (ESRS) sottostanti, anche se su **base volontaria**. Tale approccio è stato adottato poiché il Lussemburgo non ha ancora trasporto la direttiva nel diritto nazionale alla data del presente documento. Di conseguenza, la Relazione annuale 2024 differisce in misura

(14) Informazioni di natura non finanziaria in conformità ai requisiti della CSRD; di seguito "Dichiarazione di sostenibilità".
(15) La catena del valore dei prodotti trasportati non è integrata nelle informative tematiche poiché gli IRO legati ai prodotti non sono stati ritenuti rilevanti in ragione della capacità marginale del Gruppo di supervisionare e gestire tali IRO alla luce delle sue dimensioni relative rispetto agli operatori chiave della catena del valore del petrolio.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

significativa rispetto alle precedenti edizioni sia in termini di struttura che di contenuto, e segnatamente a causa dell'aggiornamento 2024 dell'analisi di doppia materialità (DMA) di DIS. Alla presente edizione sono stati aggiunti KPI e informative qualitative di vario genere. I cambiamenti significativi degli elementi d'informazione, in termini sia di perimetro organizzativo coperto che di metodologie di calcolo applicate, sono descritte nei dettagli nelle sezioni "Criteri contabili ESG" corrispondenti.

Inoltre, la Dichiarazione di sostenibilità 2024 di DIS integra gli ***standard* SASB per il settore dei trasporti marittimi**. Un indice dei contenuti per gli *standard* sia ESRS sia SASB è presentato alla fine della Dichiarazione di sostenibilità.

Requisiti di informativa ESRS incorporati per riferimento

Requisito di informativa ESRS	Sezione della Relazione	Capitolo della Relazione	
GOV-1	Resoconto di gestione	Dichiarazione sul governo societario	• Governo societario • Altri organi di governo • Politica sulla diversità
GOV-3	Resoconto di gestione	Dichiarazione sul governo societario	• Politica di remunerazione
E1.GOV-3	Resoconto di gestione	Dichiarazione sul governo societario	• Politica di remunerazione
GOV-5	Resoconto di gestione	Dichiarazione sul governo societario	• Sistema di gestione
SBM-1	Resoconto di gestione	Panoramica	• Profilo del Gruppo • Struttura del Gruppo e presenza globale • La nostra attività • Le nostre catene del valore
SBM-2	Resoconto di gestione	Panoramica	• *Stakeholder* di DIS

La sezione Dichiarazione di sostenibilità della presente Relazione annuale è soggetta a *limited assurance*. Si rimanda alla relazione di *limited assurance* della società di revisione a pagina 283.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

emarket
sdir storage
CERTIFIED

Sostenibilità per DIS

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Percorso di sostenibilità di DIS

L'impegno di DIS nei confronti della sostenibilità è **strettamente allineato alle iniziative più ampie del Gruppo d'Amico**, il quale ha iniziato il suo percorso di sostenibilità nel 2018 con la pubblicazione del primo Bilancio di sostenibilità. Da allora, DIS ha progressivamente aumentato l'attenzione dedicata agli aspetti di sostenibilità e ha continuato a rafforzare i suoi sistemi di gestione. Tali iniziative sono mirate al consolidamento e al miglioramento del contributo di d'Amico allo sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi.

2018 Prima edizione del **Bilancio di sostenibilità** del Gruppo d'Amico

2022 Creazione della **divisione ESG** del Gruppo d'Amico per la supervisione degli aspetti in ambito ESG in tutte le sue controllate su base integrata

2023 Avvio del **processo di compliance alla CSRD dell'UE**

Prima **valutazione di doppia materialità (DMA)** di DIS

2024 **Mappatura e analisi delle catene del valore di DIS**

Aggiornamento della DMA con focus sulle catene del valore

Pubblicazione della prima **Dichiarazione di sostenibilità di DIS – in conformità alla CSRD dell'UE e ai requisiti EFRAG degli ESRS – integrato nella Relazione annuale.**

Analisi di doppia materialità

ESRS 2 IRO-1; BP-2; SBM-3; SBM-2

Nel 2023, il Gruppo ha svolto la sua prima *analisi di doppia materialità* (DMA), che ha portato alla definizione e valutazione degli IRO che caratterizzano le attività operative e i rapporti commerciali.

La valutazione ha indagato le interazioni tra la Società e i suoi *stakeholder* da due prospettive complementari:

- **prospettiva interna** (*valutazione dell'impatto*) – gli impatti causati dalle attività operative di DIS e dalla sua catena del valore sui suoi *stakeholder* e sull'ambiente
- **prospettiva esterna** (*rilevanza finanziaria*) – i rischi e le opportunità causati dai cambiamenti sociali e ambientali sulle attività operative e sulle prospettive di crescita di DIS, derivanti sia dalle attività commerciali che lungo le catene del valore.

Nel **2023**, il processo si è incentrato sulle **attività operative** ed è proseguito nel corso del **2024**, incorporando la prima **mappatura e analisi delle catene del valore**[16]. Ciò è stato funzionale al completamento del processo, poiché ha supportato l'individuazione degli impatti, delle dipendenze, dei rischi e delle opportunità derivanti dalla catena del valore, che sono stati quindi valutati e, qualora rilevanti, incorporati nella valutazione complessiva. Inoltre, nel 2024 il processo DMA è stato migliorato collegando esplicitamente gli IRO a diversi orizzonti temporali (breve, medio e lungo termine[17]) e classificandoli in temi secondari di sostenibilità per un'analisi maggiormente dettagliata.

Applicabile a entrambi i cicli di valutazione DMA, il processo era costituito dalle seguenti fasi:

1. **Impostazione dell'elenco esteso degli IRO** (Impatti, Rischi e Opportunità) che potrebbero essere significativi per DIS, tenendo conto delle attività operative e delle catene del valore, sulla base di scenari climatici, pubblicazioni di controparti di settore, *report* di organizzazioni internazionali e *standard* ESRS specifici per i temi. Sono stati inoltre consultati **documenti di settore** e **professionisti esterni**, e al processo ha contribuito la *Due Diligence* continua e costante del Gruppo che richiede alle divisioni organizzative e al governo societario di valutare e monitorare ininterrottamente gli impatti delle operazioni del Gruppo sulle persone e sull'ambiente.
2. ***Engagement* interno**: condivisione dell'elenco lungo con il Gruppo Direttivo[18] e organizzazione di *workshop* con varie divisioni per mettere a punto e completare la mappatura dei temi e degli IRO.
3. ***Engagement* esterno**: mappatura degli *stakeholder* esterni e distribuzione di questionari digitali per condividere l'elenco provvisorio dei temi e degli IRO con gli *stakeholder* esterni per raccogliere *feedback* sull'accuratezza e sulla completezza. Le proposte di integrazione sono state valutate dal Gruppo Direttivo e, ove significative, sono state incorporate nell'elenco lungo degli IRO.
4. **Valutazione degli *stakeholder* interni**: *engagement* degli *stakeholder* interni tramite un questionario digitale per valutare la rilevanza di ogni IRO. I **criteri di valutazione applicati per gli impatti** sono stati: entità, portata, irreparabilità (solo per gli impatti negativi) e probabilità (solo per gli impatti potenziali). **Per i rischi e le opportunità**, i due criteri sono stati l'entità e la probabilità. Gli IRO sono stati valutati per ogni criterio su una scala da 1 a 5.
5. **Elaborazione dei risultati della valutazione**: analisi delle anomalie, calcolo dei valori della rilevanza e della deviazione *standard* in base a valutazioni individuali, nonché determinazione della soglia di rilevanza quantitativa.

(16) Per ulteriori informazioni sulla mappatura e analisi delle catene del valore, si rimanda al capitolo "Le nostre catene del valore".
(17) Gli orizzonti temporali applicati sono quelli suggeriti dagli ESRS, vale a dire l'anno di rendicontazione per il breve termine, 5 anni per il medio termine e oltre i 5 anni per il lungo termine.
(18) Per ulteriori informazioni sul ruolo e sulla composizione del Gruppo Direttivo, si rimanda al capitolo "Governance ESG".

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

6. **Identificazione dei temi** e **degli IRO rilevanti**, in base alla **soglia di rilevanza quantitativa** definita su una scala di pertinenza (impostata a 3,25 su 5).
7. **Ricalibrazione e definizione dei risultati finali della DMA** con un approccio qualitativo.

DEFINIZIONE DI IMPATTO, DIPENDENZA, RISCHIO E OPPORTUNITÀ

Gli **impatti** sono stati intesi come i cambiamenti prodotti rispetto alla situazione attuale dalle azioni implementate dal Gruppo, tenendo conto sia delle attività operative, sia delle catene del valore. Gli **impatti positivi** sono stati definiti come tali esclusivamente quando le azioni migliorerebbero lo status quo associato a un determinato tema di sostenibilità; l'assenza o la riduzione di un impatto negativo ha portato all'identificazione dello stesso come un impatto positivo. Sono state quindi identificate le **dipendenze**, con lo scopo di agevolare e contribuire alla valutazione della rilevanza finanziaria.

Per quanto riguarda i **rischi**, sono stati mappati a partire dagli impatti negativi, dalle dipendenze principali e da altri fattori endogeni (attività operative) ed esogeni (catene del valore) che potrebbero ostacolare la stabilità finanziaria e le prospettive di crescita del Gruppo. In ultimo, sono state identificate le **opportunità** in termini economici, in parte tracciando i potenziali benefici da cogliere grazie agli impatti positivi.

***ENGAGEMENT* DEGLI *STAKEHOLDER*: SONDAGGI DI *FEEDBACK* E VALUTAZIONE**

Per garantire una valutazione completa, nel 2023 e 2024 gli ***stakeholder* esterni** (tra cui fornitori, istituti finanziari, compagnie assicurative, clienti) sono stati consultati in merito alla **completezza degli IRO associati alle attività operative e delle relative catene del valore**.

Nel 2023 hanno partecipato 17 *stakeholder* esterni, corrispondenti a un tasso di risposta del 76,5%. Tra questi, l'86% riteneva che la valutazione fosse completa, mentre la restante parte ha suggerito dei perfezionamenti.

Nel 2024 sono state ricevute **10 risposte** con **31 punti di suggerimenti**. 8 *stakeholder* su 10 ritenevano che l'elenco integrale degli IRO fosse completo ed esaustivo. Il *feedback* degli *stakeholder* è stato valutato dal Gruppo Direttivo, integrando le proposte pertinenti nell'elenco lungo degli IRO ove appropriato.

A questo punto, **gli *stakeholder* interni hanno valutato gli IRO attraverso questionari digitali**. A ogni IRO è stato assegnato un punteggio su una scala da 1 (basso) a 5 (alto), in base ai seguenti criteri:

- Per **gli impatti**: entità, portata e irrimediabilità (solo per gli impatti negativi) e probabilità (solo per gli impatti potenziali).
- Per **i rischi e le opportunità**: entità e probabilità.

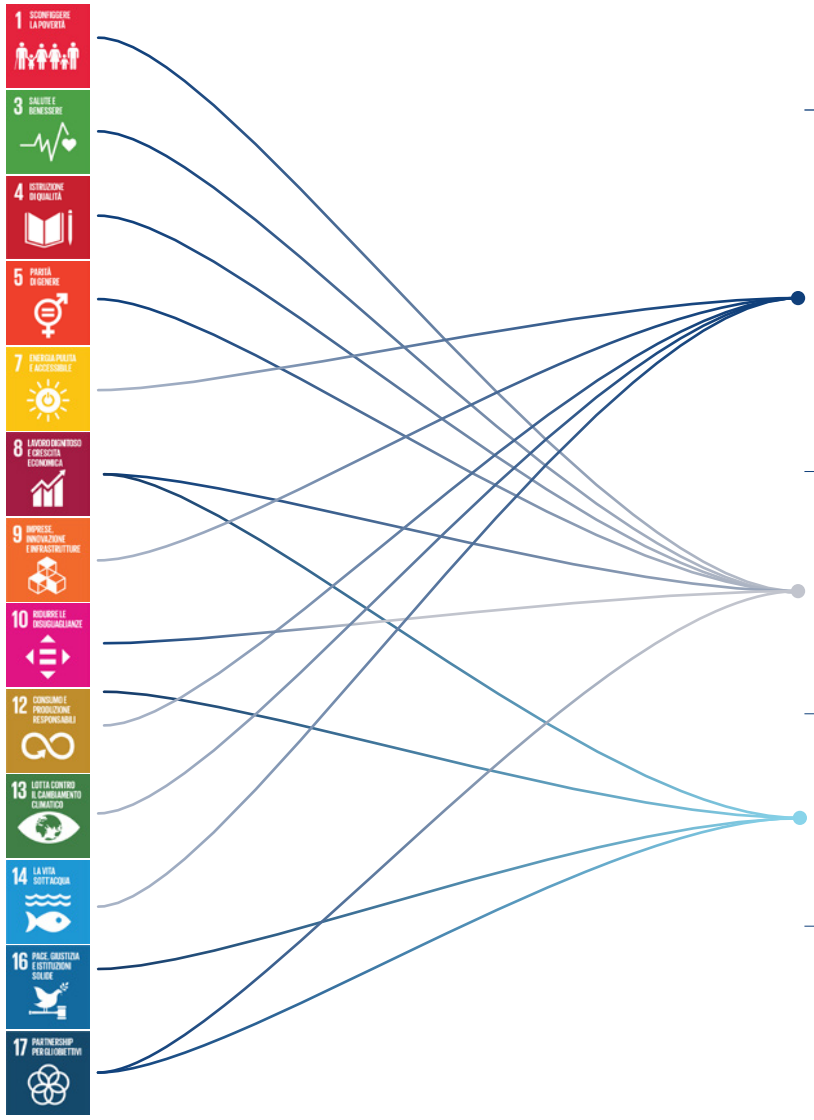
In totale, 15 *stakeholder* interni hanno valutato gli IRO associati alle attività operative proprie e delle relative catene del valore. Le risposte anomale sono state escluse e sono stati calcolati i valori della rilevanza, assegnando ponderazioni maggiori alla rilevanza rispetto alla probabilità per gli impatti negativi associati ai diritti umani.

RISULTATI DELLA DMA 2024

La valutazione ha individuato **54 IRO rilevanti** (29 impatti, 13 categorie di rischio con 41 rischi e 12 opportunità). È emerso che **7 temi di sostenibilità su 10** degli ESRS sono rilevanti. Gli IRO con una valutazione pari o superiore alla soglia di 3,25 sono stati ritenuti rilevanti, ma un'ulteriore analisi qualitativa è stata applicata adottando un approccio dall'alto verso il basso per calibrare i risultati preliminari del sondaggio e identificare l'elenco finale degli IRO rilevanti.

Nella seguente tabella è riportato l'**elenco dei temi di sostenibilità che sono risultati rilevanti nella DMA 2024**.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited



Area ESG	Tema	Sotto-tema	Obiettivi di sviluppo sostenibile (SDG) intercettati
Ambiente	E1 - Cambiamento climatico	Adattamento ai cambiamenti climatici	7, 9, 12, 13, 14
		Mitigazione dei cambiamenti climatici	
		Energia	
	E2 - Inquinamento	Inquinamento atmosferico	
		Inquinamento idrico	
	E4 - Biodiversità ed ecosistemi	Impatti sullo stato delle specie	
		Impatti sulla portata e sulle condizioni degli ecosistemi	
	E5 - Economia circolare	Afflussi di risorse	
Sociale	S1 - Forza lavoro propria	Trattamento equo e opportunità per tutti	1, 3, 4, 5, 8, 10, 17
		Altri diritti legati al lavoro	
		Condizioni di lavoro	
	S2 - Lavoratori nella catena del valore	Trattamento equo e opportunità per tutti	
Governance	G1 - Condotta aziendale	*Engagement* politico e attività di *lobbying*	8, 12, 16, 17
		Cultura aziendale	
		Protezione dei *whistleblower*	
		Gestione dei rapporti con i fornitori, tra cui pratiche di pagamento	

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

I temi **Biodiversità ed ecosistemi (E4), Forza lavoro propria (S1) e Lavoratori nella catena del valore (S2),** per cui il Gruppo usufruisce delle **disposizioni di introduzione graduale**, consentite per l'esercizio di rendicontazione 2024, **sono identificati come rilevanti**. L'elenco degli IRO rilevanti (tra cui i dettagli in merito a natura, orizzonti temporali applicati e occorrenza nelle attività operative o lungo le catene del valore) e l'analisi correlata, in merito all'eventuale modalità di gestione di tali IRO nella strategia e nel modello di *business* del Gruppo, sono riportati nei capitoli specifici per i temi della presente Dichiarazione di sostenibilità.

Tutti gli IRO rilevanti riguardano l'elenco di temi secondari riportato alla pagina precedente e tutti sono coperti dagli obblighi di informativa ESRS. **La rilevanza di ciascun obbligo di informativa è stata valutata caso per caso e sono stati forniti riferimenti ulteriori per le entità** (sia qualitativi, sia quantitativi) ove rilevante e utile per contestualizzare altri elementi d'informazione o migliorare le informazioni messe a disposizione degli utilizzatori del documento.

Governance ESG

ESRS 2 GOV-1; GOV-2; GOV-4

L'effettiva integrazione della sostenibilità nelle attività operative obbliga ad incorporare una cultura incentrata sulla sostenibilità e a migliorare la consapevolezza degli aspetti correlati. È fondamentale definire obiettivi chiari e misurabili, nonché delineare precisi ruoli e responsabilità per garantire l'affidabilità, la trasparenza e l'efficacia del conseguimento degli obiettivi della strategia ESG. Tale approccio deve allinearsi alle aspettative ed esigenze di tutti gli *stakeholder*.

A tale scopo, DIS e il Gruppo d'Amico stanno progressivamente delineando le rispettive strutture di governance per una migliore gestione della sostenibilità. DIS usufruisce dei servizi consulenziali ESG forniti dalla divisione ESG del Gruppo d'Amico, agevolati da un accordo di fornitura di servizi con d'Amico Società di Navigazione S.p.A., la controllante di ultima istanza di DIS. Tra gli **attori ed organi interni chiave**, con il compito di supervisionare e gestire le iniziative in ambito ESG, si annoverano il Consiglio di Amministrazione di DIS e i suoi Comitati designati, il Gruppo Direttivo, la divisione ESG del Gruppo d'Amico e il Gruppo di Lavoro ESG del Gruppo d'Amico, il quale coinvolge l'alta dirigenza di varie divisioni.

Il **Consiglio di Amministrazione**, attraverso la sua gestione, stabilisce le principali priorità del Gruppo ed approva la strategia ESG complessiva. Come parte di tale processo, i risultati della DMA e i dettagli relativi alle metodologie adottate vengono presentati al Consiglio di Amministrazione. Traendo spunto dalla loro esperienza, nella maggior parte dei casi i membri del Consiglio (tra cui tutti gli amministratori esecutivi) hanno partecipato attivamente al processo, fornendo un *feedback* sull'elenco finale dei temi e degli IRO rilevanti, e approvando successivamente il risultato. Tale elenco approvato, insieme al Piano ESG, forma la base per la redazione della Dichiarazione di sostenibilità, la quale viene quindi inclusa nella Relazione annuale e approvata formalmente dal Consiglio.

Creato nel 2023, lo ***Steering Group*** ha il compito di sviluppare procedure di gestione e istituire un processo di rendicontazione per garantire la conformità alla direttiva relativa alla rendicontazione societaria di sostenibilità (CSRD) dell'Unione Europea. Lo *Steering Group* è composto dal personale chiave di DIS e del Gruppo d'Amico, tra cui:

- Responsabile ESG del Gruppo d'Amico[19]
- Direttore finanziario DIS[20]
- Responsabile HSQE del Gruppo d'Amico
- Responsabile Internal Audit di DIS
- Responsabile HR del Gruppo d'Amico
- Responsabile della Divisione Tecnica del Gruppo d'Amico

Le funzioni e le responsabilità del Gruppo Direttivo comprendono: svolgimento di una mappatura preliminare degli IRO, la quale ricomprende la mappatura e l'analisi delle catene del valore di DIS; coordinamento di workshop con varie divisioni per individuare e valutare l'elenco finale degli IRO; convalida del comitato di *stakeholder* esterni che saranno coinvolti nella valutazione della completezza degli IRO individuati; partecipazione a sondaggi interni sulla rilevanza.

(19) La divisione ESG opera sotto d'Amico Società di Navigazione S.p.A., la controllante di ultima istanza di DIS. Creata a livello del Gruppo d'Amico, tale divisione supporta tutte le attività legate alle sostenibilità di DIS attraverso un accordo di fornitura di servizi.
(20) Al Direttore finanziario è affidato formalmente il compito di compilare la Relazione annuale che include la Dichiarazione di sostenibilità.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Dichiarazione sulla *due diligence*

A partire da aprile 2024, il **Responsabile della divisione ESG del Gruppo d'Amico** ha assunto il ruolo di membro non esecutivo del Consiglio di Amministrazione di DIS. Qualora necessario e richiesto, al **Comitato Controllo e Rischi** di DIS viene presentato un resoconto sotto la supervisione del Direttore finanziario. Tale resoconto tratta di eventuali aspetti di sostenibilità in linea con il campo di applicazione delle funzioni attribuite a tale comitato.

I **responsabili di divisione** partecipano a vari *workshop* nel corso dell'intero esercizio: ad esempio sessioni di formazione su DMA e catene del valore. Nel 2024, tale gruppo di lavoro ha coinvolto rappresentanti di nove divisioni a livello di DIS e del Gruppo d'Amico: noleggi, ufficio legale, ESG, finanza, HSQE (salute, sicurezza, qualità e ambiente), operazioni, acquisti, funzioni del personale e divisione tecnica. L'intero processo resta sotto la rigorosa supervisione della divisione ESG del Gruppo d'Amico, la quale coordina le iniziative e fornisce al Direttore finanziario e al Consiglio di DIS la garanzia della conformità di DIS agli *standard* ESG da tutti i punti di vista. I responsabili di divisione hanno infatti il compito di supervisionare e attuare le politiche in ambito ESG e sono attivamente coinvolti nella definizione della strategia ESG del Gruppo.

DIS si impegna a svolgere una *due diligence* approfondita nella selezione di fornitori e *partner* commerciali, garantendo il rispetto delle Linee guida OCSE per le imprese multinazionali e i Principi guida ONU su imprese e diritti umani. Inoltre, le procedure di *due diligence* sono perfettamente integrate nelle operazioni di DIS, segnatamente in relazione alla sua politica sulle sanzioni.

Codice Etico di DIS

Internamente, DIS ha adottato un Codice Etico che stabilisce i principi che ispirano e guidano la condotta aziendale del Gruppo e il comportamento atteso dal suo personale. Il Codice delinea **i valori fondamentali di DIS in termini di diritti umani, inclusi i diritti dei lavoratori, la lotta alla corruzione e alla concussione e la protezione ambientale**. Una particolare attenzione è dedicata ai **diritti umani del personale navigante**, e ciò ha portato all'adozione di una politica dedicata per garantire condizioni di lavoro sicure per tutto il personale navigante e prevenire eventuali violazioni dei diritti dei lavoratori. Sono comprese misure per mitigare i rischi, ad esempio la schiavitù per debiti all'interno delle agenzie di reclutamento, rafforzando l'impegno del Gruppo verso pratiche di lavoro etiche.

Valutazione dei fornitori

Inoltre, il Gruppo svolge le proprie **procedure di *due diligence* al momento della selezione dei fornitori**, tra cui i cantieri navali, i quali sono anch'essi soggetti a ispezioni periodiche. I criteri di selezione dei fornitori sono legati anche agli aspetti ambientali, tra cui la presenza di certificazioni UNI ISO e il comportamento del potenziale fornitore nei confronti dell'ambiente.

Partecipazione ad associazioni e organizzazioni *leader* del settore

Per promuovere ulteriormente le *best practice* in termini di condizioni di lavoro dei marittimi, sicurezza in mare e protezione ambientale, DIS partecipa attivamente a organizzazioni e associazioni *leader* del settore. Grazie a tali interazioni, il Gruppo contribuisce a **migliorare la trasparenza, l'affidabilità e la condotta etica aziendale** nel settore dei trasporti marittimi e attraverso le sue catene del valore.

Politica sulle sanzioni

Nel contesto delle sue attività commerciali responsabili, DIS ha attuato una politica sulle sanzioni per garantire che il Gruppo non instauri inconsapevolmente rapporti commerciali con paesi o entità oggetto di pene sanzionatorie, **nel pieno rispetto dei regimi di sanzioni dell'Unione Europea, del Regno Unito e degli Stati Uniti, nonché di altri regimi rilevanti**. Le procedure di *due diligence* correlate al rispetto delle sanzioni, tra cui la verifica delle parti sanzionate, sono profondamente radicate nella cultura organizzativa del Gruppo e rappresentano la base per processi di *due diligence* simili adottati recentemente.

Prossime fasi: Codice di Condotta ESG per i fornitori

DIS sta attualmente sviluppando un Codice di Condotta ESG per tutti i fornitori e i *partner* commerciali, come delineato nel suo Piano ESG. Tale Codice sarà un **componente fondamentale del processo costante di *due diligence* della sostenibilità di DIS** e permetterà al Gruppo di ampliare i suoi **impegni nei confronti dei diritti umani**, tra cui i diritti ambientali, per la sua intera catena del valore. Con l'istituzione di tali *standard*, DIS mira a promuovere un effetto a cascata di miglioramento della condotta aziendale in tutta la sua intera rete di fornitori e *partner*.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Strategia ESG

SBM-1

Nel 2024 il Gruppo d'Amico ha redatto e approvato la **prima versione del suo Piano ESG**, il quale rappresenta il documento chiave in termini di strategia della sostenibilità poiché stabilisce gli obiettivi **per contribuire allo sviluppo sostenibile del settore dei trasporti marittimi**. La strategia configurata è stata agevolata dal contributo dei risultati della prima DMA, incentrata sulle attività operative. Gli **obiettivi** nel Piano ESG hanno lo scopo di garantire che l'impegno del Gruppo nei confronti della gestione dei suoi impatti si traduca in pratica. A tale scopo, per ogni obiettivo sono stati individuati uno o più **KPI** e a ogni KPI sono stati assegnati **target** fino al 2030 per monitorare le *performance* nel corso del tempo. Infine, per ogni obiettivo il Gruppo ha individuato **azioni** di attuazione mirate a garantire che vengano raggiunti i target per ogni KPI[21].

Il Piano ESG è stato adattato e limitato alla sola DIS, mantenendo tutti gli obiettivi applicabili, mettendo a punto le azioni e ricalibrando i KPI, la *baseline* e i *target* correlati. Le azioni e i *target* per i temi di sostenibilità coperti nel Piano ESG sono riportati nelle pagine iniziali di ogni capitolo tematico.

Temi di sostenibilità	Obiettivi	Strategia	KPI	*Baseline* 2023	*Target* 2025	*Target* 2027	*Target* 2030
AMBIENTE							
Cambiamento climatico	Contributo all'obiettivo Net-Zero dell'IMO entro il 2050 *(flotta di DIS)*	**Massiva implementazione dell'ottimizzazione della rotta per le navi (OSR) come azione mitigatrice**	Quota dei viaggi effettuati con il sistema OSR	10,7%	50%	60%	100%
		Miglioramento dell'efficienza della flotta attraverso l'adozione progressiva di tecnologie idonee allo scopo	Indici di efficienza energetica del design della flotta (EEDI e EEXI)	4,96 (2020)	4,50 (-9,3%)	4,28 (-13,7%) (2029)	4,12 (-16,9%)
			Indicatore operativo di efficienza energetica della flotta (EEOI)	15,72 (2020)	14,21	13,65	12,84 (-2% ogni esercizio)
			Indicatore di intensità carbonica della flotta (CII)	6,8 (2019)	–	5,85 (-14%)	5,81 (-14,6%)
		Riduzione delle emissioni con l'ambizione di costruire un percorso net zero	Numero di navi equivalenti a zero emissioni su base well to wake (risparmi di CO_2 sulla flotta complessiva divisi per le emissioni medie di CO_2 delle navi della flotta)	0,49 (2021)	3,39	3,07	3,47
		Passaggio progressivo ai biocarburanti	Quota di miscele di biocarburanti/carburanti ad arricchiti ottenuti da materie prime rinnovabili rispetto al totale del carburante consumato	0%	–	–	5%
	Supervisione e gestione efficaci dei rischi climatici e ambientali *(attività del Gruppo di DIS)*	**Svolgimento di una valutazione dei rischi fisici e di transizione legati al clima e analisi di resilienza per l'intero campo di applicazione del Gruppo**	Svolgimento di una valutazione dei rischi fisici e di transizione legati al clima e analisi di resilienza per l'intero campo di applicazione del Gruppo entro il 2030	Sì	No	No	No

(21) Poiché il Piano ESG è stato approvato a fine 2024, il Gruppo non riferisce alcun progresso nel raggiungimento dei target per l'esercizio corrente, poiché tutti i target sono stati stabiliti a partire dal 2025 in avanti.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Temi di sostenibilità	Obiettivi	Strategia	KPI	*Baseline* 2023	*Target* 2025	*Target* 2027	*Target* 2030
AMBIENTE							
Inquinamento	Protezione degli ecosistemi marini *(attività del Gruppo di DIS)*	**Mantenimento di un *track record* di zero sversamenti inquinanti**	Numero di sversamenti per l'anno	0	0	0	0
Acque e risorse marine	Impiego efficiente delle acque sulla nave *(flotta di DIS)*	**Miglioramento della capacità di produzione di acqua dolce a bordo**	Litri di acqua dolce prodotti per miglia nautiche a bordo	0,042 litri/miglia nautiche (2020)	–	–	0,049 litri/miglia nautiche
Biodiversità ed ecosistemi	Protezione degli ecosistemi marini *(attività del Gruppo di DIS)*	**Mantenimento di una riduzione della velocità volontaria (VSR) lungo la costa della California**	Viaggi con una riduzione della velocità volontaria (VSR) lungo la costa della California	100%	100%	100%	100%
Economia circolare	Aumento della consapevolezza della circolarità *(dipendenti a terra di DIS)*	**Copertura dell'intera forza lavoro della società (a terra) con una formazione sulla consapevolezza degli aspetti di circolarità e sostenibilità**	Quota dei dipendenti *a terra* formati sulla consapevolezza della circolarità	0%	30%	50%	100%
SOCIALE							
Forza lavoro propria	Promozione di un *coinvolgimento* e *benessere* *(personale navigante e a terra di DIS)*	**Garanzia della salute e sicurezza (H&S) per tutti**	Quota del personale navigante coinvolto in programmi per la salute mentale e H&S	100%	100%	100%	100%
			Numero di infortuni gravi (qualsiasi infortunio che potrebbe causare una disabilità permanente parziale, una disabilità permanente totale o il decesso)	0	0	0	0
	Mantenimento di una cultura di sviluppo dei talenti *(personale navigante e a terra di DIS)*	**Consolidamento della fidelizzazione dei talenti**	Tasso di *retention* dei nuovi assunti *marittimi* (comandante e direttore di macchina)	95%	>90%	>90%	>90%
			Tasso di *retention* dei dipendenti *a terra*	100%	>96%	>96%	>96%
		Promozione di una cultura della diversità e inclusione	Quota di donne in posizioni apicali *a terra* (dirigente e alto dirigente)	30,77%	31%	32%	35%

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

emarket sdir storage CERTIFIED

Temi di sostenibilità	Obiettivi	Strategia	KPI	*Baseline* 2023	*Target* 2025	*Target* 2027	*Target* 2030
SOCIALE							
Forza lavoro propria	Mantenimento di una cultura di sviluppo dei talenti *(personale navigante e a terra di DIS)*	**Rafforzamento della formazione per il personale a terra**	Realizzazione del 100% della formazione ESG per tutti i livelli della forza lavoro a terra della società	12%	75%	80%	100%
		Rafforzamento della formazione per il personale navigante	Ore medie di formazione pro capite per il personale navigante	22,7	Almeno 20	Almeno 20	Almeno 20
GOVERNO							
Condotta aziendale	Miglioramento dell'impatto del Gruppo attraverso la catena del valore *(attività del Gruppo di DIS)*	**Condivisione con i fornitori strategici di DIS del *Codice di Condotta ESG***	Quota dei fornitori strategici che hanno ricevuto il *Codice di Condotta ESG*	0%	Analisi dei fornitori per individuare i fornitori strategici	Codice consegnato al 60% dei fornitori strategici	100%
	Rafforzamento del *framework* di governance ESG della società *(forza lavoro del Gruppo di DIS)*	**Aumento della ponderazione dei KPI in ambito ESG negli incentivi a lungo termine (LTI) di DIS**	Quota dei KPI in ambito ESG sui KPI totali del piano LTI	10%	–	12,5%	15%

Telebarsa distribution and commercial use strictly prohibited

emarket sdir storage CERTIFIED

Valore ambientale

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

La **protezione ambientale** rappresenta una priorità strategica per DIS. La società ha attuato programmi completi per garantire una rigorosa conformità alle norme internazionali e stabilire *standard* superiori per la protezione degli ecosistemi. DIS si concentra inoltre sull'aumento della consapevolezza delle sue iniziative ambientali tra i dipendenti e gli *stakeholder*, incoraggiando la partecipazione attiva e fornendo regolari aggiornamenti sui progressi.

Quadro normativo

ALLEGATO VI DELLA MARPOL (PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO)

In base alle modifiche dell'Allegato VI della MARPOL (Prevenzione dell'inquinamento atmosferico dovuto alle navi), **l'IMO richiede che tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate siano dotate di un sistema di raccolta di dati relativi al consumo di olio combustibile**. Tale sistema richiede la raccolta di dati per ogni tipo di olio combustibile utilizzato e altri proxies per l'attività di trasporto.

Come stabilito dal Regolamento 14 dell'Allegato VI della MARPOL, **le navi possono bruciare combustibili con un contenuto massimo di zolfo dello 0,50%**. Tale tetto al contenuto di zolfo previsto a livello mondiale ha ridotto in misura significativa la quantità di ossidi di zolfo rilasciati dalle navi. Un ulteriore importante calo delle emissioni di SOx è previsto a partire dal maggio 2025, quando il Mediterraneo diventerà un'Area di controllo delle emissioni (Emissions Control Area - ECA), seguito dalla designazione come ECA dell'Artico canadese e dei mari norvegesi a decorrere dal 1° marzo 2026.

PIANO DI GESTIONE DELL'EFFICIENZA ENERGETICA DELLE NAVI (SEEMP)

I piani di gestione dell'efficienza energetica delle navi (Ships' Energy Efficiency Management Plan - SEEMP) sono stati introdotti dall'IMO nel 2011 come misura obbligatoria per garantire una progettazione efficiente delle navi in rapporto all'impatto ambientale. Il **SEEMP Parte I** stabilisce un processo sistematico per la determinazione degli obiettivi di efficienza energetica e comprende un **indicatore operativo di efficienza energetica (EEOI)**.

Nel 2019, in seguito alle modifiche ai sensi dell'Allegato VI della MARPOL introdotte con la risoluzione MEPC.278 (70), IMO ha istituito un **sistema di raccolta di dati** (Data Collection System - DCS) obbligatorio per il consumo di combustibile sulle navi con una stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate. Il sistema raccoglie dati dettagliati sul consumo di combustibile, nonché ulteriori indicatori relativi alle attività di trasporto, come delineato nel **SEEMP Parte II**. Con l'attuazione del DCS, è stato introdotto l'**indicatore annuale di efficienza (Annual Efficiency Ratio - AER)** per misurare l'intensità carbonica di una nave confrontando le sue emissioni di CO_2 con la stazza lorda (DWT) per miglio nautico percorso.

Infine, nel 2023 è stato introdotto il **SEEMP Parte III**, insieme a due novità: l'applicazione retroattiva dell'EEDI a tutte le navi esistenti, chiamato **indice di efficienza energetica delle navi esistenti (Energy Efficiency Existing Ship Index - EEXI)**, e l'**indicatore di intensità carbonica (CII)**. A tutte le navi è quindi richiesto di essere dotate di un piano per documentare la modalità con cui la nave intende realizzare gli obiettivi di CII, vale a dire una descrizione di come ogni nave opererà e manterrà la sua efficienza dei consumi nell'arco dell'esercizio, in linea con gli impegni di riduzione delle emissioni di CO_2. Il SEEMP Parte III include:

- la metodologia utilizzata per calcolare il CII operativo annuale raggiunto da ogni nave;
- il CII operativo annuale richiesto per i tre anni successivi;
- un piano che descriva in dettaglio come verrà raggiunto il CII operativo annuale richiesto nei tre anni successivi.

STRATEGIA 2023 DELL'IMO PER LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI GAS SERRA DALLE NAVI

Nel 2023, il **Comitato per la protezione dell'ambiente marino (Marine Environment Protection Committee - MEPC)** ha adottato la **Strategia 2023 dell'IMO** per la riduzione delle **emissioni di gas a effetto serra (GHG) dalle navi**. Tale strategia rafforza gli obiettivi di abbattimento delle emissioni e incorpora l'intensità dei gas serra nel ciclo di vita dei combustibili per uso marittimo, come delineato nelle **Linee guida sull'intensità dei gas serra nel ciclo di vita dei combustibili per uso marittimo (Linee guida LCA)**. L'obiettivo è la riduzione delle emissioni del trasporto marittimo internazionale senza trasferirle ad altri settori.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Gli obiettivi principali includono:

- Miglioramento dell'efficienza energetica delle navi di nuova costruzione per ridurre l'intensità carbonica.
- Riduzione delle emissioni di CO_2 per attività di trasporto di almeno il 40% entro il 2030 rispetto ai livelli del 2008.
- Adozione di combustibili a emissioni di gas serra zero o quasi zero e raggiungimento di almeno il 5-10% dell'utilizzo energetico totale proveniente da tali fonti entro il 2030.
- Raggiungimento il prima possibile del picco delle emissioni di gas serra e azzeramento netto delle emissioni di gas serra entro o intorno al 2050, in linea con l'Accordo di Parigi.

Obiettivi intermedi indicativi per l'azzeramento netto delle emissioni di gas serra:

- **Entro il 2030:** Riduzione delle emissioni di gas serra da parte del trasporto marittimo internazionale di almeno il **20-30%** rispetto al 2008.
- **Entro il 2040:** Riduzione delle emissioni di gas serra di almeno il **70-80%** rispetto al 2008.

Tale strategia rafforza l'impegno dell'IMO per la decarbonizzazione del settore dei trasporti marittimi e supporta gli obiettivi climatici globali.

MONITORAGGIO, COMUNICAZIONE E VERIFICA (MRV) DELLE EMISSIONI DI CO_2

In linea con l'Accordo di Parigi del 2015, l'UE ha introdotto il regolamento 2015/757 concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica prodotte dalle navi nel corso dei viaggi tra i porti europei. Ai sensi dell'accordo di dicembre 2022, **gli armatori devono acquistare quote a copertura del 40% delle loro emissioni verificate nel 2024**.

La responsabilità della **conformità ricade sugli armatori o sui soggetti gestori**, ma ai sensi del principio "chi inquina paga", i costi possono essere trasferiti ai noleggiatori (che decidono la pianificazione delle rotte, la selezione del carburante e il consumo) tramite accordi contrattuali.

ORIENTAMENTO PROVVISORIO SULL'USO DEI BIOCARBURANTI

Nel 2023, il Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) ha approvato l'orientamento provvisorio sull'uso dei biocarburanti ai sensi delle normative 26, 27 e 28 dell'Allegato VI della MARPOL (DCS e CII), con decorrenza da ottobre 2023. Tali linee guida impongono una **riduzione di almeno il 65% delle emissioni rispetto ai carburanti tradizionali affinché i biocarburanti siano certificati** come sostenibili. I fornitori sono tenuti a fornire il fattore di emissione di CO_2 per ogni biocarburante, con le emissioni effettive calcolate in base al valore energetico. Se tali *standard* non vengono rispettati, i biocarburanti sono trattati come carburanti tradizionali.

"FIT FOR 55" DELL'UE

"Fit for 55" è la strategia di decarbonizzazione della Commissione europea **che ambisce a ridurre le emissioni di gas serra nell'UE del 55% entro il 2030**. Influisce direttamente sul settore marittimo attraverso la normativa Fuel EU, che fissa limiti per l'intensità dei gas serra dei carburanti utilizzati a bordo. **Con decorrenza dal 2025, si applica alle navi di oltre 5.000 tonnellate lorde che fanno scalo nei porti del SEE**, promuovendo l'uso di carburanti a emissioni neutre, rinnovabili o a basso contenuto di carbonio tenendo conto anche del "*cold ironing*" nei porti.

Il regolamento valuta le emissioni per l'intero ciclo di vita dei carburanti, richiedendo agli armatori di calcolare l'intensità dei Gas serra (GHG) verificata da un organismo accreditato in conformità ai sistemi di certificazione della RED II[(22)].

I requisiti per l'intensità delle emissioni di gas serra si inaspriranno ogni cinque anni tra il 2025 e il 2050, iniziando con un miglioramento del 2% nel 2025 e raggiungendo il 75% entro il 2050. La mancata conformità entro il 1° maggio dell'anno successivo risulterà nel pagamento di penali, che andranno a contribuire a un fondo per i combustibili verdi a supporto della produzione e della diffusione di combustibili a basse emissioni di carbonio e rinnovabili nel settore marittimo.

Gestione tecnica della flotta

Sulla base dei contratti di gestione delle navi, la capogruppo di DIS – **d'Amico Società di Navigazione S.p.A. – è responsabile della gestione tecnica di tutte le navi di proprietà e noleggiate a scafo nudo di d'Amico Tankers d.a.c.** Sono inclusi gli interventi generali di manutenzione e le ispezioni e i controlli delle navi, la garanzia della conformità ai requisiti normativi e delle società di classificazione navale, la soddisfazione delle procedure di "*vetting*" applicate dalle principali compagnie petrolifere, la supervisione della manutenzione e dell'efficienza delle navi, l'organizzazione degli interventi di bacino e delle riparazioni, l'acquisto di forniture e ricambi, e la nomina di supervisori e consulenti.

Per le navi noleggiate da DIS, la responsabilità delle prestazioni ambientali e dell'efficienza energetica è a carico dei proprietari delle navi, pertanto la loro gestione tecnica è gestita da terzi con *standard* propri.
Per tale motivo, i seguenti capitoli presentano soltanto le navi di proprietà e quelle noleggiate a scafo nudo di DIS, eccetto che per le emissioni di GHG di Scope 1 che sono riferite nella sezione Cambiamento climatico (ESRS E1) in base all'approccio del controllo operativo, in linea con il protocollo GHG.

(22) La RED II definisce una serie di criteri per la sostenibilità e le emissioni di gas serra a cui i bioliquidi usati nei trasporti devono conformarsi per essere conteggiati nell'obiettivo complessivo del 14% e per avere diritto a finanziamenti da parte delle autorità pubbliche.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Cambiamento climatico

ESRS E1.MDR-P; E1.MDR-A; E1.MDR-T; E1.IRO-1; E1.SBM-3; E1-1; E1-2; E1-3; E1-4; E1-5; E1-6; E1-8

Nell'analisi di doppia materialità per il 2024 è emerso che il tema di sostenibilità "Cambiamento climatico" (ESRS E1) è **rilevante**. Gli IRO rilevanti riguardano sia le attività operative dirette di DIS, sia i suoi rapporti con gli operatori lungo le catene del valore.

0,1010

Consumi di carburante *bunker* (tonnellate) per miglio nautico

83,4%

Navi conformi all'EEDI. 100% di conformità all'EEXI

6,31 g di CO_2/DWT*miglio nautico

Indicatore di intensità carbonica della flotta (CII)

0,0023 tCO_2e/$

Intensità delle emissioni di gas a effetto serra (GHG) di Scope 1 e 2 in base ai ricavi netti (in base al mercato)

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Cambiamento climatico (ESRS E1)

Sotto-tema	Impatti, rischi e opportunità (IRO) materiali		Catena del valore *upstream*	Attività operative	Catena del valore *downstream*
Adattamento ai cambiamenti climatici	Rischi	**RISCHI DI TRANSIZIONE – Geopolitici:** L'instabilità geopolitica a causa di conflitti, crisi economiche, competizione per le risorse e politiche commerciali mutevoli genera rischi significativi per le catene di fornitura globali e le dinamiche di mercato. Tali incertezze possono interrompere le operazioni e richiedere adeguamenti strategici per mitigare i potenziali impatti. I rischi associati includono: • Necessità di adattare le rotte e le catene del valore. • Gestione di una contrazione del commercio internazionale. • Possibilità di confisca o congelamento degli *asset*. • Possibilità di un incremento dei costi assicurativi per *asset* e dipendenti.	V		
	Rischi	**RISCHI FISICI – Mercato:** Secondo le previsioni, il cambiamento climatico ridefinirà il settore dei trasporti marittimi nel corso dei prossimi decenni, influendo sulle dinamiche di mercato e sugli scenari competitivi. I rischi associati includono: • Aumento della concorrenza nel settore dei trasporti marittimi a causa dell'apertura di nuove rotte più efficienti in termini di costi, in ragione dello scioglimento delle calotte polari. • Irrigidimento o chiusura del mercato assicurativo con un peggioramento conseguente delle condizioni di copertura o l'impossibilità di trovare assicuratori disposti a coprire i rischi (in particolare quelli di eventi meteorologici estremi).	V		
	Rischi	**RISCHI FISICI - Eventi meteorologici estremi:** L'incremento della gravità degli eventi meteorologici genera minacce significative per le operazioni marittime. I principali rischi che potrebbero influire sulle operazioni sono legati ai seguenti aspetti: • Indisponibilità di *hub* strategici a causa di danni strutturali. • Danni agli *asset* e aumento conseguente dei costi di manutenzione e di riparazione. • Chiusura di corsi d'acqua e canali a causa di siccità o alluvioni, con l'eventuale necessità di adeguare le rotte. • Aumento dei rischi di incidenti e collisioni, con potenziali conseguenze per il personale, le navi e i prodotti trasportati.	Rischi originati da contingenze nell'ambiente esterno che influiscono sulle attività operative e sulle catene del valore *upstream* delle operazioni marittime e delle navi.		
	Rischi	**RISCHI FISICI – Sistemici:** • Riduzione significativa del livello di produzione e consumo a livello mondiale per effetto della crisi climatica. • Blocco del commercio mondiale e inaccessibilità degli *hub* strategici a causa di crisi pandemiche.	Rischi originati da contingenze nell'ambiente esterno che influiscono sulle attività operative e sulle catene del valore *upstream* delle operazioni marittime e delle navi.		
	Opportunità	• Aumento delle tariffe di nolo e dei benefici economici in contesti di conflitto e crisi, sfruttando le inefficienze del mercato e l'allungamento delle rotte medie percorse dalle navi (con una riduzione risultante della loro produttività, che si traduce in una riduzione della fornitura, che contribuisce ad aumentare le tariffe di nolo). • Aumento delle tariffe di nolo e dei benefici economici grazie alla riduzione dell'offerta di navi, in ragione della chiusura di corsi d'acqua e canali a causa di siccità/alluvioni, con l'allungamento risultante delle distanze di viaggio.	Opportunità originata da contingenze nell'ambiente esterno che influiscono soprattutto sulle attività operative e sulla catena del valore *upstream* delle operazioni marittime.		

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Sotto-tema	Impatti, rischi e opportunità (IRO) materiali		Catena del valore *upstream*	Attività operative	Catena del valore *downstream*
Mitigazione dei cambiamenti climatici	Impatto	**Negativo** - Peggioramento del cambiamento climatico a causa delle emissioni di gas serra prodotte dalle attività lungo la catena del valore e necessarie sia per le operazioni, sia per la disponibilità delle merci trasportate.	V		V
	Impatto	**Negativo** - Contributo al peggioramento della crisi climatica, a causa delle emissioni di gas serra.		V	
	Rischi	**RISCHI DI TRANSIZIONE – Sviluppi normativi:** L'evoluzione delle normative introduce incertezza e difficoltà di conformità, aumentando il rischio di disallineamento dei contratti, perdita di competitività, penali e contenziosi. Tali rischi sono associati principalmente ai seguenti aspetti: • Limiti sempre più rigorosi per le emissioni di gas serra e requisiti sempre più stringenti per i noleggiatori. • Aumento del prezzo e ampliamento della copertura normativa dei crediti di carbonio. • Potenziale adeguamento delle condizioni assicurative a causa di nuove normative. • Disponibilità limitata di carburanti alternativi richiesti per la conformità alle nuove normative.	V	V	V
	Rischi	**RISCHI FISICI – Mercato:** L'evoluzione delle politiche energetiche, i progressi tecnologici e le dinamiche mutevoli del mercato stanno ridefinendo la domanda nel settore marittimo. Di conseguenza, tali tendenze generano i seguenti rischi: • Diminuzione della domanda di trasporto di combustibili fossili. • Necessità continua di adattarsi ai cambiamenti del mix di combustibili usato. • Incrementi dei costi relativi al personale. • Aumento delle spese per la compensazione delle emissioni di gas serra a causa delle emissioni bloccate negli *asset* della società.	V		V
	Rischi	**RISCHI DI TRANSIZIONE – Tecnologici:** La rapida evoluzione delle tecnologie e delle normative può generare le seguenti sfide: • Potenziale fallimento degli investimenti in nuove tecnologie per l'efficienza energetica, uso di carburanti alternativi o sistemi di cattura del carbonio che possono diventare economicamente insostenibili. • Potenziale mancanza di corrispondenza tra il ritmo dei progressi normativi rispetto a quello degli sviluppi tecnologici • Saturazione delle capacità di produzione (*overbooking*) dei cantieri di costruzione e/o di riparazione a causa della necessità di adattare le navi a norme ambientali più rigorose. • Aumento della complessità degli impianti a bordo e inadeguatezza dei bilanci elettronici delle navi.	V	V	
	Rischi	**RISCHI DI TRANSIZIONE – Reputazionali** Danno reputazionale causato dalla percezione errata (esagerata) del contributo del settore dei trasporti marittimi alla crisi climatica.			V

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Sotto-tema	Impatti, rischi e opportunità (IRO) materiali		Catena del valore *upstream*	Attività operative	Catena del valore *downstream*
Mitigazione dei cambiamenti climatici	Opportunità	Riduzione dei costi grazie a moderne tecnologie verdi (meno compensazione e crediti di carbonio, maggiore accesso al credito, riduzione del consumo di carburante, etc.).	V		
	Opportunità	Espansione del mercato per il trasporto di biomasse e biocarburanti.	V		V
	Opportunità	Riduzione della concorrenza grazie a minori flussi di investimento verso il settore dei trasporti di combustibili fossili.	V		V
	Opportunità	Aumento delle tariffe di nolo e benefici nei processi di accreditamento e di selezione svolti dai potenziali clienti e maggiore accesso al credito, grazie al possesso di navi con prestazioni energetiche ottimali (e quindi un minore impatto ambientale) in anticipo rispetto alla concorrenza.[23]	V		
Energia	Impatto	Peggioramento del cambiamento climatico a causa delle emissioni di gas serra prodotte dalle attività lungo la catena del valore e necessarie per le operazioni.			
	Opportunità	Aumento delle tariffe di nolo e benefici nei processi di accreditamento e di selezione svolti dai potenziali clienti e maggiore accesso al credito, grazie all'adattamento di DIS ai nuovi e futuri requisiti normativi e alle domande del mercato, in anticipo o in modo più completo rispetto ai concorrenti, e grazie all'uso e/o alla produzione di energia da fonti rinnovabili.	V	V	V

(23) Tale opportunità è stata spostata dalla sezione sull'economia circolare alla sezione sul cambiamento climatico, poiché il vantaggio competitivo ha origine dalle prestazioni delle navi dal punto di vista energetico, piuttosto che dalla loro circolarità.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

IRO legati al clima

Il processo di individuazione dei rischi e delle opportunità (IRO) legati al clima per DIS ha richiesto la disanima delle sue attività e *asset* (navi) in base alle prestazioni energetiche, all'impronta di carbonio e ad altri fattori che promuovono l'impatto climatico (ad es. cambiamenti nell'uso del suolo e del mare dovuti alle attività di estrazione/raffinazione di petrolio, o costruzione di porti). Ciò ha portato all'individuazione di dipendenze e impatti effettivi e potenziali, che a loro volta hanno contribuito alla mappatura dei rischi e delle opportunità di natura finanziaria in collegamento al clima, che rappresentano all'incirca i due terzi dei risultati in termini di rilevanza finanziaria.

In linea con i requisiti ESRS, i rischi legati al clima sono stati classificati in **rischi fisici**, legati agli eventi climatici, e in **rischi di transizione**, associati alle misure adottate a livello normativo e sociale per affrontare la crisi climatica.

Il processo di valutazione dei rischi climatici fisici è iniziato con l'individuazione dei **pericoli climatici** e la valutazione dell'esposizione e della sensibilità del Gruppo. Come base è stato utilizzato lo scenario climatico del NGFS (Network for Greening the Financial System) "Hot house world – Current policies", ipotizzando un riscaldamento globale di 3°C entro il 2050 ai sensi delle politiche esistenti. I pericoli sono stati classificati tra cronici e acuti. I pericoli cronici includono lo scioglimento delle calotte polari, il cambiamento dei modelli di vento, l'innalzamento del livello degli oceani, lo stress idrico e l'erosione costiera. I pericoli acuti comportano principalmente gli eventi meteorologici estremi (ad es. cicloni, uragani, tifoni) e i pericoli legati alle acque costiere, come alluvioni e siccità, che influiscono sulle strutture portuali e sui cantieri navali. Per coerenza sono stati applicati i medesimi **orizzonti temporali** usati per gli IRO non legati al clima: breve termine (entro 1 anno), medio termine (da 1 a 5 anni) e lungo termine (oltre 5 anni). Per il lungo termine, l'attenzione è stata rivolta alla durata utile degli *asset* (navi), solitamente intorno ai 25 anni.

D'altra parte, l'individuazione dei rischi e delle opportunità di transizione in ambito climatico si è basata sullo scenario "Orderly" ("Net Zero 2050") del NGFS, il quale ipotizza che il riscaldamento globale sia limitato a 1,5°C entro il 2050 grazie a rigorose politiche climatiche e all'innovazione, con l'azzeramento netto delle emissioni globali di CO_2 entro il 2050, con regioni come l'UE che raggiungono l'azzeramento netto per tutti i gas a effetto serra. Gli eventi di transizione sono stati individuati per gli orizzonti a breve, medio e lungo termine, in linea con i pericoli di natura climatica. Per l'orizzonte a lungo termine è stata presa in considerazione la vita utile delle navi, mentre per il medio termine sono stati valutati le dinamiche politiche e gli impatti normativi. Tali eventi di transizione e i rischi e le opportunità associati sono stati classificati in cinque aree chiave: normativa, geopolitica, mercato/finanza, tecnologia e reputazione.

Tali due categorie sono state usate per selezionare gli *asset* e le attività di DIS, nonché per valutarne l'esposizione e la sensibilità ai pericoli fisici di natura climatica e agli eventi di transizione.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI

La DMA ha individuato come rilevanti tutti e tre i sotto-temi legati al cambiamento climatico.[24]

◆ **Adattamento ai cambiamenti climatici**

Il riscaldamento globale sta portando all'innalzamento dei livelli dei mari, all'erosione costiera e all'aumento della frequenza degli eventi meteorologici estremi, ripercuotendosi sulle rotte marittime, sui canali di navigazione e sui transiti fluviali. In combinazione con le mutevoli dinamiche geopolitiche, tali cambiamenti possono **richiede l'adattamento delle rotte di navigazione** e aumentare i rischi per le **merci** e la **sicurezza del personale**. Inoltre, i rischi fisici di natura climatica influiscono sulle **navi del Gruppo** e sulle **strutture portuali**, rendendo più difficoltoso l'accesso a località chiave.
Le dinamiche geopolitiche possono inoltre causare un aumento dei **costi assicurativi** e compromettere le condizioni del mercato. Il rovescio della medaglia è che tali sfide possono creare **opportunità economiche** alterando le rotte di navigazione, riducendo l'offerta e migliorando il **vantaggio competitivo del Gruppo**.
Nel complesso, il cambiamento climatico influisce sul Gruppo dal punto di vista operativo, incidendo su dipendenze chiave come gli *hub* strategici, le catene di fornitura delle merci e la disponibilità di petrolio per il carburante *bunker* e le attività operative.

◆ **Mitigazione del cambiamento climatico ed efficienza energetica**

I principali impatti negativi in tale campo derivano dal **consumo di combustibili fossili**, sia a bordo sia lungo le catene del valore, con il risultato di produrre emissioni di gas a effetto serra.
La DMA ha assegnato la priorità alla gestione dei **rischi di transizione** legati all'evoluzione delle normative sulle emissioni di gas a effetto serra. Tali rischi comportano la necessità di adattare le navi e le procedure per soddisfare *standard* più rigorosi, affrontando potenziali sfide come **contenziosi legali**, **sanzioni**, il cambiamento delle **condizioni assicurative e la potenziale perdita di competitività** rispetto agli operatori soggetti a requisiti legali meno stringenti.
Per quanto riguarda le **nuove tecnologie**, tra cui le miscele di biocarburanti e carburanti arricchiti (HVO), sono essenziali per DIS poiché la loro adozione non solo riduce al minimo gli impatti ambientali diretti, ma presenta anche opportunità per ridurre i costi, agevolare l'accesso al credito, migliorare la reputazione ed ampliare le opportunità commerciali. Tuttavia, l'investimento in soluzioni innovative comporta rischi intrinseci, aggravati dall'incremento del ritmo della regolamentazione rispetto ai tassi di adozione tecnologica. Inoltre, il ricorso a componenti elettronici a bordo per le operazioni, specialmente per il monitoraggio e la raccolta di informazioni, aumenta la complessità e aggrava l'esposizione ai rischi informatici che devono essere gestiti efficacemente.

La **transizione dei mercati** presenta un'evoluzione prevedibile mista. Le politiche normative possono causare l'aumento dei **costi di investimento**, ma è probabile che le opportunità del mercato restino stabili nel breve periodo, poiché la domanda di **derivati del petrolio** continua a soddisfare i bisogni energetici, lasciando spazio di manovra al Gruppo e agli *stakeholder* per definire il futuro delle loro catene del valore.

POLITICHE E PROCEDURE DI GESTIONE

Il modello di *business* del Gruppo integra considerazioni ambientali e miglioramenti delle prestazioni energetiche attraverso la sua **Politica energetica e ambientale**, dimostrando l'impegno di DIS per la riduzione delle emissioni e la minimizzazione del proprio impatto ambientale. Il Gruppo promuove l'innovazione implementando tecnologie che migliorano l'efficienza energetica e riducono l'impronta ambientale delle sue operazioni.

A supporto, DIS aderisce agli *standard* **ISO 50001** e **ISO 14001**, concentrandosi sulla prevenzione delle minacce ambientali e migliorando l'efficienza energetica. Il Gruppo migliora continuamente le sue prestazioni monitorando il consumo energetico, riducendo le emissioni e proteggendo l'ambiente. La *performance* delle navi viene esaminata a cadenza annuale tramite la **revisione del Sistema di gestione integrata**, e i dati in tempo reale vengono elaborati mediante *hardware*, *software* e sistemi di gestione aggiornati come parte della **strategia di digitalizzazione** di DIS.

DIS gestisce i rischi del cambiamento climatico tramite la sua ***"Carbon War Room"***, in collaborazione con gli istituti di classificazione e i costruttori di motori per attuare soluzioni di decarbonizzazione. Tra le iniziative sotto esame si annoverano **carburanti alternativi** (come i biocarburanti), sistemi di propulsione avanzati e tecnologie di risparmio energetico, volte a garantire la conformità all'Indicatore di Intensità Carbonica (CII), all'Indice di Efficienza Energetica delle Navi Esistenti (EEXI) e alla normativa FuelEU in arrivo.

Inoltre, DIS monitora le evoluzioni normative, **investe in ammodernamenti e tecnologie innovative** ed esplora soluzioni come la propulsione assistita dal vento e sistemi di lubrificazione ad aria. Sono in corso prove con i biocarburanti che mirano ad integrare tali alternative nel mix energetico della flotta, rafforzando ulteriormente il suo impegno nei confronti di trasporti marittimi sostenibili.

(24) Il Gruppo non ha ancora svolto un'analisi completa della resilienza, ma ne pianifica una nel 2025, sulla quale riferirà nella Relazione annuale 2026. Nei seguenti paragrafi viene però delineata una valutazione di come gli IRO derivanti dalle attività operative e lungo le catene del valore permeino la strategia aziendale e orientino le decisioni strategiche.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

PIANO ESG: OBIETTIVI, TARGET E AZIONI*

Pur non avendo ancora adottato un piano di transizione formale, il Gruppo sta lavorando attivamente alla realizzazione di tale obiettivo. Nel 2024, DIS ha pubblicato il suo **primo Piano ESG**, in cui si stabiliscono specifici target per misurare i progressi verso gli obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici, mettendo l'accento sulle riduzioni delle emissioni di CO_2. Le azioni chiave per la mitigazione dei cambiamenti climatici delineate nel Piano ESG di DIS si concentrano sul miglioramento dell'efficienza energetica, di cui è stato individuato il ruolo di leva principale per la decarbonizzazione. Le strategie includono l'aggiornamento della flotta, il passaggio a carburanti alternativi e l'attuazione di soluzioni di digitalizzazione avanzata per ottimizzare le operazioni e ridurre le emissioni.

Obiettivi	Strategia	KPI	*Baseline*	*Target* 2025	*Target* 2027	*Target* 2030	Azioni
Contributo all'obiettivo dello Net-Zero dell'IMO entro il 2050	**Massiva implementazione dell'ottimizzazione della rotta per le navi (OSR) come azione mitigatrice**	Quota dei viaggi effettuati con il sistema di **ottimizzazione della rotta per le navi**	10,70% (2023)	50%	60%	100%	**Strategia di digitalizzazione** Utilizzo delle procedure di ottimizzazione rotta (OSR) su tutte le navi di proprietà e a noleggio a scafo nudo durante i viaggi transoceanici per migliorare gli aspetti di sicurezza, ridurre il rischio di danneggiamento degli asset / i costi operativi e ridurre il consumo/le emissioni di CO_2.
	Miglioramento dell'efficienza della flotta attraverso l'adozione progressiva di tecnologie idonee allo scopo	**Indici di efficienza energetica di design** della flotta (EEDI / EEXI)[25]	4,96 (2020)	4,50	–	4,12	**Miglioramento dell'efficienza progettuale ed operativa** • Miglioramento del sistema antivegetativo dello scafo per rispondere all'incremento della temperatura dell'acqua di mare e ridurre il coefficiente di attrito. • Installazione del limitatore di potenza del motore principale con possibilità di esclusione se necessario (OPL)[26]. • Rinnovo della flotta tramite la vendita graduale di navi meno recenti a favore di navi ancora più moderne ed efficienti. • Installazione di dispositivi di risparmio energetico (ESD) come: PBCF (Propeller Boss Cap Fins), WED (Wake Equalizing Duct), luci LED, PSV (Preswirl Vane), sistema ad ultrasuoni per le eliche propulsive, vernice siliconica sulle eliche, *eco nozzle* ME. **Tecnologia di cattura del carbonio** • Svolgimento di studi di fattibilità sulla tecnologia di cattura del carbonio. **Strategia di digitalizzazione** • Implementazione del *software* Xpert per migliorare l'efficienza delle macchine a combustione interna. • Miglioramento del sistema di calcolo del CII in tempo reale tramite la digitalizzazione. • Estensione della manutenzione predittiva (Condition Based Maintenance - CBM) per tenere in condizioni ottimali le macchine di bordo.
		Indicatore operativo di efficienza energetica della flotta (EEOI)[27]	15,72 (2020)	14,21	13,65	12,84	
		Indicatore di intensità carbonica della flotta (CII)[28]	6,8 (2019)	–	5,85	5,81	
	Riduzione delle emissioni con l'ambizione di costruire un percorso net-zero	Numero di **navi equivalenti a zero emissioni su base *well-to-wake*** (risparmi di CO_2 sulla flotta complessiva divisi per le emissioni medie di CO_2 delle navi della flotta)	0,49 (2021)	3,39	3,07	3,47	
	Passaggio progressivo ai biocarburanti	Quota di **miscele di biocarburanti/ carburanti arricchiti ottenuti da materie prime rinnovabili** rispetto al carburante totale consumato	0%	–	–	5%	**Ricerca sulle tecnologie a emissioni zero o quasi zero:** Test con il biocarburante B50-B40 da materie prime rinnovabili e/o i carburanti arricchiti (HVO) e ottenimento delle relative certificazioni con un criterio di gemellarità tra motori.
Supervisione e gestione efficaci dei rischi climatici e ambientali	**Svolgimento di una valutazione dei rischi fisici e di transizione legati al cambiamento climatico e dell'analisi di resilienza climatica sull'intero perimetro del Gruppo.**	Svolgimento di una **valutazione del rischio di transizione** e **fisico legato al clima** e **analisi della resilienza** per l'intero campo di applicazione del Gruppo entro il 2030	Sì	No	No	No	Svolgimento di una **valutazione del rischio climatico** e **definizione di un piano di azione** per gestire i rischi.

(25)Unità di misura: g di CO_2 / tonnellata di peso morto*miglia nautiche.
(26)L'OPL è un meccanismo che limita la potenza di un motore di una nave per migliorarne l'efficienza dei consumi e ridurre le emissioni, con la possibilità di escludere tale meccanismo in caso di necessità per ragioni di sicurezza ed operative.
(27)Unità di misura: g di CO_2 / tonnellata di merce effettivamente trasportata*miglia nautiche.
(28)Unità di misura: g di CO_2 / tonnellata di peso morto*miglia nautiche.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Piano di azione per il cambiamento climatico di DIS

DIS si impegna a migliorare la **sostenibilità ambientale** della sua flotta e a mitigare gli impatti del cambiamento climatico legati alle **operazioni marittime**. Le iniziative principali includono:

- **Miglioramento dell'efficienza in fase di progetto nave** – massimizzazione dell'efficienza energetica attraverso progettazioni avanzate dello scafo, il miglioramento dei sistemi di propulsione ed adozione di tecnologie per ridurre il consumo di carburante e le emissioni nella flotta esistente.
- **Ottimizzazione dell'efficienza operativa** – attuazione di misure di monitoraggio giornaliero quali: la pianificazione efficiente delle rotte, il monitoraggio dello scafo e dell'elica e la relativa pulizia proattiva. La conversione dell'illuminazione a luci LED e l'adattamento degli spessori dei cicli antivegetativi a carena in linea con all'aumento delle temperature del mare, sono tutte attività mirate a ridurre l'uso di carburante e migliorare l'efficienza operativa complessiva.
- **Tecnologia di cattura del carbonio** – esplorazione delle tecnologie di cattura e di stoccaggio della CO_2 sia post-combustione, sia pre-combustione a bordo.
- **Formazione dell'equipaggio** – formazione specializzata sulla gestione energetica e sulla navigazione efficiente dal punto di vista dei consumi per migliorare l'uso dell'energia in tutta la flotta.
- **Ricerca sulle tecnologie a emissioni zero o quasi zero** – svolgimento di studi sulle tecnologie a emissioni zero per le navi cisterna.

DIS sta inoltre valutando due ulteriori **misure innovative** (la propulsione assistita dal vento e i sistemi di lubrificazione ad aria per ridurre attrito in carena) tramite progetti pilota. La società sta vagliando i **biocarburanti** da fonti rinnovabili, svolgendo prove per la loro integrazione graduale nel mix energetico della flotta.

Inoltre, la **strategia di digitalizzazione** di DIS comprende l'adozione di sistemi come FRIDA per il monitoraggio della *performance* della flotta e OSR (Optimum Ship Routing) per ottimizzare le rotte, migliorando la sicurezza e riducendo al minimo gli impatti ambientali.

TARGET LEGATI AL CLIMA

DIS non ha stabilito target per la riduzione delle emissioni di gas serra sotto forma di "valore assoluto, in tonnellate di CO_2 oppure sotto forma di percentuale delle emissioni di un anno base" (ESRS E1-4). Tale decisione rispecchia la natura complessa delle emissioni di Scope 1 prodotte dalla flotta, che rappresentano all'incirca il 98,4% delle emissioni totali di gas serra (Scope 1 e Scope 2). La determinazione di un target in base a una riduzione lineare a un anno base potrebbe essere fuorviante a causa della variabilità influenzata da fattori che vanno oltre la progettazione della nave, l'efficienza energetica e delle emissioni. Per una singola nave, tali fattori possono essere endogeni, ad esempio le miglia percorse, la velocità ordinata e il tonnellaggio effettivo trasportato (che sono più controllabili) o esogeni, ad esempio le condizioni meteorologiche, la congestione dei porti, i periodi di inattività, la corrente marina avversa, che sono più difficoltosi da gestire. Inoltre, in tutta la flotta il valore lordo assoluto delle emissioni di gas serra dipende enormemente dal numero di navi nella flotta ed è direttamente proporzionale a tale cifra.

L'approccio è inoltre allineato alla **"Strategia 2023 dell'IMO per la riduzione delle emissioni di gas serra dalle navi"**, il cui secondo "livello di ambizione" mira alla **riduzione delle emissioni di CO_2 per attività di trasporto**, **di almeno il 40% entro il 2030** rispetto al 2008, suggerendo che le riduzioni delle emissioni nel settore di trasporti marittimi debbano essere misurate in termini di intensità in rapporto alle miglia nautiche percorse e alle merci trasportate.

Nel Piano ESG per il 2024, DIS si è concentrata su **6 KPI** in linea con le ambizioni dell'IMO.[29] Il KPI primario e generale è **"navi con emissioni *tank-to-wake* equivalenti a zero"**, che misura i risparmi di CO_2 in base agli ammodernamenti pianificati o alle iniziative mirate alla riduzione del consumo energetico su tutta la flotta. Tale KPI si traduce in numero di navi equivalenti ad emissione zero[30] ed il relativo valore target previsto di 3 indica la relativa riduzione di CO_2 corrispondente al valore emissivo medio di 3 navi.
Gli altri KPI sono:

- **Efficienza di progetto della flotta** per le navi di nuova costruzione ed esistenti **(EEDI/EEXI)**;
- **Indicatore di intensità carbonica (CII)** raggiunto dalla flotta;
- **Efficienza operativa della flotta (EEOI)**;
- **Passaggio alle miscele di biocarburanti**, vale a dire uso progressivo di carburanti da materie prime rinnovabili e sostenibili (misurato in proporzione al consumo totale di carburante);
- Incidenza dei viaggi che usano la **ricerca della rotta ottimale (OSR)** rispetto al numero totale di viaggi.

Tali KPI sono in linea con gli obiettivi dell'IMO per l'efficienza energetica, la riduzione dell'intensità carbonica e l'adozione di nuove tecnologie. I target per i primi tre indicatori si concentrano sulla diminuzione delle emissioni, mentre i target per l'uso dei biocarburanti e l'applicazione di un sistema OSR sono destinati ad aumentare. Tutti i KPI si concentrano sulle emissioni di CO_2, che rappresentano il 98,4% delle emissioni di Scope 1 prodotte dalla flotta.

(29) I target per tali KPI non sono assicurati esternamente.
(30) Ad esempio, un KPI con un valore di 3 indica che le emissioni risparmiate durante uno specifico anno sono pari alle emissioni medie generate da 3 navi.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Aggiornamento e gestione tecnica della flotta

NUOVE COSTRUZIONI E AMMODERNAMENTI

DIS ha attuato diverse tecnologie volte a ridurre **i consumi energetici** della flotta **durante la fase di nuova costruzione**. In particolare, i motori a due tempi di potenza superiore al necessario, ma depotenziati e controllati elettronicamente, contribuiscono ad abbassare la curva del consumo specifico e riducono i giri dell'albero motore, rendendo possibile l'installazione di eliche più grandi e più efficienti.

Le **navi "eco" di DIS**[31] sono progettate per ottimizzare la velocità a livelli di potenze propulsive inferiori rispetto alle precedenti generazioni, comportando una riduzione significativa del carburante di 6 tonnellate al giorno per ogni nave.

Le tecnologie come il condotto *Mewis* e le alette convogliartici migliorando il flusso d'acqua sull'elica, risparmiando rispettivamente il 2%-4% e il 3%-5% di potenza. Migliori forme idrodinamiche di scafo, i cicli antivegetativi di carena a basso coefficiente di attrito e i blocchi alloggi aerodinamici riducono ulteriormente la resistenza. Infine, il *Propeller Boss Cap Fins* (PBCF), installato sul 45% della flotta di DIS, risparmia all'incirca il 2% di potenza, mentre il *Wake Equalizing Duct* (WED) pianificato su 8 navi consentirà di risparmiare il 4%.

ILLUMINAZIONE A LED

Nel 2023, DIS ha completato la transizione dall'illuminazione tradizionale a quella a LED, ottenendo la **certificazione del 100%** della sua flotta (di proprietà e a scafo nudo). Tale passaggio ha portato a una riduzione di circa 90 tonnellate di CO_2 per nave all'anno, contribuendo a una **riduzione totale per l'intera flotta** di circa **2.610 tonnellate di CO_2**, attribuibile esclusivamente all'aggiornamento dell'illuminazione.

EEDI: *ENERGY EFFICIENCY DESIGN INDEX*

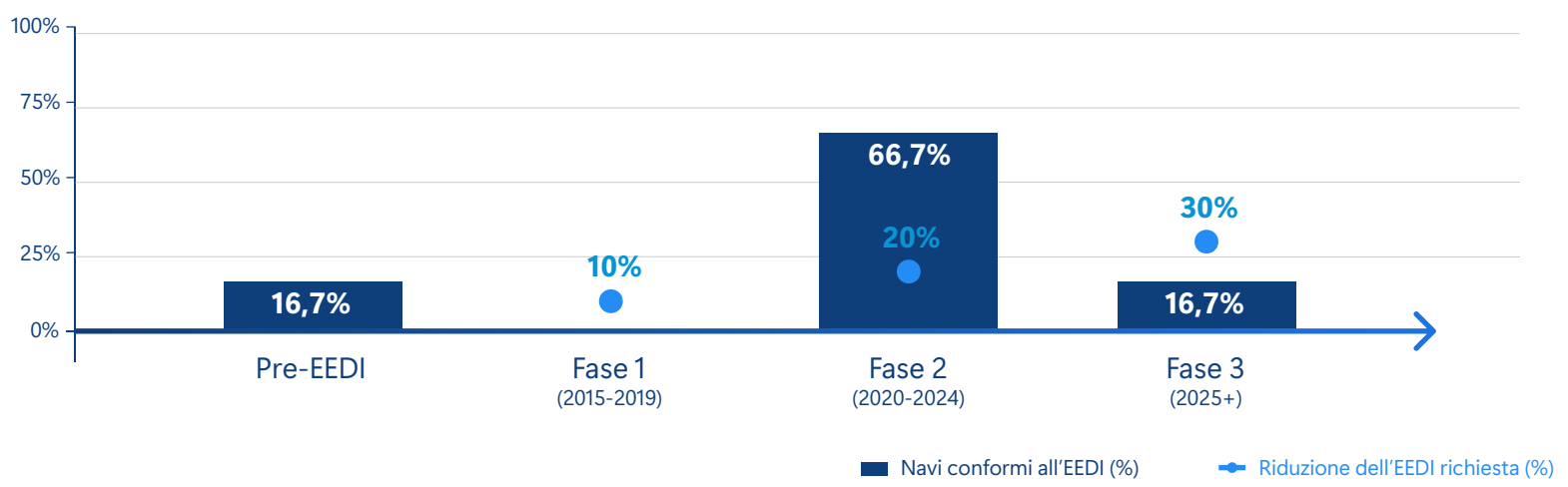
L'efficienza energetica delle nuove navi è misurata dall'Indice di Efficienza Energetica di progetto (*Energy Efficiency Design Index* - EEDI), definito dall'IMO e il cui valore riflette **quanto la progettazione della nave sia efficiente in termini di emissioni di CO_2 per attività di trasporto** ((Dwt)*miglia nautiche).

L'IMO richiede il miglioramento dell'efficienza tecnica delle navi in tre fasi. Queste prevedono che l'"EEDI richiesto" per tipo di nave sia soggetto a una graduale riduzione percentuale rispetto al valore di riferimento:

- **Fase 1** (2015-2019): riduzione del **10%** rispetto al valore di riferimento
- **Fase 2** (2020-2024): riduzione del **20%** rispetto al valore di riferimento
- **Fase 3** (dal 2025 in poi): riduzione del **30%** rispetto al valore di riferimento.

Conformità all'EEDI (navi di proprietà e a scafo nudo) – a fine esercizio[32]

	Pre-EEDI	Fase 1	Fase 2	Fase 3
Navi conformi all'EEDI (%)	16,7%	0,0%	66,7%	16,7%



(31) Le navi "eco" sono conformi alla fase 1, alla fase 2 o alla fase 3 dell'EEDI.
(32) Informazioni specifiche per le entità.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Alla fine del 2024, il **valore medio dell'EEDI della flotta è 4,57*** e soltanto il 16,7% della flotta di DIS non era conforme alla Fase II dell'EEDI. Tuttavia, grazie all'ammodernamento tecnico effettuato, le navi pre-EEDI sono attualmente conformi all'EEXI.

DIS si impegna a garantire che **tutte le navi di nuova costruzione soddisfino o superino i valori minimi richiesti dell'EEDI**. In particolare, le nuove navi cisterna LR1, la cui consegna è programmata nel 2027/28, sono progettate per ottenere un EEDI che supera del 40% la *baseline* stabilita attestandosi su valori superiori al 40% e pertanto superando sostanzialmente i rigorosi *standard* di efficienza della fase 3.

EEXI: *ENERGY EFFICIENCY EXISTING SHIP INDEX*

L'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (*Energy Efficiency Existing Ship Index*, EEXI) comporta l'applicazione retroattiva dell'EEDI a tutte le navi esistenti al di sopra di una determinata dimensione. In particolare, ciò impone un requisito equivalente alla Fase 2 o 3 dell'EEDI per tutte le navi esistenti, indipendentemente dall'anno di costruzione, ed è inteso come una certificazione una tantum. DIS ha già tenuto conto di tale norma: **nel corso del 2024, l'intera flotta ha ottenuto la certificazione di conformità all'EEXI**.

EFFICIENZA DEI CONSUMI DI CARBURANTE *BUNKER*

Il carburante *bunker* totale consumato dalla **flotta di proprietà e a noleggio a scafo nudo di DIS nel 2024 ammontava a 167.713 tonnellate**, di cui 43.355 tonnellate sono state usate durante la fase di navigazione a zavorra, 90.239 tonnellate durante la fase di navigazione a pieno carico (la fase con il consumo massimo di carburante *bunker*) e 34.119 tonnellate durante la fase di navigazione in porto / di manovra.

** Tali informazioni soddisfano gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-110a.4.*

I medesimi dati sono stati analizzati anche in termini relativi, tenendo conto sia delle miglia nautiche percorse sia del carico trasportato. Per quanto riguarda i consumi di carburante *bunker* per miglio nautico, una **quota significativa avviene durante la fase di navigazione in porto**, nonostante le distanze inferiori percorse rispetto alle fasi di navigazione a zavorra e a pieno carico.

Per quanto riguarda i consumi di carburante *bunker* per **unità di trasporto**, il dato rimane minimo, a indicare **consumi di carburante altamente efficienti** per tonnellata carico ed una **flotta impiegata sistematicamente a pieno carico**.

Conformità all'EEXI (navi di proprietà e a scafo nudo) – a fine esercizio[33]	2024
Navi conformi a EEXI (%)	100%

Consumi di carburante *bunker* [tonnellate] (navi di proprietà e a scafo nudo)[34]	2024
Zavorra	43.355,22
A pieno carico	90.238,90
Porto / manovra	34.118,52
Totale	**167.712,64**

Consumi di carburante *bunker* per miglio nautico [tonnellate/miglio nautico] (navi di proprietà e a scafo nudo)	2024
Zavorra	0,078
A pieno carico	0,085
Porto / manovra	0,828
Totale	**0,1010**

Consumi di carburante *bunker* per unità di trasporto [tonnellate/tonnellate] (navi di proprietà e a scafo nudo)	2024
Consumi di carburante *bunker* per unità di trasporto	0,0115

(33) Tutte le tabelle in questa pagina contengono informazioni specifiche per il Gruppo e tipiche di settore.
(34) Descrizione delle diverse fasi:

- **Fase di navigazione a zavorra:** fase in cui una nave naviga senza carico, usando l'acqua di zavorra per la stabilità.
- **Fase di navigazione a pieno carico:** fase in cui una nave è a pieno carico di merci.
- **Fase di navigazione in porto:** fase in cui una nave è attraccata al porto in un periodo di carico, scarico o inattività.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

emarket sdir storage CERTIFIED

È inoltre possibile analizzare i consumi di carburante *bunker* in base al tipo di carburante usato. Per l'esercizio oggetto di rendicontazione, la maggior parte del carburante consumato era **olio combustibile pesante a bassissimo tenore di zolfo**, che ha rappresentato all'incirca il 71% dei consumi totali. Al secondo e terzo posto si trovano il diesel oil a basso tenore di zolfo (17,41%) e l'olio combustibile denso ad alto tenore di zolfo (11,22%)*. I consumi di carburante rimanenti sono consistiti in biocarburante e gasolio marino.

Consumi di carburante *bunker* per tipo [tonnellate] (navi di proprietà e a scafo nudo)(35)	2024
Olio combustibile pesante ad alto tenore di zolfo	18.826,92
Olio combustibile pesante a bassissimo tenore di zolfo	119.141,04
Diesel Oil a basso tenore di zolfo	29.195,98
Biocarburante	398,50
Gasolio marino	150,20
Totale	**167.712,64**

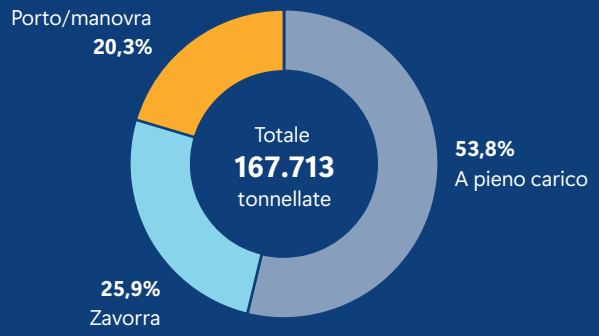
Nel 2024, le **emissioni di anidride carbonica** sono state misurate in termini assoluti e sono state pari a **525,000 di tonnellate** circa.

Emissioni di CO_2 (navi di proprietà e a scafo nudo)	2024
Emissioni di CO_2 [tCO_2]	524.957
CO_2 per miglio nautico [tCO_2/miglio nautico]	0,3163
CO_2 per unità di trasporto [tCO_2/tonnellata]	0,0358

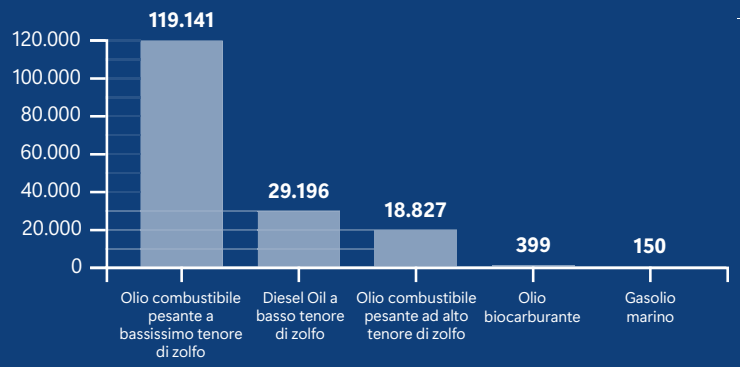
**Tali informazioni soddisfano gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-110a.3 riguardanti la percentuale di olio combustibile denso nel mix di combustibili usato.*

(35) Tutte le tabelle in questa pagina contengono informazioni specifiche per il Gruppo e tipiche di settore.

Consumi di carburante *bunker* [tonnellate] (navi di proprietà e a scafo nudo)



Consumi di carburante *bunker* per tipo [tonnellate] (navi di proprietà e a scafo nudo)



Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

CONSUMO ENERGETICO TOTALE

Nel 2024, DIS ha registrato un consumo energetico totale di 1.893.096,9 MWh, con quasi il 100% proveniente da combustibili fossili, principalmente greggio e prodotti petroliferi. Le fonti di energia nucleare e rinnovabile usate presso le località delle sedi hanno rappresentato soltanto 1.841,7 MWh, paro allo 0,1% dei consumi totali. Il Gruppo non impiega carbone né altri combustibili fossili.

Consumo energetico totale (di proprietà e a scafo nudo)	2024
Consumo di carburante da carbone e prodotti derivati dal carbone	–
Consumo di carburante da greggio e prodotti petroliferi	1.891.145
Consumo di carburante da gas naturale (flotta)	–
Consumo di carburante da gas naturale (sedi)	56,9
Consumo di carburante da altre fonti fossili	–
Consumo di elettricità, riscaldamento, vapore o raffreddamento acquistati o acquisiti da fonti fossili (sedi)	38,3
Consumo di elettricità, riscaldamento, vapore o raffreddamento acquistati o acquisiti da fonti fossili (flotta)	15,0
Consumo energetico totale da combustibili fossili	**1.891.255,2**
Quota delle fonti fossili rispetto al consumo energetico totale	99,90%
Consumo energetico totale da fonti nucleari	**51,5**
Quota dei consumi da fonti nucleari rispetto al consumo energetico totale	0,003%
Consumo di carburante da fonti rinnovabili (biocarburante)	1.782
Consumo di elettricità, riscaldamento, vapore e raffreddamento acquistati o acquisiti da fonti rinnovabili	8,7[36]
Consumo di energia rinnovabile non combustibile autogenerata	–
Consumo totale di energia rinnovabile	**1.790,2**
Quota delle fonti rinnovabili rispetto al consumo energetico totale	0,095%
TOTALE	**1.893.096,9**

**Tale tabella soddisfa inoltre gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-110a.3 riguardanti il consumo energetico totale e la percentuale di energia rinnovabile.*

(36) Valore stimato usando il dato misurato per il 2023.

• CRITERI DI RENDICONTAZIONE ESG – CONSUMO ENERGETICO

Il consumo energetico si basa sui dati relativi al carburante acquistato dal Gruppo durante l'esercizio di rendicontazione. I valori di densità energetica definiti dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) (HFO (olio ad alto tenore di zolfo) = 40.200 kJ/kg e MDO (gasolio marino) = 42.700 kJ/kg), in conformità alla risoluzione MEPC.308, sono stati usati per calcolare il consumo energetico, espresso sotto forma di watt-ora (Wh). Il consumo energetico delle sedi deriva parzialmente dalle fatturazioni dei fornitori di energia e parzialmente dalle stime basate sulla metratura e capienza della struttura. Infine, il consumo energetico da fonti nucleari è stato stimato usando i dati dell'Associazione degli enti emittenti (Association of Issuing Bodies - AIB).

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Le metriche dell'intensità energetica per DIS sono calcolate correlando il consumo energetico totale con i ricavi del Gruppo, in modo da rispecchiare le operazioni nel settore del trasporto marittimo e costiero di merci.

Intensità energetica nei settori ad elevato impatto climatico (HCI) - Flotta di proprietà e a scafo nudo e sedi	2024
Consumo energetico associato alle attività nei settori HCI [MWh]	**1.893.096,9**
Ricavi netti associati alle attività nei settori HCI [$]	470.970.899
Intensità energetica in base ai ricavi netti (*tendendo conto sia dell'intensità energetica che dei ricavi netti nei settori ad elevato impatto climatico*[37])[38] [MWh/$]	**0,004**

BIOCARBURANTI

Dopo le prove con esito positivo effettuate sulla M/T Cielo di Rotterdam, DIS ha ottenuto la certificazione presso l'amministrazione di bandiera di tutte le proprie navi LR1 per operare permanentemente con una miscela di biocarburante B30. Supportata dagli esiti del MEPC 78, **DIS è attualmente autorizzata a utilizzare miscele contenenti fino al 30%** di estere metilico di acidi grassi (FAME) **su tutta la sua flotta** senza ulteriori prove.

Nel 2025, DIS pianifica di ampliare le prove con i biocarburanti alle miscele B40 e B50 utilizzando la metodologia stabilita nel progetto pilota del 2021. Inoltre, sono state programmate prove con carburante rinnovabile paraffinico da oli vegetali idrogenati (HVO), un promettente biocarburante sostenibile "immediato" grazie alle sue specifiche che sono molto simili a quelle del combustibile per uso marittimo distillato[39].

Caratteristiche della flotta (di proprietà e a scafo nudo)[40]	2024
Flotta pronta per l'uso di miscele di biocarburante fino a B30 (%)	100%

(37) I settori ad elevato impatto climatico includeranno: Trasporto marittimo e costiero di merci (settore H) e, se applicabile Commercio all'ingresso di carburanti solidi, liquidi e gassosi e prodotti correlati (settore G) e Attività immobiliari (settore L).
(38) I ricavi netti usati per calcolare l'intensità energetica sono allineati alle informazioni riportate nella Nota 3 del bilancio consolidato e coerenti con la tassonomia.
(39) La categorizzazione deriva dalla norma ISO 8217, che classifica i combustibili per uso marittimo in base alle loro proprietà e agli usi previsti.
(40) Informazioni specifiche per le entità.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Rendicontazione delle emissioni di gas serra

• PRINCIPI CONTABILI ESG – EMISSIONI DI SCOPE 1

L'**accuratezza** dei dati ambientali, di salute e sicurezza e sulla qualità è garantita da osservazioni dirette raccolte dalla divisione Monitoraggio della *performance* della flotta del Gruppo d'Amico. I dati provengono prevalentemente dai sistemi operativi della Società e sono supportati da sistemi di gestione certificati, in particolare il Codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM), nonché le norme ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001 e ISO 50001.

Il perimetro coperto dai calcoli delle emissioni di gas serra nell'edizione 2024 della Dichiarazione di sostenibilità è stato ampliato per includere:

- Emissioni da gas fluorurati, usando i fattori di emissione del sesto rapporto di valutazione (IPCC, 2023);
- Emissioni di Scope 1 dalla combustione di carburante nelle sedi;
- Emissioni di Scope 2 dall'energia acquistata e consumata dalle sedi;
- Emissioni di Scope 2 dall'energia acquistata e consumata durante gli interventi di bacino.

Tutte le entità controllate da DIS sono consolidate a livello del Gruppo. Di conseguenza, tutte le emissioni comunicate in questo capitolo rientrano sotto il controllo operativo del Gruppo.

Specifiche sulle emissioni GHG della flotta.

Le emissioni di **Scope 1** dal consumo di carburante riguardano l'intera flotta (di proprietà e a scafo nudo) che opera ai sensi di contratti di noleggio a viaggio (*Voyage Charter*). Ciò si attiene al principio del controllo operativo, che nel settore dei trasporti marittimi è allineato al controllo commerciale ed è definito come la capacità di una parte contrattuale di prendere decisioni operative chiave, tra cui la selezione della rotta, la movimentazione delle merci e gli scali in porto, a differenza della gestione tecnica della nave.[41] In conformità alle linee guida del BIMCO (Baltic and International Maritime Council) sulla rendicontazione delle emissioni delle navi, la responsabilità della contabilizzazione e della rendicontazione[42] delle emissioni di Scope 1 è a carico dell'armatore per i contratti *Voyage Charter*, mentre per i viaggi *Time Charter* e *Single Trip Time Charter* la responsabilità delle operazioni commerciali (e quindi della rendicontazione delle emissioni) è a carico del noleggiatore. Nelle future edizioni della Relazione annuale, tali emissioni saranno rendicontate nello Scope 3.

Le seguenti tabelle riportano i principali dati usati per calcolare **le emissioni di Scope 1 associate al consumo di carburante *bunker* e prodotte dalle navi di proprietà e prese a noleggio impiegate ai sensi di contratti "*spot*" *(Voyage Charter)***, vale a dire le navi sui cui DIS ha esercitato **il controllo operativo** nel corso del 2024. I dati sul consumo di combustibile su cui si basano i calcoli sono misurati e comunicati direttamente da DIS. Non sono stati utilizzati *software* per i calcoli di Scope 1 e Scope 2.

Nel dettaglio, le emissioni di CO_2 sono calcolate applicando i seguenti **fattori di emissione specifici per i carburanti**, definiti dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) nel suo Quarto studio IMO sui gas a effetto serra (2020).

Tipo di olio combustibile	CF (tonnellate-CO_2/tonnellata metrica)
Olio combustibile pesante (riferimento: ISO 8217 Grades RME through RMK)	3.114
Olio combustibile leggero (riferimento: ISO 8217 Grades RMA through RMD)	3.151
Diesel/gasolio (riferimento: ISO 8217 Grades DMX through DMB)	3.206
Olio combustibile a bassissimo tenore di zolfo (0,5% di zolfo)	3.114
Gas di petrolio liquefatto (propano)	3.000
Gas di petrolio liquefatto (butano)	3.030
Gas naturale liquefatto	2.750
Metanolo	1.375
Etanolo	1.913

Le altre emissioni di gas a effetto serra sono state stimate utilizzando i fattori di emissioni estratti dallo stesso studio dell'IMO.[43] Il valore totale delle emissioni di gas a effetto serra, espresso sotto forma di CO_2eq sono state terminate applicando **i potenziali di riscaldamento globale (Global Warming Potential - GWP)** per un orizzonte temporale di 100 anni. Tali GWP, estratti dal Sesto rapporto di valutazione dell'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC, 2023) sono i seguenti:

- 1 per il biossido di carbonio (CO_2)
- 29,8 per il metano (CH_4)
- 273 per il protossido di azoto (N_2O)

Infine, il fattore di emissione stabilito dal Dipartimento per la Sicurezza Energetica e il Net Zero per la combustione del gas naturale è stato utilizzato per calcolare le emissioni di gas a effetto serra dei sistemi termici delle sedi.

Per il 2024, DIS non riferisce le emissioni di gas a effetto serra di Scope 3, optando per la disposizione di introduzione graduale di cui agli ESRS.

(41) Si noti che per i KPI riguardanti l'efficienza energetica e delle emissioni delle navi (EEOI, AER e CII), nonché per gli indici di efficienza riguardanti la progettazione delle navi (EEDI/EEXI), il perimetro non coincide con quello usato per la rendicontazione dei gas a effetto serra. Si riferisce piuttosto all'intera flotta di proprietà e a scafo nudo, indipendentemente dal tipo di contratto ai sensi del quale le navi sono impiegate.
(42) BIMCO. (2022). Who is responsible for accounting and reporting a ship's emissions? https://www.bimco.org/news-insights/bimco-news/2024/20241109-reporting-ship-emissions/#:~:text=To%20do%20this%2C%20charterers%20and,to%20account%20and%20report%20emissions.
(43) I fattori di emissione dell'IMO sono stati selezionati in ragione della loro considerazione completa del settore marittimo a livello internazionale, sono stati invece esclusi i fattori di emissione definiti a livello europeo (regolamento delegato (UE) della Commissione 2023/2776 del 12 ottobre 2023).

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Le seguenti tabelle riportano i principali dati usati per calcolare **le emissioni di *Scope 1*** associate al consumo di carburante *bunker* e prodotte dalle navi di proprietà e prese a noleggio impiegate ai sensi di contratti *spot*, vale a dire le navi su cui DIS ha esercitato il controllo operativo nel corso del 2024.

Il **carburante *bunker* totale consumato nel corso del 2024** per la flotta di proprietà e presa a noleggio impiegata ai sensi di contratti *spot* ammontava a **122.385 tonnellate**. Sul totale, il 23,8% del carburante *bunker* è stato consumato durante la fase di navigazione a zavorra, il 56,5% durante la fase di navigazione a pieno carico e il 19,7% durante la fase di navigazione in porto.

Consumo di carburante *bunker* e distanza percorsa (flotta di proprietà e presa a noleggio impiegata ai sensi di contratti *spot*)[44]

	Carburante *bunker* [tonnellate]	Distanza percorsa [miglia nautiche]
Zavorra	29.107	378.300
A pieno carico	69.210	856.329
Porto	24.070	35.226
Totale	**122.387**	**1.269.855**

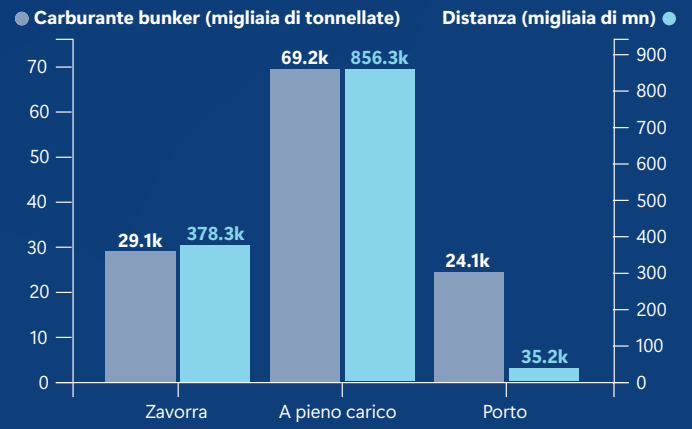
Merce caricata [tonnellate] (flotta di proprietà e presa a noleggio impiegata ai sensi di contratti *spot*)	2024
Totale	**9.860.971**

La gran parte del carburante consumato è costituita da **olio combustibile denso a bassissimo tenore di zolfo (74,8%)**, seguito dal *diesel oil* a basso tenore di zolfo (15,1%) e dall'olio combustibile pesante ad alto tenore di zolfo (10,1%).

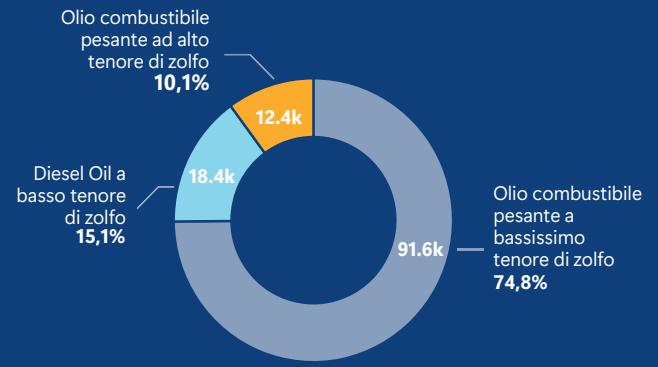
Consumo di carburante *bunker* per tipo [tonnellate] (flotta di proprietà e presa a noleggio impiegata ai sensi di contratti *spot*)	2024
Olio combustibile pesante ad alto tenore di zolfo	12.351
Olio combustibile pesante a bassissimo tenore di zolfo	91.590
Diesel Oil a basso tenore di zolfo	18.446
Totale	**122.387**

(44) Tutte le tabelle in questa pagina contengono informazioni specifiche per il Gruppo e tipiche di settore.

Consumo di carburante *bunker* e distanza percorsa (flotta di proprietà e presa a noleggio impiegata ai sensi di contratti *spot*)



Consumo di carburante *bunker* per tipo [tonnellate] (flotta di proprietà e presa a noleggio impiegata ai sensi di contratti *spot*)



Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Le **emissioni di CO_2** sono calcolate applicando fattori di emissione specifici per i carburanti, definiti dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO), e sono **rendicontate nel Piano di monitoraggio e comunicazione di ogni nave e certificate dal RINA**, per conto delle autorità di bandiera, in conformità al regolamento (UE) 2015/757 che stabilisce la procedura di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) per le emissioni di CO_2 prodotte nel corso dei viaggi tra i porti europei.

Dall'attuazione del Piano di monitoraggio e comunicazione nel 2018, tutte le navi di DIS coinvolte in viaggi nell'UE hanno ottenuto le certificazioni richieste.

Emissioni di CO_2 (flotta di proprietà e presa a noleggio impiegata ai sensi di contratti *spot*)[45]	2024
Emissioni di CO_2 [tCO_2]	344.072
CO_2 per miglio nautico [tCO_2/miglio nautico]	0,2710
CO_2 per unità di trasporto [tCO_2/tonnellata]	0,0349

Per calcolare le emissioni di gas a effetto serra di Scope 1 prodotte dalla flotta nel 2024, sono state prese in considerazione le emissioni di anidride carbonica, biossido di azoto e metano. In particolare, le **emissioni di anidride carbonica rappresentano il 98,4% delle emissioni di Scope 1 della flotta**. Le emissioni di Scope 1 totali sono state quindi calcolate includendo le emissioni prodotte dal consumo di gas fluorurati e dalle operazioni delle sedi. **Le emissioni della flotta rappresentano il 98,5% delle emissioni di Scope 1 totali**.

Emissioni di Scope 1 lorde [tCO_2eq]*	2024
Biossido di carbonio (CO_2)	344.072,0
Protossido di azoto (N_2O)	5.295,0
Metano (CH_4)	219,0
Emissioni di Scope 1 totali della flotta (navi di proprietà e prese a noleggio impiegate ai sensi di contratti *spot*)	349.586,0
Emissioni di Scope 1 prodotte dal consumo di gas fluorurati	5.413,0
Emissioni di Scope 1 totali prodotte dalle sedi	11,5
Emissioni di gas serra di Scope 1 totali	**355.010,5**

**Tale tabella soddisfa inoltre gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-110a.1.*

(45) Tutte le tabelle in questa pagina contengono informazioni specifiche per il Gruppo e tipiche di settore.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Dal 1° gennaio 2024, DIS è sottoposta al nuovo **sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE (UE-ETS)**, un meccanismo *cap-and-trade* ideato per ridurre le emissioni attraverso un mercato regolato del carbonio. L'UE-ETS si applica a tutte le navi di oltre 5.000 tonnellate di stazza lorda, indipendentemente dallo Stato di bandiera, e a tutti i viaggi all'interno dello Spazio Economico Europeo (SEE), nonché ai viaggi che iniziano o terminano in un porto del SEE. Nello specifico, è conteggiato il 100% delle emissioni per i viaggi tra porti del SEE, mentre è conteggiato il 50% delle emissioni per i viaggi che iniziano o terminano in un porto del SEE, ma che si estendono oltre tale regione. La conformità all'UE-ETS richiede a DIS l'acquisto di **quote *EU Allowances* – EUA**, che conferiscono il diritto di emettere una specifica quantità di gas a effetto serra.
Nel 2023 il Piano di monitoraggio e comunicazione è stato aggiornato per allinearsi alla direttiva UE-ETS e DIS ha istituito le procedure interne per la gestione dell'acquisto e della comunicazione di quote UE. Tali misure comprendono la conformità agli obblighi introdotti dall'inclusione dei trasporti marittimi nell'UE-ETS da gennaio 2024.
La seguente tabella presenta la quantità e la quota delle emissioni di gas serra di Scope 1 coperte da crediti UE-ETS.

Emissioni di Scope 1 [tCO_2e] coperte dall'UE-ETS	2024
Emissioni coperte da crediti UE-ETS	12.341,00
Emissioni coperte da crediti non UE-ETS (specificare quali e creare una riga per ogni ETS)	N.A.
Quota delle emissioni di Scope 1 totali	**3,48%**

Le **emissioni di gas serra indirette (Scope 2)** sono calcolate e comunicate con i due **metodi in base al mercato e in base alla località**, prendendo in considerazione le emissioni prodotte dall'energia acquistata e consumata durante gli interventi di bacino. Le emissioni di Scope 2 in base al mercato sono leggermente inferiori, poiché tale approccio tiene conto dell'elettricità acquistata in combinazione con gli strumenti, nello specifico le **garanzie di origine** fornite dal fornitore energetico **per la sede in Lussemburgo**.

Emissioni di Scope 2 [tCO_2e]	2024
Metodo in base al mercato	**24,85**
Di cui collegate all'elettricità acquistata in combinazione con gli strumenti (garanzie di origine)	11%
Metodo in base alla località	**18,18**

• CRITERI DI RENDICONTAZIONE ESG – EMISSIONI DI SCOPE 2

Le emissioni di Scope 2 coincidono con l'energia acquistata durante gli interventi di bacino concernenti tutte le navi di proprietà (vale a dire ad esclusione delle navi a noleggio a scafo nudo, poiché queste ultime non sono gestite tecnicamente dal Gruppo, ove la gestione tecnica include gli interventi di bacino per la manutenzione). Inoltre, una quota limitata delle emissioni di Scope 2 è stata modellata per tenere conto del consumo energetico delle sedi, considerandone la località, la dimensione e il numero di dipendenti.

Le emissioni di gas serra indirette in base alla località, espresse sotto forma di tonnellate di CO_2 equivalente (CO_2eq), sono state calcolate utilizzando i fattori di emissione pubblicati dall'AIB per ogni paese, i quali tengono conto del mix produttivo nazionale. Qualora non fossero disponibili dati dell'AIB, nello specifico per i paesi non UE, sono stati utilizzati i fattori di emissione del *database Enerdata*. Le emissioni di gas serra indirette in base al mercato, anch'esse misurate in tonnellate di CO_2eq, sono state determinate utilizzando i fattori di emissione del mix residuo pubblicati dall'AIB. In mancanza di tali fattori, sono stati utilizzati i dati relativi alle emissioni del *database Enerdata*.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

La seguente tabella presenta le emissioni lorde di gas serra di Scope 1 e di Scope 2 lorde di DIS per il 2024.

Emissioni di gas serra lorde ed intensità delle emissioni - Flotta e sedi	2024
Emissioni di gas serra di Scope 1 totali [tCO_2e]*	355.010,5
Emissioni di Scope 2 lorde (in base al mercato) [tCO_2e]*	24,85
Emissioni di Scope 2 lorde (in base alla località) [tCO_2eq]*	18,18
Metodo *market-based* – Emissioni di gas serra di Scope 1+2 lorde [tCO_2e]	**355.035,4**
Metodo *market-based* – Intensità delle emissioni di gas serra in base ai ricavi netti [tCO_2e/$]	**0,0023**
Metodo *location-based* – Emissioni di gas serra di Scope 1+2 lorde [tCO_2e]	**355.028,7**
Metodo *location-based* – Intensità delle emissioni di gas serra in base ai ricavi netti [tCO_2e/$]	**0,0023**

In conclusione, nel 2024 la flotta non ha registrato emissioni biogeniche di CO_2 dalla combustione o dalla biodegradazione di biomassa, né per le emissioni di gas serra di Scope 1[46] né per quelle di Scope 2.

L'**indice di intensità delle emissioni di gas serra** è stato determinato incorporando sia le emissioni di Scope 1, sia i ricavi generati dalle navi di proprietà e prese a noleggio **impiegate ai sensi di contratti *spot***. Nello specifico, i ricavi netti utilizzati per il calcolo dell'indice di intensità dei gas serra ammontavano a **US$ 154.238.917**. Sulla base di tali dati, l'indice di intensità, calcolato utilizzando sia il metodo *market-based*, sia quello *location-based*, **è stato pari a 0,0023 tCO_2e/$**.

DIS non ha ancora attivato un meccanismo interno di determinazione dei prezzi del carbonio.

(46) Le emissioni biogeniche prodotte dalla combustione di biocarburante non sono prese in considerazione nelle emissioni di Scope 1 della flotta poiché tale combustione non avviene sulle navi sotto il controllo operativo di DIS, di proprietà o prese a noleggio, impiegate ai sensi di contratti "Voyage Charter".

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

METRICHE DELL'INTENSITÀ CARBONICA

Nel 2021 il Gruppo ha avviato un progetto strategico per calcolare e monitorare in tempo reale l'**indicatore di intensità carbonica (CII)** raggiunto dalla flotta, allo scopo di mantenere una valutazione dinamica dell'intensità carbonica della flotta e consentire l'attuazione di azioni correttive tempestive quando lo si ritiene necessario.

Nel corso del 2022, DIS ha completato lo sviluppo e la certificazione del SEEMP Parte III, per documentare come intende raggiungere i propri obiettivi relativi all'indicatore di intensità carbonica (CII). Nel 2023 lo strumento di monitoraggio sia per il CII raggiunto è stato implementato efficacemente, dimostrando l'impegno del Gruppo per un approccio proattivo alla gestione ambientale e per la conformità alle misure a breve termine dell'IMO per la riduzione delle emissioni dalle attività marittime.

Il calcolo dell'indicatore di intensità carbonica (CII) è influenzato da diversi fattori che esulano dal controllo dell'armatore, il che lo rende un parametro più "commerciale" che di sola "efficienza".

Una significativa limitazione del CII è la mancata considerazione del peso del carico effettivamente trasportato durante tutto l'anno, poiché la formula presume che le navi operino costantemente alla loro piena capacità. Tale approccio rende difficile distinguere e premiare le navi gestite in modo più efficiente su base tonnellata-miglio: una nave che trasporta un carico maggiore su distanze più lunghe durante l'anno apporta intrinsecamente maggiori benefici sociali per unità di emissione rispetto a una nave che non opera a pieno carico per un periodo prolungato

L'**indicatore operativo di efficienza energetica (EEOI)** è un secondo indice, monitorato da DIS, che contribuisce ad affrontare tale limitazione considerando il carico effettivamente trasportato. Tale parametro fornisce una valutazione più articolata dell'efficienza della nave, tenendo conto del carico effettivo trasportato e delle distanze effettivamente percorse, **offrendo quindi una valutazione più completa** rispetto al CII.

La seguente tabella riporta i valori 2024 per i due indici.

Intensità carbonica (navi di proprietà e a scafo nudo)[47]	2024
CII [g CO_2/(dwt*miglia)]	6,31
EEOI [g CO_2/tonnellata*miglia]	14,00

(47) Informazioni specifiche per le entità.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Strategia di digitalizzazione

Nel prossimo futuro, DIS prevede uno scenario in cui un flusso continuo di dati dalle navi consente agli operatori della flotta di monitorare le navi in ogni momento, migliorando significativamente l'assistenza all'equipaggio a bordo. L'analisi avanzata dei dati elaborati consentirà ai gestori della flotta di **fornire consulenze esperte agli equipaggi su aspetti quali navigazione**, rotte meteorologiche, consumo di carburante, manutenzione intelligente, diagnostica remota e analisi delle sollecitazioni strutturali. Si prevede che tali miglioramenti ridurranno i rischi associati agli errori umani, diminuendo gli incidenti e allo stesso tempo **aumentando l'efficienza, l'affidabilità e le prestazioni ambientali**. Nel perseguimento di tali obiettivi, il Gruppo è attivamente coinvolto in diversi progetti di innovazione e digitalizzazione della flotta.

DIGITALIZZAZIONE E *BIG DATA*

Con la continua espansione del volume, della varietà e della velocità delle informazioni, i dati sono diventati un *asset* sempre più prezioso per aumentare l'efficienza della flotta e migliorare le prestazioni ambientali. Per sfruttare tale risorsa, DIS ha attuato **sistemi di monitoraggio in tempo reale** per raccogliere dati in merito alle navi di proprietà e prese a noleggio a scafo nudo. Ogni giorno viene inviato almeno un rapporto per nave (con dati inseriti manualmente). Inoltre, per la grandissima parte delle sue navi di proprietà e a scafo nudo, DIS riceve dati digitali relativi ai macchinari e alla navigazione ogni cinque minuti, e ciò consente adeguamenti precisi e tempestivi delle strategie operative.

La disponibilità di tali dati fornisce un **supporto importante al processo decisionale**, poiché consente al Gruppo di:

- determinare quando è il momento migliore per pulire lo scafo/l'elica (*Hull & Propeller Management* ISO 19030)
- valutare l'efficacia dei dispositivi per la riduzione delle emissioni di CO_2
- valutare le condizioni della vernice antivegetativa a basso coefficiente di frizione
- convalidare il modello di *performance* della nave tenendo conto dell'altezza d'onda, di vento, assetto, pescaggio e corrente
- valutare l'efficienza idrodinamica delle proprie navi.

Inoltre, l'adozione dei **registri elettronici (ELB)** consente alla divisione tecnica di **svolgere da remoto parte delle ispezioni dell'*audit* ambientale**, che è oramai parte delle ispezioni di routine della nave attuate da DIS. La digitalizzazione di gran parte dei registri di bordo (idrocarburi, rifiuti, carico, gestione zavorra) permette a DIS di monitorare in tempo reale le operazioni eseguite a bordo, garantendo la conformità alle attuali norme MARPOL e ambientali. La diffusione del registro rifiuti e del registro idrocarburi parte I su tutte le navi di proprietà è stata completata nel corso del 2023.

Infine, il Gruppo ha sviluppato e attuato un **database interno e sistema di rendicontazione** chiamato **FRIDA**, ideato per razionalizzare la raccolta dei dati e la condivisione dei processi. FRIDA riceve i dati direttamente dalle navi e li distribuisce sia internamente, con modelli personalizzati su misura per ogni divisione, sia esternamente con terze parti. DIS utilizza FRIDA per creare e gestire tutti i *reporting* necessari per ottemperare alle normative vigenti in materia di emissioni (direttive IMO e UE) e per soddisfare altre esigenze interne. Nello specifico, FRIDA è strumentale al monitoraggio in tempo reale dell'indicatore di intensità carbonica (CII), alla gestione delle emissioni coperte dall'UE-ETS e alla garanzia del rispetto dei requisiti relativi al bilancio di conformità ai sensi della normativa *Fuel UE*.

***SOFTWARE* TEKOMAR**

Nel 2024 DIS ha installato un *software* innovativo – Tekomar – su **10 ulteriori navi**, con l'obiettivo di **ottimizzare l'efficienza nel consumo di carburante e le prestazioni del motore attraverso la diagnostica e suggerimenti per il motore**. Il sistema fornisce aggiornamenti e approfondimenti automatici durante ogni viaggio, consentendo di monitorare la flotta e prendere decisioni per migliorare l'efficienza delle navi. Tra le funzioni principali di Tekomar troviamo:

- **Diagnostica** – monitoraggio continuo delle prestazioni del motore per fornire una diagnostica in tempo reale.
- **Suggerimenti automatici** – l'equipaggio viene avvisato di potenziali problemi o azioni correttive necessarie per ottimizzare l'efficienza del consumo di carburante sulla base dei dati diagnostici.
- **Processo decisionale migliorato** – mette l'equipaggio e gli operatori in condizione di prendere decisioni informate, in grado di prevenire i guasti, ridurre al minimo i tempi di fermo e prolungare la vita dei motori.
- **Automazione** – invio automatico di informazioni diagnostiche e avvisi, consentendo una comunicazione tempestiva ed efficiente.

Successivamente a tale fase pilota, DIS prevede di installare il *software* su tutte le sue navi di proprietà, ponendosi un obiettivo di 15 navi entro la fine del 2025.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

PROGETTO DI OTTIMIZZAZIONE DELLE ROTTE

In risposta alla necessità di una migliore efficienza di navigazione, DIS ha sfruttato **i *big data* per ottimizzare la rotta e la velocità della nave in ogni viaggio**. Il progetto di Ottimizzazione della rotta, avviato nel 2020, impiega l'analisi dei *big data* per valutare l'impatto dei dispositivi per il risparmio di CO_2, convalidare il modello di *performance* della nave tenendo conto delle condizioni meteorologiche e valutare l'efficienza idrodinamica delle sue navi.

Il progetto mira a definire piani di viaggio ottimali con l'obiettivo di risparmiare carburante, ridurre le emissioni e garantire la sicurezza della navigazione. Il processo di ottimizzazione si svolge in tre fasi. Innanzitutto, la rotta viene simulata per valutare fattori ambientali quali vento, onde e correnti, insieme al loro impatto su velocità e consumo di carburante. Successivamente, la simulazione viene adeguata in modo da rispecchiare gli orari effettivi di partenza e di arrivo, garantendo l'allineamento tra il consumo di carburante modellato e quello comunicato. Infine, un'ultima simulazione confronta la rotta ottimizzata con le effettive condizioni di viaggio per confermare l'accuratezza dell'ottimizzazione. Tale processo consente di **mettere a punto la rotta futura in modo da migliorare l'efficienza del consumo di carburante e le *performance***.

Nel 2024, la procedura di Ottimizzazione della rotta è stata applicata a 98[48] viaggi transoceanici, con un significativo risparmio di combustibile pari a circa 77 tonnellate metriche.

Manutenzione

DIS garantisce che tutte le navi e i relativi macchinari e attrezzature siano soggetti a manutenzione in modo da garantire sempre **piena affidabilità** e **altissima efficienza**. Ciò è fondamentale per assicurare che le operazioni commerciali in porto e in navigazione siano svolte nel rispetto dei **più elevati criteri di sicurezza**, ai sensi delle norme e dei regolamenti applicabili.

DIS integra la **manutenzione predittiva (*Condition Based Manteinance* - CBM)** alla tradizionale basata sulle ore di funzionamento e/o a tempo, adottando un approccio basato sull'analisi dei rischi per migliorare le prestazioni in termini di efficienza, la sicurezza e la protezione ambientale. Tale strategia contribuisce a individuare le attrezzature cruciali il cui guasto potrebbe mettere in pericolo la nave, l'equipaggio o l'ambiente, e determina i pezzi di ricambio critici richiesti per le riparazioni immediate. Il Gruppo ha inoltre definito un inventario ottimale per i pezzi di ricambio, considerando fattori quali impieghi commerciali della nave, tempi di consegna e frequenza di utilizzo.

Con l'attuazione della CBM attraverso strumenti, tecniche e sistemi *software* specializzati, DIS si pone i seguenti obiettivi:

- Ottimizzare la **pianificazione della manutenzione**
- Ottenere **risparmi sui costi**
- Aumentare l'**efficienza energetica**
- **Ridurre i tempi di fermo** e
- Migliorare la **flessibilità operativa**.

La CBM consente frequenze dinamiche di ispezione strutturale in base a fattori quali la qualità della costruzione della nave, le rotte commerciali, i cicli di carico e l'età della nave, in linea con le *best practice* e gli *standard* del settore, come il programma di gestione ed autovalutazione delle navi cisterna (*Tanker Management and Self-Assessment* - TMSA). Alla fine del 2024, **la CBM era applicata al 66,6% della flotta di proprietà**, rafforzando l'impegno di DIS nei confronti dell'innovazione e dell'eccellenza operativa.

Inoltre, il *software* dedicato **(Tekomar)** per l'analisi delle *performance* dei motori principali e dei generatori diesel è stato **installato su 10 ulteriori navi nel 2024, con altre cinque installazioni programmate per il 2025.** DIS ha realizzato un sistema di ispezioni programmate con visite periodiche effettuate dal personale di terra durante la navigazione per valutare le esigenze di manutenzione di macchinari, attrezzature impianti critici. Tutti i moduli di ispezione sono stati digitalizzati, razionalizzando i processi di rendicontazione e di azioni correttive. Eventuali non conformità o guasti delle attrezzature che influiscono sulla sicurezza o protezione ambientale vengono documentati, segnalati e analizzati approfonditamente ai fini dell'individuazione di azioni preventive.

Per migliorare la conformità ambientale, il modulo di ispezione MARPOL è stato ripensato per includere *checklist* dettagliate in linea con le politiche aziendali, gli *standard* internazionali e i requisiti tecnici. Gli ispettori supervisionano le prove sulle apparecchiature critiche, ad esempio inceneritore, OWS (separatore olio-acqua), ODME (apparecchiatura di monitoraggio degli scarichi acque di lavaggio cisterne), sistema trattamento acqua nere, BWTS (sistema di trattamento dell'acqua di zavorra) e IBTS (sistema integrato di trattamento dell'acqua di sentina).

Inoltre, la sicurezza operativa e le *performance* vengono salvaguardate grazie al monitoraggio regolare del degrado dello scafo e alla pulizia semestrale delle eliche per garantire l'efficienza del consumo di carburante.

Il sistema di manutenzione definisce *input*, *output* e indicatori di *performance* per ciascun processo. Gli indicatori più significativi sono:

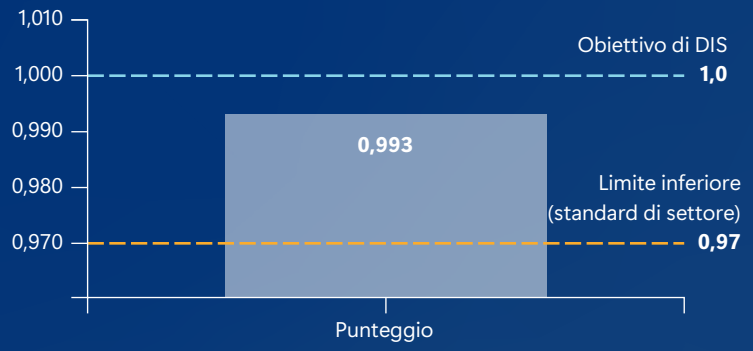
- Affidabilità della flotta
- Disponibilità della flotta
- Attività di manutenzione in sospeso su macchinari non critici
- Attività di manutenzione in sospeso su macchinari critici
- *Performance* di pianificazione degli interventi dei bacini di carenaggio.

(48) Il dato si riferisce esclusivamente alle navi di proprietà.

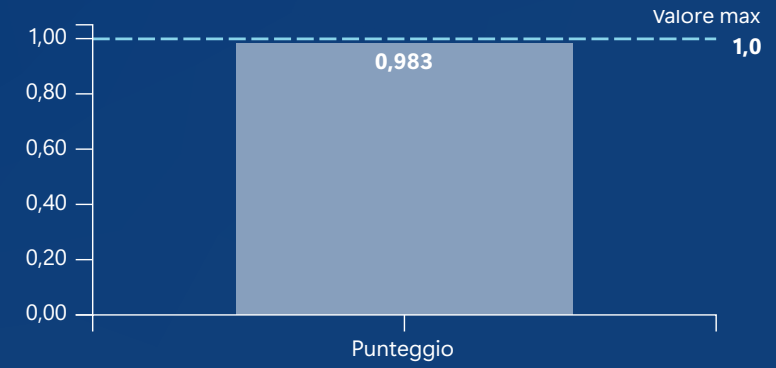
Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Nel 2024 DIS ha confermato gli eccellenti risultati per l'indicatore di affidabilità della flotta, convalidando l'**efficacia del suo sistema di manutenzione**. Il numero di interventi di manutenzione non eseguiti per macchinari non critici è rimasto significativamente inferiore all'obiettivo, e un risultato di stabile miglioramento è stato ottenuto anche per l'indicatore che misura gli interventi non eseguiti per macchinari critici. Tali risultati, che **superano gli *standard* del settore**, sono una testimonianza del tenace impegno dedicato dalla dirigenza a elevati *standard* di gestione, sottolineando la dedizione del Gruppo per l'efficienza operativa.

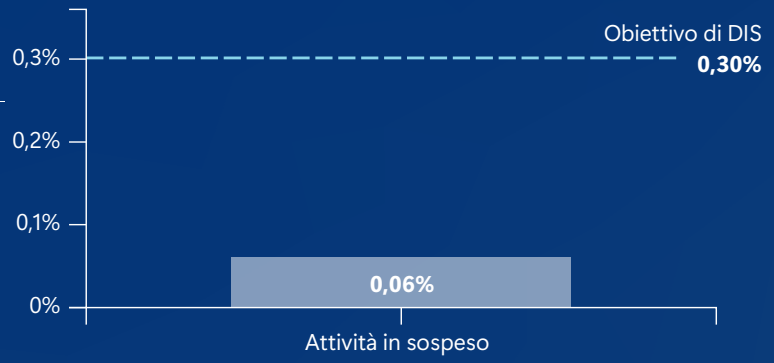
Affidabilità della flotta (di proprietà e a scafo nudo)[49]



Disponibilità della flotta (di proprietà e a scafo nudo)

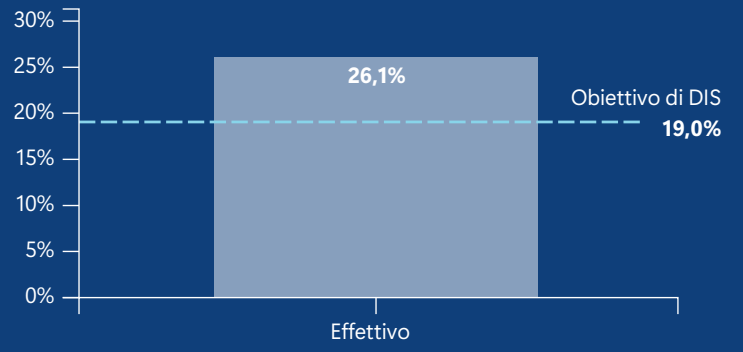


Attività di manutenzione non eseguite per macchinari non critici (navi di proprietà e a scafo nudo)



Attività di manutenzione non eseguite per macchinari critici (navi di proprietà e a scafo nudo)

Performance di pianificazione degli interventi dei bacini di carenaggio (navi di proprietà e a scafo nudo)



(49) Tutti i grafici in questa pagina riportano informazioni specifiche per le entità.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Tassonomia UE per le attività sostenibili

Alla data di pubblicazione delle Informazioni di natura non finanziaria di d'Amico International Shipping S.A ("DIS") al 31 dicembre 2024, il regolamento delegato (UE) 2021/2139 della Commissione, del 4 giugno 2021 ("Atto delegato sul clima"), modificato dal regolamento delegato (UE) 2023/2485 della Commissione ("Atto delegato complementare sul clima") e dal regolamento delegato (UE) 2023/2486 della Commissione ("Atto delegato sull'ambiente"), del 27 giugno 2023, che integra il regolamento (UE) 2020/852 ("Regolamento sulla tassonomia") ha stabilito l'elenco delle attività economiche ammissibili e i criteri di vaglio tecnico per determinare le condizioni in base alle quali esse si qualificano come un contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici, all'adattamento ai cambiamenti climatici, all'uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine, alla transizione verso un'economia circolare, alla prevenzione e riduzione dell'inquinamento e alla protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi – i sei obiettivi ambientali stabiliti dal Regolamento sulla tassonomia. L'Atto delegato sul clima è applicabile dal 1° gennaio 2022, mentre l'Atto delegato complementare sul clima e l'Atto delegato sull'ambiente sono entrambi applicabili dal 1° gennaio 2024 (per le imprese che presentano il bilancio per l'esercizio chiuso nel 2023).

d'Amico International Shipping ("DIS") rientra nell'ambito di applicazione della direttiva 2014/95/UE sulla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario (*Non-Financial Reporting Directive* o NFRD). Pertanto, per ottemperare agli obblighi di informativa per le imprese non finanziarie stabiliti dal regolamento delegato 2021/2178 della Commissione del 6 luglio 2021 ("Atto delegato sulle informative"), modificato nell'ambito dell'Atto delegato sull'ambiente, che integra il Regolamento sulla tassonomia, DIS riporta la quota delle attività ammissibili e non ammissibili alla tassonomia e delle attività allineate e non allineate alla tassonomia in termini di fatturato, spese in conto capitale (*CapEx*) e spese operative (*OpEx*) per il 2024 a fianco del bilancio consolidato di DIS al 31 dicembre 2024.

Al 31 dicembre 2024, DIS riporta l'ammissibilità alla tassonomia e l'allineamento alla tassonomia delle proprie attività, come richiesto dall'Atto delegato sulle informative e modificato nell'ambito dell'Atto delegato sull'ambiente, in base ai primi due obiettivi ambientali per i quali sono stati fissati criteri di vaglio tecnico finali nella legislazione (Atto delegato sul clima, e successive modifiche) – mitigazione dei cambiamenti climatici e adattamento ai cambiamenti climatici. DIS riferisce anche in merito all'ammissibilità alla tassonomia delle proprie attività per gli altri quattro obiettivi ambientali stabiliti nella legislazione sulla tassonomia UE. La rendicontazione per l'allineamento relativo a tali quattro obiettivi sarà obbligatoria nel 2025 per l'esercizio 2024.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

AMMISSIBILITÀ NELL'AMBITO DEI SEI OBIETTIVI AMBIENTALI
(mitigazione dei cambiamenti climatici, adattamento ai cambiamenti climatici, uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine, transizione verso un'economia circolare, prevenzione e riduzione dell'inquinamento e protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi)

Tale approccio valuta l'ammissibilità alla tassonomia delle attività di DIS seguendo rigorosamente il sistema di classificazione NACE iniziale applicato per definire le attività ammissibili nell'ambito degli obiettivi ambientali definiti nella legislazione sulla tassonomia UE.

Le attività economiche di DIS sono state attribuite al singolo codice NACE "*H50.20 - Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie*". descritto nell'Atto delegato sul clima come: "*Acquisto, finanziamento, noleggio (con o senza equipaggio) e gestione di navi progettate e attrezzate per il trasporto di merci o per il trasporto combinato di merci e passeggeri in acque marittime o costiere, di linea o meno. Acquisto, finanziamento, noleggio e gestione di navi necessarie per le operazioni portuali e attività ausiliarie come rimorchiatori, ormeggiatori, navi pilota, unità di salvataggio e rompighiaccio*". Si noti che tale attività non fa parte dell'Atto delegato sull'ambiente, che stabilisce l'elenco delle attività economiche ammissibili e i criteri di vaglio tecnico per determinare le condizioni in base alle quali le attività economiche si qualificano come un contributo sostanziale all'uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine, alla transizione verso un'economia circolare, alla prevenzione e riduzione dell'inquinamento e alla protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

L'analisi risultante mostra che il 100% del fatturato, delle spese in conto capitale e delle spese operative delle attività di DIS nel 2024 sono ammissibili alla tassonomia UE per il contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento ai cambiamenti climatici, ma non per gli altri quattro obiettivi della legislazione sulla tassonomia UE.

Informazioni dettagliate sull'ammissibilità alla tassonomia secondo tale approccio sono presentate nelle tabelle da 1 a 3 di questa sezione. Le informazioni finanziarie riportate in tali tabelle sono state estratte dal bilancio consolidato di DIS al 31 dicembre 2024, redatto in conformità agli International Financial Reporting Standards ("IFRS").

ALLINEAMENTO IN BASE AI PRIMI DUE OBIETTIVI AMBIENTALI
(mitigazione dei cambiamenti climatici e adattamento ai cambiamenti climatici)

Le attività economiche di DIS sono considerate al 100% ammissibili alla tassonomia UE per il contributo sostanziale all'adattamento ai cambiamenti climatici e alla mitigazione dei cambiamenti climatici. Tuttavia, una parte delle attività consiste nel trasporto di combustibili fossili (prodotti petroliferi raffinati), che non soddisfa i criteri di allineamento alla tassonomia UE. Pertanto, solo l'attività commerciale di trasporto di oli vegetali è stata considerata per la determinazione dell'allineamento agli obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici e adattamento ai cambiamenti climatici della tassonomia UE.

L'allineamento dell'attività economica di DIS è stato valutato attraverso l'esame dei criteri di vaglio tecnico definiti dalla normativa in relazione a:

- Il suo contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici, all'adattamento ai cambiamenti climatici o a entrambi;
- Il criterio "non arrecare un danno significativo" per uno dei sei obiettivi ambientali; e
- Il criterio di salvaguardia minima.

L'analisi risultante mostra che lo 0% del fatturato, delle spese in conto capitale e delle spese operative delle attività di DIS nel 2024 sono allineati alla tassonomia UE. Informazioni dettagliate sull'allineamento alla tassonomia secondo tale approccio sono presentate nelle tabelle da 1 a 3 di questa sezione.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Tabella 1. Percentuale di fatturato da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia

Attività economiche (1)	Codici[a] (2)	Fatturato (3)	Percentuale di fatturato, anno N (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua (7)	Inquinamento (8)	Economia circolare (9)	Biodiversità (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua (13)	Inquinamento (14)	Economia circolare (15)	Biodiversità (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Percentuale di fatturato allineata (A.1.) o ammissibile (A.2.) alla tassonomia, anno N-1 (18)	Attività abilitante della categoria (19)	Attività di transizione della categoria (20)
Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie è l'unica attività di d'Amico Shipping International S.A. nel campo di applicazione dei requisiti di informativa della tassonomia	**CCM 6.10/CCA 6.10**	**US$ migliaia**	**%**	**Y; N; N/EL[b]**	**Y; N; N/EL[b]**	**Y; N; N/EL[b]**	**Y; N; N/EL[b]**	**Y; N; N/EL[b]**	**Y; N; N/EL[b]**	**S/N**	**S/N**	**S/N**	**S/N**	**S/N**	**S/N**	**S/N**	**%**	**A**	**T**
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																			
Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		-	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	0%		
Di cui abilitanti		-	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	0%	A	
Di cui di transizione		-	0%	0%						N	N	N	Y	N	N	Y	0%		T
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																			
				EL; N/EL[c]	**EL; N/EL[c]**	**EL; N/EL[c]**	**EL; N/EL[c]**	**EL; N/EL[c]**	**EL; N/EL[c]**	**S/N**	**S/N**	**S/N**	**S/N**	**S/N**	**S/N**	**S/N**	**%**		
Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie	CCM 6.10/CCA 6.10	493.103	100%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	Y	N	N	Y	100%		
Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		493.103	100%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	100%		
A. Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1 + A.2)		493.103	100%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	100%		
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
Fatturato delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		-	0%																
TOTALE		**493.103**	**100%**																

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

a. Il codice è costituito dall'abbreviazione dell'obiettivo pertinente a cui l'attività economica è passibile di dare un contributo sostanziale, nonché dal numero della sezione dell'attività nell'allegato pertinente della legislazione sulla tassonomia UE che copre l'obiettivo. Applicabile a DIS, l'attività "6.10. Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie" è idonea a contribuire agli obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici (CCM) e adattamento ai cambiamenti climatici (CCA). Pertanto, in conformità con la tassonomia UE, i codici dovrebbero essere i seguenti: CCM 6.10/ CCA 6.10 come descritto nella tabella precedente.

b. Y – Sì, attività ammissibile alla tassonomia e allineata alla tassonomia con l'obiettivo ambientale pertinente
N – No, attività ammissibile alla tassonomia ma non allineata alla tassonomia con l'obiettivo ambientale pertinente
N/EL – Non ammissibile, attività non ammissibile alla tassonomia per l'obiettivo ambientale pertinente.

c. EL – Attività ammissibile alla tassonomia per l'obiettivo pertinente
N/EL – Attività non ammissibile alla tassonomia per l'obiettivo pertinente.

d. Per le attività elencate in A2, le colonne da (11) a (17) sono state compilate su base volontaria per indicare i criteri DNSH soddisfatti e non soddisfatti finora.

e. La versione più recente fornita del Codice Etico di DIS incorpora un chiaro impegno nei confronti del rispetto delle Linee guida OCSE per le imprese multinazionali, dei Principi guida ONU, tra cui i principi e i diritti stabiliti nelle otto convenzioni fondamentali individuate nella Dichiarazione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) sui Principi e diritti fondamentali del lavoro e la Carta internazionale dei diritti dell'uomo. Inoltre, non sono state segnalate violazioni nell'ambito dei diritti umani. Per ottenere un allineamento completo, DIS dovrebbe inoltre sviluppare una politica di *due diligence* dedicata ai diritti umani per chiarire il quadro di riferimento e i processi esistenti per la gestione di tale aspetto nel contesto delle attività interne e della catena di fornitura di DIS. Tale politica è attualmente in fase di sviluppo con un'attuazione completa prevista nel corso del 2025. Sulla base di quanto sopra, è stato indicato "sì" nella tabella della tassonomia UE per le salvaguardie, considerando l'attuale sviluppo relativo alle politiche sui diritti umani.

Il fatturato riportato nella tabella precedente rappresenta i ricavi da noli, *time charter* e noleggi a scafo nudo pari a US$ 493.103 (migliaia) riportati nel conto economico consolidato di DIS nel bilancio al 31 dicembre 2024 (pag. 187).

La percentuale di fatturato da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia è stata quantificata allo 0%.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Tabella 2. Percentuale di spese in conto capitale (*CapEx*) da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia.

Esercizio N		Anno		Criteri di contributo sostanziale						Criteri DNSH ("Do Not Significantly Harm")[d]									
Attività economiche (1)	Codici[a] (2)	*CapEx* (3)	Percentuale di *CapEx*, anno N (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua (7)	Inquinamento (8)	Economia circolare (9)	Biodiversità (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua (13)	Inquinamento (14)	Economia circolare (15)	Biodiversità (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Percentuale di fatturato allineata (A.1.) o ammissibile (A.2.) alla tassonomia *CapEx*, anno N-1 (18)	Attività abilitante della categoria (19)	Attività di transizione della categoria (20)
Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie è l'unica attività di d'Amico Shipping International S.A. nel campo di applicazione dei requisiti di informativa della tassonomia	**CCM 6.10/CCA 6.10**	**US$ migliaia**	**%**	**Y; N; N/EL[b]**	**Y; N; N/EL[b]**	**Y; N; N/EL[b]**	**Y; N; N/EL[b]**	**Y; N; N/EL[b]**	**Y; N; N/EL[b]**	**S/N**	**S/N**	**S/N**	**S/N**	**S/N**	**S/N**	**S/N**	**%**	**A**	**T**
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																			
***CapEx* delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)**		-	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	0%		
Di cui abilitanti		-	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	0%	A	
Di cui di transizione		-	0%	0%						N	N	N	Y	N	N	Y	0%		T
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																			
				EL; N/EL[c]	**EL; N/EL[c]**	**EL; N/EL[c]**	**EL; N/EL[c]**	**EL; N/EL[c]**	**EL; N/EL[c]**	**S/N**	**S/N**	**S/N**	**S/N**	**S/N**	**S/N**	**S/N**	**%**		
Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie	CCM 6.10/CCA 6.10	115.612	100%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	Y	N	N	Y	100%		
***CapEx* delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)**		115.612	100%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	100%		
A. *CapEx* delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1 + A.2)		115.612	100%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	100%		
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
***CapEx* delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)**		-	0%																
TOTALE		**115.612**	**100%**																

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

a. Il codice è costituito dall'abbreviazione dell'obiettivo pertinente a cui l'attività economica è passibile di dare un contributo sostanziale, nonché dal numero della sezione dell'attività nell'allegato pertinente della legislazione sulla tassonomia UE che copre l'obiettivo. Applicabile a DIS, l'attività "6.10. Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie" è idonea a contribuire agli obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici (CCM) e adattamento ai cambiamenti climatici (CCA). Pertanto, in conformità con la tassonomia UE, i codici dovrebbero essere i seguenti: CCM 6.10/ CCA 6.10 come descritto nella tabella precedente.

b. Y – Sì, attività ammissibile alla tassonomia e allineata alla tassonomia con l'obiettivo ambientale pertinente
N – No, attività ammissibile alla tassonomia ma non allineata alla tassonomia con l'obiettivo ambientale pertinente
N/EL – Non ammissibile, attività non ammissibile alla tassonomia per l'obiettivo ambientale pertinente.

c. EL – Attività ammissibile alla tassonomia per l'obiettivo pertinente
N/EL – Attività non ammissibile alla tassonomia per l'obiettivo pertinente.

d. Per le attività elencate in A2, le colonne da (11) a (17) sono state compilate su base volontaria per indicare i criteri DNSH soddisfatti e non soddisfatti finora.

e. La versione più recente fornita del Codice Etico di DIS incorpora un chiaro impegno nei confronti del rispetto delle Linee guida OCSE per le imprese multinazionali, dei Principi guida ONU, tra cui i principi e i diritti stabiliti nelle otto convenzioni fondamentali individuate nella Dichiarazione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) sui Principi e diritti fondamentali del lavoro e la Carta internazionale dei diritti dell'uomo. Inoltre, non sono state segnalate violazioni nell'ambito dei diritti umani. Per ottenere un allineamento completo, DIS dovrebbe inoltre sviluppare una politica di *due diligence* dedicata ai diritti umani per chiarire il quadro di riferimento e i processi esistenti per la gestione di tale aspetto nel contesto delle attività interne e della catena di fornitura di DIS. Tale politica è attualmente in fase di sviluppo con un'attuazione completa prevista nel corso del 2025. Sulla base di quanto sopra, è stato indicato "sì" nella tabella della tassonomia UE per le salvaguardie, considerando l'attuale sviluppo relativo alle politiche sui diritti umani.

Le spese in conto capitale riportate nella tabella precedente rappresentano l'acquisizione di immobilizzazioni riportata nel Rendiconto finanziario consolidato di DIS nel bilancio al 31 dicembre 2024 (pag. 189).

Tale importo di spese in conto capitale non:

- è relativo ad attivi o processi associati ad attività economiche allineate considerate ecosostenibili ai sensi degli articoli 3 e 9 del Regolamento sulla tassonomia, o
- fa parte di un piano volto ad espandere le attività economiche allineate alla tassonomia o a consentire alle attività economiche ad essa ammissibili di allinearsi alla tassonomia, o
- è relativo all'acquisto di prodotti derivanti da attività economiche allineate alla tassonomia e a singole misure che consentono alle attività obiettivo di raggiungere basse emissioni di carbonio o di conseguire riduzioni dei gas a effetto serra.

Pertanto, la percentuale di spese in conto capitale da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia è stata quantificata allo 0%.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Tabella 3. Percentuale di spese operative (*OpEx*) da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia.

Esercizio N		Anno		Criteri di contributo sostanziale						Criteri DNSH ("Do Not Significantly Harm")[d]									
Attività economiche (1)	Codici[a] (2)	*OpEx* (3)	Percentuale di *OpEx*, anno N (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua (7)	Inquinamento (8)	Economia circolare (9)	Biodiversità (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua (13)	Inquinamento (14)	Economia circolare (15)	Biodiversità (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Percentuale di fatturato allineata (A.1.) o ammissibile (A.2.) alla tassonomia *OpEx*, anno N-1 (18)	Attività abilitante della categoria (19)	Attività di transizione della categoria (20)
Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie è l'unica attività di d'Amico Shipping International S.A. nel campo di applicazione dei requisiti di informativa della tassonomia	CCM 6.10/CCA 6.10	US$ migliaia	%	Y; N; N/EL[b]	Y; N; N/EL[b]	Y; N; N/EL[b]	Y; N; N/EL[b]	Y; N; N/EL[b]	Y; N; N/EL[b]	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	A	T
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																			
***OpEx* delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)**		-	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	0%		
Di cui abilitanti		-	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	0%	A	
Di cui di transizione		-	0%	0%						N	N	N	Y	N	N	Y	0%		T
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																			
				EL; N/EL[c]	EL; N/EL[c]	EL; N/EL[c]	EL; N/EL[c]	EL; N/EL[c]	EL; N/EL[c]	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%		
Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie	CCM 6.10/CCA 6.10	91.647	100%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	Y	N	N	Y	100%		
***OpEx* delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)**		91.647	100%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	100%		
A. *OpEx* delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1 + A.2)		91.647	100%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	100%		
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
***OpEx* delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)**		-	0%																
TOTALE		**91.647**	**100%**																

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

a. Il codice è costituito dall'abbreviazione dell'obiettivo pertinente a cui l'attività economica è passibile di dare un contributo sostanziale, nonché dal numero della sezione dell'attività nell'allegato pertinente della legislazione sulla tassonomia UE che copre l'obiettivo. Applicabile a DIS, l'attività "6.10. Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie" è idonea a contribuire agli obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici (CCM) e adattamento ai cambiamenti climatici (CCA). Pertanto, in conformità con la tassonomia UE, i codici dovrebbero essere i seguenti: CCM 6.10/ CCA 6.10 come descritto nella tabella precedente.

b. Y – Sì, attività ammissibile alla tassonomia e allineata alla tassonomia con l'obiettivo ambientale pertinente
N – No, attività ammissibile alla tassonomia ma non allineata alla tassonomia con l'obiettivo ambientale pertinente
N/EL – Non ammissibile, attività non ammissibile alla tassonomia per l'obiettivo ambientale pertinente.

c. EL – Attività ammissibile alla tassonomia per l'obiettivo pertinente
N/EL – Attività non ammissibile alla tassonomia per l'obiettivo pertinente.

d. Per le attività elencate in A2, le colonne da (11) a (17) sono state compilate su base volontaria per indicare i criteri DNSH soddisfatti e non soddisfatti finora.

e. La versione più recente fornita del Codice Etico di DIS incorpora un chiaro impegno nei confronti del rispetto delle Linee guida OCSE per le imprese multinazionali, dei Principi guida ONU, tra cui i principi e i diritti stabiliti nelle otto convenzioni fondamentali individuate nella Dichiarazione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) sui Principi e diritti fondamentali del lavoro e la Carta internazionale dei diritti dell'uomo. Inoltre, non sono state segnalate violazioni nell'ambito dei diritti umani. Per ottenere un allineamento completo, DIS dovrebbe inoltre sviluppare una politica di *due diligence* dedicata ai diritti umani per chiarire il quadro di riferimento e i processi esistenti per la gestione di tale aspetto nel contesto delle attività interne e della catena di fornitura di DIS. Tale politica è attualmente in fase di sviluppo con un'attuazione completa prevista nel corso del 2025. Sulla base di quanto sopra, è stato indicato "sì" nella tabella della tassonomia UE per le salvaguardie, considerando l'attuale sviluppo relativo alle politiche sui diritti umani.

Le spese operative riportate nella tabella precedente rappresentano gli altri costi operativi diretti riportati nel conto economico consolidato di DIS nel bilancio al 31 dicembre 2024 (pag. 187).

Tale importo di spese operative non:

- è relativo ad attivi o processi associati ad attività economiche allineate considerate ecosostenibili ai sensi degli articoli 3 e 9 del Regolamento sulla tassonomia, o
- fa parte di un piano volto ad espandere le attività economiche allineate alla tassonomia o a consentire alle attività economiche ad essa ammissibili di allinearsi alla tassonomia, o
- è relativo all'acquisto di prodotti derivanti da attività economiche allineate alla tassonomia e a singole misure che consentono alle attività obiettivo di raggiungere basse emissioni di carbonio o di conseguire riduzioni dei gas a effetto serra.

Pertanto, la percentuale di spese operative da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia è stata quantificata allo 0%.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Inquinamento

ESRS E2.IRO-1; E2.IRO-2; E2.MDR-P; E2.MDR-A; E2.MDR-T; E2-1; E2-4

Dall'analisi di doppia materialità per il 2024 è emerso che il tema di sostenibilità **"Inquinamento" (ESRS E2)** è **rilevante**.

87%

Emissioni di NOx e SOx rispetto alle emissioni totali dei principali inquinanti atmosferici

0

Sversamenti registrati

Sotto-tema	Impatti, rischi e opportunità (IRO) materiali		Catena del valore *upstream*	Attività operative	Catena del valore *downstream*
Inquinamento atmosferico	Impatto	**Potenziale negativo (breve termine) -** Contributo alla concentrazione di particolato e di inquinanti nell'atmosfera, potenzialmente a causa della cattiva gestione e manutenzione delle principali fonti di inquinamento, del malfunzionamento delle apparecchiature di monitoraggio (soprattutto per le navi dotate di scrubber), della cattiva gestione e dell'errato smaltimento dei filtri per le emissioni e della non conformità del carburante fornito rispetto alle BDN (bunker delivery notes)		V	
	Impatto	**Negativo** - Contributo all'inquinamento atmosferico a causa delle emissioni dalle attività svolte lungo la catena del valore e necessarie per le operazioni	V		V
Inquinamento idrico	Impatto	**Potenziale negativo (breve termine)** - Contributo all'inquinamento idrico marino a causa dello sversamento del carico trasportato, del carburante o di altri inquinanti a bordo		V	
	Impatto	**Negativo** - Contributo all'inquinamento delle acque marine e dolci a causa delle emissioni dalle attività svolte lungo la catena del valore e necessarie per le operazioni	V		V
Inquinamento atmosferico e inquinamento idrico	Rischi	**Rischi di transizione – Sviluppi normativi** • Mancato adeguamento alle normative più recenti in materia di limiti all'inquinamento e requisiti più rigorosi per i noleggiatori che richiedono l'installazione o l'aggiornamento dei sistemi di monitoraggio e di riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti prodotte dalle navi e proprietà • Penali e contenziosi risultanti dall'errata o mancata conformità alle nuove normative ambientali • Penali e contenziosi risultanti dagli incidenti legati a perdite e sversamenti • Aumenti dei costi relativi al personale a causa della necessità di ampliare la forza lavoro per garantire la conformità alle nuove normative	V	V	

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI

Gli impatti negativi potenziali ed effettivi individuati attraverso l'analisi di doppia materialità sono legati esclusivamente all'**inquinamento atmosferico e idrico**, mentre l'inquinamento del suolo non è rilevante. Tali impatti riguardano prevalentemente i **prodotti legati al petrolio**: il consumo di carburante *bunker* per le attività operative causa emissioni di sostanze inquinanti nell'aria, mentre la potenziale dispersione della merce trasportata, incluso il carburante *bunker*, genera gravi rischi in termini di inquinamento idrico. Ulteriori potenziali impatti negativi possono derivare dall'inadeguata gestione e manutenzione delle fonti inquinanti, dal malfunzionamento delle apparecchiature di monitoraggio (soprattutto per le navi dotate di *scrubbers*), della cattiva gestione e dell'errato smaltimento dei filtri per le emissioni e della non conformità del carburante fornito rispetto alle BDN (*bunker delivery notes*).

I **rischi legati all'inquinamento** più significativi derivano dalla necessità di dotare le navi e le proprietà con sistemi di monitoraggio e di riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti o di aggiornare quelli esistenti per conformarsi alle normative regionali e globali in evoluzione e ai requisiti sempre più rigorosi dei noleggiatori. Il mancato mantenimento della conformità può causare **penali e contenziosi legati a violazioni delle normative**, nonché a incidenti che comportano **perdite e sversamenti**. Tali incidenti possono avere conseguenze finanziarie e reputazionali per il Gruppo, insieme a impatti ambientali potenzialmente gravi. Inoltre, la crescente complessità delle normative ambientali può richiedere ulteriore personale, causando l'**aumento dei costi operativi** per gestire in modo efficace la conformità.

POLITICHE E PROCEDURE DI GESTIONE

Tutte le navi gestite sono conformi alla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi (MARPOL) e rispettano tutte le leggi nazionali o internazionali pertinenti in materia di protezione ambientale.

Tale impegno è formalizzato attraverso la **Politica per la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento in mare**, la quale stabilisce misure stringenti per promuovere una cultura della protezione ambientale, attuare salvaguardie contro i potenziali rischi per le navi, il personale e l'ambiente, e tentare incessantemente di ridurre al minimo gli incidenti e gli inquinamenti. A tutti i dipendenti, a terra e in mare, è richiesto di avere piena consapevolezza di tale politica e ci si aspetta che si conformino attivamente alle sue disposizioni. Gli impegni nei confronti della riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici sono inoltre descritti nel dettaglio nella **Politica energetica e ambientale**.

Per rafforzare la consapevolezza del personale di bordo e garantire la conformità agli *standard* di sicurezza del Gruppo, DIS ha adottato la **politica "STOP Working Card"**. Tale iniziativa consente a tutti i marittimi di interrompere le attività in caso di imminente pericolo ambientale o minaccia per la sicurezza dell'equipaggio.

In linea con l'impegno di DIS a favore di una comunicazione trasparente e con il Codice Etico della Società, è stata introdotta una procedura di segnalazione ambientale denominata "**Sistema di segnalazione aperta**". Tale sistema consente a tutto il personale di segnalare casi di non conformità ambientale senza timori di ritorsioni. Tutto il personale, sia di terra che marittimo, può segnalare in forma anonima qualsiasi violazione del sistema di gestione ambientale della Società, dei requisiti di protezione dell'ambiente marino o del piano di conformità ambientale.

PIANO ESG: OBIETTIVI, TARGET E AZIONI

Obiettivo	Strategia	KPI	*Baseline* 2023	*Target* 2025	*Target* 2027	*Target* 2030	Azioni
Protezione degli ecosistemi marini	**Mantenimento di un *track record* di zero sversamenti inquinanti**	Numero di sversamenti durante l'esercizio	0	0	0	0	Utilizzo degli ***audit* esterni** per certificare la conformità agli *standard* di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi. **Attuazione del** sistema di **gestione ISO 14001** che prevede *audit* interni dedicati, procedure di gestione e controllo, la valutazione degli aspetti e impatti ambientali, azioni preventive e di miglioramento, nonché piani di gestione delle emergenze. **Formazione continua** sul tema dell'inquinamento in mare per tutti i lavoratori marittimi.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Conformità alle normative ambientali

Per garantire una supervisione e una gestione diligente dei potenziali impatti negativi, nonché l'attuazione di salvaguardie appropriate, DIS svolge ***audit* interni** dedicati ed è soggetta a **controlli esterni**. Tali misure sono concepite per garantire che il Gruppo soddisfi i massimi *standard* per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico e idrico e che tutte le navi rispettino le normative ambientali pertinenti.

Gli *audit* sono condotti in conformità alle norme ISO 9001, ISO 14001 e ISO 50001 e ai principi di *audit* della norma ISO 19011. Ogni *audit* fornisce una valutazione completa del rispetto da parte della Società delle politiche, delle procedure e dei requisiti stabiliti nel Sistema di gestione ambientale (SGA), contribuendo a raggiungere – e, ove possibile, a superare – gli obiettivi stabiliti. Nel 2024 sono stati condotti 14 *audit* e i risultati sono stati utilizzati per migliorare l'SGA.

Inoltre, le navi cisterna di DIS sono sottoposte a verifiche esterne annuali per garantire la conformità alle normative nazionali e internazionali:

- **Ispezioni dello Stato di bandiera**: Ispezione e monitoraggio della conformità alle norme e ai regolamenti internazionali da parte dello Stato bandiera.
- ***Port-state control***: Ispezioni delle navi straniere nei porti nazionali al fine di verificare la conformità ai requisiti dalle convenzioni internazionali, tra cui lo stato, le attrezzature, l'equipaggio e le operazioni della nave.
- ***Vetting inspection***: Valutazioni condotte dalle *major* del settore petrolifero ed energetico per valutare la conformità e gli *standard* operativi.

Tutte le navi gestite sono conformi alla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi (MARPOL), insieme a tutte le leggi nazionali o internazionali pertinenti in materia di protezione ambientale.

Nel 2024 non sono stati registrati casi di non conformità significative alle leggi e normative ambientali che abbiano comportato sanzioni pecuniarie o non pecuniarie.

Inquinamento atmosferico

Gli inquinanti atmosferici sono sostanze rilasciate nell'atmosfera che possono avere effetti nocivi sulla salute dell'uomo e sugli ecosistemi. I principali inquinanti segnalati da DIS comprendono:

- **NOx (ossidi di azoto):** principalmente prodotti dalla combustione di carburanti alle alte temperature che contribuiscono alla formazione di smog.
- **SOx (ossidi di zolfo):** prodotti dalla combustione di carburanti contenenti zolfo che contribuiscono all'inquinamento atmosferico.
- **PM10 (particolato 10):** particelle fini con un diametro massimo di 10 micrometri, in grado di penetrare nell'apparato respiratorio e di influire sulla qualità dell'aria.
- **CO (monossido di carbonio):** gas inodore e incolore prodotto dalla combustione incompleta dei carburanti, nocivo per gli esseri umani alle alte concentrazioni.
- **NMVOC (composti organici volatili non metanici):** sostanze chimiche organiche che evaporano nell'aria e contribuiscono alla formazione di ozono e smog.

Tali emissioni sono direttamente legate alle *performance* in termini di consumo di carburante *bunker* della flotta. Di conseguenza, sono gestite in modo analogo alle emissioni di gas serra attraverso strategie quali ammodernamenti, aggiornamenti tecnologici, il cambiamento di combustibile ecc., poiché la loro riduzione è spesso il risultato di un calo della quantità o di un cambiamento del tipo di carburante *bunker* consumato.

Rispetto alle emissioni totali, gli ossidi di azoto costituiscono la maggioranza (75,6%), seguiti dagli ossidi di zolfo (11,4%).

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Emissioni dei principali inquinanti atmosferici (flotta di proprietà e a scafo nudo)*	2024
Emissioni di NOx [tNOx]	**9.560**
NOx per miglio nautico [tNOx/miglio nautico]	0,00576
NOx per unità di trasporto [tNOx/tonnellata]	0,00065
Emissioni di SOx [tSOx]	**1.442**
SOx per miglio nautico [tSOx/miglio nautico]	0,00087
SOx per unità di trasporto [tSOx/tonnellata]	0,00010
Emissioni di PM10 [tPM10]	**749**
PM10 per miglio nautico [tPM10/miglio nautico]	0,00045
PM10 per unità di trasporto [tPM10/tonnellata]	0,00005
Emissioni di CO [tCO]	**619**
CO per miglio nautico [tCO/miglio nautico]	0,00037
CO per unità di trasporto [tCO/tonnellata]	0,00004
Emissioni di NMVOC [tNMVOC]	**282**
NMVOC per miglio nautico [tNMVOC/miglio nautico]	0,00017
NMVOC per unità di trasporto [tNMVOC/tonnellata]	0,00002

Le emissioni di altri inquinanti dalla combustione di carburante *bunker* a bordo, tra cui tracce di arsenico, cromo, rame, nichel zinco, sono molto limitate.

Emissioni di altri inquinanti atmosferici [tonnellate]	2024
Emissioni di altri inquinanti atmosferici [t Ni]	4,44
Emissioni di altri inquinanti atmosferici [t Cu]	0,20
Emissioni di altri inquinanti atmosferici [t Zn]	0,20
Emissioni di altri inquinanti atmosferici [t Cr]	0,10
Emissioni di altri inquinanti atmosferici [t AS]	0,09

**Tale tabella soddisfa inoltre gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-120a.1.*

Programmi Green Flag, Coast QUALSHIP 21 ed E-Zero

Il programma Green Flag promosso dal porto di Long Beach, California, premia gli operatori che riducono la velocità delle navi a 12 nodi o meno entro 40 miglia nautiche da Point Fermin, vicino all'ingresso del porto. La velocità di ogni nave nella zona di riduzione della velocità viene misurata e registrata dal Marine Exchange of Southern California. Il programma ha riscosso un enorme successo nel miglioramento della qualità dell'aria grazie alla riduzione significativa delle emissioni sia di gas a effetto sera, sia degli altri inquinanti. Si stima che prevenga oltre 1.000 tonnellate di inquinamento atmosferico all'anno. **Il Gruppo d'Amico ha aderito volontariamente al programma Green Flag e ha ottenuto una certificazione per d'Amico Tankers d.a.c.** Tale iniziativa ha portato anche a una riduzione delle tariffe di attracco per le navi di DIS.

L'iniziativa **Coast QUALSHIP 21**, attuata della Guardia costiera statunitense, identifica le navi dagli elevati *standard* qualitativi e fornisce incentivi per promuovere operazioni di qualità, mirando allo ***shipping* di qualità per il XXI secolo**. Le navi caratterizzate da tale certificazione di qualità sono operate da società ben gestite e sono classificate da organizzazioni con un *track record* di qualità, sono immatricolate presso amministrazioni di bandiera che vantano un eccellente *Port State Control Record* e vantano un eccellente *Port State Control History* nelle acque statunitensi negli ultimi tre anni. Inoltre, a partire da luglio del 2017, le navi iscritte al programma QUALSHIP 21 possono richiedere la designazione E-Zero se ne soddisfano i rigorosi requisiti. **Il programma E-Zero** riconosce le navi che non solo sono costantemente conformi alle normative ambientali, ma che dimostrano anche un profondo impegno nella tutela dell'ambiente.

Nel 2024 19 navi di DIS erano iscritte al programma QUALSHIP 21.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Inquinamento idrico

SVERSAMENTI E INCIDENTI IN MARE

DIS difende **la sicurezza in mare, nonché la prevenzione degli incidenti e dei danni ambientali** – specialmente all'ambiente marino – e **la protezione della vita umana** come **priorità imprescindibili**.

Tutte le navi sono dotate di **attrezzature tecnologicamente avanzate** e delle risorse necessarie per supportare l'equipaggio nell'attuazione degli *standard* di sicurezza e ambientali del Gruppo. Ciò contribuisce alla prevenzione degli incidenti come incagli e collisioni, nonché l'inquinamento ambientale risultante. Inoltre, il Gruppo mantiene una **polizza assicurativa** completa (assicurazione *Protection and Indemnity*) che copre un massimo di un 1 miliardo di dollari per i danni da inquinamento dagli sversamenti di carburante *bunker* o merce trasportata.

Nel 2024 per la flotta di proprietà e a scafo nudo non sono stati registrati sversamenti di alcun genere – tra cui idrocarburi, sostanze pericolose o altre sostanze liquide nocive di cui all'Allegato II della MARPOL*. Inoltre, **non sono stati registrati incidenti in mare né casi di non conformità significative** alle leggi e normative ambientali che potrebbero comportare sanzioni pecuniarie o non pecuniarie.

Numero di incidenti in mare (navi di proprietà e a scafo nudo)**	2024
Perdita di una nave	–
Presunta perdita di una nave	–
Abbandono di una nave	–
Danno rilevante a una nave	–
Incaglio o messa fuori uso di una nave	–
Coinvolgimento di una nave in una collisione	–
Danno rilevante all'infrastruttura marina esterna alla nave, che potrebbe mettere seriamente a rischio la sicurezza della nave, di un'altra nave o di una persona	–
Danno grave all'ambiente dovuto al danneggiamento di una o più navi	–
Potenziale danno grave all'ambiente dovuto al danneggiamento di una o più navi	–

**Tali informazioni soddisfano gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-160a.3.*
***Tale tabella riporta informazioni specifiche per le entità e soddisfa gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-540a.1.*

• CRITERI DI RENDICONTAZIONE ESG – INQUINAMENTO ATMOSFERICO

Il calcolo delle emissioni di inquinanti atmosferici eseguito da DIS si basa sui principali dati raccolti direttamente dal Gruppo.

Il calcolo delle **emissioni di SOx** utilizza le seguenti **percentuali medie di tenore di zolfo** nei carburanti utilizzati:

- 3,5% di HSFO (olio combustibile ad alto tenore di zolfo)
- 1% di LSFO (olio combustibile a basso tenore di zolfo)
- 0,5% di VLSFO (olio combustibile a bassissimo tenore di zolfo) e HSDO (*Diesel Oil* ad alto tenore di zolfo)
- 0,1% di LSDO (*Diesel Oil* a basso tenore di zolfo)

La valutazione tiene conto anche della presenza di *scrubber* in grado di catturare e quindi ridurre le emissioni di SOx.

Per il calcolo delle **emissioni di NOx** non viene fatta distinzione tra motori a bassa velocità (motore principale) e generatori (media velocità), utilizzando un fattore di emissione medio stabilito a 57 kg NOx/tonnellata di combustibile.

Le emissioni di **altri inquinanti** (ossia PM10, NMVOC, CO e altri inquinanti atmosferici) sono state calcolate utilizzando i fattori di emissione specificati dall'Agenzia europea dell'ambiente nella sua Guida tecnica per la preparazione degli inventari nazionali delle emissioni - Navigazione marittima internazionale (2023).

Soltanto gli inquinanti che superano il livello di soglia specificato nell'Allegato II del regolamento (CE) n. 166/2006 sono stati riferiti in bilancio.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

DISSOLVIMENTO DI VERNICI

Il dissolvimento di vernici rappresenta una fonte di inquinamento idrico distinto rispetto agli sversamenti, i quali sono oggetto di una prevenzione sistematica. Tale tipo di inquinamento deriva dal **dissolvimento delle vernici antivegetative applicate agli scafi delle navi**.

Emissioni dei principali inquinanti idrici (navi di proprietà e a scafo nudo)*	2024
Emissioni di rame [tCu]	**40,59**
Emissioni di rame per miglio nautico [t/miglio nautico]	0,000024456
Emissioni di rame per unità di trasporto [t/tonnellate]	0,000002771
Emissioni di zinco [tZn]	**0,13**
Emissioni di zinco per miglio nautico [t/miglio nautico]	0,000000078
Emissioni di zinco per unità di trasporto [t/tonnellate]	0,000000009

• CRITERI DI RENDICONTAZIONE ESG – INQUINAMENTO IDRICO

Le quantità di inquinanti rilasciati in acqua vengono stimate in base alle caratteristiche tecniche e fisiche delle vernici, nonché ai dati relativi alla loro durata e alle attività di manutenzione. L'informativa su tali inquinanti è limitata a quelli che superano i livelli di soglia specificati nell'Allegato II del regolamento (CE) n. 166/2006, nello specifico **rame** e **zinco**.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

SCARICHI IDRICI[50]

Le **acque e le risorse marine non sono state individuate come tema rilevante per DIS**, poiché la società reperisce oltre il **93% dell'acqua potabile dal mare** trattandola a bordo per ridurre al minimo l'impatto sugli ecosistemi terrestri. Ciononostante, DIS ribadisce il suo **impegno nei confronti di una gestione responsabile degli scarichi idrici al fine di** evitare o limitare l'inquinamento oceanico. Il Gruppo riferisce volontariamente informazioni sugli scarichi di acqua in mare, riconoscendo il loro potenziale impatto sugli ecosistemi marini e sulla qualità dell'acqua.

Oltre ai potenziali sversamenti di prodotti, l'inquinamento prodotto da metalli pesanti e altri contaminanti in acqua è stato valutato tenendo conto delle acque per il lavaggio delle cisterne e delle acque di sentina.

Le acque per il lavaggio delle cisterne sono trattate con l'**apparecchiatura per il monitoraggio degli scarichi di olio (Oil Discharge Monitoring Equipment - ODME)** che, in parallelo al rispetto di altri *standard* procedurali, garantisce la conformità alla normativa internazionale sullo scarico in mare delle acque per il lavaggio delle cisterne (Allegato I della MARPOL). Tali normative consentono gli scarichi a determinate condizioni[51]. Le acque per il lavaggio delle cisterne sono trattate attraverso l'ODME prima dello smaltimento in mare, mentre gli idrocarburi e alcuni residui chimici prodotti dal processo di decantazione sono considerati rifiuti e smaltiti a terra. **Tutti i prodotti chimici utilizzati per il lavaggio delle cisterne sono ecologici**. È recentemente stato effettuato un aggiornamento delle ODME per trattare tutte le acque per il lavaggio delle cisterne risultanti da lavaggi di cisterne caricate con miscele di biocarburanti. **Nel 2024 il sistema ODME ha trattato in totale 33.531 m³ di acque per il lavaggio delle cisterne**.

Inoltre, il **separatore olio-acqua (Oil Water Separator - OWS)** garantisce che la concentrazione di olio nell'effluente resti al di sotto di 15 parti per milione. Specifico del settore marittimo, tale dispositivo separa l'olio dalle acque reflue miste a olio, ad esempio le acque di sentina, prima dello scarico nell'ambiente. È dotato di un allarme e un dispositivo di chiusura automatica che si attiva quando il tenore di olio nelle acque reflue supera il limite.

In particolare, i sensori di entrambi i **sistemi ODME e OWS sono calibrati annualmente**, superando il requisito di calibrazione della MARPOL (una volta ogni cinque anni), per garantire l'accuratezza e l'affidabilità dei sistemi.

L'acqua dolce utilizzata dall'uomo, tra cui le acque grigie (da docce, lavabi, lavanderie e cambusa) e le acque reflue (da servizi igienici e ospedali), viene smaltita in mare in conformità alle normative vigenti.

Tutte le navi di DIS sono dotate di **casse delle acque grigie da utilizzare nelle zone in cui lo scarico è vietato**. Inoltre, la politica ambientale di DIS obbliga ad **analisi specifiche degli effluenti di acque grigie per rilevare la presenza di inquinanti BOD** (domanda biochimica di ossigeno) **e COD** (domanda chimica di ossigeno), ai sensi dei requisiti dei *Vessel General Permit* (VGP). Poiché lo scarico di acque grigie è ancora soggetto in buona parte a normative locali e non internazionali, DIS si è dotata di una procedura specifica per guidare l'equipaggio della nave nel trattamento delle acque grigie nelle diverse regioni.

Per gestire lo scarico di acque nere in modo sicuro, tutte le navi di DIS sono dotate di un **impianto di trattamento delle acque reflue** che include anche una vasca di ritenzione, approvato dall'amministrazione di bandiera secondo i requisiti dell'Allegato IV della MARPOL. Le autorità locali possono imporre ulteriori requisiti o istituire una Zona di non scarico (NDZ) che vieta lo scarico di acque reflue nelle proprie acque anche se la nave è dotata di un impianto di trattamento delle acque reflue approvato dall'amministrazione di bandiera. DIS rispetta tali requisiti più rigorosi, ove applicabile.
Infine, le navi di nuova costruzione di DIS utilizzano servizi igienici sottovuoto per ridurre significativamente il consumo di acqua, contribuendo ad un uso efficiente dell'acqua e riducendo al minimo lo scarico di acque reflue.

(50) Informativa volontaria.
(51) Secondo quanto disposto dalla regola 4 dell'Allegato I, è vietato qualsiasi scarico in mare a meno che non siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:
- la nave non si trova in una zona speciale
- la nave si trova a più di 50 miglia nautiche di distanza dalla terraferma più vicina
- la nave sta procedendo in rotta
- il tasso istantaneo di scarico del contenuto di olio non supera i 30 litri per miglio nautico
- la quantità totale di olio scaricato in mare non supera 1/30.000 della quantità totale del carico particolare di cui i residui facevano parte
- la nave dispone di un ODME e di una cassa di decantazione.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Biodiversità ed ecosistemi

ESRS 2 BP-2; ESRS E-4

Dall'analisi di doppia materialità per il 2024 è emerso che il tema di sostenibilità **"Biodiversità ed ecosistemi" (ESRS E4)** è **rilevante**.

100%

delle navi gestite nel 2024 è dotato di un Sistema di trattamento dell'acqua di zavorra

Rinnovo

della partecipazione ai programmi di riduzione della velocità volontaria (Voluntary Speed Reduction - VSR) lungo le coste della California

Sotto-tema	Impatti, rischi e opportunità (IRO) materiali		Catena del valore *upstream*	Attività operative	Catena del valore *downstream*
Impatti sulla portata e sulle condizioni degli ecosistemi	Impatto	**Negativo** Introduzione di specie non autoctone a causa della gestione inadeguata delle incrostazioni biologiche: errata rimozione e conservazione della vegetazione durante le operazioni di pulizia dello scafo e delle eliche		V	
	Impatto	**Negativo** Introduzione di specie non autoctone a causa del trattamento inadeguato dell'acqua di zavorra		V	
	Rischio	**RISCHI DI TRANSIZIONE – Reputazionali:** I rischi per la biodiversità possono generare danni reputazionali a causa di: • Significative riduzioni degli ecosistemi naturali nelle aree lungo le catene del valore • Incidenti relativi a un'errata gestione dell'acqua di zavorra e incrostazioni biologiche • Campagne di sensibilizzazione in merito alla protezione della biodiversità marina e della biodiversità degli ecosistemi impattati dalle attività lungo le catene del valore	V	V	V
	Rischio	**RISCHI DI TRANSIZIONE – Sviluppi normativi:** L'evoluzione delle normative crea incertezza e difficoltà di conformità, richiedendo potenzialmente: • Migliori *performance* dei sistemi antivegetativi e migliori impianti di gestione dell'acqua di zavorra, insieme a migliori operazioni di pulizia e manutenzione dello scafo • Evitamento degli scali prolungati in porto per ridurre le incrostazioni • Intensificazione delle attività di monitoraggio del profilo di rischio dello scafo • Penali e contenziosi • Cambiamenti delle rotte di navigazione per tutelare le aree di pesca o gli ecosistemi marini in via di estinzione	V	V	

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI

L'analisi di materialità ha individuato due **impatti legati alla biodiversità** prodotti dalle attività del Gruppo.

Gli impatti negativi comprendono l'**introduzione di specie non autoctone a causa della gestione inadeguata delle incrostazioni biologiche**, ad esempio la rimozione e lo smaltimento errati delle incrostazioni biologiche durante le operazioni di pulizia dello scafo e delle eliche, nonché l'introduzione di specie non autoctone **a causa del trattamento inadeguato dell'acqua di zavorra**.

Tale sistema contribuisce inoltre alla gestione dei rischi rilevanti. Infatti, oltre ai danni ambientali associati, un'errata gestione dell'acqua di zavorra e delle incrostazioni biologiche, nonché le potenziali interferenze con la flora e la fauna marine, rischiano di causare **danni reputazionali**. In alcuni casi, tali problematiche possono anche portare a **contenziosi legali e sanzioni**. Inoltre, gli **sviluppi normativi** in evoluzione potrebbero imporre ulteriori requisiti ai sistemi di monitoraggio e alle procedure di manutenzione e pulizia del Gruppo, in particolare per quanto riguarda i sistemi antivegetativi e di trattamento dell'acqua di zavorra.

POLITICHE E PROCEDURE DI GESTIONE

Al momento attuale, DIS non ha adottato specifiche politiche per la gestione dei suoi impatti, dei suoi rischi e delle sue opportunità in correlazione alla biodiversità.

Tuttavia, **il Gruppo rispetta pienamente le normative IMO e ha installato sistemi di trattamento dell'acqua di zavorra (Ballast Water Treatment System - BWTS)** su tutte le sue navi di proprietà e a scafo nudo. DIS ha attuato piani, registri e procedure non solo al fine di rispettare i requisiti della convenzione internazionale per **il controllo e la gestione dell'acqua di zavorra e dei sedimenti delle navi**, ma anche per prevenire tale tipo di danno ecosistemico.

Inoltre, DIS partecipa a **programmi di riduzione della velocità volontaria** e ad altre iniziative per prevenire gli impatti negativi sulla biodiversità e sugli ecosistemi marini.

PIANO ESG: OBIETTIVI, TARGET E AZIONI

DIS non ha ancora definito specifici obiettivi e target che affrontino esplicitamente la biodiversità. Il Gruppo ha però attuato varie azioni a tutela della biodiversità e dell'ambiente. Sono inclusi un piano completo di gestione delle incrostazioni biologiche, il monitoraggio dei profili di rischio di incrostazioni biologiche, l'ammodernamento delle navi in modo da soddisfare le certificazioni BWTS della Guardia costiera degli Stati Uniti, il miglioramento dei BWTS in presenza di acqua torbide e conduzione di analisi periodiche per garantire la conformità ai *Vessel General Permit* (VGP).

Obiettivo	Strategia	KPI	*Baseline* 2023	*Target* 2025	*Target* 2027	*Target* 2030	Azione
Protezione degli ecosistemi marini	**Mantenimento di una riduzione della velocità volontaria (VSR) lungo la costa della California**	Quota dei viaggi con VSR lungo la costa della California	100%	100%	100%	100%	**Protecting Blue Whales and Blue Skies**: Continuazione della partecipazione al programma di riduzione della velocità volontaria (VSR) in California.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Nel 2004 l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha adottato la **Convenzione internazionale per il controllo e la gestione dell'acqua di zavorra e dei sedimenti delle navi**, mirata a prevenire la diffusione di specie invasive attraverso l'acqua di zavorra. Tale nuova Convenzione sulla gestione dell'acqua di zavorra è entrata in vigore nel settembre 2017. L'acqua di zavorra contiene diversi organismi, tra cui flora e fauna marine e costiere provenienti da diverse regioni del mondo.

Quando raccolte in un posto e rilasciate in un altro, alcune **specie non autoctone** possono sopravvivere e prosperare, causando potenzialmente gravi impatti ecologici, economici e sulla salute pubblica del nuovo ambiente.

Per affrontare tale problematica, DIS ha attuato piani, registri e procedure completi non solo al fine di rispettare i requisiti della convenzione, ma anche per garantire la prevenzione di tale tipo di inquinamento.

Attualmente il **100% delle navi di proprietà e a scafo nudo di DIS è dotato di un sistema di trattamento dell'acqua di zavorra (Ballast Water Treatment System - BWTS).** Sono inoltre in atto misure specifiche di emergenza per prevenire e reagire a eventuali guasti e operazioni errate dei sistemi.

Percentuale di flotta dotata di sistemi di trattamento e di scambio dell'acqua di zavorra, a fine esercizio (navi di proprietà e a scafo nudo)[52]	2024
Flotta con sistema di scambio dell'acqua di zavorra installato	100%
Flotta con sistema di trattamento dell'acqua di zavorra installato (%)	100%

Per tutelare ulteriormente la biodiversità e l'ambiente, DIS ha attuato più azioni tra cui:

- Sviluppare e rispettare un **piano completo di gestione del *biofouling*** in conformità con le normative e i requisiti di regioni come la Nuova Zelanda, l'Australia, la California e altre
- Monitorare il **profilo di rischio per formazione di biofouling sugli scafi** attraverso una collaborazione con il produttore di vernici per affrontare e mitigare i problemi identificati
- Completare gli ammodernamenti richiesti per ottenere le **certificazioni della Guardia Costiera degli Stati Uniti** per i BWTS su tutte le navi di proprietà e a scafo nudo
- Migliorare i BWTS per l'utilizzo in acque torbide e condizioni in presenza di fango
- Condurre **analisi periodiche** dei BWTS per garantirne la conformità ai *Vessel General Permit* (VGP).

(52) Tali informazioni specifiche per le entità soddisfano gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-160a.2.

Zone di rallentamento volontario

Ne luglio 2021, il Gruppo si è impegnato ad aderire al programma ***Right Whale Slow Zones*** per proteggere la balena franca nel Nord Atlantico. Tale programma comunica agli operatori delle navi le aree in cui mantenere una velocità di 10 nodi o meno può contribuire a ridurre in misura significativa il rischio di collisioni con le balene franche.

Più recentemente, nel 2023 DIS ha partecipato a un **programma di riduzione della velocità volontaria** denominato **"*Protecting Blue Whales and Blue Skies*"**. Analogamente all'iniziativa precedente, tale programma mira a creare zone di rallentamento, riducendo la probabilità di collisione con le balene blu e diminuendo le emissioni di gas serra e altri inquinanti, nonché l'inquinamento acustico. In particolare, la riduzione della velocità delle navi in transito ha diminuito il tasso di mortalità delle balene nelle collisioni in misura pari al 58%. Le società partecipanti ricevono premi in base alla percentuale della distanza totale percorsa a 10 nodi o meno. Nel 2023 la M/T High Trust, una delle navi di DIS, è stata insignita del **"*Sapphire prize*"** – il riconoscimento massimo –per avere mantenuto una velocità di 10 nodi o meno per almeno l'85% della sua rotta nei pressi della costa californiana.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Economia circolare

ESRS E5-1; E5-2; E5-4; E5-5

L'analisi di doppia materialità per il 2024 ha determinato che il tema di sostenibilità "**Economia circolare**" (ESRS E5) è rilevante per DIS, **ma soltanto con riferimento agli afflussi di risorse**.

2

Navi MR moderne di tipo "Eco" acquisite nel 2024, per un totale di 22.166 tonnellate di acciaio

44 m^3

Rifiuti prodotti per nave nel 2024

Sotto-tema	Impatti, rischi e opportunità (IRO) materiali		Catena del valore *upstream*	Attività operative	Catena del valore *downstream*
Afflussi di risorse, incluso l'utilizzo delle risorse	Impatto	**Negativo** Contributo all'esaurimento delle materie prime a causa dell'utilizzo intensivo per le attività svolte lungo la catena del valore e necessarie sia per le operazioni, sia per la disponibilità delle merci trasportate	V		

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI

Come società orientata ai servizi, **DIS non impiega processi produttivi che consumano materie prime o generano output e rifiuti legati alle attività produttive**. Tuttavia, il Gruppo **riconosce una dipendenza dagli afflussi di risorse chiave**, in particolare **acciaio per la costruzione di navi** e la manutenzione, nonché **olio combustibile** — sia per il carburante *bunker* sia per i prodotti legati al petrolio trasportati dal Gruppo.

I rifiuti non sono considerati un sotto-tema rilevante, a causa della natura delle procedure di gestione dei rifiuti nel settore dei trasporti marittimi. I **rifiuti prodotti a bordo** devono essere correttamente movimentati e conferiti ai porti, dove le agenzie portuali hanno la responsabilità di stipulare contratti con terzi per il trattamento e/o lo smaltimento dei rifiuti. In tali condizioni, i proprietari conduttori mantengono un controllo scarso o nullo sulla destinazione finale dei rifiuti dopo il conferimento. Ciononostante, DIS si impegna nei confronti della trasparenza nella gestione dei rifiuti e comunica volontariamente le metriche in tale ambito.

Inoltre, le società attive nel settore dei trasporti marittimi devono inoltre considerare la **gestione del fine vita delle navi** e le relative procedure a bordo. Sebbene non rappresenti un tema rilevante di per sé, poiché tali attività non sono svolte direttamente da DIS né sono date in appalto a terzi dal Gruppo, il riciclo delle navi di DIS rispetta le normative in materia. Sono inclusi il mantenimento e l'aggiornamento di un elenco di tutti i materiali pericolosi, tra cui le sostanze (altamente) preoccupanti, presenti a bordo.

POLITICHE E PROCEDURE DI GESTIONE

DIS non ha ancora definito specifici obiettivi e target che affrontano esplicitamente gli afflussi di risorse. Tuttavia, per migliorare ulteriormente la sicurezza e la sostenibilità, DIS mantiene un **inventario dei materiali pericolosi (*Hazardous Material Inventory* - HMI)** per la sua intera flotta. Tale inventario viene aggiornato continuamente durante l'approvvigionamento, le riparazioni e il riciclo per garantire i massimi *standard* ambientali e di sicurezza.
Inoltre, la Società ha implementato un **sistema di manutenzione preventiva (*Preventive Maintenance System* - PMS)** che riduce il rischio di guasti delle navi attraverso le ispezioni tecniche programmate e una corretta gestione dei pezzi di ricambio cruciali, garantendo una durata utile superiore agli *asset* chiave.

DIS garantisce che la **gestione dei rifiuti** nella sua flotta rispetti rigorosamente le **normative IMO/MARPOL 73/78** attraverso una procedura interna completa. In ragione del suo impegno dei confronti della riduzione al minimo dell'impatto ambientale, DIS assegna la priorità alla **riduzione dei rifiuti alla fonte, al riutilizzo, al riciclo, al trattamento a bordo e al corretto scarico presso le strutture portuali**.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Utilizzo di risorse

Per avere successo nelle sue attività commerciali, DIS fa affidamento su **3 dipendenze chiave** in termini di input di risorse:

- Petrolio per il carburante *bunker* essenziale per le operazioni di trasporto marittimo
- Petrolio per i prodotti trasportati
- Acciaio per le nuove costruzioni utilizzato nella costruzione delle navi che entrano nella flotta

I primi due input sono descritti nel dettaglio in altre sezioni della presente Relazione[53], mentre per quanto riguarda l'acciaio per le navi di proprietà, nel 2024 il Gruppo ha acquisito due navi di seconda mano – la High Transporter e la High Mariner – che insieme hanno rappresentato un afflusso di **22.166 tonnellate di acciaio**. Considerando il ruolo cruciale che le navi hanno nel modello di *business* della Società, DIS riconosce l'importanza strategica dell'acciaio come risorsa chiave e si impegna per monitorarne l'utilizzo e l'impatto.

Gestione dei rifiuti della flotta[54]

In conformità alle normative IMO e MARPOL, DIS garantisce il corretto smaltimento dei rifiuti generati su tutte le sue navi. Attraverso il suo personale marittimo, la Società esegue una raccolta differenziata dei rifiuti a bordo, classificandoli nelle seguenti tipologie: **alimentari, operativi, plastica, domestici, elettronici e ceneri da inceneritore**.

Dopo una corretta raccolta differenziata a bordo, i rifiuti vengono consegnati all'**agenzia portuale** all'arrivo della nave in porto. Come unico punto di contatto per DIS, l'agenzia portuale ha la responsabilità della successiva gestione di tali rifiuti, tra cui il loro trasferimento a entità terze in base ai suoi accordi contrattuali. Di conseguenza, anche se garantisce che i rifiuti vengano separati correttamente e consegnati in conformità alle normative, DIS non mantiene la supervisione diretta sulla destinazione finale né sugli specifici metodi di smaltimento utilizzati dopo la consegna al porto.

La gran parte dei rifiuti della flotta (53,7%) viene scaricata in mare (alimentari e rifiuti operativi), **come consentito ai sensi delle normative pertinenti, mentre il 46,3% viene smaltito a terra**. La quota rimanente viene incenerita a bordo. Le principali fonti di rifiuti sulle navi di DIS sono le attività dell'equipaggio a bordo, prevalentemente il consumo di alimenti e gli imballaggi associati.

Rifiuti generati e smaltiti (navi di proprietà e a scafo nudo)		2024 [m³]	2024 [kg]
Rifiuti scaricati in mare	Rifiuti alimentari	124,3	62.141,50
	Rifiuti operativi[55]	2,8	211,50
	Rifiuti totali scaricati in mare	**127,1**	**623.53,00**
Rifiuti inceneriti	**Ceneri da inceneritore**	**37,7**	**75,43**
Rifiuti smaltiti a terra	Plastica e plastica mista a rifiuti non plastici	516,5	8.264,16
	Rifiuti domestici, rifiuti operativi e materiale riciclabile o riutilizzabile[56]	345,9	25.944,38
	Rifiuti operativi[57]	221,1	16.581,45
	Rifiuti elettronici[58]	38,4	2.881,50
	Rifiuti totali smaltiti a terra	**1.121,9**	**53.671,49**
Totale		**1.286,8**	**116.099,92**

(53) Le **metriche del consumo di carburante *bunker*** sono comunicate nel capitolo "*Cambiamento climatico*", mentre le **quantità dei prodotti trasportati** sono comunicate, per tipo di prodotto, nel capitolo "*Clienti*" della presente Relazione.
(54) Informativa volontaria.
(55) Ad esempio: pirotecnici scaduti, stracci oleosi e ogni altro materiale oleoso, vernici/fusti chimici, detergenti e additivi contenuti in coperta e acqua di lavaggio della superficie esterna.
(56) Ad esempio: prodotti di carta, stracci, legno, alluminio, vetro, bottiglie di metallo, stoviglie, lampadine, batterie, rifiuti medici, ecc.
(57) Ad esempio: pirotecnici scaduti, stracci oleosi e ogni altro materiale oleoso, vernici/fusti chimici, detergenti e additivi contenuti in coperta e acqua di lavaggio della superficie esterna.
(58) Ad esempio: schede elettroniche, gadget, strumenti, attrezzature, computer, toner e cartucce per stampanti, apparecchi di illuminazione, ecc.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Rifiuti per nave (di proprietà e a scafo nudo)[59]	2024
Rifiuti totali per nave (m3/nave)	44,37
Rifiuti totali per nave (kg/nave)	4.003,45

Rifiuti pericolosi e nucleari prodotti [kg]	2024
Rifiuti pericolosi totali prodotti[60]	19.749,88
Rifiuti radioattivi totali prodotti	–

Gestione del processo di demolizione delle navi[61]

DIS garantisce che tutte le sue navi siano dotate di un **inventario dei materiali pericolosi** completo, il quale include una mappatura dettagliata di tali materiali a bordo, la loro posizione specifica e i rischi associati per la salute dell'uomo e l'ambiente. Tale inventario è determinante per il mantenimento di elevati *standard* di sicurezza e il supporto di pratiche responsabili di riciclo delle navi.

Per garantire che l'inventario resti accurato e rilevante, DIS ha attuato una **procedura dedicata**. Ciò richiede la designazione di un funzionario responsabile, con il supporto di un team di cooperazione, il quale supervisiona la procedura per garantire che gli inventari dei materiali siano costantemente aggiornati durante le attività di approvvigionamento, sostituzione e riparazione in cantiere. Tale approccio proattivo consente al Gruppo di gestire efficacemente i materiali pericolosi per l'intero ciclo di vita di una nave, garantendo la conformità alle normative di sicurezza e ambientali.

Nel 2024 la Società non ha svolto alcuna attività di demolizione delle navi. Ciò è in linea con l'approccio strategico di DIS che prevede di non gestire direttamente lo smantellamento delle navi, ma piuttosto di venderle alla fine della loro vita operativa.

(59) Informazioni specifiche per le entità.
(60) I rifiuti prodotti a bordo e considerati pericolosi includono i rifiuti operativi (CAT-F), le ceneri da inceneritore (CAT-E) e i rifiuti elettronici (CAT-I).
(61) Informativa volontaria.

• CRITERI DI RENDICONTAZIONE ESG – RIFIUTI

I rifiuti generati dalla flotta di DIS sono comunicati sotto forma di metri cubi dal Gruppo. Le quantità in chilogrammi sono stimate utilizzando i valori di densità media per ogni tipo di rifiuto:

Fattori di conversione	(kg/m^3)
CAT B - Alimenti	500
CAT E - Ceneri da inceneritore	2
CAT A - Plastiche	16
CAT C - Domestici	75
CAT F - Operativi	75
CAT I - Elettronici	75

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

emarket
sdir storage
CERTIFIED

Valore sociale

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Forza lavoro propria

ESRS 2 BP-2; ESRS S1

Nell'ottica del suo impegno continuo nei confronti di uno sviluppo sostenibile del settore dei trasporti marittimi, **DIS apprezza enormemente i suoi dipendenti, i quali sono fondamentali ai fini della strategia e del modello di *business* del Gruppo**.
La competenza, la dedizione e l'impegno del personale sia di terra che marittimo sono determinanti per garantire l'efficienza, la sicurezza e l'eccellenza delle attività operative di DIS. Ciò rende i dipendenti un *asset* essenziale per il successo a lungo termine del Gruppo.

Nell'analisi di doppia materialità per il 2024 è emerso che il **tema di sostenibilità "Forza lavoro propria" (ESRS S1)** è **rilevante**. Nessuno degli impatti rilevanti, potenziali e negativi legati alla forza lavoro si è concretizzato nel corso del 2024.

In particolare, poiché la forza lavoro di DIS non ha superato i 750 dipendenti a fine esercizio, il Gruppo usufruisce della possibilità di adeguamento graduale di cui all'ESRS 1, Appendice C per la Relazione annuale 2024. Tuttavia, in ragione dell'importanza che il Gruppo assegna a tale tema, nelle seguenti pagine verranno fornite volontariamente informazioni su politiche, obiettivi, linee di azione e metriche rilevanti di vario genere.

Esperienza dei dipendenti

Con "esperienza dei dipendenti" si intende l'insieme delle **percezioni che i dipendenti sviluppano durante tutte le loro interazioni con il Gruppo**. DIS si impegna a promuovere il benessere sia fisico sia emotivo dei propri dipendenti. La qualità della loro esperienza è influenzata da elementi quali gli spazi di lavoro, le interazioni con i colleghi e i dirigenti, l'equilibrio tra lavoro e vita privata, l'accesso a strumenti tecnologici che aumentano la loro produttività e, naturalmente, il pacchetto retributivo.

DIS attua **pratiche concepite per attirare e fidelizzare i talenti, migliorando al contempo le *performance* dell'organizzazione**.
Le località delle sedi sono scelte strategicamente per favorire importanti collegamenti commerciali e supportare il benessere dei dipendenti. Inoltre, per aumentare l'agilità, la produttività e la flessibilità della propria forza lavoro, il Gruppo DIS ha dotato i propri dipendenti di una gamma completa di strumenti tecnologici.

L'esperienza dei dipendenti ha le sue radici nella cultura, nella mentalità e nei valori dell'organizzazione. DIS è da sempre fortemente impegnata a garantire le procedure operative corrette, la sicurezza e la tutela dell'ambiente e lo sviluppo sostenibile. Infatti, tra le persone che lavorano nel e per il Gruppo sono stati incentivati processi e comportamenti sostenibili. Tutti gli sforzi sono concentrati sulla salvaguardia dell'ambiente marino dall'inquinamento e sulla promozione di comportamenti responsabili nei confronti dell'ambiente. **L'eccellenza professionale è incoraggiata, motivando le persone a essere responsabili, flessibili e pragmatiche**. Di conseguenza, lo sviluppo delle competenze dei dipendenti e la loro crescita professionale continua sono una priorità. Il Gruppo si impegna a prevenire ogni tipo di incidente sul lavoro e a tutelare la salute e il benessere dei propri dipendenti, promuovendo così un diffuso senso di sicurezza sia a bordo delle navi, sia negli ambienti delle sedi.

Anche l'affidabilità è un valore primario, fondamentale per mantenere rapporti trasparenti, aperti e positivi con tutti gli *stakeholder*. La passione e l'impegno nei confronti del settore dei trasporti marittimi portati avanti dai dipendenti di DIS sorreggono gli obiettivi realizzati, rispecchiandone il coinvolgimento, la dedizione e lo spirito di squadra.

A ciò si aggiunge l'**integrazione multiculturale** negli uffici e a bordo delle navi. Il **forte senso di appartenenza** e identificazione che le persone provano nei confronti di DIS è fondamentale per il successo e la continuità della sua attività. Il profondo senso di responsabilità sociale su questioni culturali, di solidarietà e ambientali è un valore aggiunto. In definitiva, DIS si preoccupa delle persone e sostiene il loro benessere, sostenendo così alti livelli di motivazione ed *engagement*.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Forza lavoro propria (ESRS S1)

Sotto-tema	Impatti, rischi e opportunità (IRO) materiali		Catena del valore *upstream*	Attività operative	Catena del valore *downstream*
Trattamento equo e opportunità per tutti	Impatto	**Potenziale negativo (breve termine)** - Situazioni di molestie, abusi e violenze sul luogo di lavoro		V	
Altri diritti legati al lavoro	Impatto	**Potenziale negativo (breve termine)** - Situazioni di violazioni della privacy e fughe di dati sensibili del personale		V	
Condizioni di lavoro	Impatto	**Positivo** - Miglioramento della soddisfazione del personale nei confronti dell'organizzazione del lavoro e della flessibilità offerta per la loro vita privata e familiare		V	
	Impatto	**Positivo** - Miglioramento del clima aziendale e allineamento tra esigenze del personale e risposte della Società		V	
	Impatto	**Positivo** - Miglioramento delle capacità e competenze professionali del personale, con un conseguente incremento della qualità dei servizi e delle *performance* del Gruppo		V	
	Impatto	**Positivo** - Miglioramento del clima lavorativo e del benessere del personale grazie ad alloggi adeguati (a bordo)		V	
	Impatto	**Positivo** - Miglioramento della salute fisica e mentale risultante dall'adozione di programmi assicurativi e dall'attuazione di attività di prevenzione e di gestione dello stress da parte del Gruppo		V	
	Impatto	**Potenziale negativo (breve termine)** - Situazioni di infortuni, malattie professionali e decessi		V	
	Impatto	**Potenziale negativo (breve termine)** - Disagio psicologico del personale a causa di situazioni di stress, bullismo, *mobbing*, e discriminazione		V	
Tutti i sotto temi	Opportunità	Miglioramento della capacità del Gruppo di fidelizzare i talenti nella forza lavoro propria		V	
	Opportunità	Miglioramento della capacità del Gruppo di attirare i talenti nella forza lavoro propria		V	
	Opportunità	Miglioramento della produttività della forza lavoro del Gruppo		V	

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Persone che lavorano per la Società

ESRS S1-6; S1-9; S1-12

683
Dipendenti al 31 dicembre 2024

1.380
Marinai impiegati complessivamente nel 2024

28,6%
Giovani marinai (con meno di 30 anni)

30,8%
Donne tra manager e dirigenti (a terra)

Al 31 dicembre 2024, DIS impiegava 683 dipendenti: 657 dipendenti marittimi (96%) e 26 dipendenti di terra[62]. In particolare, 10 donne facevano parte della forza lavoro di DIS, rispetto a 673 uomini, impiegati soprattutto in India (604 dipendenti).

Per agevolare un'analisi maggiormente dettagliata della forza lavoro, i seguenti capitoli sono stati strutturati per distinguere tra l'informativa dei dati per il personale marittimo e di terra, garantendo che le caratteristiche univoche di ciascun segmento della forza lavoro vengano affrontate correttamente. Per tale motivo, le informative successive sono da considerarsi specifiche per le entità.

PERSONALE DI TERRA

Nel 2024 il numero di dipendenti a terra di DIS era di 26 persone. Le donne rappresentavano il 38,4% dell'organico e detenevano il 30,8% delle posizioni manageriali e dirigenziali. DIS poteva inoltre contare su una forza lavoro esperta ma giovane, con il 46,2% dei dipendenti compresi nella fascia di età tra i 30 e i 50 anni. Al 31 dicembre 2024, DIS non aveva dipendenti con disabilità nella sua forza lavoro di terra.

Al 31 dicembre

Personale di terra per genere	2024
Uomini	16
Donne	10
Totale	**26**

Al 31 dicembre

Personale di terra per età	2024
<30 anni	1
30-50 anni	12
>50 anni	13
Totale	**26**

Al 31 dicembre

Personale di terra per regione e genere				2024
	U	**D**	**Totale**	**% D**
Irlanda	5	3	**8**	37,5%
Monaco	5	4	**9**	44,4%
Lussemburgo	–	1	**1**	100,0%
Regno Unito	6	2	**8**	25,0%
Totale	**16**	**10**	**26**	**38,4%**

Al 31 dicembre

Personale di terra per categoria professionale				2024
	U	**D**	**Totale**	**% D**
Dirigenti[63]	3	1	**4**	25,0%
Manager	6	3	**9**	33,3%
Dipendenti	7	6	**13**	46,2%
Totale	**16**	**10**	**26**	**38,4%**

(62) Il numero di dipendenti è allineato alle informazioni riportate nella Nota 6 del bilancio consolidato. I numeri dei dipendenti sono riferiti per conteggio e a fine esercizio (31.12.2024).
(63) La definizione utilizzata di dirigente riconduce alla definizione canonica, ossia i dipendenti che si collocano uno o due livelli al di sotto degli organi di amministrazione e di controllo.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

PERSONALE MARITTIMO

Al 31 dicembre 2024 il Gruppo DIS impiegava 657 dipendenti come personale marittimo*. Tuttavia, una caratteristica tipica del settore dei trasporti marittimi è che la **rotazione del personale degli equipaggi** è strutturata in modo tale che i contratti degli ufficiali prevedano una media di 3 mesi di riposo ogni 5 mesi trascorsi a bordo. Di conseguenza, nel corso del 2024 DIS ha impiegato in totale 1.380 marinai. Gli uomini rappresentano praticamente l'intero personale marittimo. Dal punto di vista demografico, il 59% dei marinai di DIS ha un'età compresa tra i 30 e i 50 anni, mentre il 28,6% è costituito da giovani di età inferiore a 30 anni. Al 31 dicembre 2024, DIS non aveva dipendenti con disabilità nella sua forza lavoro marittima.

Personale marittimo per genere (a fine anno)	2024
Uomini	657
Donne	–
Altro	–
Non segnalato	–
Totale	**657**

Personale marittimo per regione e genere (a fine anno)				2024
	U	**D**	**Tot**	**% D**
India	604	–	604	–
Totale[64]	**604**	–	**604**	–

Personale marittimo per età (a fine anno)			2024
	U	**D**	**Totale**
<30 anni	188	–	188
30-50 anni	388	–	388
>50 anni	81	–	81
Totale	**657**	–	**657**

Personale marittimo per categoria professionale (a fine anno)			2024
	U	**D**	**Totale**
Ufficiali senior	118	–	118
Ufficiali junior	121	–	121
Ratings	328	–	328
Tirocinanti	90	–	90
Totale	**657**	–	**657**

**Tali informazioni soddisfano gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-000.A.*

(64) Il totale non coincide con la forza lavoro complessiva a causa della natura dell'obbligo di informativa ESRS, il quale richiede all'impresa di segnalare esclusivamente "il numero totale di ***dipendenti*** per conteggio, e le ripartizioni per genere e per paese per gli Stati in cui l'impresa ha almeno 50 dipendenti che rappresentano almeno il 10% del suo numero totale di dipendenti".

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

emarket sdir storage CERTIFIED

Occupazione sicura e dialogo sociale

ESRS 2 BP-2; S1-1; S1-4; S1-5; S1-6; S1-7; S1-8; S1-9; S1-10

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI

Tra gli impatti più rilevanti individuati nell'analisi troviamo quelli relativi al **soddisfacimento delle condizioni contrattuali e reddituali dei dipendenti**. Opportunità significative per DIS risiedono nel migliorare **l'attrazione dei talenti, la fidelizzazione e la produttività del personale**.

POLITICHE E PROCEDURE DI GESTIONE

L'intera strategia di gestione delle risorse umane è focalizzata sulla **continuità** del rapporto con i dipendenti, ritenuta strategicamente importante per il raggiungimento degli obiettivi di *business* della Società. L'**attenzione alle condizioni contrattuali** si traduce in **elevati tassi di *retention***, come riportato di seguito.

Oltre a gestire il processo di selezione in conformità con gli *standard* internazionali – in particolare per quanto riguarda il personale marittimo – **il Gruppo investe nell'acquisizione di talenti tramite la partecipazione a *network* di settore e collaborazioni** con rinomate università, istituzioni educative e centri formativi.

100%

Contratti a tempo pieno e indeterminato per il personale di terra

100%

Tasso di *retention* del personale di terra, tasso di *turnover* del **4%**

88%

Tasso di *retention* del personale marittimo

190

Nuovi assunti nel personale di DIS, **1** per la forza lavoro di terra e **189** per i marinai

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

PIANO ESG: OBIETTIVI, TARGET E AZIONI

Obiettivo	Strategia	KPI	*Baseline* 2023	*Target* 2025	*Target* 2027	*Target* 2030	Azioni
Mantenimento di una cultura di sviluppo dei talenti *(personale marittimo e a terra di DIS)*	**Consolidamento della fidelizzazione dei talenti**	Tasso di *retention* dei nuovi assunti marittimi (comandante e direttore di macchina)	95%	>90%	>90%	>90%	**Adozione di una nuova politica per l'inclusione dei nuovi assunti e giovani dipendenti, che comprende:** • Controlli regolari: conduzione di regolari incontri individuali con i nuovi assunti per affrontare eventuali problematiche e fornire supporto. • Riesame del processo di inserimento per garantire che la formazione introduttiva sia esaustiva e completa. • Sviluppo di un piano di miglioramento basato sul *feedback* ricevuto dal sondaggio sull'*engagement*, concentrandosi sulle aree interne per il miglioramento.
		Tasso di *retention* dei dipendenti a terra	100%	>96%	>96%	>96%	**Adozione di una nuova politica per l'inclusione dei nuovi assunti e giovani dipendenti, che comprende:** • Programmi di *mentoring*: abbinamento dei nuovi assunti a mentori esperti che li guideranno nei primi anni. • Controlli regolari: conduzione di regolari incontri individuali con i nuovi assunti per affrontare eventuali problematiche e fornire supporto. • Riesame del processo di inserimento per garantire che la formazione introduttiva sia esaustiva e completa. • Sviluppo di un piano di miglioramento basato sul *feedback* ricevuto dal sondaggio sull'*engagement*, concentrandosi sulle aree interne per il miglioramento.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

TIPI DI CONTRATTI – PERSONALE DI TERRA

Tutto il personale di terra è assunto con **contratti a tempo indeterminato** e il tasso di *retention* nel 2024 era del 100%, a dimostrazione dell'investimento a lungo termine di DIS nelle proprie risorse. Inoltre, nessun non dipendente ha lavorato nella forza lavoro di terra nel corso dell'esercizio. In linea con i *benchmark* applicabili, tutti i dipendenti di terra hanno ricevuto stipendi che sono commisurati ai loro ruoli e alle loro responsabilità.

Personale di terra per tipologia contrattuale e genere (a fine esercizio)				2024
	U	**D**	**Altro / N.D.**	**Totale**
Numero di dipendenti	16	10	–	**26**
Numero di dipendenti a tempo indeterminato	16	10	–	**26**
Numero di dipendenti a tempo determinato	–	–	–	**–**
Numero di dipendenti a ore non garantite	–	–	–	**–**

Personale di terra per tipologia contrattuale e regione (a fine esercizio)					2024
	Irlanda	**Monaco**	**Lussemburgo**	**Regno Unito**	**Totale**
Numero di dipendenti	8	9	1	8	**26**
Numero di dipendenti a tempo indeterminato	8	9	1	8	**26**
Numero di dipendenti a tempo determinato	–	–	–	–	**–**
Numero di dipendenti a ore non garantite	–	–	–	–	**–**

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

TIPI DI CONTRATTI – PERSONALE MARITTIMO

DIS impiega tutto il proprio personale marittimo con un contratto di arruolamento in linea con gli *standard* e le normative internazionali (Maritime Labour Convention 2006), come descritto nel Contratto collettivo di lavoro (CBA). Tutti i marinai di DIS sono **rappresentati dalla Federazione Internazionale dei Lavoratori dei Trasporti (ITF)**. In linea con i *benchmark* applicabili, tutti i dipendenti marittimi hanno ricevuto stipendi che sono commisurati ai loro ruoli e alle loro responsabilità.

DIS garantisce inoltre la continuità nella rotazione del personale su tipologie di navi simili, dando la priorità ai marinai già impiegati dalla Società. Tale approccio ha contribuito a un **elevato tasso di *retention*[65] pari all'88% nel 2024** – un risultato soddisfacente.

Nel 2024, la Società aveva **90 tirocinanti nella sua flotta**, pari al 13,7% del personale totale impiegato a bordo.

Nel 2024 non erano presenti lavoratori indipendenti (ossia non dipendenti) nella forza lavoro di DIS, sia di terra sia marittima.

Personale marittimo per tipologia contrattuale (a fine esercizio) — 2024

	U	D	Altro	ND	Totale
Numero di dipendenti	**657**	**–**	**–**	**–**	**657**
Numero di dipendenti a tempo indeterminato	–	–	–	–	**–**
Numero di dipendenti a tempo determinato	657	–	–	–	**657**
di cui tirocinanti	90	–	–	–	**90**
Numero di dipendenti a ore non garantite	–	–	–	–	**–**

(65) Formula di fidelizzazione degli ufficiali di INTERTANKO: *Tasso di retention %* = $100 - \left[\frac{\{S-(UT+BT)\}}{AE} * 100\right]$

S = Numero totale di cessazioni per qualsiasi causa (ciò indica il numero totale di dipendenti che hanno lasciato la Società per qualsiasi motivo)
UT = cessazioni inevitabili (ossia pensionamenti e malattie a lungo termine)
BT = cessazioni vantaggiose (ossia il personale che se ne va talvolta offre alla società un vantaggio, ad esempio nel caso dei dipendenti sottoperformanti)
AE = Numero medio di dipendenti che lavorano per la società nel corso dello stesso periodo preso in considerazione per il calcolo, che deve corrispondere a un qualsiasi periodo di 12 mesi.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

RECLUTAMENTO, *TURNOVER* E FIDELIZZAZIONE – PERSONALE DI TERRA

La fase di reclutamento rappresenta un momento cruciale per DIS, poiché è in tale fase che la Società identifica e seleziona le risorse umane in grado di apportare contributi significativi all'organizzazione coerentemente con la cultura e i valori aziendali. **La qualità dei dipendenti è considerata un *asset* strategico**. Pertanto, viene attribuita considerevole importanza all'accurata identificazione dei profili professionali da ricercare in termini di competenze, capacità, anzianità di servizio ed esperienza.

Un'importante fonte di reclutamento di professionisti di terra altamente qualificati, soprattutto per posizioni che supportano direttamente le operazioni e la gestione delle navi, **è lo stesso personale marittimo di DIS**. Tale sinergia tra personale di bordo e di terra offre opportunità di crescita professionale e rafforza ulteriormente la cultura aziendale di DIS. I nuovi assunti partecipano a un processo di formazione introduttiva (*on-boarding*) per costruire una profonda comprensione dei loro ruoli e integrarsi efficacemente nell'ambiente organizzativo. Tale **on-boarding** consiste in incontri con il proprio responsabile di linea e con la divisione Risorse Umane, oltre che in una formazione *on the job*, che assicura che i neoassunti acquisiscano tutti gli strumenti e le informazioni necessari per diventare parte integrante del *team* e dell'organizzazione.

DIS rispetta rigorosi *standard* di conformità, garantendo di non instaurare rapporti commerciali né sottoscrivere contratti con persone o entità incluse nelle liste di riferimento antiterrorismo, persone o entità sanzionate o direttamente o indirettamente possedute/controllate da persone sanzionate.

Nel 2024 il Gruppo DIS ha registrato 1 assunzione – un dipendente uomo di età compresa tra 30 e 50 anni – e 0 dimissioni tra il personale di terra, con un tasso di *turnover* risultante del 4% e un tasso di *retention* del 100%.

RECLUTAMENTO E FIDELIZZAZIONE – PERSONALE MARITTIMO

La qualità dell'equipaggio è di primaria importanza per DIS, in quanto garantisce sicurezza, efficienza e affidabilità nella gestione della flotta. L'accesso a personale altamente qualificato richiede un **efficace programma di reclutamento e di fidelizzazione**. Per rispondere a tali esigenze, DIS adotta un processo approfondito di selezione, che prevede anche lo stretto coordinamento con Sirius Ship Management Srl, una società del Gruppo d'Amico a cui sono affidate le attività di reclutamento che opera **in linea con gli *standard* e le disposizioni internazionali** (Maritime Labour Convention 2006) e con i contratti collettivi di lavoro (CBA), al fine di operare una selezione che possa assicurare personale altamente qualificato e garantirgli ampia tutela dei diritti.

Per aumentare ulteriormente il bacino di candidati altamente qualificati, il Gruppo d'Amico **collabora con istituti nautici** come l'ITS Fondazione G. Caboto, il National Maritime College of Ireland, l'International Maritime Institute (IMI) di Mumbai e la Maritime Academy of Asia and the Pacific (MAAP) di Manila per la selezione e la formazione dei propri giovani cadetti.

Per le **posizioni di responsabilità nella gestione delle navi**, la politica del Gruppo favorisce la selezione di candidati tra le fila del proprio personale navigante, ove possibile.

Fedeltà e identificazione nella cultura aziendale del Gruppo sono sottolineati come valori fondamentali presso DIS. Per rafforzare il senso di appartenenza dei dipendenti, il Gruppo d'Amico ha istituito **strutture di *crewing* e di formazione nei paesi di origine dei marittimi**. La politica generale del Gruppo mira infatti a reclutare personale dai Paesi in cui ha istituito strutture di *crewing* e formazione.

Nel 2024, il Gruppo DIS ha registrato 189 assunzioni e 0 dimissioni tra il personale marittimo.

Personale marittimo – assunzioni			2024
	U	**D**	**Totale**
<30 anni	110	–	**110**
30-50 anni	79	–	**79**
>50 anni	–	–	**–**
Totale	**189**	**–**	**189**

In India, dove il numero di dipendenti supera 50 e rappresenta oltre il 10% della forza lavoro, i contratti collettivi di lavoro coprono il 100% di tutti i marinai assunti.

Nel 2024, in media, per ogni rotazione gli ufficiali hanno trascorso 4,7 mesi a bordo, mentre i *rating* 7,2 mesi[66]. La tipica rotazione del personale (specialmente per gli ufficiali) prevede **una media di 3 mesi di riposo per ogni 5 mesi trascorsi a bordo**.

(66) Il tempo trascorso a bordo è calcolato come la somma della durata dei vari contratti di ogni persona. Una persona può avere più contratti durante l'anno.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Salute e sicurezza

ESRS 2 BP-2; S1-1; S1-4; S1-5; S1-14

100%
personale coperto dal sistema di gestione su salute e sicurezza

0
infortuni sul lavoro

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI

Sono stati identificati impatti materiali, positivi e negativi, relativi al **benessere fisico** del personale, con impatti positivi associati all'attuazione di programmi assicurativi e impatti negativi derivanti da infortuni, malattie professionali o perdita di vite umane. Tutti tali fattori generano opportunità materiali, soprattutto in termini di attrazione e fidelizzazione dei talenti.

POLITICHE E PROCEDURE DI GESTIONE

Il **settore della navigazione è fortemente disciplinato** e rigoroso con i suoi operatori quando si tratta di conformità agli *standard* internazionali sulla sicurezza. Per ridurre ulteriormente i rischi inerenti all'attività di navigazione, DIS pratica una politica molto severa in materia di salute e sicurezza sul lavoro, volta a tutelare la sicurezza della vita e, in generale, a prevenire qualsiasi incidente che potrebbe causare feriti gravi, infortuni o malattie.

Ai fini del proprio impegno nei confronti della promozione di un ambiente di lavoro sicuro a bordo, DIS supporta elevati *standard* di sicurezza attraverso il suo **sistema di gestione integrata su salute, sicurezza, qualità, ambiente ed efficienza energetica (HSQE)**. Tale sistema è attuato su tutte le navi di DIS, rafforzando le procedure interne concepite per migliorare la sicurezza e l'affidabilità operativa.

Un aspetto chiave ai fini della garanzia del benessere dell'equipaggio è la certificazione di conformità a norma **ISO 45001**, uno *standard* internazionale per la salute e la sicurezza sul lavoro. Tale certificazione, la quale copre l'intera forza lavoro, è stata rinnovata nel 2023 dopo l'*audit* annuale con RINA.

Le procedure sono condivise con tutto il **personale di DIS** per incrementare la consapevolezza delle responsabilità nella gestione della salute e sicurezza. Inoltre, il sistema è accessibile per tutte le parti interessate e viene riesaminato periodicamente per mantenerne l'efficacia e la rilevanza.

PIANO ESG: OBIETTIVI, TARGET E AZIONI

Obiettivo	Strategia	KPI	*Baseline* 2023	*Target* 2025	*Target* 2027	*Target* 2030	Azione
Promozione di un *miglior coinvolgimento* e *benessere* *(personale marittimo di DIS)*	**Garanzia della salute e sicurezza (H&S) per tutti**	Numero di infortuni gravi (qualsiasi infortunio che potrebbe causare una disabilità permanente parziale, una disabilità permanente totale o il decesso)	0	0	0	0	Mantenimento e rinnovo del "Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro" a norma ISO 45001, a copertura del 100% della forza lavoro del Gruppo

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Tutti i membri dell'equipaggio responsabili della sicurezza o della tutela ambientale **sono formati adeguatamente e valutati regolarmente**. Al fine di gestire i rischi legati alle condizioni d'impiego dei marinai e garantire il completo rispetto dei principi e delle norme previste dalla Convenzione sul lavoro marittimo (MLC 2006), tutto il personale marittimo viene selezionato tramite agenti di reclutamento debitamente autorizzati dalle autorità pubbliche locali o da organizzazioni riconosciute. La divisione Equipaggi di DIS ispeziona periodicamente tali agenzie per accertarne l'ottemperanza alle proprie procedure e agli *standard* normativi applicabili. In conformità alle disposizioni previste dalla MLC 2006, ogni nave e società di gestione di navi deve inoltre essere ispezionata periodicamente dall'autorità di bandiera, che rilascia un certificato di conformità per la nave e il gestore. **Tutte le navi gestite da DIS sono dotate di un valido Certificato del lavoro in mare**.

DIS promuove la sicurezza a bordo ed il rispetto per l'ambiente, con l'obiettivo di eliminare il rischio di incidenti quali incagli, incendi, collisioni e fuoriuscite di raffinati, che potrebbero avere impatti economici considerevoli per il Gruppo. In tale contesto, il Gruppo gestisce:

- il **programma di gestione e autovalutazione delle navi cisterna (TMSA)**, lanciato nel 2004 dall'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum);[67] e
- il **sistema di gestione integrato di salute, sicurezza, qualità, ambiente ed efficienza energetica (HSQE)**.

Anche prima dell'introduzione del programma TMSA, DIS ha promosso **procedure interne di gestione delle questioni riguardanti HSQE**, avvalendosi di un **Sistema di gestione integrata su tutte le navi** in conformità con le norme qualitative e ambientali **ISO 9001** e **ISO 14001** introdotte dall'Organizzazione internazionale per la normazione, come certificato dalla società di classificazione internazionale RINA S.p.A. (Registro Italiano Navale) nel 2003.

Per promuovere ulteriormente la sicurezza degli equipaggi, il Sistema di gestione integrata include la certificazione di conformità alla norma internazionale **ISO 45001, che copre il 100% della forza lavoro.**

La politica è comunicata a tutto il personale di DIS così da aumentarne la consapevolezza dei propri doveri individuali nella gestione della salute e della sicurezza. È inoltre disponibile a tutte le parti interessate e viene rivista periodicamente per garantire che sia sempre aggiornata e appropriata.

Una **valutazione dettagliata dei rischi e un'opportuna formazione e informazione** del personale marittimo e di terra permettono di esaminare correttamente ex ante ogni situazione di pericolo e adottare misure preventive adeguate. DIS vanta una solida **struttura di gestione del rischio quantitativo**, che viene utilizzata per condurre un'analisi sistematica volta a impedire che lo sviluppo e la progressione di qualsiasi atto e condizione "non sicuri" si traduca in un incidente.

DIS investe significativamente nella **formazione degli equipaggi e del personale d'ufficio**, garantendo la preparazione attraverso piani operativi della nave idonei, adeguati ed efficaci, procedure di emergenza per la sicurezza della navigazione, sistemi di gestione ambientale ed energetica, ed efficaci sistemi di manutenzione programmata. Tali iniziative sono ulteriormente migliorate grazie a un forte sostegno e supervisione da parte della struttura a terra. Nel 2024 tutti i dipendenti di terra neoassunti sono stati introdotti alle politiche di salute e sicurezza sul lavoro del Gruppo durante il processo di inserimento.

Personale marittimo –ore di formazione medie su salute e sicurezza sul lavoro — **2024**

	U	D
Ufficiali senior	3,36	–
Ufficiali junior	3,77	–
Ratings	1,37	–
Tirocinanti	1,67	–

(67) Il programma TMSA è stato raccomandato dalle principali compagnie petrolifere per aiutare gli operatori marittimi a valutare e migliorare i sistemi di gestione della sicurezza utilizzando gli indicatori chiave di *performance* (KPI). Stabilisce le *best practice*, utilizza strumenti elettronici per il monitoraggio e viene riesaminato ogni sei mesi, a fondamento del miglioramento continuo delle *performance* ambientali e di sicurezza.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Il comandante di ogni nave ha la responsabilità di valutare se le istruzioni, le procedure e i documenti siano rilevanti per la sicurezza e l'efficacia dell'attività della nave, in base alla propria esperienza e alle attività svolte a bordo. **Ogni tre mesi, il comandante convoca una riunione con il personale chiave di bordo per discutere del Sistema di gestione integrata (IMS)** e propone miglioramenti quando necessari. I risultati di tali revisioni vengono raccolti e inoltrati alla divisione HSQE.
Le valutazioni della divisione di terra danno la priorità al *feedback* in base alla sua importanza e contribuiscono all'Annual Management Review effettuato dalla Dirigenza. Il *feedback* di tali sessioni viene quindi ritrasmesso alla nave dalla divisione HSQE.

Su ogni nave è stato istituito **un Comitato per la Sicurezza e la Salute incaricato di svolgere i compiti di Prevenzione e Protezione** a bordo e composto da tutti gli ufficiali *senior* e *junior*. Le riunioni del Comitato si tengono almeno una volta al mese e tutti gli argomenti discussi vengono registrati e riportati in un apposito modulo.[68]

METRICHE DI SALUTE E SICUREZZA

Durante il 2024, DIS non ha registrato alcun infortunio sul lavoro[69] di qualsiasi gravità, compresi infortuni ad alta gravità[70], perdite di persone[71] o decessi.

Personale marittimo e di terra – infortuni sul lavoro	2024
Numero di decessi	–
Numero di incidenti sul lavoro registrabili	–
Tasso di incidenti sul lavoro registrabili (Lost Time Incidente Rate - LTIR)*	–
Numero di casi di malattie professionali, problemi di salute registrabili	–
Numero totale di giorni persi a causa di uno qualsiasi dei casi descritti sopra	**–**

**Tali informazioni soddisfano gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-320a.1.*

Tecnologie robotiche

Nel 2021, il Gruppo ha condotto le prime due **ispezione con veicoli aerei a pilotaggio remoto (ROAV) (droni)** di una nave cisterna e, successivamente, la prima **misurazione di Ultrasonic Testing (UT)** utilizzando il ROAV, in collaborazione con l'istituto di classificazione ABS. Solitamente, tali ispezioni richiedono allestimenti o l'intervento di tecnici che svolgono le attività sospesi su funi in condizioni potenzialmente pericolose, tra cui il lavoro in quota e in spazi confinati. Il principale obiettivo dell'integrazione di tali tecnologie innovative è stato quello di **ridurre significativamente i fattori di rischio per l'uomo** associati ai metodi di ispezione convenzionali.

L'attuazione con successo di tali progetti ha dimostrato come oggi vi sia la possibilità di condurre le ispezioni visive e le misurazioni di UT tramite droni in spazi confinati. **Tale progresso è riuscito non solo a eliminare alcuni dei rischi di sicurezza più significativi associati all'ispezione dei serbatoi**, ma anche a **produrre notevoli risparmi in termini di costi e tempo** e al contempo a **ridurre al minimo i tempi di fermo dei serbatoi di carico per operazioni commerciali**.

(68) I registri che documentano l'efficacia del programma di salute e sicurezza sono conservati per tutto il tempo necessario.
(69) Gli infortuni sul lavoro sono definiti come effetti negativi sulla salute derivanti dall'esposizione a pericoli sul lavoro.
(70) Infortunio sul lavoro che provoca un decesso o un infortunio dal quale il lavoratore non può, non riesce o non si prevede che recuperi completamente lo stato di salute precedente all'infortunio entro sei mesi.
(71) Il dato riguarda membri dell'equipaggio che risultano dispersi (non possono essere ritrovati).

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Benessere

ESRS 2 BP-2; S1-1; S1-4; S1-11; S1-15

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI

L'analisi identifica come prioritari un numero significativo di impatti legati al miglioramento o al peggioramento del **benessere mentale, all'ambiente di lavoro** e all'allineamento tra le esigenze del personale e le risposte della Società. Tra le specifiche aree di preoccupazione si annovera la soddisfazione dei dipendenti per l'**equilibrio tra lavoro e vita privata** per il personale di terra e le **sistemazioni** per il personale marittimo.

Il miglioramento dell'ambiente di lavoro, in termini sia di percezione dei lavoratori sia di benessere effettivo, presenta chiaramente opportunità e rischi. La DMA ha rilevato che le **opportunità** legate ad **attrazione dei talenti, fidelizzazione e produttività** sono rilevanti.

Inoltre, è riconosciuta la possibilità di impatti negativi in aree quali **violazioni della privacy**, riposo inadeguato per il personale marittimo, **disagio psicologico**, molestie, discriminazione e abusi.

POLITICHE E PROCEDURE DI GESTIONE

L'attenzione alle persone e il benessere dei propri dipendenti rivestono fondamentale importanza per DIS. La Società dimostra il suo impegno attraverso varie iniziative, incentrate soprattutto sul **benessere psicologico, equilibro vita privata-lavoro e ulteriori benefici che vanno oltre i requisiti legali**.

Presso DIS, i dipendenti sono considerati una risorsa chiave e la loro crescita, sia professionale sia personale, rappresenta una massima priorità. La Società promuove un ambiente di lavoro che non solo garantisce *performance* elevate, ma supporta anche un **equilibrio sano tra lavoro e vita privata**.

Dal 2022, DIS ha attuato una **politica di lavoro da remoto** per i dipendenti di terra, offrendo una maggiore **flessibilità** nei contratti di lavoro senza rinunciare all'efficienza e alla produttività.

Per il personale marittimo, il capitano di ogni nave garantisce che siano rispettati i periodi di riposo nell'arco delle 24 ore. Il Gruppo applica una **politica di tolleranza zero** per la falsificazione delle ore di lavoro/riposo registrate. Ogni quattro/sei mesi sono pianificate rotazioni degli equipaggi per ridurre il tempo trascorso lontano da casa.

Iniziativa di psicoeducazione

lanciata nel 2023

Programma di supporto alla salute mentale

lanciato nel 2024

100%

Personale marittimo coperto da assicurazioni obbligatorie richieste dalle leggi locali in materia di lavoro

100%

Personale marittimo coperto da protezione sociale, tra cui malattia e assistenza sanitaria, disoccupazione, infortuni sul lavoro e prestazioni pensionistiche

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

PIANO ESG: OBIETTIVI, TARGET E AZIONI

Obiettivo	Strategia	KPI	*Baseline* 2023	*Target* 2025	*Target* 2027	*Target* 2030	Azioni
Promozione di un *miglior coinvolgimento* e *benessere* *(personale marittimo di DIS)*	**Garanzia della salute e sicurezza (H&S) per tutti**	Quota dei dipendenti coinvolti in programmi per la salute mentale e H&S	100%	100%	100%	100%	Attivazione di una *partnership* con il Centro Internazionale Radio Medico (C.I.R.M.) per fornire assistenza medica gratuita via radio ai marittimi sulle navi senza un medico a bordo. *Newsletter* trimestrale "Lighthouse": rivista interna che propone contenuti interessanti e rappresenta un efficace collegamento di comunicazione terra-nave.

Nel 2024, DIS ha rafforzato il suo impegno continuando il progetto **Benessere Organizzativo** lanciato nel 2023. Tale iniziativa mira a fornire un quadro strutturato per tutti i progetti in corso e a individuare ulteriori azioni per migliorare l'allineamento della Società alle esigenze dei suoi dipendenti. A supporto di tale analisi, il Gruppo ha lanciato un sondaggio interno che ha **contribuito a individuare le seguenti priorità**:

Benessere fisico	Benessere emotivo	Benessere finanziario	Benessere sociale	Benessere organizzativo
• Prevenzione e assistenza	• Genitorialità • *Caregiving* • Salute mentale • Equilibrio vita privata-lavoro	• Formazione finanziaria e previdenziale • Copertura assicurativa	• *Team building* • Diversità e inclusione • Volontariato e sostenibilità	• *Onboarding* • Riconoscimento • *Engagement* e *performance* • Sicurezza • Sviluppo

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

BENESSERE PSICOLOGICO

La natura del loro lavoro pone i marittimi di fronte a sfide uniche per il loro benessere, a cui DIS presta particolare attenzione, poiché rappresentano una delle principali risorse del Gruppo. L'attenzione e la sensibilizzazione nei confronti degli aspetti legati al benessere organizzativo rappresentano un valore fondamentale per il Gruppo. Per tale motivo, dal gennaio 2023 sono state avviate svariate iniziative, dedicate ai dipendenti di DIS, mirate alla promozione del benessere organizzativo. Nel maggio 2024 è stato avviato un nuovo percorso dedicato alle generazioni nella società, un'iniziativa di psicoeducazione in collaborazione con ***Mindwork*** e ***Game2Value***.

Tra luglio e agosto 2024, il Gruppo ha avviato *Work Down*, un innovativo sondaggio condotto attraverso un formato analogo a quello dei videogiochi, che ha fornito alla Società una panoramica dettagliata dei livelli del benessere organizzativo. Tale strumento ha consentito al Gruppo di identificare gli elementi organizzativi e ambientali che influiscono maggiormente sul benessere dei dipendenti, analizzando al contempo le differenze di valori e priorità tra le varie generazioni all'interno della Società. **Work Down** non è soltanto un metodo per valutare il benessere psicologico all'interno della Società, ma è anche uno strumento di supporto alle Risorse Umane per le sue iniziative di gestione e uno strumento di promozione della sensibilizzazione verso la salute mentale sul posto di lavoro.

Sulla base delle approfondite informazioni raccolte, la seconda fase dell'iniziativa ha previsto l'avvio del programma di formazione ***"Generazioni nella società: tra motivazioni, valori e aspettative"***. Tale iniziativa di psicoeducazione, condotta da *Mindwork*, mira a promuovere il dialogo tra le diverse generazioni all'interno della Società. Lo scambio e il confronto intergenerazionali stanno avendo sempre più riconoscimento in quanto cruciali per l'ottenimento di risultati sostenibili e per la capacità della Società di attirare e fidelizzare talenti di massimo livello.

Nel 2024, il Gruppo ha avviato un'altra iniziativa mirata al miglioramento del benessere di tutti i membri degli equipaggi: un **programma di supporto alla salute mentale** in collaborazione con ***TelePharmaTec***, specializzata in salute mentale e benessere nel settore marittimo. Impegnato a fornire un sistema di supporto efficace, tale programma si occupa del personale che si trova ad affrontare sfide personali o che richiede una guida su come supportare gli altri. *TelePharmaTec* offre una **linea di supporto gratuita 24 ore su 24/7 giorni su 7** a cui i membri degli equipaggi possono accedere tramite telefono, WhatsApp, e-mail o SMS. Gestito da psicologi professionisti, il servizio è completamente riservato e anonimo, e garantisce la privacy e la facilità di accesso per tutti i dipendenti.

Il Gruppo collabora inoltre con la **"*Sailor's Society*"**, un'organizzazione di beneficenza internazionale dedicata alla **promozione della consapevolezza in merito al benessere in mare** per i marittimi, le loro famiglie e il personale di terra.

Inoltre, DIS supera costantemente i livelli minimi di equipaggio richiesto per legge sulle proprie navi, pianificando il numero di membri degli equipaggi sulla base di una valutazione realistica delle attività e garantendo il benessere dei marittimi. **DIS si impegna a mantenere livelli di equipaggio sufficienti a gestire il carico di lavoro atteso da ciascun marittimo senza superare le normative in materia di "ore di lavoro massime"**. Tale approccio tiene conto dell'impatto dei periodi di picco di lavoro, come gli scali in porto, e delle possibili conseguenze della stanchezza dell'equipaggio di bordo sulla sicurezza della nave e sul benessere dell'equipaggio. Eccetto che per i casi di emergenza, e soltanto per la minor durata necessaria, DIS non opera con equipaggi ridotti.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

BENEFICI

Attraverso diverse iniziative, DIS presta particolare attenzione ai problemi di salute fornendo assicurazioni sulla vita, assistenza sanitaria integrativa, copertura assicurativa per disabilità e invalidità e prestazioni pensionistiche.

Tutti i dipendenti di DIS sono coperti dalle assicurazioni legali richieste dalle leggi locali in materia di lavoro. Inoltre, DIS promuove una copertura estesa sponsorizzata dal datore di lavoro che copre quasi tutti i suoi dipendenti di terra, indipendentemente dal ruolo organizzativo.

Per tutti i dipendenti di terra di DIS è garantita la protezione di previdenza sociale che assicura un supporto in caso di malattia/assistenza sanitaria, disoccupazione, infortuni sul lavoro e prestazioni pensionistiche. L'intera forza lavoro di terra ha diritto a congedi per motivi familiari ai sensi dei contratti collettivi di lavoro. Nel 2024 un dipendente si è avvalso di tale possibilità.

Personale marittimo - Dipendenti coperti dalla protezione sociale	2024	
	N.	**%**
Malattia, assistenza sanitaria	657	100%
Disoccupazione[72]	657	100%
Infortuni sul lavoro	657	100%
Congedo parentale[73]	7	1,07%
Pensionamento[74]	657	100%

(72) Secondo l'IBF (International Bargaining Forum), il contratto collettivo di lavoro (CBA) applicabile ai membri dell'equipaggio/agli ufficiali non italiani, nello stipendio di ogni marittimo è incluso un importo mensile di cui è obbligatorio il pagamento come contributo sociale nel loro paese di origine. La relativa copertura dipende dall'assicurazione.
(73) Per gli equipaggi non italiani, il congedo di maternità viene concesso ai sensi del CBA. Il rimpatrio a spese dell'armatore in caso di gravi motivi familiari viene concesso a tutte le nazionalità.
(74) Secondo l'IBF (International Bargaining Forum), il contratto collettivo di lavoro (CBA) applicabile ai membri dell'equipaggio/agli ufficiali non italiani, nello stipendio di ogni marittimo è incluso un importo mensile di cui è obbligatorio il pagamento come contributo sociale nel loro paese di origine. La relativa copertura dipende dall'assicurazione.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Diversità e pari opportunità

ESRS 2 BP-2; S1-1; S1-4; S1-16

10
nazionalità tra il personale di terra

9
nazionalità tra il personale marittimo

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI

L'approccio di DIS all'**equità per quanto riguarda l'occupazione, le retribuzioni e i ruoli** ha il potenziale per creare impatti positivi e opportunità in termini di **attrazione dei talenti, fidelizzazione e produttività del personale**, nonché per prevenire potenziali impatti negativi in termini di molestie, abusi e violenze sul posto di lavoro.

POLITICHE E PROCEDURE DI GESTIONE

L'obiettivo della Società è creare un **ambiente di lavoro in cui ogni dipendente – a prescindere dal genere, dalla nazionalità o da qualsiasi altra caratteristica personale – sia in grado di raggiungere i massimi livelli di rendimento**. DIS promuove pratiche volte a massimizzare e fidelizzare il talento, a migliorare il benessere dei dipendenti, a prevenire comportamenti illeciti e a garantire l'equilibrio tra lavoro e vita privata per tutti i dipendenti.

PIANO ESG: OBIETTIVI, TARGET E AZIONI

Obiettivo	Strategia	KPI	*Baseline* 2023	*Target* 2025	*Target* 2027	*Target* 2030	Azioni
Mantenimento di una cultura di sviluppo dei talenti *(personale di terra di DIS)*	**Promozione di una cultura della diversità e inclusione**	Quota di donne in posizioni apicali (dirigente + alto dirigente)	30,77%	31%	32%	35%	Attuazione di iniziative di reclutamento per la diversità, incentrate sull'attrazione di candidati diversificati. Attività di promozione interne, incentrate sulla promozione del genere meno rappresentato all'interno della Società.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Come operatore globale, DIS è mossa dalla convinzione che una forza lavoro diversificata non solo rifletta la comunità più ampia, ma favorisca anche un migliore processo decisionale, innovazione e sostenibilità a lungo termine. **Un ambiente di lavoro improntato alla diversità garantisce un vantaggio competitivo a DIS**, che si confronta con interlocutori in tutto il mondo e gestisce navi che viaggiano in tutto il globo.

Uno dei principali successi di DIS del 2022 e 2023 è stato il potenziamento delle sue politiche su diversità e inclusione. In tali esercizi, il Gruppo ha pubblicato le **linee guida per la parità di genere a bordo**, sottolineando il suo impegno a promuovere un ambiente di lavoro eterogeneo e inclusivo. Tal linee guida promuovono la parità di genere a tutti i livelli dell'organizzazione, in linea con gli obiettivi strategici della Società nel campo della diversità.

DIS mira a raggiungere la diversità in termini di etnia, età, stile, genere, personalità, idee religiose e politiche, esperienze personali, orientamento sessuale ed emotivo, differenze psicologiche, cognitive, fisiche e sociali.

I principi e i valori chiave identificati da DIS per promuovere una cultura di diversità e inclusione, basata sui diritti umani, sono:

- **Parità di genere:** garantisce parità di trattamento sociale ed economico e facilità di accesso alle risorse e alle opportunità di lavoro per tutti i dipendenti, indipendentemente dal genere.
- **Cultura inclusiva:** promozione di un ambiente sociale e organizzativo che valorizzi e rispetti la diversità degli individui.

Un **approccio multiculturale** promuove l'integrazione di culture diverse e un reciproco scambio di idee, esperienze e prospettive che produce innovazione per l'azienda e rapporti di lavoro più favorevoli e positivi. Offre opportunità per le aziende di espandersi a livello globale ed è uno degli indicatori chiave di un'organizzazione globale. L'apertura mentale e la comunicazione sono tra i vantaggi principali di un ambiente di lavoro multiculturale. Il multiculturalismo incoraggia un dialogo aperto finalizzato alla comprensione, alla collaborazione e allo spirito di squadra all'interno dell'organico. Ma soprattutto, denota **tolleranza, rispetto e accettazione**, valori che migliorano la cultura della Società e riducono i conflitti sul posto di lavoro, dedicando pari attenzione e rappresentatività a tutte le esigenze culturali.

PERSONALE DI TERRA

A fine 2024, la forza lavoro di terra di DIS era costituita da dipendenti provenienti da **10 diverse nazioni**, con le donne pari al 38,5% del personale di terra.

Personale di terra – per paese di origine 2024

	U	D	Totale	%
Danimarca	1	–	1	3,8%
Francia	2	2	4	15,4%
India	2	–	2	7,7%
Irlanda	2	–	2	7,7%
Italia	5	2	7	26,9%
Lettonia	–	1	1	3,8%
Lussemburgo	–	1	1	3,8%
Polonia	–	1	1	3,8%
Slovenia	–	1	1	3,8%
Regno Unito	4	2	6	23,1%
Totale	**16**	**10**	**26**	**100%**

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Un indicatore significativo delle pari opportunità concesse alle donne nella Società è rappresentato dal divario retributivo di genere. Sebbene ancora significativo, per via della presenza di dipendenti di sesso maschile in ruoli altamente specializzati e strategici, il divario è diminuito in modo sostanziale negli ultimi esercizi. Nel 2024, il divario retributivo di genere, calcolato in base alla retribuzione media oraria lorda sia per i manager che per i dipendenti, era pari al 32,7%.

Personale di terra – divario retributivo di genere[75]	2024
Dirigenti[76]	n.a.
Manager	42,2%
Dipendenti	0,0%

PERSONALE MARITTIMO

A fine 2024, **il personale marittimo di DIS proveniva da 9 nazioni**, con la maggioranza dei marittimi proveniente dall'India. Il resto è stato reclutato prevalentemente in Ucraina, Bangladesh e Russia.

A fine 2024, nessuna donna lavorava a bordo delle navi di DIS. Tuttavia, nel corso dell'esercizio 2 donne si sono imbarcate e hanno ricevuto un **trattamento equo** rispetto ai loro colleghi di sesso maschile con esperienza e anzianità di servizio equivalenti.[77]

Personale marittimo – per paese di origine			2024
	U	**D**	**% del totale**
Bangladesh	9	–	1,4%
Etiopia	1	–	0,2%
India	604	–	91,9%
Italia	7	–	1,1%
Lettonia	2	–	0,3%
Liberia	1	–	0,2%
Filippine	2	–	0,3%
Russia	10	–	1,5%
Ucraina	21	–	3,2%
Totale	**657**	–	

(75) Il divario retributivo di genere per il personale di terra e marittimo è calcolato come la differenza tra la retribuzione media oraria lorda dei dipendenti di sesso maschile e la retribuzione media oraria lorda dei dipendenti di sesso femminile, rispetto alla retribuzione media oraria lorda dei dipendenti di sesso maschile.
(76) In ragione della presenza di una sola donna nella dirigenza al 31 dicembre 2024, non sarà prevista alcuna informativa su tale specifica categoria per motivi di privacy.
(77) Divario retributivo di genere non applicabile al personale marittimo, poiché al 31.12.2024 nessuna donna era parte della forza lavoro.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Formazione e sviluppo delle competenze

ESRS 2 BP-2; S1-1; S1-4; S1-5; S1-10; S1-13; S1-16

US$ 335.600
Spesa totale per la formazione (personale di terra e marittimo)

6,5
Media di ore di formazione per il personale di terra

22,5
Media di ore di formazione per il personale marittimo

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI

L'analisi evidenzia l'importante impatto positivo del **miglioramento delle capacità e delle competenze** del personale, mentre **formazione e sviluppo** hanno entrambi un ruolo cruciale nel determinare opportunità rilevanti in termini di **attrazione e fidelizzazione dei talenti**.

POLITICHE E PROCEDURE DI GESTIONE

DIS attribuisce enorme importanza alla definizione e all'attuazione di **piani di formazione** sia per il personale marittimo che per quello di terra. Tali iniziative garantiscono che i dipendenti acquisiscano nuove competenze e aggiornino quelle esistenti, rafforzando al contempo il proprio senso di appartenenza al Gruppo. La corretta gestione di tali procedure contribuisce a mitigare i rischi associati alla disponibilità del personale.

DIS si impegna per riconoscere le prestazioni di spicco dei dipendenti e premiarli di conseguenza, garantendo allo stesso tempo che le prestazioni scarse siano gestite in all'insegna dell'integrità. Il sistema di valutazione delle prestazioni istituito promuove lo sviluppo professionale, mentre **la politica retributiva** è concepita per premiare sia le prestazioni individuali che quelle di squadra. I responsabili di linea e i dipendenti collaborano strettamente per definire obiettivi stimolanti e condurre valutazioni efficaci nel corso dell'intero esercizio.

PIANO ESG: OBIETTIVI, TARGET E AZIONI

Obiettivo	Strategia	KPI	*Baseline* 2023	*Target* 2025	*Target* 2027	*Target* 2030	Azioni
Mantenimento di una cultura di sviluppo dei talenti *(personale marittimo e a terra di DIS)*	**Rafforzamento della formazione per il personale a terra**	Realizzazione del 100% della formazione ESG per tutti i livelli della forza lavoro della società	12%	75%	80%	100%	Valutazioni continue per identificare specifiche esigenze di formazione ESG tra le divisioni e i ruoli all'interno dell'organizzazione. Integrazione dei moduli di formazione ESG nei programmi di formazione esistenti per razionalizzare i processi di apprendimento e garantire la coerenza
	Rafforzamento della formazione per il personale marittimo	Media di ore di formazione pro-capite	22,7	Almeno 20	Almeno 20	Almeno 20	Mappatura delle esigenze interne di formazione e raccolta delle richieste interne di formazione, attraverso: • Rivalutazioni delle offerte di formazione in base alle esigenze • Offerta di programmi di formazione personalizzata su richiesta • Selezione dei *partner* per la fornitura delle attività di formazione

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

FORMAZIONE E SVILUPPO DELLE PERSONE

Gli investimenti nelle attività di formazione dimostrano la costante attenzione di DIS alla crescita e allo sviluppo professionale delle proprie persone. Nel 2024 la spesa di DIS per la formazione ammontava a US$ 305.600 per il personale marittimo a circa US$ 30.000[78] per il personale di terra.

Spese per la formazione del personale di terra e marittimo (US$)	2024
Spese per la formazione per dipendente – marittimo	465
Spese per la formazione per dipendente – terra	1.162

PERSONALE DI TERRA

Formazione e sviluppo sono parte integrante del sistema di gestione delle risorse umane presso DIS, concepito per lavorare in concomitanza al sistema di riconoscimento e di valutazione delle prestazioni. Tale integrazione intende sostenere e migliorare le prestazioni dei dipendenti, promuovendo l'apprendimento continuo per assicurare che tutto il personale sia perfettamente preparato ad affrontare le sfide attuali e future.

A supporto di tali obiettivi, per il personale di terra è stata istituita la **d'Amico Corporate Academy**. L'obiettivo dell'Academy è **costruire una comunità** di dipendenti, colleghi ed esperti **che condividano le conoscenze manageriali e di shipping tramite una piattaforma di apprendimento comune**. L'Academy raccoglie tutte le iniziative di formazione e sviluppo volte a creare un ambiente in cui si sviluppino competenze e si rinforzino le relazioni professionali, contribuendo così al miglioramento e al consolidamento della cultura dell'apprendimento a tutti i livelli organizzativi.

A partire dal 2019, tutto il personale di DIS può accedere, tramite una sezione dedicata Academy del portale intranet del Gruppo, a corsi di formazione in *e-learning* e programmi di orientamento.

Personale di terra – ore di formazione medie	2024	
	U	**D**
Dirigenti	6,3	76,2
Manager	5,3	1,5
Dipendenti	3,8	1,8
Forza lavoro totale	**4,8**	**9,2**

(78) Il budget per la formazione del personale di terra è allocato a livello del Gruppo d'Amico. Nel 2024 la spesa ha totalizzato US$ 250.000 per 213 dipendenti di terra, di cui 26 (12%) lavoravano per DIS. I dati relativi alla spesa totale e a quella pro capite sono stati ottenuti rispettivamente moltiplicando il budget totale per 12% e dividendolo per il numero totale di dipendenti.

Iniziative di formazione principali

La Corporate Academy di d'Amico ha lanciato diverse iniziative di formazione nel corso degli anni, coinvolgendo la gran parte dei dipendenti del Gruppo e promuovendo rapporti professionali più proficui. Nel corso del 2024 ai dipendenti di DIS sono stati offerti diversi **programmi di *e-learning***.

Il **Gruppo DIS** ha continuato la sua collaborazione con **The European House – Ambrosetti** che, attraverso i suoi corsi specializzati, ha offerto **approfondimenti e opportunità di sviluppo professionale** ai dirigenti di DIS. Tale iniziativa è stata incentrata specialmente sulla **gestione del cambiamento**, una capacità cruciale in un momento in cui il Gruppo affronta sfide associate a **rapida innovazione, digitalizzazione, transizione energetica e importanza crescente della sostenibilità**.

Nell'ambito delle sue **iniziative di sviluppo e gestione del cambiamento**, nel 2023 DIS ha avviato un **programma di *coaching*** che è proseguito per tutto il 2024. Erogato attraverso una combinazione tra sessioni frontali e a distanza, il programma intende **migliorare l'adattabilità del personale di terra alle continue trasformazioni organizzative, culturali e di mercato**.

Il programma è concepito per dotare i dipendenti di **nuovi strumenti e prospettive** per comprendere e gestire meglio i cambiamenti complessi nel panorama organizzativo e di mercato. Un obiettivo chiave è lo **sviluppo della capacità strategica dei dipendenti di analizzare e interpretare con efficacia l'evoluzione del contesto di *business***. Ciò promuove una **mentalità adattiva**, migliora l'*engagement* dei dipendenti nella loro crescita professionale e garantisce l'allineamento agli obiettivi più generali del Gruppo.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

PERSONALE MARITTIMO

DIS ha attuato un **rigoroso programma di formazione per i membri degli equipaggi** che, a partire dal periodo pre-imbarco, prosegue per l'intera carriera dell'ufficiale. Il programma capitalizza le ampie conoscenze sviluppate all'interno della Società e prevede la partecipazione di personale *senior*, garantendo un'esperienza di apprendimento solida e completa.

Il Gruppo si impegna per la **possibilità di carriera degli ufficiali *junior***, a partire dagli allievi, e si incentra sulla promozione dall'interno degli ufficiali *senior*. Ciò è supportato da programmi specifici e valutazioni delle *performance* il cui scopo è migliorare e sviluppare le competenze di ogni grado. Inoltre, DIS offre opportunità di carriera assegnando, quando possibile, incarichi temporanei a terra a personale di bordo, ampliando ulteriormente l'esperienza e le capacità dei dipendenti.

Personale marittimo – media di ore di formazione	2024	
	U	**D**
Ufficiali *senior*	25,4	–
Ufficiali *junior*	39,9	–
Ratings	13,7	–
Tirocinanti	27,5	–

Il Gruppo si avvale di una consolidata politica di **collaborazione con vari istituti di formazione marittima** al fine di diffondere la conoscenza delle problematiche di sicurezza e di quelle ambientali. Una pietra miliare di tale strategia è la **filosofia degli "ufficiali cresciuti internamente"**, attraverso cui il Gruppo attua piani completi di sviluppo professionale che sono sottoposti a monitoraggio e aggiornamento regolari a supporto della crescita professionale.

Una *partnership* importante nel contesto di tale iniziativa è quella con l'**ITS Fondazione G. Caboto**, che offre programmi di formazione agli **allievi**, concepiti per dare una solida base tecnica accompagnata da una conoscenza approfondita della struttura organizzativa, delle politiche e della visione del Gruppo. Tale *partnership* non solo migliora la competenza settoriale degli allievi, ma agevola un **inserimento lavorativo efficace** all'interno del Gruppo, garantendo una transizione senza problemi ai ruoli operativi.

Particolare attenzione viene data anche alla **componente comportamentale**, attribuendo grande importanza, oltre alle competenze tecniche richieste dai diversi ruoli, alla metodologia di lavoro. A tale scopo il Gruppo promuove iniziative specifiche per favorire comunicazione, *leadership* e spirito di squadra tra i membri degli equipaggi a bordo delle proprie navi.

Matrice di formazione dell'equipaggio

DIS ha istituito una **matrice di formazione dell'equipaggio** per fornire linee guida a tutti gli uffici coinvolti nella gestione del personale. Si tratta di uno strumento dinamico che viene aggiornato costantemente dalla divisione Equipaggi così da rispettare qualsiasi modifica o emendamento rispetto alla "Convenzione sugli standard di formazione" e alla "Certificazione a tenuta della guardia" per i marittimi; quest'ultima viene mantenuta a bordo delle navi impegnate in viaggi internazionali. La qualità della formazione dell'equipaggio viene misurata durante le ispezioni delle navi condotte dai sovrintendenti tecnici e marittimi.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

emarket sdir storage CERTIFIED

SISTEMI DI VALUTAZIONE DELLE PRESTAZIONI E REMUNERAZIONE

La politica sulle remunerazioni di DIS si fonda sui seguenti principi:

- **Sostenibilità economica** – il costo totale del personale deve essere economicamente sostenibile per il Gruppo
- **Comparabilità con l'esterno** – il Gruppo tiene conto dei *benchmark* di settore a livello internazionale nella definizione della politica di remunerazione
- **Coerenza** – criteri uniformi devono essere applicati in modo coerente ed equo all'intera forza lavoro
- **Remunerazione basata sulle *performance*** – le revisioni degli stipendi e i *bonus* sono strettamente legati alle valutazioni delle *performance* individuali e di squadra. Inoltre, l'assegnazione di *bonus* premia la realizzazione di progetti straordinari e un forte impegno nei confronti degli obiettivi del Gruppo
- **Conformità alle normative del mercato del lavoro** – la politica rispetta le normative del mercato del lavoro dei paesi di origine del personale, garantendo conformità legale ed equità.

Per il personale marittimo, **il salario minimo di riferimento viene concordato ogni anno con la Federazione Internazionale dei Lavoratori dei Trasporti (ITF)**, in conformità con il salario minimo stabilito dall'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO).

Inoltre, nessun dipendente, sia di terra che marittimo, **riceve un salario inferiore agli *standard* in materia**, mantenendo pratiche di remunerazione etiche ed eque nell'intera Società.

PERSONALE DI TERRA

Tutte le **revisioni delle *performance* pianificate per il 2024 sono state completate con esito positivo**, a copertura di 23 dipendenti (13 uomini e 10 donne) che rappresentano l'88,5% del personale di terra totale.

Personale di terra – valutazione delle prestazioni	2024
Previsto (%)	88,5%
Ricevuto (%)	88,5%

Nel 2024 **il rapporto tra la retribuzione della persona più pagata e la retribuzione mediana** (esclusi i ruoli esecutivi) era pari a 5,72.

Personale di terra – rapporto retributivo totale annuo	2024
Rapporto tra la retribuzione della persona più pagata e la retribuzione mediana dei dipendenti	5,72

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

PERSONALE MARITTIMO

Nel 2024 **sono state valutate le prestazioni del 100% del personale marittimo, dando luogo all'avanzamento di carriera di 41 dipendenti**.

I piani di carriera per tutti i marittimi sono strutturati formalmente, tenendo conto delle qualifiche di studio e degli anni di esperienza professionale a supporto dell'avanzamento all'interno del Gruppo.

Personale marittimo – valutazione delle prestazioni	2024		
	% valutati	**Avanzamento di carriera**	
		U	**D**
Ufficiali *senior*	100%	6	–
Ufficiali *junior*	100%	11	–
Ratings	100%	15	–
Tirocinanti	100%	9	–
Totale	**100%**	**41**	**–**

A fine 2024 **il rapporto tra la retribuzione del marittimo più pagato e la retribuzione mediana** (esclusi i ruoli esecutivi) era pari a 3,9.

Personale marittimo – rapporto retributivo totale annuo[79]	2024
Rapporto tra la retribuzione della persona più pagata e la retribuzione mediana dei dipendenti	3,9

(79) La retribuzione annuale è calcolata moltiplicando per 12 lo stipendio mensile dell'equipaggio risultante a bordo a dicembre 2024.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Lavoratori nella catena del valore

ESRS 2 BP-2; S2.MDR-P; S2.MDR-A

L'analisi di doppia materialità per il 2024 ha identificato i "lavoratori nella catena del valore" (ESRS S2) come tema di sostenibilità materiale dal punto di vista della rilevanza finanziaria.

Sotto-tema	Impatti, rischi e opportunità (IRO) materiali		Catena del valore *upstream*	Attività operative	Catena del valore *downstream*
Trattamento equo e opportunità per tutti	Opportunità	Aumento della competitività dell'intera catena del valore del settore marittimo attraverso la formazione di lavoratori altamente qualificati	V		V
Tutti i temi secondari	Rischio	**Rischi di mercato/reputazionali** • Incremento di costi dei fornitori e riduzione della capacità di spesa dei clienti in conseguenza di danni reputazionali, sanzioni e spese per violazioni delle condizioni di lavoro, pari opportunità lavorative e altri diritti in materia di lavoro • Inefficienze operative e necessità di sostituire i fornitori a causa di una loro formazione inadeguata	V		V

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI

Per DIS, i *lavoratori nella catena del valore* rappresentano un tema rilevante, in ragione dei rischi significativi associati ai suoi rapporti commerciali, vista la complessità e la diversità geografica dell'ambiente commerciale in cui opera. Le **violazioni dei diritti in materia di lavoro o mancanza di professionalità da parte di qualsiasi operatore nella catena del valore** costituiscono una violazione dei diritti umani, che il Gruppo si è fermamente impegnato a prevenire. Oltre a ciò, tali problematiche **potrebbero danneggiare la reputazione di DIS**, nonché quella dell'intero settore dei trasporti marittimi. Tali rischi potrebbero influire sulla capacità di DIS di soddisfare i requisiti e le aspettative dei clienti. **I lavoratori nella catena del valore scarsamente qualificati e l'inadeguatezza della formazione possono spingere il Gruppo a cambiare *partner* commerciali** al fine di non perdere il suo vantaggio competitivo.

Al contempo, il monitoraggio attivo delle catene del valore e **la diffusione delle *best practice* nella formazione dei lavoratori presentano un'opportunità strategica** sia per DIS che per il settore dei trasporti marittimi nel suo insieme.

POLITICHE E PROCEDURE DI GESTIONE

Al momento attuale, DIS non ha adottato specifiche politiche per la gestione dei suoi impatti, dei suoi rischi e delle sue opportunità in correlazione ai lavoratori nella catena del valore.

Tuttavia, per **escludere il lavoro forzato nelle sue operazioni e in quelle dei *partner* operativi delle sue navi**, specialmente in caso di servitù per debiti **lungo la catena del valore**, il Gruppo conduce *audit* annuali per verificare che i marittimi non abbiano pagato alcun compenso o altri oneri per il reclutamento o il collocamento. Tale requisito è inoltre incluso espressamente nei contratti dell'armatore con i servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi.

Inoltre, la divisione ESG, in coordinamento con varie funzioni organizzative, sta attualmente sviluppando il **Codice di Condotta ESG dei Fornitori** del Gruppo, che verrà distribuito ai fornitori strategici dal 2026 in avanti. Tale iniziativa è parte di una strategia di più ampio respiro per l'allineamento graduale alla direttiva di *due diligence* sulla sostenibilità aziendale (CSDDD) in arrivo.

Al momento attuale, DIS non ha ancora definito specifici obiettivi, azioni e target che affrontano espressamente il tema delle catene del valore e i loro lavoratori. Tuttavia, dopo la mappatura e l'analisi delle catene del valore di navi, operazioni marittime e prodotti trasportati nella seconda metà del 2024, DIS ha acquisito una comprensione molto più approfondita degli *stakeholder* e delle dinamiche delle catene del valore. Di conseguenza, la strategia complessiva per la gestione degli IRO rilevanti verrà riesaminata per incorporare gli impegni inerenti alle catene del valore.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Impegni nei confronti delle comunità(80)

Il tema di sostenibilità "Comunità interessate" (ESRS S3) non è stato identificato come rilevante in ragione della natura dell'attività commerciale del Gruppo, il quale opera in un contesto globale altamente dinamico che ricomprende vari continenti. Inoltre, le decisioni operative sono influenzate dagli specifici requisiti dei clienti e dalle condizioni di navigazione, rendendo difficoltoso identificare specifiche comunità interessate.

Ciononostante, DIS ribadisce fortemente il suo impegno nei confronti della **responsabilità sociale d'impresa** e difende i principi e le pratiche presenti nella politica dedicata. Il Gruppo supporta attivamente le iniziative sociali attraverso la sponsorizzazione di varie organizzazioni, nonché programmi culturali e di solidarietà.

SOLIDARIETÀ

DIS sostiene progetti volti a **generare un impatto positivo per le comunità locali**. Attraverso il Gruppo d'Amico, DIS finanzia progetti di solidarietà, di formazione e in ambito culturale nei paesi in cui opera e contribuisce a iniziative di beneficenza per fornire assistenza alle popolazioni e ai territori più bisognosi. Un'attenzione particolare è dedicata a supportare gli eventi a favore della protezione della vita umana e della ricerca scientifica.

ATLANTIC YOUTH TRUST

Nel 2022 d'Amico Tankers d.a.c., controllata operativa di DIS, ha siglato una *partnership* con l'Atlantic Youth Trust per sostenere le attività sociali e ambientali di tale ente di beneficenza, il cui obiettivo è quello di **mettere in contatto i giovani con l'oceano e i suoi valori**, non soltanto sviluppando le loro competenze marine, ma anche con programmi educativi sulla conservazione e la sostenibilità ecologica. La *partnership* con l'*Altantic Youth Trust* è proseguita nel 2024.

MERCY SHIPS

Nel 2024 DIS ha supportato *Mercy Ships*, una ONG internazionale per la gestione di navi ospedale **che offrono gratuitamente interventi chirurgici e altri servizi di assistenza sanitaria a coloro che hanno un accesso limitato alle cure mediche**. In collaborazione con *partner* nazionali, *Mercy Ships* fornisce inoltre istruzione e formazione per rafforzare i sistemi sanitari e creare un impatto durevole. Da oltre tre decenni, *Mercy Ships* collabora con le nazioni africane che sono classificate tra le più povere al mondo secondo l'Indice di Sviluppo Umano (Human Development Index - HDI) delle Nazioni Unite. Tali navi ospedale sono dotate di strutture mediche all'avanguardia e il loro organico è costituito da medici, infermieri, personale sanitario, tecnici, docenti, fisioterapisti e altro personale di cura volontario, e tutti sono spinti da una missione di compassione e accessibilità all'assistenza sanitaria.

ARTE E CULTURA

Oltre alle iniziative sociali, DIS e il Gruppo d'Amico sostengono attivamente l'arte e la cultura, con l'intento di **presentare temi sociali, culturali, economici e ambientali ad un pubblico sempre più ampio**. Nel 2015 il Gruppo ha lanciato **"*The Owner's Cabin*"**, un programma di residenza artistica che promuove la creazione di opere ispirate al trasporto marittimo internazionale. Agli artisti selezionati viene data l'occasione di sperimentare la vita a bordo di una nave del Gruppo, utilizzando il loro viaggio come ispirazione per il loro lavoro.

(80) Informativa volontaria.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Clienti[81]

Il tema di sostenibilità "Consumatori e utilizzatori finali" (ESRS S4) non è considerato rilevante in ragione della natura delle operazioni del Gruppo. Poiché DIS opera in un contesto *business-to-business* (B2B), le sue interazioni dirette avvengono **principalmente con clienti aziendali piuttosto che con clienti privati**.

Tuttavia, **l'interazione con i clienti, la loro soddisfazione e la qualità del servizio rappresentano priorità fondamentali per il Gruppo**. Pertanto, DIS riferisce volontariamente in merito alle sue strategie di gestione dei rapporti con i clienti e agli indicatori chiave di *performance* relativi alla soddisfazione degli stessi, ribadendo il suo **impegno nei confronti della trasparenza e del miglioramento continuo della gestione dei rapporti con la clientela**.

6

Reclami ricevuti nel 2024

0

Fermi per i controlli da parte dello Stato di approdo ("*port-state control*", PSC) nel 2024

Lettera di encomio

alle navi della flotta di DIS per la loro sicurezza operativa rilasciata dal Registro liberiano nel luglio 2023

(81) Informativa volontaria.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Qualità del servizio

Per DIS, la qualità del servizio è essenziale e viene mantenuta attraverso *standard* di *performance* elevati in linea con il Gruppo d'Amico. Tali *standard* si fondano su **personale qualificato, apparecchiature idonee**, regolari **ispezioni della flotta, controllo dei processi** e **comunicazioni efficaci** con tutti gli *stakeholder*, tra cui clienti, noleggiatori, fornitori e autorità.

Il Gruppo valuta singolarmente le esigenze dei clienti e le trasmette alle divisioni di competenza, il tutto al fine di migliorare la **soddisfazione dei clienti**. Per misurare tale aspetto, **DIS** utilizza strumenti quali **la comunicazione diretta con i clienti, i reclami, i rapporti navali, i risultati degli *audit*** e **il *feedback* dei dipendenti**. Inoltre, la **divisione commerciale** raccoglie ***feedback* annuali** sulla qualità del servizio per favorire il miglioramento continuo.

RECLAMI DEI CLIENTI

L'**Ufficio Legale** è la divisione responsabile di gestire i reclami ricevuti da terzi e nei confronti di terzi. I reclami possono essere suddivisi nelle seguenti categorie principali:

- **Reclami sul carico** – riguardano generalmente la qualità o la quantità della merce
- **Controversie contrattuali** – sorgono dalle condizioni contrattuali, ad esempio, quelle nei contratti di noleggio
- **Reclami MOA** – controversie aventi ad oggetto un *Memorandum* d'intesa (MOA) per la compravendita di una nave
- **Controversie sulla *performance* della nave** – presentate dai clienti per una non adeguata *performance* della nave, spesso aventi ad oggetto la velocità della nave e il consumo di carburante, secondo quanto garantito dai contratti di noleggio.

La maggior parte dei reclami ricevuti da DIS rientra nella copertura assicurativa P&I (*Protection and Indemnity*) o FD&D (*Freight, Demurrage and Defence*).

Una volta pervenuto un reclamo, l'Ufficio Legale lo comunica tempestivamente agli assicuratori, i quali ne forniscono assistenza nella gestione e contribuiscono economicamente qualora la pretesa della controparte sia ritenuta fondata. I reclami possono essere rivolti in via extragiudiziale, senza assistenza legale esterna o attraverso un procedimento legale formale, circostanza nella quale il Gruppo si avvale di un'ampia rete di legali esterni incaricati di rappresentarne gli interessi in tribunale.

Nel 2024 erano ancora in corso in totale **6 reclami di valore superiore a US$ 50.000,00**[83] ricevuti da d'Amico Tankers d.a.c.[84], sono stati risolti 1 reclamo risalente all'esercizio precedente e 1 reclamo ricevuto nel 2024, 2 dei quali sono stati risolti nel corso dell'esercizio.

Reclami dei clienti[82]	2024
Reclami di valore superiore a US$ 50.000,00 ricevuti e non ancora risolti	4
Reclami di valore superiore a US$ 50.000,00 risolti	2

(82) Informazioni specifiche per le entità.
(83) I reclami includono solo quelli relativi a navi cisterna di proprietà o noleggiate a scafo nudo, contro il Gruppo e di valore superiore a US$ 50.000,00.
(84) C'è anche un reclamo pendente sul carico risalente al 2015, che non è ancora stato risolto.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

ISPEZIONI ESTERNE

La **qualità di servizio** fornito da DIS è ulteriormente confermata da **ispezioni condotte dalle autorità marittime**.

La **Condizione di Classe** è un requisito emesso da un istituto di classificazione quando, durante un'ispezione, si rileva un difetto o un danno. Anche se il problema non compromette nell'immediato la classificazione della nave, è necessario procedere alla sua rettifica entro un periodo di tempo stabilito per mantenere la validità del certificato di classificazione della nave. Tale certificazione è essenziale per garantire l'idoneità alla navigazione e la conformità agli *standard* internazionali della nave.

Il **controllo da parte dello Stato di approdo (Port State Control - PSC)** è un sistema di ispezioni applicato dalle autorità marittime degli Stati di approdo per verificare che le navi battenti bandiera estera che fanno scalo nei loro porti siano conformi alle normative internazionali in materia di sicurezza e ambiente. Tali ispezioni possono essere programmate, casuali o senza preavviso e non dipendono dallo Stato di bandiera della nave. In caso vengano identificate carenze (ossia non conformità alle normative), è possibile che la nave debba porvi rimedio prima della partenza. Nei casi di carenze gravi che rappresentano un rischio per la sicurezza o l'ambiente, le autorità possono imporre un **fermo**, onde impedire alla nave di lasciare il porto prima della risoluzione dei problemi.

Nel 2024 **le navi di DIS hanno ricevuto 0 fermi e 30 carenze minori**, concernenti principalmente alla Certificazione alla documentazione, la gestione della sicurezza e all'aspetto generale.

Grazie alle eccellenti *performance* delle navi di DIS, nel luglio 2023 **il Registro liberiano ha rilasciato una lettera di encomio a riconoscimento della sicurezza operativa della flotta di DIS**.

Numero di condizioni di Classe o raccomandazioni[85]	2024
Numero di condizioni di Classe o raccomandazioni ricevute da un'amministrazione di bandiera o un'Organizzazione riconosciuta (*Recognized Organization* - RO)	14

Numero di carenze e fermi per controllo da parte dello Stato di approdo (PSC)	2024
Carenze rilevate	30
Numero medio di carenze rilevate per ogni ispezione	0,38
Numero di fermi ricevuti	–

(85) Tutte le tabelle in questa pagina contengono informazioni specifiche per il Gruppo e tipiche di settore. Le due tabelle coprono i requisiti rispettivamente a norma SASB TR-MT-540a.2 e a norma TR-MT-540a.3.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Condotta aziendale

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Condotta aziendale

Nell'analisi di doppia materialità per il 2024 è emerso che il tema di sostenibilità "Condotta aziendale[84]" (ESRS G1) è **rilevante**. Gli IRO materiali riguardano sia le attività operative dirette di DIS, sia i suoi rapporti con gli *stakeholder* per l'intera catena del valore.

Sotto-tema	Impatti, rischi e opportunità (IRO) materiali		Catena del valore *upstream*	Attività operative	Catena del valore *downstream*
Engagement* politico e attività di *lobbying	Impatto	**Positivo** Attuazione di politiche pro-marittime attraverso l'*engagement* politico del Gruppo e la partecipazione ad associazioni *leader* di settore, per la promozione della crescita e dell'occupazione nel settore, nonché lo sviluppo di *standard* contrattuali in linea con le aspettative del settore	V	V	V
	Impatto	**Positivo** Aumento dell'equità del mercato attraverso la promozione di normative commerciali trasparenti	V		
	Impatto	**Negativo** Contributo negativo allo sviluppo sostenibile da parte degli *stakeholder* della catena del valore a causa di resistenza, nonché strategie e politiche inadeguate per mitigare gli impatti della crisi climatica	V		V
	Impatto	**Potenziale positivo (medio termine)** Contributo positivo allo sviluppo sostenibile da parte degli operatori della catena del valore attraverso l'attuazione di politiche di supporto, tra cui la partecipazione ad associazioni di settore	V	V	V
	Opportunità	Rafforzamento dei rapporti con i *partner* commerciali e gli altri *stakeholder*	V		V
Cultura aziendale	Impatto	**Positivo** Diffusione di informazioni sugli impatti economici, sociali e ambientali, con un contributo allo sviluppo sostenibile dell'economia marittima attraverso la Dichiarazione di sostenibilità		V	
	Impatto	**Potenziale positivo (medio termine)** Contributo all'integrazione della sostenibilità nelle entità in tutte le catene del valore del Gruppo	V	V	V
	Impatto	**Potenziale positivo (medio termine)** Promozione della sostenibilità, della consapevolezza, della cultura e delle *best practice*	V	V	V
	Rischio	**Rischio legale/reputazionale:** • Elusione accidentale delle disposizioni in materia di sanzioni internazionali (es. a causa della mancanza di trasparenza lungo le catene del valore) • Danno reputazionale a causa di una condotta impropria da parte degli *stakeholder* della catena del valore	V		V

(84) Impatti relativi ai Lavoratori nella catena del valore e alla Condotta aziendale possono derivare sia alle attività degli *stakeholder* della catena del valore, sia dalle attività operative del Gruppo.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Sotto-tema	Impatti, rischi e opportunità (IRO) rilevanti		Catena del valore *upstream*	Attività operative	Catena del valore *downstream*
Protezione dei *whistleblower*	Impatto	**Potenziale positivo (medio termine)** Promozione di politiche e pratiche a protezione dei *whistleblower*	V	V	V
Gestione dei rapporti con i fornitori, tra cui pratiche di pagamento	Impatto	**Potenziale positivo (medio termine)** Supporto allo sviluppo di attività economiche e alla creazione di un'occupazione stabile attraverso una corretta gestione dei rapporti con i fornitori, tra cui pratiche eque di pagamento	V	V	V
	Impatto	**Potenziale negativo (medio termine)** Deterioramento della *performance* di sostenibilità nell'intera catena del valore a causa dell'incapacità di alcuni operatori di conformarsi agli *standard* di sostenibilità	V		V

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Etica, integrità e diritti umani

ESRS S1-1; S1-3; S1-17; G1.MDR-P; G1.MDR-PA; G1-1; G1-3; G1-4; G1-5

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI

L'analisi di doppia materialità per il 2024 ha identificato i temi secondari "*Engagement* politico e attività di *lobbying*", "Cultura aziendale" e "Protezione dei *whistleblower*" come rilevanti.

Relativamente all'*engagement* politico e alle attività di *lobbying*, sebbene non sia coinvolta direttamente in tali attività, DIS riconosce la sua responsabilità di **fare leva con la sua *leadership*** internamente alle associazioni e organizzazioni di settore per promuovere lo sviluppo sostenibile del settore dei trasporti marittimi, anche in termini di etica aziendale.

Un approccio analogo si applica ai temi secondari della cultura aziendale e della protezione dei *whistleblower*. Sebbene abbia un controllo maggiore sulla propria cultura aziendale, DIS riconosce come il suo impegno nei confronti dell'integrità e di una condotta aziendale responsabile possa dare l'esempio agli operatori della catena del valore, incoraggiando l'adozione di *best practice* nell'intero settore. Ciò risulta particolarmente rilevante nella diffusione di **politiche e procedure anticorruzione e di protezione dei** *whistleblower*, nonché nella promozione di pratiche legate alle sostenibilità, anche attraverso la pubblicazione della Relazione annuale.

Il rafforzamento dei rapporti e lo sfruttamento delle sinergie con i *partner* commerciali e gli *stakeholder* nell'intera catena del valore offrono a DIS l'occasione crescente di promuovere *standard* elevati di condotta aziendale. L'adozione generalizzata di procedure rigorose e pratiche commerciali etiche lungo la catena del valore è essenziale per la prevenzione dei rischi legali e reputazionali che possono insorgere a causa della cattiva condotta degli operatori della catena del valore.

POLITICHE E PROCEDURE DI GESTIONE

DIS promuove una condotta etica sul luogo di lavoro, come descritto nel suo Codice Etico, che costituisce il fondamento della cultura aziendale della Società e funge da costante riferimento per tutti i suoi nella conduzione delle loro attività, degli affari aziendali e nei rapporti con tutti gli *stakeholder*. Il Gruppo vieta il lavoro forzato, il lavoro minorile e la tratta di esseri umani, e si impegna incondizionatamente a rispettare i diritti umani dei marittimi, indipendentemente da qualsiasi considerazione legata allo status sociale, alle origini, alla posizione professionale o al genere. Tale impegno è stato formalizzato nella "**Politica sui diritti umani dei marittimi**".

Spinta da un forte senso di responsabilità sociale, DIS ha sempre condotto le sue trattative di *business* a tutti livelli organizzativi con **integrità e trasparenza**, difendendo principi quali professionalità, equità e onestà.

Per rafforzare ulteriormente il proprio *framework* di etica e governance, la Società sta attualmente perseguendo molteplici azioni:

- Garanzia della conformità alle normative italiane in materia di *whistleblowing* attraverso la nuova "**Politica sul *whistleblowing***"
- Fornitura di un'adeguata formazione e informazione sul **Codice Etico**, sulla politica anticorruzione e sul Modello di organizzazione, gestione e controllo.
- Promozione della diffusione di valori etici fondamentali lungo le catene del valore, anche attraverso la partecipazione ad associazioni di settore e la pubblicazione della Relazione annuale.

Zero casi di corruzione

o comportamento anticoncorrenziale, nel periodo 2022-2024

Nessuna segnalazione di violazioni

ricevuta del Modello 231 o del Codice Etico

Nessuna discriminazione

rilevata nel corso dell'esercizio 2024

Nessuna situazione di lavoro forzato

e di servitù per debiti rivelata nelle fasi di reclutamento, condizione monitorata da *audit* annuali

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Nel 2024 DIS ha pubblicato il suo primo **Piano ESG**, con l'obiettivo di rafforzare il ***framework* di governance ESG** e di incrementare l'importanza dei **KPI in ambito ESG** negli incentivi a lungo termine (LTI) di DIS. Tale tema è approfondito ulteriormente nel paragrafo "Politica di remunerazione" contenuto nel capitolo "Governo societario".

PIANO ESG: OBIETTIVI, TARGET E AZIONI

Obiettivo	Strategia	KPI	*Baseline* 2023	*Target* 2025	*Target* 2027	*Target* 2030	Azione
Rafforzamento del *framework* di governance ESG del Gruppo	**Rafforzamento del *framework* di governo ESG del Gruppo per incrementare l'importanza dei KPI in ambito ESG negli incentivi a lungo termine (LTI) di DIS**	Quota dei KPI in ambito ESG sui KPI totali del piano LTI	10%	10%	12,5%	15%	Valutazione dell'introduzione di nuovi KPI in ambito ESG in aggiunta ai due esistenti

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Codice Etico

Dal 2008, DIS ha adottato il proprio Codice Etico che stabilisce **le principali norme e i principi** che la Società, i suoi amministratori, sindaci, dipendenti, consulenti e *partner*, nonché tutti coloro che agiscono per conto della Società, sono tenuti a rispettare. Tali principi sono concepiti al fine di **ridurre e prevenire in modo rilevante il rischio di reati penali, compresa la frode.**

La Società ha adottato i principi etici fondamentali della propria capogruppo, d'Amico Società di Navigazione S.p.A., allineandoli laddove necessario per garantire la conformità alla legislazione lussemburghese.

Il Codice viene aggiornato regolarmente per l'allineamento alle normative in evoluzione (ad es. regolamento UE 679/2016, "GDPR"). L'ultimo aggiornamento, a dicembre 2024, ha riguardato nello specifico la sezione "Rispetto della dignità di una persona" per incorporare i riferimenti alle Linee guida OCSE per le imprese multinazionali e ai Principi guida ONU su imprese e diritti umani. In aggiunta, il paragrafo rispecchia i principi e diritti descritti nelle 8 convenzioni fondamentali riconosciute nella Dichiarazione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) sui Principi e diritti fondamentali del lavoro e la Carta internazionale dei diritti dell'uomo.

Codice Etico

Principi etici generali

- conformità alle leggi
- onestà, equità e trasparenza
- rispetto della dignità della persona
- protezione dei dati
- trattamento corretto delle informazioni riservate
- esclusione di conflitti di interessi
- relazioni leali con la concorrenza
- responsabilità verso la comunità
- attenzione per l'ambiente
- solidarietà
- promozione dell'innovazione

Principi etici nella *corporate governance*

- obblighi di diligenza dei membri degli organi sociali
- procedure di trasparenza per la nomina degli organi sociali
- promozione di un dialogo corretto, trasparente e tempestivo con gli azionisti
- efficienza ed efficacia del Sistema di controllo interno e di gestione del rischio

Principi etici nella gestione delle risorse umane

- equità e pari opportunità nella selezione e nell'assunzione
- formalizzazione del rapporto di lavoro
- promozione dello sviluppo professionale dei dipendenti
- attenzione alla salute e alle condizioni di lavoro

Principi etici nelle relazioni con clienti, *partner*, fornitori, pubblica amministrazione e altre istituzioni pubbliche

- rispetto della legge e dei contratti, onestà e trasparenza nelle relazioni con clienti, *partner*, fornitori, pubblica amministrazione e altre istituzioni pubbliche

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

INFORMAZIONE E FORMAZIONE SUL CODICE ETICO

Il Codice Etico viene **distribuito al personale di DIS**, a cui viene richiesto di familiarizzarsi con i suoi contenuti, rispettarne i principi e contribuire alla sua attuazione. Il rispetto del Codice costituisce un requisito fondamentale ai sensi del **Codice Disciplinare** ed è **incluso espressamente nei contratti di assunzione** dei neoassunti. Anche ai fornitori di servizi viene richiesto di riconoscere e accettare il Codice.

Le attività di comunicazione garantiscono che il Codice Etico e il Codice Disciplinare siano accessibili sulla intranet aziendale e a bordo delle navi. Il Codice viene pubblicato sul sito web della Società[84] per tutti i destinatari, compresi i collaboratori esterni e i fornitori. Il personale neoassunto riceve informazioni sul Codice attraverso il manuale per i dipendenti, e le eventuali modifiche del Codice vengono comunicate tramite posta elettronica a tutto il personale.

Una **formazione continua** viene fornita **ai dipendenti di DIS e al personale di altre società del Gruppo d'Amico** che collaborano con DIS. La formazione è allineata ai ruoli, all'esposizione al rischio e alle responsabilità. Una formazione generale viene fornita ai membri del Consiglio, alla dirigenza e al personale con ruoli associati a rischi di conformità, con il supporto dell'Organismo di Vigilanza. Una specifica formazione viene impartita al personale in aree ad alto rischio per identificare i principali fattori di rischio, valutare le irregolarità e spiegare le procedure per mitigare i rischi di conformità.

La divisione Risorse Umane mantiene un registro delle sessioni di formazione, inclusi i partecipanti e i materiali forniti. Il Gruppo incoraggia inoltre l'inclusione in tutti gli accordi di una clausola contrattuale che richiede il riconoscimento del Codice e l'impegno nei confronti dei suoi principi etici. Tale clausola garantisce che il personale a tutti i livelli rispetti il Codice e riconosce il sistema di *whistleblowing* di DIS, disponibile sul sito web della Società, per la segnalazione delle non conformità.

(84) https://en.damicointernationalshipping.com/corporate-governance/#_code-of-ethics

Modello 231 - Modello di organizzazione, gestione e controllo

Dal 2008, la Società ha adottato un proprio Modello di organizzazione, gestione e controllo ("Modello organizzativo 231" o "Modello 231"), concepito per istituire e mantenere un sistema strutturato e integrato di norme e controlli inclusi nelle procedure esistenti del Gruppo. Tale sistema **è volto a prevenire e ridurre sistematicamente il rischio di commissione o di tentata commissione dei reati (ivi compresa la corruzione)** durante lo svolgimento di **attività sensibili**. Il Modello 231 è allineato ai requisiti del **decreto legislativo italiano n. 231 dell'8 giugno 2001** ("Decreto 231").

Il Modello 231 identifica le aree di rischio associate ai reati descritti nel Decreto 231 ("Aree di rischio") e istituisce procedure preventive per mitigare tali rischi. Include specifici protocolli che disciplinano i processi decisionali dell'Organismo di Vigilanza, l'attuazione delle sue decisioni e la gestione delle operazioni finanziarie onde evitare i reati finanziari.

DIS ha adottato formalmente il **Sistema di gestione integrata** della sua capogruppo, d'Amico Società di Navigazione S.p.A., le cui procedure vengono aggiornate continuamente per incorporare gli ulteriori controlli richiesti dal Modello 231. Il Modello 231 **richiede obbligatoriamente la segnalazione delle violazioni all'Organismo di Vigilanza** e include un sistema di sanzioni disciplinari per le non conformità. Esso richiede inoltre, la formazione obbligatoria per tutti i dipendenti e i fornitori di servizi di DIS internamente al Gruppo d'Amico per garantire il rispetto delle procedure istituite.

Il Decreto 231

DIS ha l'obbligo di conformarsi al decreto legislativo italiano n. 231/2001 ("Decreto 231") in virtù della sua quotazione nel **segmento STAR di Borsa Italiana**. Il Decreto ha introdotto la responsabilità amministrativa degli enti in caso di reati commessi in Italia da soggetti che agiscono per conto della Società, quali rappresentanti, dirigenti, amministratori, subordinati e persone che, anche de facto, svolgono attività di gestione o controllo. Il Decreto 231 prevede che gli enti siano ritenuti responsabili di un elenco specifico di illeciti commessi, o anche tentati, nell'interesse e/o a vantaggio della Società. Tuttavia, la responsabilità amministrativa non si applica se il reato è stato commesso nel proprio interesse individuale, nell'interesse di terzi non legati alla Società o a esclusivo vantaggio dell'autore del reato.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Ogni anno, l'Organismo di Vigilanza conduce una valutazione completa dell'adeguatezza e dell'efficacia del Modello 231. Sulla base dei risultati, l'Organismo raccomanda aggiornamenti della valutazione dei rischi, garantendo che il Modello 231 resti allineato ai cambiamenti interni e all'evoluzione dei requisiti di legge ai sensi del Decreto 231.
Dopo l'**autovalutazione dei controlli e dei rischi (*Control and Risk Self-Assessment* - CRSA)**, che ha confermato l'adeguatezza del sistema di controllo interno, il Modello 231 è stato ristrutturato per allinearlo alle normative italiane, a copertura dei soli reati legati alle attività di DIS in Italia. Nel 2024, su raccomandazione degli Organismi di Vigilanza sia di d'Amico Società di Navigazione S.p.A. che di DIS, è stato nominato un consulente esterno per valutare l'applicazione del Decreto 231 all'intero Gruppo d'Amico. L'obiettivo consisteva nella determinazione di una metodologia comune per l'identificazione dei rischi e la prevenzione dei trasferimenti delle responsabilità tra le società. In ragione delle modifiche apportate al Decreto 231, l'avvio della CRSA è stato posticipato al 2025.

Whistleblowing

Per garantire la riservatezza e l'anonimato dei *whistleblower*, tra cui parti terze, DIS ha costituito una **piattaforma di segnalazione dedicata**[85] nel marzo 2021. Tale piattaforma consente la segnalazione di irregolarità, comportamenti illeciti o violazioni ai sensi del decreto legislativo italiano 231/2001, del **Codice Etico**, dei **Modelli Organizzativi 231**, del **Sistema di gestione integrata** e della **Politica anticorruzione**, nonché eventuali azioni che danneggiano gli interessi o la reputazione della Società. È inoltre accessibile per la segnalazione di incidenti che si verificano a bordo.

Nel 2024 DIS ha perfezionato la sula politica sul *whistleblowing* per garantire la conformità alla nuova normativa, con l'intento di creare un *framework* per le entità del Gruppo per l'adozione di specifiche procedure. Per promuovere la comprensione, è stato introdotto un processo di *on-boarding* per tutto il personale di terra, affinché si familiarizzasse con il Modello 231 e le procedure di *whistleblowing*.

Inoltre, nell'eventualità di un aggiornamento del Modello 231, DIS si impegna ad organizzare una **formazione dedicata** per tutto il personale di terra. Nel 2023 la Società ha completato un programma di formazione, avviato nel 2022, in collaborazione con l'Organismo di Vigilanza e la divisione Risorse Umane. Tale programma era rivolto a tutti i dipendenti di terra e alla dirigenza, con l'obiettivo di approfondire il Modello 231 ristrutturato e il sistema di *whistleblowing*.

Attraverso il sistema di *whistleblowing*, DIS garantisce l'indagine tempestiva di tutte le segnalazioni relative alla condotta aziendale, mantenendo un processo obiettivo e indipendente. Sono state poste in atto procedure chiare per assegnare le segnalazioni agli organi interni appropriati, affrontando i potenziali conflitti di interessi e garantendo l'imparzialità nel corso dell'intera indagine.

Le segnalazioni relative a incidenti sulle navi o legate alle operazioni delle navi sono gestite dalla *Designated Person Ashore* (DPA), che analizza tali casi. Le violazioni del Decreto 231/2001 o della privacy sono gestite dalla DPA insieme agli Organismi di Vigilanza o al Direttore della divisione Risorse Umane del Gruppo.

Le molestie del posto di lavoro e le violazioni della privacy a terra sono gestite esclusivamente dal Direttore della divisione Risorse Umane del Gruppo, mentre le altre segnalazioni sono gestite dagli Organismi di Vigilanza di competenza. Le segnalazioni possono inoltre essere condivise con le funzioni interne o la dirigenza secondo necessità.

Nel caso di conflitti di interessi, le segnalazioni vengono reindirizzate a una funzione di riserva a terra o a una funzione di riserva a bordo a seconda della problematica. Ciò garantisce l'imparzialità, l'obiettività e la trasparenza nelle indagini.

Nel 2024 non è stata segnalata all'Organismo di Vigilanza **alcuna violazione** del Modello 231 o del Codice Etico.

Diritti umani

Nel 2024 DIS ha aggiornato il suo Codice Etico, mettendo in evidenza che tutte le attività devono essere condotte con equità, onestà e trasparenza, mantenendo al contempo la conformità agli *standard* legali e il rispetto della dignità individuale. La divisione Risorse Umane si concentra sulla promozione di un luogo di lavoro inclusivo e rispettoso, garantendo che i dipendenti si sentano apprezzati e offrendo pari opportunità superiori ai requisiti legali. A bordo, le ore di lavoro e di riposo sono rigorosamente monitorate per garantire il benessere dei marittimi, ai quali è garantito l'accesso all'assistenza medica durante e dopo il servizio. Viene sempre rispettato il diritto a un rimpatrio sicuro.

(85) La piattaforma è disponibile all'indirizzo: https://openreportingsystem.damicoship.com, nonché sulla intranet e sui siti web di DIS.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

DIS applica una **politica di tolleranza zero** nei confronti delle molestie e del bullismo, con rigorose procedure di segnalazione per gli incidenti sia a bordo che a terra. È possibile inoltrare le segnalazioni attraverso piattaforme dedicate o metodi di contatto indipendenti, messi a disposizione in buona fede.

Nel 2023 DIS ha introdotto una **Politica sui diritti umani dei marittimi**, mettendo in evidenza il rispetto e la dignità per tutti gli individui e conformandosi ai diritti umani riconosciuti in ambito internazionale, come stabilito nella Convezione sul lavoro marittimo (Maritime Labour Convention). La politica viene applicata attraverso contratti standardizzati e *audit* per garantire la conformità sulle navi di DIS. I marittimi vengono informati dei loro diritti durante i *briefing* precedenti all'imbarco, e nel 2024 è stata condotta una formazione su diritti umani, parità di genere e inclusione. **Non sono stati segnalati episodi di discriminazione nel 2024**.

DIS proibisce il lavoro forzato, inclusa la servitù per debiti, e conduce *audit* annuali per garantire che i marittimi non versino alcuna tassa di reclutamento. Tale requisito è specificato nei contratti con le agenzie di reclutamento. **Nel 2024 non sono state segnalate gravi violazioni dei diritti umani**.

Gravi violazioni dei diritti umani (personale marittimo e di terra)	2024
Numero di gravi violazioni dei diritti umani (es. lavoro forzato, tratta di esseri umani o lavoro minorile)	–
Importo totale di multe, sanzioni e risarcimento danni per gravi violazioni dei diritti umani	–

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Anticorruzione

Per DIS riveste la massima importanza agire in modo professionale, corretto, onesto ed etico in tutte le operazioni e i rapporti commerciali ovunque il Gruppo opera (o prevede di operare). Per difendere tali principi, il Gruppo applica sistemi efficaci di prevenzione e lotta alla corruzione.

La **Politica anticorruzione** adottata da DIS si propone di prevenire qualsiasi forma di corruzione, come le tangenti, e rispettare le leggi anticorruzione di ogni paese in cui il Gruppo opera. La politica promuove un **approccio di "tolleranza zero" alla corruzione** in qualsiasi forma, anche da parte di dipendenti, consulenti, agenti o appaltatori.

Tutti i dipendenti di DIS sono responsabili della prevenzione, rilevazione e segnalazione di tangenti e altre forme di corruzione. I dipendenti sono tenuti a evitare qualsiasi attività che potrebbe comportare, o suggerire, una violazione della Politica anticorruzione. Per garantire che tutti i casi sospetti di corruzione vengano gestiti coerentemente, il Gruppo ha attuato misure specifiche che tutelano i *whistleblower* dalle ritorsioni o conseguenze negative, indipendentemente dal fatto che un'indagine corrobori una cattiva condotta. Analogamente, nessun dipendente di DIS dovrebbe subire ritorsioni o conseguenze negative per essersi rifiutato di adottare una condotta illecita o per avere segnalato violazioni delle norme e dei regolamenti anticorruzione.

La conformità alla Politica anticorruzione viene monitorata attivamente attraverso vari meccanismi, tra cui sistemi di rimborso spese e di tracciamento dei regali, *audit* interni ed esterni e relazioni sull'autovalutazione di potenziali violazioni. Tutte le segnalazioni devono essere inviate tramite la piattaforma di *whistleblowing* del Gruppo, accessibile dalla sezione "*whistleblowing*" del sito web di DIS.

Casi di corruzione	2024
Numero totale di casi confermati di corruzione	–
Numero totale di casi confermati in cui i dipendenti sono stati licenziati o puniti per corruzione	–
Numero totale di casi confermati in cui i contratti con *partner* commerciali sono stati rescissi o non rinnovati a causa di violazioni legate a corruzione	–
Casi legali pubblici in materia di corruzione avviati contro l'organizzazione o i suoi dipendenti	–
Numero di condanne risultanti da violazioni delle leggi anticorruzione	–
Importo totale delle perdite/pene pecuniarie in conseguenza di procedimenti legali (US $)*	–

Nel **2024 non sono stati segnalati casi di corruzione o comportamento anticoncorrenziale**.

Inoltre, nel 2024 non erano pendenti né si sono concluse azioni legali legate a comportamenti anticoncorrenziali o violazioni delle leggi *antitrust* o sui monopoli in cui DIS è stata identificata come partecipante.

A riconoscimento dell'importanza di coinvolgere la sua forza lavoro in una cultura basata su pratiche commerciali etiche, DIS ha organizzato **programmi di formazione per tutto il personale di terra**. La formazione anticorruzione viene condotta al momento dell'assunzione, e in tale occasione i dipendenti ricevono spiegazioni dettagliate in merito alla "Politica anticorruzione". Tale iniziativa garantisce che i dipendenti comprendano i comportamenti da adottare nelle situazioni che potrebbero esporre la Società a rischi di corruzione. Poiché tutte le funzioni a terra di DIS sono considerate esposte a potenziali rischi di corruzione, al personale viene raccomandato di adottare una condotta appropriata in tutte le interazioni esterne per mantenere l'impegno del Gruppo nei confronti di pratiche commerciali etiche.

**Tali informazioni soddisfano gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-510a.2.*

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Formazione in materia di anticorruzione	Funzioni a rischio	Management	AMSB[86]	Altri lavoratori propri
Copertura della formazione (personale di terra)				
Personale totale	Tutte le funzioni	13	9	13
Totale destinatario della formazione	Tutte le funzioni	13	9	13
Ore di formazione				
N. di ore pro capite	2	2	2	2
Frequenza				
Frequenza della formazione richiesta	Una volta	Una volta	Una volta	Una volta
Temi coperti				
Politica anticorruzione				
Scopo e ambito di applicazione	V	V	V	V
Responsabilità e doveri	V	V	V	V
Panoramica della politica Regali, mance, omaggi aziendali e ospitalità, *lobbying* aziendale, donazioni per beneficenza e sponsorizzazioni	V	V	V	V
Terze parti *Due diligence* per la riduzione dei rischi, inclusione della clausola anticorruzione	V	V	V	V
Misurazione della conformità	V	V	V	V
Conseguenza della violazione della politica	V	V	V	V
Segnalazione della violazione della politica (*whistleblowing*)	V	V	V	V

La seguente tabella presenta il numero di scali effettuati in porti situati nei paesi classificati tra le 20 ultime posizioni dell'indice di percezione della corruzione (CPI - Corruption Perception Index) di Transparency International.

Numero di scali nei porti dei paesi con le 20 posizioni più basse nell'indice di percezione della corruzione di Transparency International[87]	2024
Scali totali nei porti	1.116
Scali nei porti dei paesi con le 20 posizioni più basse nell'indice di percezione della corruzione di Transparency International	0

(86) AMSB significa Administrative, Management and Supervisory Bodies (organi di amministrazione, direzione e controllo).
(87) Tale tabella presenta specifiche per le entità che soddisfano gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-000.F e SASB TR-MT-510a.1.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Partecipazione ad associazioni e organizzazioni leader del settore

DIS non è coinvolta in attività di *lobbying* dirette o autonome e non fornisce contributi politici – né finanziari né in natura – a partiti politici, rappresentanti eletti o soggetti che perseguono incarichi politici.

Tuttavia, DIS si impegna a promuovere politiche che supportino lo sviluppo sostenibile del settore dei trasporti marittimi. Contribuisce attivamente al lavoro delle associazioni ed organizzazioni *leader* del settore, favorendo la collaborazione con le controparti di settori, sfruttando le sinergie e promuovendo la diffusione di *best practice*.

Tra le organizzazioni e associazioni più rilevanti a cui DIS contribuisce direttamente o attraverso il Gruppo d'Amico sono annoverate: **INTERTANKO** (International Association of Independent Tanker Owners), the **International Chamber of Shipping**, **ECSA** (European Community Shipowners' Association), **CONFITARMA** (Confederazione Italiana Armatori, la principale associazione del settore della navigazione a livello italiano), BIMCO (Balitc and International Maritime Council) e l'**European Sustainable Shipping Forum** (ESSF). In alcune di queste organizzazioni i dirigenti del Gruppo detengono ruoli di primo piano.

Nel dettaglio, Paolo d'Amico, Presidente esecutivo di DIS, è stato Presidente di INTERTANKO dal novembre 2018 al novembre 2024. Pertanto, **Paolo d'Amico è attualmente membro onorario del Comitato Esecutivo** e manterrà tale posizione a tempo indeterminato. In quanto associazione di categoria *leader*, INTERTANKO rappresenta gli armatori di navi cisterna indipendenti dal 1970, sostenendo un settore delle navi cisterna competitivo, trasparente e sostenibile dal punto di vista ambientale.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Gestione della catena di fornitura

ESRS G1-2; G1-6

12,4%

Percentuale di fornitori vagliati e valutati sulla base di criteri ambientali

0

Procedimenti legali attualmente in corso per pagamenti in ritardo registrati nel 2024

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI

L'analisi di doppia materialità per il 2024 ha identificato **potenziali impatti positivi** nel sotto-tema della **Gestione dei rapporti con i fornitori, anche per quanto riguarda i pagamenti**, come rilevanti. Nello specifico, le pratiche di pagamento eque e trasparenti e la gestione responsabile dei rapporti con i fornitori possono avere un'influenza significativa sui fornitori, aiutandoli a mantenere operazioni commerciali stabili, creando posti di lavoro e sviluppando una cultura aziendale equa. Tale impatto va oltre le pratiche aziendali, contribuendo all'adozione di pratiche più sostenibili all'interno della catena di fornitura.

La potenziale incapacità di alcuni operatori della catena del valore di conformarsi agli *standard* di sostenibilità può invece influire negativamente sulle prestazioni di sostenibilità dell'intera catena del valore.

Una colonna portante del **piano ESG di DIS è quindi il suo impegno nei confronti dell'*engagement* dei fornitori**, in particolare nella promozione di pratiche commerciali sostenibili in ambito sociale e ambientale. Con la promozione di rapporti responsabili con i fornitori e l'incoraggiamento di *best practice,* DIS intende creare un effetto positivo sull'intera catena del valore.

POLITICHE E PROCEDURE DI GESTIONE

DIS seleziona e **valuta i fornitori in base alle loro *performance* in termini di qualità, sicurezza e rispetto dell'ambiente**. Le procedure in essere sono concepite per evitare l'*engagement* con soggetti coinvolti in violazioni dei diritti umani e impongono requisiti più rigorosi per i fornitori che operano nella categoria Ambiente e Sicurezza.

Come parte del Sistema di gestione integrata, tutti i fornitori sono incoraggiati a rispettare le regole, le procedure e i principi etici della Società. In tutti i contratti e nelle lettere di incarico, i fornitori devono confermare di avere letto e compreso il **Codice Etico** del Gruppo.

Per migliorare il rapporto con il fornitore e garantire allo stesso tempo che tutte le pratiche commerciali siano allineate alla cultura della trasparenza ed equità di DIS, il Gruppo ha deciso **di sviluppare un Codice di Condotta ESG dei Fornitori**. Tale iniziativa intende integrare nella catena del valore un processo di trasformazione che promuove un ambiente commerciale più responsabile e sostenibile, in linea con la direttiva relativa alla rendicontazione societaria e di sostenibilità (CSRD) e in previsione della direttiva di *due diligence* sulla sostenibilità aziendale (CSDDD) in arrivo.

PIANO ESG: OBIETTIVI, TARGET E AZIONI

Obiettivo	Strategia	KPI	*Baseline* 2023	*Target* 2025	*Target* 2027	*Target* 2030	Azioni
Miglioramento dell'impatto del Gruppo attraverso la catena del valore *(attività del Gruppo di DIS)*	**Condivisione con i fornitori strategici di DIS del Codice di Condotta ESG**	Quota dei fornitori strategici che hanno ricevuto il Codice di Condotta ESG	0%	Analisi dei fornitori per individuare i fornitori strategici	Codice consegnato al 60% dei fornitori strategici	100%	• Valutare l'avvio di un progetto dedicato per mappare i fornitori strategici di DIS, tenendo conto di fattori quali il valore degli ordini assegnati al fornitore, la sua sostituibilità, il potenziale impatto ESG e la supervisione degli aspetti ESG • Introduzione di un Codice di Condotta ESG dei Fornitori • Attuazione di una procedura di verifica (ad es. *audit* e/o *whistleblowing*)

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Le parti correlate all'interno del Gruppo d'Amico che forniscono servizi a DIS mantengono un **registro di fornitori selezionati** sulla base della loro affidabilità, qualità, prezzo e tempi di consegna. I fornitori inseriti in tale elenco devono rispettare i seguenti criteri:

- Possesso di certificazioni di conformità alle norme ISO 9001 e ISO 14001, rilasciate da un soggetto terzo riconosciuto
- Rispetto dei requisiti di DIS e del Gruppo in tema di consumi ed efficienza energetica.

Fornitori vagliati e valutati sulla base di criteri ambientali	2024
Numero di fornitori vagliati e valutati sulla base di criteri ambientali	49
% di fornitori vagliati e valutati sulla base di criteri ambientali	12,4%
Numero totale di fornitori	395

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Dei fornitori vagliati e valutati sulla base di criteri ambientali, **nessun soggetto è stato identificato come avente un significativo impatto ambientale negativo effettivo o potenziale nel triennio 2022-2024**.

DIS non è coinvolta in rapporti commerciali né sottoscrive contratti con soggetti o enti inclusi nelle liste di riferimento antiterrorismo, né con soggetti o enti sanzionati o quelli direttamente o indirettamente posseduti/controllati da soggetti sanzionati. Tutti i potenziali nuovi fornitori vengono valutati in relazione alla loro conformità ai principi etici del Gruppo d'Amico e alle certificazioni possedute.

Come previsto dal Sistema di gestione integrata, **tutti i fornitori sono fortemente incoraggiati a rispettare le regole, le procedure e i principi etici e comportamentali di DIS**. Nei contratti e nelle lettere di incarico, i fornitori devono dichiarare formalmente di avere letto e compreso il contenuto del Codice Etico del Gruppo.

Inoltre, per **prevenire il lavoro forzato** — in particolare pratiche come la **servitù per debiti**— DIS conduce *audit* annuali per verificare che i marittimi non abbiano pagato alcuna tassa di reclutamento o di collocamento. Tale requisito è inoltre incorporato nei contratti dell'armatore con i servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi.

Nella gestione della sua catena di fornitura d'Amico International Shipping S.A., attraverso il Sistema di gestione integrata (IMS) del Gruppo d'Amico, ha attuato misure volte a garantire che tutti i prodotti e i servizi approvvigionati siano conformi agli *standard* di qualità, di sicurezza e ambientali. Tali misure si applicano in particolare ai prodotti e ai servizi che hanno o potrebbero avere un impatto significativo sul consumo di energia, a quelli essenziali per un funzionamento ottimale delle attività di navigazione del Gruppo (es. interventi di bacino, manutenzione e riparazione delle navi e fornitura di carburanti) e ai servizi esternalizzati.

Tutti i prodotti e i servizi approvvigionati vengono sottoposti a una verifica dal punto di vista della tipologia, quantità e qualità come definito contrattualmente, con controlli condotti per identificare eventuali difetti. Tali ispezioni vengono svolte a bordo dal personale della nave e a terra dalla divisione acquisti, con i risultati registrati e inviati all'Ufficio Tecnico per i potenziali aggiornamenti delle valutazioni delle *performance* dei fornitori. Inoltre, almeno una volta all'anno la divisione competente conduce una valutazione dei fornitori strategici, applicando un sistema di punteggi che determina una classifica finale.

Per i fornitori nella categoria Ambiente e Sicurezza, la valutazione è più severa. La classifica finale include valutazioni sul livello di consapevolezza dei fornitori e sulla loro capacità di gestire gli impatti ambientali, nonché una valutazione delle implicazioni per la sicurezza dei loro prodotti e servizi per il personale di d'Amico.

Pratiche di pagamento

Il Gruppo DIS opera nel settore dei trasporti marittimi, in cui una precisa gestione delle procedure di pagamento è essenziale in ragione del coinvolgimento di vari fornitori. In considerazione della natura delle operazioni marittime, **le strutture di pagamento variano a seconda del tipo di prodotto o servizio fornito.** In numerosi casi, una quota significativa o persino l'intero importo dovuto viene pagato in anticipo, prima della consegna.

Un esempio significativo è la categoria dei fornitori Agenzie Portuali, in cui le condizioni contrattuali richiedono quasi sempre un anticipo del 95% rispetto all'importo totale concordato al momento della nomina. Ciò garantisce a DIS servizi cruciali, ad esempio il carico o lo scarico di una nave, fondamentali per la continuità operativa. Una volta completato il servizio, DIS elabora il saldo rimanente.

Analogamente, i contratti di noleggio passivo richiedono solitamente l'intero pagamento del noleggio mensile in anticipo.

Per gli altri fornitori, le condizioni di pagamento possono variare in misura considerevole, da meno di 30 giorni prima della fornitura del servizio a oltre 120 giorni, a seconda della complessità del servizio o dell'accordo.

Nel 2024 DIS ha mantenuto un **efficiente processo dei pagamenti**, garantendo regolamenti puntuali ai suoi fornitori. I **giorni medi di pagamento** registrati sono stati:

- **6,70 giorni** per i **fornitori tecnici**.
- **4,98 giorni** per i **fornitori di servizi di trasporto marittimo**.

Grazie a procedure di pagamento strutturate ed efficienti, **DIS non aveva procedimenti legali in corso per pagamenti in ritardo a fine 2024**. Ciò sottolinea l'impegno del Gruppo nei confronti della disciplina finanziaria, della fiducia dei fornitori e dell'efficienza operativa.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Indice dei contenuti ESRS

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Indice dei contenuti ESRS

IRO-2_02

Requisito di informativa ESRS	Capitolo SS – Dichiarazione di sostenibilità / MR – Resoconto di gestione	Pagina
BP-1 – Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità	SS – Informazioni generali: Introduzione alla Dichiarazione di sostenibilità	65
BP-2 – Informative in relazione a specifiche circostanze	SS – Informazioni generali: Introduzione alla Dichiarazione di sostenibilità; Sostenibilità per DIS: Analisi di doppia materialità	65-66; 68; 71
GOV-1 – Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	MR – Dichiarazione sul governo societario: Governo societario; SS – Sostenibilità per DIS: Governance ESG	48-58; 71-72
GOV-2 – Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate	SS – Sostenibilità per DIS: Governance ESG	71-72
GOV-3 - Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	MR – Dichiarazione sul governo societario: Governo societario	59-60
GOV-4 - Dichiarazione sulla *due diligence*	SS – Sostenibilità per DIS: Dichiarazione sulla *due diligence*	72
GOV-5 – Gestione dei rischi e controlli interni della rendicontazione di sostenibilità	MR – Dichiarazione sul governo societario: Governo societario	61-62
SBM-1 – Strategia, modello di *business* e catena del valore	MR – Panoramica: Profilo del Gruppo; Struttura del Gruppo e presenza globale; La nostra attività; Le nostre catene del valore SS – Sostenibilità per DIS: Strategia ESG	8-10; 16-18 73-75
SBM-2 – Interessi e opinioni degli *stakeholder*	MR – Panoramica: *Stakeholder* di DIS SS – Sostenibilità per DIS: Analisi di doppia materialità	19-22; 68-69
SBM-3 – Impatti, rischi e opportunità rilevanti e la loro interazione con la strategia e il modello di *business*	SS – Sostenibilità per DIS: Analisi di doppia materialità	68-71
IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	SS – Sostenibilità per DIS: Analisi di doppia materialità	68-70
IRO-2 – Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della Dichiarazione di sostenibilità dell'impresa	SS – Sostenibilità per DIS: Analisi di doppia materialità; SS – Indice dei contenuti ESRS; SS – Elenco degli elementi d'informazione derivati da altra legislazione UE	68-69; 168-174; 175-183

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Requisito di informativa ESRS	Capitolo SS – Dichiarazione di sostenibilità / MR – Resoconto di gestione	Pagina
Obbligo di informativa E1 relativo all'ESRS 2 GOV-3 Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	MR – Dichiarazione sul governo societario: Governo societario	60
E1-1 – Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	85
Obbligo di informativa E1 relativo all'ESRS 2 SBM-3 – Impatti, rischi e opportunità rilevanti e la loro interazione con la strategia e il modello di *business*	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	84
Obbligo di informativa E1 relativo all'ESRS 2 IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	80-84
E1-2 – Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	84
E1-3 – Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	85-86
E1-4 – Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	Comunicati come da MDR-T	85-86
E1-5 – Consumo di energia e mix energetico	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	90-91
E1-6 – Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	92-96
E1-7 – Assorbimenti di GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio	Non applicabile	
E1-8 – Fissazione del prezzo interno del carbonio	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	96
E1-9 – Effetti finanziari attesi di rischi fisici e di transizione rilevanti e potenziali opportunità legate al clima	Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1	
Obbligo di informativa E2 relativo all'ESRS 2 IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento	SS – Valore ambientale: Inquinamento	109-110
E2-1 – Politiche relative all'inquinamento	SS – Valore ambientale: Inquinamento	110
E2-2 – Azioni e risorse connesse all'inquinamento	Comunicati come da MDR-A	110
E2-3 – Obiettivi relativi all'inquinamento	Comunicati come da MDR-T	110

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Requisito di informativa ESRS	Capitolo SS – Dichiarazione di sostenibilità / MR – Resoconto di gestione	Pagina
E2-4 – Inquinamento di aria, acqua e suolo	SS – Valore ambientale: Inquinamento	111-114
E2-5 – Sostanze preoccupanti e sostanze altamente preoccupanti	Non rilevante	
E2-6 – Effetti finanziari attesi di impatti, rischi e opportunità legati all'inquinamento	Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1	
Obbligo di informativa E3 relativo all'ESRS 2 IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alle acque e alle risorse idriche	Non rilevante	
E3-1 – Politiche connesse alle acque e alle risorse marine	Non rilevante	
E3-2 – Azioni e risorse connesse alle acque e alle risorse marine	Non rilevante	
E3-3 – Obiettivi connessi alle acque e alle risorse marine	Non rilevante	
E3-4 – Consumo idrico	Non rilevante	
E3-5 – Effetti finanziari attesi di impatti, rischi e opportunità legati alle acque e alle risorse marine	Non rilevante	
E4-1 – Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello di *business*	SS – Valore ambientale: Biodiversità ed ecosistemi (Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17)	
Obbligo di informativa E4 relativo all'ESRS 2 SBM-3 – Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di *business*		116-117
Obbligo di informativa E4 relativo all'ESRS 2 IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alla biodiversità e agli ecosistemi		117
E4-2 – Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi		117
E4-3 – Azioni e risorse relative alla biodiversità e agli ecosistemi		117-118
E4-4 – Obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi		117
E4-5 – Metriche d'impatto relative ai cambiamenti della biodiversità e degli ecosistemi		118

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Requisito di informativa ESRS	Capitolo SS – Dichiarazione di sostenibilità / MR – Resoconto di gestione	Pagina
E4-6 – Effetti finanziari attesi di rischi e opportunità legati alla biodiversità e agli ecosistemi	Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1	
Obbligo di informativa E5 relativo all'ESRS 2 IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'uso delle risorse e all'economia circolare	SS – Valore ambientale: Economia circolare	119
E5-1 – Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	SS – Valore ambientale: Economia circolare	119
E5-2 – Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	SS – Valore ambientale: Economia circolare	119
E5-3 – Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare	SS – Valore ambientale: Economia circolare	119
E5-4 – Afflussi di risorse	SS – Valore ambientale: Economia circolare	120
E5-5 – Efflussi di risorse	SS – Valore ambientale: Economia circolare (Informative volontarie)	120-121
E5-6 – Effetti finanziari attesi di impatti, rischi e opportunità legati all'uso delle risorse e all'economia circolare	Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1	
Obbligo di informativa S1 relativo all'ESRS 2 SBM-2 – Interessi e opinioni degli *stakeholder*	MR – Panoramica: *Stakeholder* di DIS	19-22
Obbligo di informativa S1 relativo all'ESRS 2 SBM-3 – Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di *business*	SS – Valore sociale: Forza lavoro propria (Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17);	123-124;127-128; 132-133; 135-137; 139; 142;
S1-1 – Politiche relative alla forza lavoro propria		
S1-2 – Processi di coinvolgimento della forza lavoro propria e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti		
S1-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alla forza lavoro propria di sollevare preoccupazioni		
S1-4 – Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni	SS – Condotta aziendale: Etica, integrità e diritti umani	155; 159-160
S1-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità		
S1-6 – Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	125-126; 129-131

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Requisito di informativa ESRS	Capitolo SS – Dichiarazione di sostenibilità / MR – Resoconto di gestione	Pagina
S1-7 – Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa	SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	129-130
S1-8 – Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale	SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	130-131
S1-9 – Metriche della diversità	SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	125-126
S1-10 – Salari adeguati	SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	129-130; 145
S1-11 – Protezione sociale	SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	138
S1-12– Persone con disabilità	SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	125-126
S1-13 – Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	143-146
S1-14 – Metriche di salute e sicurezza	SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	133-134
S1-15 – Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata	SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	138
S1-16 – Metriche di remunerazione (divario retributivo e remunerazione totale)	SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	141; 145-146
S1-17 – Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani	SS – Condotta aziendale: Etica, integrità e diritti umani	159-160

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Requisito di informativa ESRS	Capitolo SS – Dichiarazione di sostenibilità / MR – Resoconto di gestione	Pagina
Obbligo di informativa S2 relativo all'ESRS 2 SBM-2 Interessi e opinioni degli *stakeholder*	SS – Valore sociale: Lavoratori nella catena del valore (Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17)	147
Obbligo di informativa S2 relativo all'ESRS 2 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e la loro interazione con la strategia e il modello di *business*		
S2-1 – Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore		
S2-2 – Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti		
S2-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di sollevare preoccupazioni		
S2-4 – Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché l'efficacia di tali azioni		
S2-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità		
Obbligo di informativa S3 relativo all'ESRS 2 SBM-2 – Interessi e opinioni degli *stakeholder*	Non rilevante	
Obbligo di informativa S3 relativo all'ESRS 2 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di *business*	Non rilevante	
Obbligo di informativa S3-1 – Politiche relative alle comunità interessate	Non rilevante	
S3-2 – Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti	Non rilevante	
S3-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di sollevare preoccupazioni	Non rilevante	
S3-4 – Interventi su impatti rilevanti per le comunità interessate e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alle comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni	Non rilevante	
S3-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità	Non rilevante	
Obbligo di informativa S4 relativo all'ESRS 2 SBM-2 – Interessi e opinioni degli *stakeholder*	Non rilevante	
Obbligo di informativa S4 relativo all'ESRS 2 SBM-3 – Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di *business*	Non rilevante	

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Requisito di informativa ESRS	Capitolo SS – Dichiarazione di sostenibilità / MR – Resoconto di gestione	Pagina
S4-1 – Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali	Non rilevante	
S4-2 – Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti	Non rilevante	
S4-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di sollevare preoccupazioni	Non rilevante	
S4-4 – Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali per la gestione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, nonché efficacia di tali azioni	Non rilevante	
S4-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità	Non rilevante	
Obbligo di informativa G1 relativo all'ESRS 2 GOV-1 – Ruolo degli organi di amministrazione, gestione e vigilanza	MR – Dichiarazione sul governo societario: Governo societario	48-57
Obbligo di informativa G1 relativo all'ESRS 2 IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	SS – Condotta aziendale: Etica, integrità e diritti umani	155
G1-1 – Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese	SS – Condotta aziendale: Etica, integrità e diritti umani	155; 158-159; 161
G1-2 – Gestione dei rapporti con i fornitori	SS – Condotta aziendale: Gestione della catena di fornitura	165-166
G1-3 – Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	SS – Condotta aziendale: Etica, integrità e diritti umani	158-159; 161-162
G1-4 – Casi di corruzione attiva o passiva	SS – Condotta aziendale: Etica, integrità e diritti umani	161
G1-5 – Influenza politica e attività di *lobbying*	SS – Condotta aziendale: Etica, integrità e diritti umani	163
G1-6 – Pratiche di pagamento	SS – Condotta aziendale: Gestione della catena di fornitura	166

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Elenco degli elementi d'informazione derivati da altre normative UE

IRO-2_01

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento agli standard SFDR	Riferimento Pillar 3	Riferimento alla Benchmarking Regulation	Riferimento alla Legge sul Clima dell'UE	Paragrafo	Pagina
ESRS 2 GOV-1 Diversità di genere nel Consiglio paragrafo 21 (d)	Indicatore numero 13 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione Allegato II		MR – Dichiarazione sul governo societario: Governo societario	49
ESRS 2 GOV-1 Percentuale di membri indipendenti del Consiglio di amministrazione paragrafo 21 (e)			Regolamento delegato (UE) 2020/1816 Allegato II		MR – Dichiarazione sul governo societario: Governo societario	49
ESRS 2 GOV-4 Dichiarazione sul dovere di diligenza paragrafo 30	Indicatore numero 10 della Tabella n. 3 dell'Allegato 1				SS – Sostenibilità per DIS: Dichiarazione sulla *due diligence*	72
ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate ad attività nel settore dei combustibili fossili paragrafo 40 (d) i	Indicatore numero 4 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1	Articolo 449a del regolamento (UE) n. 575/2013; Regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, Tabella 1: Informazioni qualitative sul rischio ambientale e Tabella 2: Informazioni qualitative sul rischio sociale	Regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II		MR – Panoramica: La nostra attività	10
ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate alla produzione di sostanze chimiche paragrafo 40 (d) ii	Indicatore numero 9 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1		Regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II		Non applicabile	
ESRS 2 SBM-1 Partecipazione ad attività connesse ad armi controverse paragrafo 40 (d) iii	Indicatore numero 14 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1		Regolamento delegato (UE) 2020/1818, Articolo 12(1) e regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II		Non applicabile	

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento agli standard SFDR	Riferimento Pillar 3	Riferimento alla Benchmarking Regulation	Riferimento alla Legge sul Clima dell'UE	Paragrafo	Pagina
ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate alla coltivazione e alla produzione di tabacco paragrafo 40 (d) iv			Regolamento delegato (UE) 2020/1818, Articolo 12(1) e regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II		Non applicabile	
ESRS E1-1 Piano di transizione per conseguire la neutralità climatica entro il 2050 paragrafo 14				Regolamento (UE) 2021/1119, Articolo 2(1)	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	85
ESRS E1-1 Imprese escluse dagli indici di riferimento allineati con l'accordo di Parigi paragrafo 16 (g)		Articolo 449a del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione Modello 1: Portafoglio bancario – Rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: Qualità creditizia delle esposizioni per settore, emissioni e durata residua	Regolamento delegato (UE) 2020/1818, Articolo 12.1, da (d) a (g), e Articolo 12.2		Non applicabile	
ESRS E1-4 Obiettivi di riduzione delle emissioni di GHG paragrafo 34	Indicatore numero 4 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1	Articolo 449a del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione Modello 3: Portafoglio bancario – Rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: metriche di allineamento	Regolamento delegato (UE) 2020/1818, Articolo 6		Comunicati come da MDR-T	85-86
ESRS E1-5 Consumo di energia da combustibili fossili disaggregato per fonte (solo settori ad alto impatto climatico) paragrafo 38	Indicatore n. 5 della Tabella n. 1 e indicatore n. 5 della Tabella n. 2 dell'Allegato I				SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	90

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento agli standard SFDR	Riferimento Pillar 3	Riferimento alla Benchmarking Regulation	Riferimento alla Legge sul Clima dell'UE	Paragrafo	Pagina
ESRS E1-5 Consumo di energia e mix energetico paragrafo 37	Indicatore numero 5 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1				SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	90
ESRS E1-5 Intensità energetica associata con attività in settori ad alto impatto climatico paragrafi da 40 a 43	Indicatore numero 6 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1				SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	91
ESRS E1-6 Emissioni lorde di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES paragrafo 44	Indicatori numero 1 e 2 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1	Articolo 449a del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione Modello 1: Portafoglio bancario – Rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: Qualità creditizia delle esposizioni per settore, emissioni e durata residua	Regolamento delegato (UE) 2020/1818, Articoli 5(1), 6 e 8(1)		SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	94-96
ESRS E1-6 Intensità delle emissioni lorde di GES paragrafi da 53 a 55	Indicatore numero 3 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1	Articolo 449a del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione Modello 3: Portafoglio bancario – Rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: metriche di allineamento	Regolamento delegato (UE) 2020/1818, Articolo 8(1)		SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	96
ESRS E1-7 Assorbimenti di GES e crediti di carbonio paragrafo 56				Regolamento (UE) 2021/1119, Articolo 2(1)	Non applicabile	
ESRS E1-9 Esposizione del portafoglio dell'indice di riferimento verso rischi fisici legati al clima paragrafo 66			Regolamento delegato (UE) 2020/1818, Allegato II e regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II		Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1	

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento agli standard SFDR	Riferimento Pillar 3	Riferimento alla Benchmarking Regulation	Riferimento alla Legge sul Clima dell'UE	Paragrafo	Pagina
ESRS E1-9 Disaggregazione degli importi monetari per rischio fisico acuto e cronico paragrafo 66 (a) ESRS E1-9 Posizione delle attività significative a rischio fisico rilevante, paragrafo 66 (c).		Articolo 449a del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione paragrafi 46 e 47, Modello 5: Portafoglio bancario – Rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: esposizioni soggette al rischio fisico.			Non applicabile	
ESRS E1-9 Ripartizione del valore contabile dei suoi attivi immobiliari per classi di efficienza energetica paragrafo 67 (c).		Articolo 449a del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione paragrafo 34, Modello 2: Portafoglio bancario – Rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: prestiti garantiti da beni immobili – Efficienza energetica delle garanzie reali			Non applicabile	
ESRS E1-9 Grado di esposizione del portafoglio a opportunità legate al clima paragrafo 69			Regolamento delegato (UE) 2020/1818, Allegato II		Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1	
ESRS E2-4 Quantità di ciascun inquinante che figura nell'Allegato II del regolamento E-PRTR (registro europeo delle emissioni e dei trasferimenti di sostanze inquinanti) emesso nell'aria, nell'acqua e nel suolo paragrafo 28	Indicatore numero 8 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1, indicatore numero 2 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1, indicatore numero 1 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1 e indicatore numero 3 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				SS – Valore ambientale: Inquinamento	112; 114
ESRS E3-1 Acque e risorse marine paragrafo 9	Indicatore numero 7 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				Non rilevante	
ESRS E3-1 Politica dedicata paragrafo 13	Indicatore numero 8 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				Non rilevante	
ESRS E3-1 Sostenibilità degli oceani e dei mari paragrafo 14	Indicatore numero 12 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				Non rilevante	

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento agli standard SFDR	Riferimento Pillar 3	Riferimento alla Benchmarking Regulation	Riferimento alla Legge sul Clima dell'UE	Paragrafo	Pagina
ESRS E3-4 Totale dell'acqua riciclata e riutilizzata paragrafo 28 (c)	Indicatore numero 6,2 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				Non rilevante	
ESRS E3-4 Consumo idrico totale in m^3 rispetto ai ricavi netti da operazioni proprie paragrafo 29	Indicatore numero 6,1 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				Non rilevante	
ESRS 2 - SBM 3 - E4 paragrafo 16 (a) i	Indicatore numero 7 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1				Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17	
ESRS 2 - SBM 3 - E4 paragrafo 16 (b)	Indicatore numero 10 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17	
ESRS 2 - SBM 3 - E4 paragrafo 16 (c)	Indicatore numero 14 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17	
ESRS E4-2 Politiche o pratiche sostenibili agricole/di utilizzo del suolo paragrafo 24 (b)	Indicatore numero 11 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				Non applicabile	
ESRS E4-2 Pratiche o politiche sostenibili di utilizzo del mare/degli oceani paragrafo 24 (c)	Indicatore numero 12 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				SS – Valore ambientale: Biodiversità ed ecosistemi	117

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento agli standard SFDR	Riferimento Pillar 3	Riferimento alla Benchmarking Regulation	Riferimento alla Legge sul Clima dell'UE	Paragrafo	Pagina
ESRS E4-2 Politiche volte ad affrontare la deforestazione, paragrafo 24 (d)	Indicatore numero 15 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				Non applicabile	
ESRS E5-5 Rifiuti non riciclati paragrafo 37 (d)	Indicatore numero 13 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				Non rilevante	
ESRS E5-5 Rifiuti pericolosi e rifiuti radioattivi paragrafo 39	Indicatore numero 9 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1				SS – Valore ambientale: Economia circolare	121
ESRS 2- SBM3 - S1 Rischio di lavoro forzato paragrafo 14 (f)	Indicatore numero 13 della Tabella n. 3 dell'Allegato I				Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17	
ESRS 2- SBM3 - S1 Rischio di lavoro minorile paragrafo 14 (g)	Indicatore numero 12 della Tabella n. 3 dell'Allegato I				Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17	
ESRS S1-1 Impegni politici in materia di diritti umani paragrafo 20	Indicatore numero 9 della Tabella n. 3 e indicatore numero 11 della Tabella n. 1 dell'Allegato I				SS – Condotta aziendale: Etica, integrità e diritti umani	155; 159-160
ESRS S1-1 Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro paragrafo 21			Regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II		SS – Condotta aziendale: Etica, integrità e diritti umani	155; 159-160
ESRS S1-1 Procedure e misure per prevenire la tratta di esseri umani paragrafo 22	Indicatore numero 11 della Tabella n. 3 dell'Allegato I				SS – Condotta aziendale: Etica, integrità e diritti umani	161

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento agli standard SFDR	Riferimento Pillar 3	Riferimento alla Benchmarking Regulation	Riferimento alla Legge sul Clima dell'UE	Paragrafo	Pagina
ESRS S1-1 Politica di prevenzione o sistema di gestione degli infortuni sul lavoro paragrafo 23	Indicatore numero 1 della Tabella n. 3 dell'Allegato I				SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	132-133
ESRS S1-3 Meccanismi di trattamento dei reclami/delle denunce paragrafo 32 (c)	Indicatore numero 5 della Tabella n. 3 dell'Allegato I				SS – Condotta aziendale: Etica, integrità e diritti umani	159
ESRS S1-14 Numero di decessi e numero e tasso di infortuni connessi al lavoro paragrafo 88 (b) e (c)	Indicatore numero 2 della Tabella n. 3 dell'Allegato I		Regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II		SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	134
ESRS S1-14 Numero di giornate perdute a causa di ferite, infortuni, incidenti mortali o malattie paragrafo 88 (e)	Indicatore numero 3 della Tabella n. 3 dell'Allegato I				SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	134
ESRS S1-16 Divario retributivo di genere non corretto paragrafo 97 (a)	Indicatore numero 12 della Tabella n. 1 dell'Allegato I		Regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II		SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	141
ESRS S1-16 Eccesso di divario retributivo a favore dell'amministratore delegato paragrafo 97 (b)	Indicatore numero 8 della Tabella n. 3 dell'Allegato I				SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	145-146
ESRS S1-17 Incidenti legati alla discriminazione paragrafo 103 (a)	Indicatore numero 7 della Tabella n. 3 dell'Allegato I				SS – Condotta aziendale: Etica, integrità e diritti umani	159-160
ESR S1-17 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e OCSE paragrafo 104 (a)	Indicatore n. 10 della Tabella n. 1 e indicatore n. 14 della Tabella n. 3 dell'Allegato I		Regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II e regolamento delegato (UE) 2020/1818, Articolo 12(1)		SS – Condotta aziendale: Etica, integrità e diritti umani	159-160

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento agli standard SFDR	Riferimento Pillar 3	Riferimento alla Benchmarking Regulation	Riferimento alla Legge sul Clima dell'UE	Paragrafo	Pagina
ESRS 2 - SBM3 - S2 Grave rischio di lavoro minorile o di lavoro forzato nella catena del lavoro paragrafo 11 (b)	Indicatori numero 12 e n. 13 della Tabella n. 3 dell'Allegato I				Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17	
ESRS S2-1 Impegni politici in materia di diritti umani paragrafo 17	Indicatore n. 9 della Tabella n. 3 e indicatore n. 11 della Tabella n. 1 dell'Allegato I				Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17	
ESRS S2-1 Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore paragrafo 18	Indicatori numero 11 e n. 4 della Tabella n. 3 dell'Allegato I				Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17	
ESR S2-1 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE paragrafo 19	Indicatore numero 10 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1		Regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II e regolamento delegato (UE) 2020/1818, Articolo 12(1)		Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17	
ESRS S2-1 Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro paragrafo 19			Regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II		Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17	
ESRS S2-4 Problemi e incidenti in materia di diritti umani nella sua catena del valore a monte e a valle paragrafo 36	Indicatore numero 14 della Tabella n. 3 dell'Allegato 1				Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17	
ESRS S3-1 Impegni politici in materia di diritti umani paragrafo 16	Indicatore numero 9 della Tabella n. 3 dell'Allegato I e indicatore numero 11 della Tabella n. 1 dell'Allegato I				Non rilevante	

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento agli standard SFDR	Riferimento Pillar 3	Riferimento alla Benchmarking Regulation	Riferimento alla Legge sul Clima dell'UE	Paragrafo	Pagina
ESRS S3-1 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, dei principi dell'OIL o delle linee guida dell'OCSE paragrafo 17	Indicatore numero 10 della Tabella n. 1 dell'Allegato I		Regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II e regolamento delegato (UE) 2020/1818, Articolo 12(1)		Non rilevante	
ESRS S3-4 Problemi e incidenti in materia di diritti umani paragrafo 36	Indicatore numero 14 della Tabella n. 3 dell'Allegato 1				Non rilevante	
ESRS S4-1 Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali paragrafo 16	Indicatore numero 9 della Tabella n. 3 e indicatore numero 11 della Tabella n. 1 dell'Allegato I				Non rilevante	
ESRS S4-1 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE paragrafo 17	Indicatore numero 10 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1		Regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II e regolamento delegato (UE) 2020/1818, Articolo 12(1)		Non rilevante	
ESRS S4-4 Problemi e incidenti in materia di diritti umani paragrafo 35	Indicatore numero 14 della Tabella n. 3 dell'Allegato 1				Non rilevante	
ESRS G1-1 Convenzione delle Nazioni Unite contro la corruzione paragrafo 10 (b)	Indicatore numero 15 della Tabella n. 3 dell'Allegato 1				SS – Condotta aziendale: Etica, integrità e diritti umani	161
ESRS G1-1 Protezione degli informatori paragrafo 10 (d)	Indicatore numero 6 della Tabella n. 3 dell'Allegato 1				SS – Condotta aziendale: Etica, integrità e diritti umani	159
ESRS G1-4 Ammende inflitte per violazioni delle leggi contro la corruzione attiva e passiva paragrafo 24 (a)	Indicatore numero 17 della Tabella n. 3 dell'Allegato 1		Regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II		SS – Condotta aziendale: Etica, integrità e diritti umani	161
ESRS G1-4 Norme di lotta alla corruzione attiva e passiva, paragrafo 24 (b)	Indicatore numero 16 della Tabella n. 3 dell'Allegato 1				SS – Condotta aziendale: Etica, integrità e diritti umani	161

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Indice dei contenuti SASB

Requisito di informativa ESRS	Paragrafo	Pagina
TR-MT-110a.1 – Emissioni globali lorde di Scope 1	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	94
TR-MT-110a.2 – Discussione della strategia o del piano a lungo e breve termine per la gestione delle emissioni di Scope 1, degli obiettivi di riduzione delle emissioni e dell'analisi delle prestazioni rispetto a tali obiettivi	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	85-86
TR-MT-110a.3 • Consumo energetico totale • Percentuale di olio combustibile denso e • Percentuale da fonti rinnovabili	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	89-90
TR-MT-110a.4 – *Energy Efficiency Design Index* (EEDI) per le nuove navi	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	88
TR-MT-120a.1 – Emissioni atmosferiche dei seguenti inquinanti: • NOx (escluso N2O), • SOx, • Particolato (PM10)	SS – Valore ambientale: Inquinamento	112
TR-MT-160a.1 – Durata della navigazione in aree protette marine o in aree protette di conservazione	Non disponibile	
TR-MT-160a.2 – Percentuale della flotta che utilizza l'acqua di zavorra • Cambio • Trattamento	SS – Valore ambientale: Biodiversità ed ecosistemi	118
TR-MT-160a.3 • Numero • Volume aggregato di sversamenti e rilasci nell'ambiente	SS – Valore ambientale: Inquinamento	113
TR-MT-320a.1 Tasso di incidenti a tempo perso (LTIR)	SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	134
TR-MT-510a.1 Numero di scali nei porti dei paesi con le 20 posizioni più basse nell'indice di percezione della corruzione di *Transparency International*	SS – Condotta aziendale: Etica, integrità e diritti umani	162
TR-MT-510a.2 Importo totale delle perdite in conseguenza di procedimenti legali associati a corruzione attiva o passiva	SS – Condotta aziendale: Etica, integrità e diritti umani	161

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Requisito di informativa ESRS	Paragrafo	Pagina
TR-MT-540a.1 • Numero di incidenti in mare • Percentuale classificata come molto grave	SS – Valore ambientale: Inquinamento	113
TR-MT-540a.2 Numero di Condizioni di Classe o raccomandazioni	SS – Valore sociale: Clienti	151
TR-MT-540a.3 Numero di *Port-State Control* • Carenze • Fermi	SS – Valore sociale: Clienti	151
TR-MT-000.A Numero di dipendenti di bordo	SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	126
TR-MT-000.B Distanza totale percorsa dalle navi	MR – Panoramica: La nostra flotta	13
TR-MT-000.C Giornate operative	MR – Panoramica: La nostra flotta	13
TR-MT-000.D Tonnellaggio di portata lorda	MR – Panoramica: La nostra flotta	11
TR-MT-000.E Numero di navi nella flotta totale di navigazione	MR – Panoramica: La nostra flotta	11
TR-MT-000.F Numero di scali in porto delle navi	SS – Condotta aziendale: Etica, integrità e diritti umani	162

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

emarket
sdir storage
CERTIFIED

Bilanci societari

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Bilancio consolidato

A-1 Principi contabili rilevanti
A-2 Informativa sul capitale
A-3 Ricavi, inclusi i ricavi da noleggio a scafo nudo
A-4 Costi diretti di viaggio
A-5 Ricavi base *time charter*
A-6 Altri costi operativi diretti
A-7 Costi generali ed amministrativi
A-8 Risultato dalla vendita di immobilizzazioni
A-9 Proventi (oneri) finanziari)
A-10 Onere fiscale per imposta sul reddito
A-11 Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo
A-12 Attività disponibili per la vendita
A-13 Altre attività (passività) finanziarie
A-14 Crediti e altre attività correnti
A-15 Rimanenze
A-16 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti
A-17 Patrimonio netto
A-18 Banche ed altri finanziatori
A-19 Passività per *leasing*
A-20 Debiti e altre passività correnti
A-21 Debiti per imposte correnti
A-22 Variazioni delle passività originate da attività finanziarie e dei derivati di copertura dei prestiti
A-23 Gestione del rischio finanziario e strumenti finanziari
A-24 Operazioni con parti correlate
A-25 Impegni, diritti contrattuali e passività potenziali
A-26 Società del Gruppo d'Amico International Shipping
A-27 Utile base e diluito per azione
A-28 Eventi successivi che non danno luogo a rettifiche

Resoconto di gestione e bilancio d'esercizio

B-1 Principi contabili rilevanti
B-2 Informativa sul capitale
B-3 Ricavi
B-4 Costi generali ed amministrativi
B-5 Proventi (oneri) finanziari)
B-6 Imposte
B-7 Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo
B-8 Immobilizzazioni finanziarie
B-9 Crediti e altre attività correnti
B-10 Crediti finanziari
B-11 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti
B-12 Patrimonio netto
B-13 Debiti per *leasing*
B-14 Debiti e altre passività correnti
B-15 Gestione del rischio finanziario e strumenti finanziari
B-16 Operazioni con parti correlate
B-17 Garanzie e impegni
B-18 Controllante capofila
B-19 Utile base e diluito per azione
B-20 Eventi successivi che non danno luogo a rettifiche

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Bilancio consolidato

Al 31 dicembre 2024

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Conto economico consolidato

1° gennaio - 31 dicembre

US$ migliaia	Nota A	2024	2023
Ricavi	(3)	488.217	538.954
Costi diretti di viaggio	(4)	(121.251)	(141.984)
Ricavi base *time charter**	(5)	**366.966**	**396.970**
Ricavi da noleggio a scafo nudo	(3)	4.886	4.869
Totale ricavi netti		**371.852**	**401.839**
Costi per noleggi passivi		_	(136)
Altri costi operativi diretti	(6)	(91.647)	(93.630)
Costi generali ed amministrativi	(7)	(23.319)	(25.758)
Risultato dalla vendita di immobilizzazioni	(8)	4.050	(4.697)
Risultato operativo lordo (EBITDA*)		**260.936**	**277.618**
Ammortamenti e svalutazioni	(11)	(58.398)	(62.454)
Risultato operativo (EBIT*)		**202.538**	**215.164**
Proventi finanziari	(9)	8.072	4.983
Oneri finanziari	(9)	(20.242)	(26.697)
Utile ante imposte		**190.368**	**193.450**
Onere fiscale per imposta sul reddito	(10)	(1.890)	(1.225)
Utile del periodo		**188.478**	**192.225**
Utile base e diluito per azione in US$	(27)	**1,564**	**1,575**

Conto economico consolidato complessivo

1° gennaio - 31 dicembre

US$ migliaia	Nota A	2024	2023
Utile del periodo		188.478	192.225
Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite			
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (cash flow hedges)		(3.077)	(5.131)
Variazioni nella riserva di conversione		(139)	879
Utile complessivo del periodo		**185.262**	**187.973**
Utile base complessivo per azione in US$	(27)	1,537	1,540

** Si vedano gli Indicatori alternativi di performance.*

Le note riportate alle pagine da 193 a 248 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

Al 31 dicembre

US$ migliaia	Nota A	2024	2023
ATTIVITÀ			
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	(11)	801.767	794.259
Altre attività finanziarie non correnti	(13)	675	2.434
Totale attività non correnti		**802.442**	**796.693**
Rimanenze	(15)	14.880	13.727
Crediti e altre attività correnti	(14)	49.648	75.674
Altre attività finanziarie correnti	(13)	3.030	4.459
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(16)	164.892	111.154
Attività Correnti		**232.450**	**205.014**
Attività disponibili per la vendita	(12)	19.676	–
Totale attività correnti		**252.126**	**205.014**
TOTALE ATTIVITÀ		**1.054.568**	**1.001.707**

US$ migliaia	Nota A	2024	2023
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Capitale sociale	(17)	62.053	62.053
Utili portati a nuovo	(17)	371.922	246.054
Sovrapprezzo azioni	(17)	326.658	326.658
Altre riserve	(17)	(27.342)	(16.959)
Patrimonio netto totale		**733.291**	**617.806**
Banche ed altri finanziatori	(18)	190.429	214.738
Passività non correnti da *leasing*	(19)	33.535	73.193
Altre passività finanziarie non correnti	(13)	3.578	2.736
Totale passività non correnti		**227.542**	**290.667**
Banche ed altri finanziatori	(18)	26.231	28.699
Passività correnti da *leasing*	(19)	32.772	20.215
Debiti e altre passività correnti	(20)	31.258	41.390
Altre passività finanziarie correnti	(13)	3.083	2.810
Debiti per imposte correnti	(21)	391	120
Totale passività correnti		**93.735**	**93.234**
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		**1.054.568**	**1.001.707**

13 marzo 2025
Per il Consiglio di Amministrazione

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Amministratore, Amministratore Delegato

Federico Rosen
Chief Financial Officer

Le note riportate alle pagine da 193 a 248 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Rendiconto finanziario consolidato

1° gennaio - 31 dicembre

US$ migliaia	Nota A	2024	2023
Utile del periodo		**188.478**	**192.225**
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	(11)	58.398	62.454
Onere fiscale per imposta sul reddito	(10)	1.890	1.225
Oneri per *leasing*	(9)	4.522	8.336
Altri oneri (proventi) finanziari	(9)	7.649	13.377
Risultato dalla vendita di immobilizzazioni	(8)	(4.050)	4.697
Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide		(235)	867
Assegnazioni basate su azioni e ratei passivi per il Piano d'incentivazione a lungo termine	(7)	629	645
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante		**257.281**	**283.826**
Variazioni delle rimanenze		(1.153)	4.577
Variazioni dei crediti a breve		26.053	17.004
Variazioni dei debiti a breve		(10.059)	9.521
Imposte pagate		(1.618)	(1.206)
Pagamento della quota di interessi della passività da *leasing*		(4.522)	(8.336)
Interessi netti (pagati)		(7.251)	(12.462)
Flussi di cassa netti da attività operative		**258.731**	**292.924**

US$ migliaia	2024	2023
Acquisizione di immobilizzazioni materiali	(115.612)	(41.488)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	26.925	–
Flussi di cassa netti da attività di investimento	**(88.687)**	**(41.488)**
Altre variazioni del patrimonio netto	–	(131)
Acquisto di azioni proprie	(10.330)	(7.057)
Dividendi distribuiti	(60.076)	(42.038)
Rimborso finanziamenti bancari	(93.405)	(102.572)
Utilizzi di linee di credito	66.275	37.750
Rimborso della quota capitale di passività da *leasing*	(18.770)	(134.472)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	**(116.306)**	**(248.520)**
Variazione netta delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	**53.738**	**2.916**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	111.154	108.238
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	**164.892**	**111.154**

Le note riportate alle pagine da 193 a 248 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

Al 31 dicembre

US$ migliaia	Nota A	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve				Totale
					Pagamenti basati su azioni	Azioni proprie	*Cash-flow hedge*	Altro	
Saldo al 1° gennaio 2024	(17)	**62.053**	**246.054**	**326.658**	**864**	**(26.117)**	**4.576**	**3.718**	**617.806**
Acquisto di azioni proprie	(17)	–	–	–	–	(10.330)	–	–	**(10.330)**
Ratei passivi per Piano d'incentivazione a lungo termine, tutti i piani basati su azioni	(7), (17)	–	–	–	629		–	–	**629**
Assegnazioni del Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piano 2021-2022)	(17)	–	(56)	–	(182)	238	–	–	**–**
Accantonamento a riserva legale	(17)	–	(2.478)	–	–		–	2.478	**–**
Distribuzione di dividendi	(17)	–	(60.076)	–	–		–	–	**(60.076)**
Utile del periodo	(17)		188.478						**188.478**
Altre componenti dell'utile complessivo	(17)	–	–	–	–		(3.077)	(139)	**(3.216)**
Saldo al 31 dicembre 2024	(17)	**62.053**	**371.922**	**326.658**	**1.311**	**(36.209)**	**1.499**	**6.057**	**733.291**
Saldo al 1° gennaio 2023	(17)	**62.053**	**53.938**	**368.827**	**238**	**(19.188)**	**9.707**	**2.839**	**478.414**
Acquisto di azioni proprie	(17)	–	–	–	–	(7.057)	–	–	**(7.057)**
Ratei passivi per Piano d'incentivazione a lungo termine, tutti i piani basati su azioni	(7), (17)	–	–	–	645	–	–	–	**645**
Assegnazioni del Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piano 2019-2020)	(17)	–	(109)	–	(19)	128	–	–	**–**
Distribuzione di dividendi	(17)	–	–	(42.038)	–	–	–	–	**(42.038)**
Capitalizzazione di costi relativi a operazioni sul capitale*	(17)	–	–	(131)	–	–	–	–	**(131)**
Utile del periodo	(17)	–	192.225	–	–	–	–	–	**192225**
Altre componenti dell'utile complessivo	(17)	–	–	–	–	–	(5.131)	879	**(4.252)**
Saldo al 31 dicembre 2023	(17)	**62.053**	**246.054**	**326.658**	**864**	**(26.117)**	**4.576**	**3.718**	**617.806**

** Raggruppamento del 13 giugno 2023.*

Le note riportate alle pagine da 193 a 248 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Note

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società per azioni (Société anonyme), di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 e avente sede legale in Lussemburgo.
La controllante di ultima istanza del Gruppo DIS è d'Amico Società di Navigazione. DIS è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo che opera principalmente tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), oltre ad altre società controllate indirettamente. Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere ed agenzie commerciali di intermediazione.

Il presente bilancio consolidato del Gruppo d'Amico International Shipping è redatto secondo i principi internazionali di informativa finanziaria (IFRS – International Financial Reporting Standards) e i principi contabili internazionali (IAS – International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) ed adottati dall'Unione europea. Il termine "IFRS" include anche tutti gli "IAS" nonché tutte le interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC"), denominato in precedenza Standing Interpretations Committee ("SIC"), adottati dall'Unione Europea. Il bilancio consolidato è predisposto secondo la convenzione del costo storico, a eccezione di alcune attività e passività finanziarie che sono rilevate al *fair value* a conto economico o nelle altre componenti dell'utile complessivo per la parte efficace delle coperture.

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

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-1 Principi contabili rilevanti

In questa nota e nel resto della nota integrativa al bilancio consolidato sono illustrati i principi contabili rilevanti, applicati in maniera uniforme.

Principi di consolidamento
Il bilancio consolidato presenta i risultati della società controllante, d'Amico International Shipping S.A., e delle sue controllate per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024.

Continuità aziendale
Il bilancio consolidato è stato redatto sulla base del principio di continuità aziendale, ipotizzando che il Gruppo DIS sarà in grado di estinguere le proprie passività alla loro scadenza. Tale ipotesi si basa sul bilancio preventivo annuale e sulle previsioni a lungo termine del Gruppo DIS, con la liquidità viene strettamente monitorata attraverso proiezioni dei flussi di cassa. Inoltre, DIS monitora attentamente il rapporto tra il suo valore patrimoniale netto consolidato, definito come la somma del suo patrimonio netto e di qualsiasi prestito subordinato dell'azionista, e le sue attività totali consolidate (per ulteriori dettagli si rimanda all'informativa nella nota 2).

Società controllate
Sono società controllate le entità sulle quali il gruppo esercita il controllo. Il gruppo controlla un'entità quando è esposto, o ha diritto, a rendimenti variabili risultanti dal proprio coinvolgimento con l'entità e la capacità di influire su tali rendimenti attraverso il proprio potere di indirizzare le attività dell'entità. Il Gruppo consolida le controllate alla data in cui il controllo viene trasferito, mentre le esclude dal perimetro di consolidamento dalla data in cui cessa il controllo.

Le attività e le passività della controllante e delle controllate sono consolidate voce per voce e il valore contabile degli investimenti detenuti dalla controllante e dalle altre controllate consolidate viene eliminato a fronte della corrispondente quota di patrimonio netto. In fase di redazione del bilancio consolidato vengono eliminati i saldi e le operazioni infragruppo e i rispettivi utili, nonché gli utili e le perdite non realizzati relativi alle operazioni infragruppo. Le partecipazioni di minoranza e la quota dell'utile di competenza di terzi, se del caso, sono esposti separatamente dal patrimonio netto del Gruppo DIS, in base alla percentuale delle attività nette del Gruppo DIS di loro pertinenza.

Entità a controllo congiunto
Le entità a controllo congiunto sono imprese sulle cui attività il Gruppo DIS esercita un controllo congiunto, come definito nell'IFRS 11 – Accordi a controllo congiunto. Il trattamento contabile dipende dal tipo di accordo a controllo congiunto, determinato dai diritti e dagli obblighi dell'investitore. Nel bilancio consolidato, le attività, le passività, i ricavi e i costi delle entità a controllo congiunto sono esposti proporzionalmente in base alla quota di interessenza del Gruppo DIS.

Quando la quota del Gruppo DIS nelle perdite di una *joint venture* o di un'impresa collegata supera la partecipazione del Gruppo in tale *joint venture* o collegata, il Gruppo DIS cessa di rilevare la propria quota delle perdite future. Vengono costituiti accantonamenti per ulteriori perdite e viene iscritta una passività solamente nella misura in cui il Gruppo DIS abbia assunto obbligazioni legali o implicite o effettuato pagamenti per conto della *joint venture* o della collegata. A ogni data di bilancio, il Gruppo stabilisce se vi siano prove oggettive di svalutazione dell'investimento nella società collegata. In caso affermativo, il Gruppo DIS calcola l'importo della svalutazione come differenza tra il valore recuperabile della società collegata e il suo valore contabile e iscrive l'importo a una riga di conto economico consolidato adiacente alla "quota di utile (perdita) delle collegate".

Rendicontazione iXBRL
DIS è tenuta a presentare la sua Relazione annuale nel formato elettronico unico europeo (European Single Electronic Format - ESEF) utilizzando il formato XHTML e taggare il bilancio consolidato e la nota integrativa utilizzando l'Inline Extensible Business Reporting Language (iXBRL). I tag iXBRL sono conformi alla tassonomia contabile IFRS e qualora un riga del bilancio non sia identifica nella tassonomia contabile IFRS, è possibile creare un'estensione della tassonomia.
La Relazione annuale presentata all'Autorità di vigilanza finanziaria del Lussemburgo è costituita dal documento XHTML insieme ad alcuni file tecnici, tutti contenuti in file zip denominato "DIS 2024 Annual Report_EN".

Operazioni in valuta
Gran parte dei ricavi e dei costi del Gruppo DIS è denominata in dollari USA, la valuta funzionale del Gruppo. Le operazioni in altre valute nel corso dell'esercizio sono convertite al tasso prevalente alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite al tasso in vigore alla data di bilancio. Tutte le differenze di cambio sono imputate direttamente nel conto economico. Per le attività non monetarie si rimanda alle Principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili, riportate di seguito.

Nel bilancio consolidato, le voci dei proventi e degli oneri delle controllate i cui bilanci non sono redatti in dollari USA sono convertite al tasso di cambio medio del periodo (sempre che non si verifichino fluttuazioni significative), mentre le attività e le passività sono convertite ai tassi di cambio in vigore alla data di bilancio. Le differenze di cambio originate dalla conversione del bilancio in dollari USA sono imputate direttamente nelle altre voci dell'utile complessivo.

Aree di incertezza - Inflazione e tassi di interesse
Il conflitto ucraino, i considerevoli stimoli fiscali e monetari e la rapida ripresa dell'economia globale dopo la pandemia di COVID-19 hanno intensificato le pressioni inflazionistiche. Tali pressioni hanno incrementato

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

emarket sdir storage CERTIFIED

A-1 PRINCIPI CONTABILI RILEVANTI – CONTINUA

significativamente le spese operative nel settore dei trasporti marittimi, specialmente per gli equipaggi, il carburante e le assicurazioni. In risposta, le principali banche centrali, tra cui la Federal Reserve statunitense e la Banca Centrale Europea, sebbene inizialmente esitanti, hanno poi attuato misure monetarie restrittive, ad esempio tagli significativi dei tassi di sconto e strette quantitative. Tali azioni hanno contribuito a moderare l'inflazione, che ha proseguito la sua tendenza al ribasso nella gran parte dei paesi per tutti il 2024.
Nel 2024 i tassi di interesse globali si sono dimostrati volatili, sotto l'influenza delle incertezze economiche in corso e dell'evoluzione delle aspettative dei mercati. I fattori determinanti sono stati, ad esempio, le tensioni geopolitiche, in particolare per quanto riguarda le relazioni commerciali e le potenziali tariffe, ma anche i potenziali adeguamenti fiscali. In ragione della cautela insita nelle traiettorie politiche delle banche centrali, specialmente la strategia di adeguamento basata sui dati della Federal Reserve, secondo le previsioni tale volatilità dei tassi di interesse proseguirà nel 2025. Tale incertezza ha comportato un aumento dei costi di gestione del debito per il Gruppo DIS, in particolare per le parti del suo indebitamento finanziario legate a tassi variabili (SOFR) e non coperte da *swap* su tassi di interesse. Per un'analisi dettagliata della sensibilità ai tassi di interesse del Gruppo DIS, si rimanda alla nota 23.

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

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio consolidato gli Amministratori effettuano stime contabili ed in alcuni casi previsioni. Le decisioni della dirigenza sono basate sull'esperienza e sulle previsioni ragionevoli di eventi futuri. Le principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili e nell'utilizzo delle stime sono applicate a tutte le aree di *business* e riesaminate regolarmente. Ulteriori dettagli sono disponibili nelle seguenti note al bilancio consolidato:

Nota	Principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili e nell'utilizzo delle stime	Decisione (Judgement - J) o stima (Estimate - E)
3. Ricavi, inclusi i ricavi da noleggio a scafo nudo	Noli in corso e proventi da controstallie	(E)
4. Costi diretti di viaggio	Costi diretti di viaggio sui viaggi non portati a termine	(E)
7. Costi generali ed amministrativi	Piano d'incentivazione a lungo termine	(E)
8. Ricavi da vendita di immobilizzazioni	Contabilizzazione delle plusvalenze e minusvalenze dalla vendita	(J), (E)
10. Onere fiscale per imposta sul reddito	Debiti d'imposta	(J)
11. Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	Determinazione della CGU; Vita utile e valori residui; Perdite di valore e svalutazioni ("*impairment*")	(J), (E)
13. Altre attività (passività) finanziarie	Aree di incertezza	(E)
17. Patrimonio netto	Riserva sovrapprezzo azioni	(J)
21. Debiti per imposte correnti	Debiti d'imposta	(J)
23. Gestione del rischio finanziario e strumenti finanziari	Valutazione delle perdite attese su crediti (ECL); Accantonamenti per passività; Valutazione dei *fair value*	(J), (E)

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-1 PRINCIPI CONTABILI RILEVANTI – CONTINUA

Inoltre, nelle sue stime e previsioni il Gruppo DIS considera come rilevanti i rischi legati al clima e ne incorpora il potenziale impatto nel bilancio consolidato. Nello specifico, tali rischi sono presi in considerazione nelle seguenti aree:

- Determinazione della vita utile delle immobilizzazioni materiali per il calcolo del valore contabile e dell'ammortamento.
- Riesame delle stime e ipotesi applicate nell'*impairment test* delle attività.
- Valutazione dei rischi per la determinazione degli accantonamenti per passività potenziali e perdite.

Si rimanda alle note 3, 4, 11 e 23 per ulteriori dettagli.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono rilevati quando il Gruppo DIS ha un obbligo attuale derivante da un evento passato che probabilmente sarà tenuto a onorare. I fondi sono valutati secondo la migliore stima, da parte della Dirigenza, dell'esborso richiesto per estinguere l'obbligo alla data di bilancio e sono attualizzati laddove l'effetto sia rilevante.

Informazioni di settore

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

Stagionalità

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

R&S, azioni proprie

La Società non ha costi di ricerca e sviluppo; le azioni proprie sono descritte nella nota 17.

Principi contabili

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

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2024

I principi contabili (IFRS) e le interpretazioni (IFRIC) rilevanti dello IASB, nuovi o modificati, che sono entrati in vigore:

- Modifiche allo IAS 1 - Passività non correnti con *covenant*, classificazione delle passività come correnti e non correnti.
- Modifiche all'IFRS 16 - Passività del *leasing* in un'operazione di vendita e *lease-back*.
- Modifiche allo IAS 7 e all'IFRS 7, *Supplier Finance Arrangements*.

Sulla base delle valutazioni attuali, non si prevede che i principi contabili modificati abbiano un impatto significativo sul bilancio consolidato del Gruppo DIS.

Principi contabili, variazioni ed interpretazioni non ancora in vigore

- Modifiche allo IAS 21 - Mancanza di convertibilità (a decorrere dal 1° gennaio 2025).
- Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7 - Classificazione e valutazione degli strumenti finanziari (a decorrere dal 1° gennaio 2026)
- L'IFRS 18 sostituirà lo IAS 1 a partire dal 1° gennaio 2027. Sebbene molti requisiti rimangano invariati, l'IFRS 18 introduce tre modifiche significative:
  - Il conto economico dovrà essere suddiviso in tre sezioni distinte (operativa, di investimento e finanziaria), analogamente al *layout* del rendiconto finanziario.
  - Gli indicatori alternativi di performance utilizzati dal *management* in altre comunicazioni dovranno essere inclusi in una nota al bilancio, accompagnati da una riconciliazione con la misura IFRS più vicina.
  - Sono fornite indicazioni aggiuntive sulle modalità di aggregazione e disaggregazione delle informazioni, sia nella presentazione del bilancio che nella nota integrativa, al fine di offrire agli utilizzatori informazioni più utili e dettagliate.
- Modifica all'IFRS 10 e allo IAS 28, Vendita o conferimento di attività tra un investitore e la sua associata o *joint venture*, pubblicato nel settembre 2014 (disponibile per l'adozione facoltativa, data di entrata in vigore rinviata a tempo indeterminato).

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

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-2 Informativa sul capitale

Gli obiettivi perseguiti dal Gruppo d'Amico International Shipping nella gestione del capitale sono i seguenti:

- **Salvaguardare la continuità aziendale del Gruppo,** in modo da continuare a remunerare gli azionisti e a dar beneficio agli altri *stakeholder*.
- **Fornire agli azionisti una remunerazione adeguata**, gestendo il rischio di mercato coprendo parte dei giorni di impiego delle sue navi con contratti a tariffa fissa.

Il capitale del Gruppo è stato costituito inizialmente in occasione della sua IPO nel 2007. Tale livello di capitale era ritenuto appropriato, tenendo conto degli specifici rischi che riguardavano d'Amico International Shipping e il settore dei trasporti marittimi più in generale. I successivi aumenti di capitale sono in linea con la strategia del Gruppo di modernizzare la sua flotta e rafforzare la sua situazione finanziaria.

Il Gruppo ha inoltre vari finanziamenti bancari, linee di credito e attività di *leasing*.

La struttura del capitale viene riesaminata regolarmente e adeguata in funzione delle esigenze di capitalizzazione del Gruppo, delle condizioni economiche generali e dell'evoluzione prevedibile del settore. Il Gruppo monitora il proprio capitale utilizzando un indice di copertura patrimoniale, calcolato come rapporto tra la somma degli importi residui delle linee di credito e delle passività per *leasing* e il *fair market value* delle navi di proprietà e a scafo nudo (per ulteriori dettagli si vedano le note 11, 18 e 19).

Inoltre, DIS monitora attentamente il rapporto tra il suo valore patrimoniale netto consolidato, definito come la somma del suo patrimonio netto e di qualsiasi prestito subordinato dell'azionista, e le sue attività totali consolidate. Secondo i vincoli finanziari (*covenant*) inclusi nella maggior parte dei prestiti bancari di DIS, tale rapporto deve sempre rimanere come minimo al 25%.

Al 31 dicembre

US$ migliaia	2024	2023
Valore patrimoniale netto	733.291	617.806
Totale attività	1.054.568	1.001.707
Valore patrimoniale netto/attività totali > 25%	**70%**	**62%**

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-3 Ricavi, inclusi i ricavi da noleggio a scafo nudo

1° gennaio - 31 dicembre

US$ migliaia	2024	2023
Ricavi da noleggi a viaggio (*spot*) – trasporti e controstallie	313.819	391.583
Ricavi da *leasing* operativi (*time charter*)	140.053	120.342
Ricavi da *sub-leasing* di diritti di utilizzo (*time charter*)	34.182	26.500
Altri ricavi	163	529
Ricavi, esclusi i ricavi da noleggio a scafo nudo	**488.217**	**538.954**
Ricavi da noleggio a scafo nudo*	**4.886**	**4.869**
Ricavi totali	**493.103**	**543.823**

I ricavi costituiscono i proventi derivanti dall'attività della flotta per noleggi attivi, trasporti, controstallie e noleggi a scafo nudo, tutti rilevati nel corso del tempo. Principalmente, DIS genera ricavi attraverso l'impiego delle proprie navi per il trasporto di prodotti petroliferi raffinati. A seconda della natura del contratto, i ricavi sono rilevanti in conformità all'IFRS 15 o all'IFRS 16.

A fine 2024, l'impatto economico dell'adempimento di un contratto (tra cui fattori quali il delta dei noli e i giorni di zavorra fino al primo porto di carico) ammontavano a US$ 0,8 milioni di redditi (US$ 1,1 milioni di costi al 31 dicembre 2023). Tali importi sono ammortizzati lungo la durata dei relativi contratti.

DIS noleggia attivamente alcune delle sue navi tramite contratti *time charter*, in cui i clienti pagano una tariffa giornaliera fissa per utilizzare le navi per un periodo predeterminato.

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

Nel 2024 un cliente ha contribuito ai ricavi con US$ 59,8 milioni, pari a circa il 12,1% del totale del Gruppo. Nel 2023 un cliente aveva contribuito ai ricavi con US$ 85,1 milioni, pari a circa il 15,8% del totale del Gruppo (si veda anche la nota 23 sul rischio di credito). I 5 clienti principali della Società hanno contribuito a US$ 174,7 milioni di ricavi per il Gruppo nel 2024, pari al 35,4% del totale. I 5 clienti principali della Società hanno contribuito a US$ 178,3 milioni di ricavi per la Società nel 2023, pari al 33,1% del totale.

**Si rimanda agli indicatori alternativi di performance.*

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-3

• PRINCIPI CONTABILI

Ricavi da contratti con i clienti
Il Gruppo DIS applica l'IFRS15: *Ricavi da contratti con i clienti*, ai *ricavi da contratti spot*, che sono rilevati nel corso del tempo utilizzando il metodo della *percentuale di completamento*. Nei "viaggi *spot*", la merce viene trasportata dal porto di carico a quello di scarico, con i ricavi rilevati nel corso del tempo durante i viaggi con carico. Il nolo viene pagato al completamento del viaggio; pertanto, in tale momento non rimane in sospeso alcuna obbligazione di fare. La percentuale di completamento per i viaggi *spot* e per quelli relativi a contratti di trasporto (contract of affreightment - COA) viene determinata con il metodo "da carico a scarico" (si vedano inoltre gli Indicatori alternativi di *performance*). Secondo tale metodo, i ricavi da trasporti sono rilevati lungo il periodo intercorso tra il carico di una nave dal porto di carico originario e il completamento dello scarico al porto di scarico finale ("da carico a scarico").

Sui viaggi *spot*, che vengono svolti attraverso contratti di noleggio a viaggio, i prezzi dell'operazione sono equivalenti al prodotto tra le tariffe di noleggio *spot* e la quantità di beni trasportati, al momento del perfezionamento dell'operazione. Poiché non è presente alcun elemento finanziario, la Società non si avvale dell'espediente pratico previsto dell'IFRS 15.

Quando è necessario un riposizionamento (dall'ultimo porto di scarico al porto di carico successivo) perché una nave possa soddisfare la propria obbligazione di fare (senza alcun beneficio aggiuntivo derivante da tale spostamento), i relativi costi, "*costi di zavorra*", sono capitalizzati prima del carico se soddisfano tutte e tre le condizioni seguenti:

- sono legati direttamente ad un contratto;
- generano o incrementano risorse da utilizzarsi nel soddisfacimento degli obblighi previsti dal contratto;
- si prevede che saranno recuperati.

saranno ammortizzati nel corso del viaggio con carico successivo in base al metodo "da carico a scarico".

Proventi da controstallie
Nei contratti di trasporto sono inserite alcune condizioni relative alla quantità di tempo permesso per il carico e lo scarico della nave. I proventi da controstallie, rilevati nel corso del tempo, rappresentano il corrispettivo per il tempo aggiuntivo necessario per caricare e/o scaricare la nave. Per i proventi da controstallie che la Società stima siano irrecuperabili si provvede a un accantonamento secondo i requisiti dell'IFRS 9: *Strumenti finanziari* (si veda la nota 23).

Leasing
I ricavi "*time charter*" sono contabilizzati ai sensi dell'IFRS 16: *Leasing* proporzionalmente lungo il periodo del noleggio stesso, in relazione al servizio prestato, e rappresentano ricavi da navi di proprietà impiegate in *time charter*. I ricavi da *sub-leasing* riguardano le navi controllate tramite contratti *time charter* impiegate a loro volta in *time charter*.

◆ PRINCIPALI DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME

Per i viaggi in corso alla fine di un periodo di rendicontazione, il Gruppo DIS contabilizza una percentuale dei ricavi stimati per il viaggio pari alla percentuale della durata stimata del viaggio completato alla data di bilancio. I ricavi stimati si basano sulla durata prevista e sulla destinazione del viaggio, e sono soggetti ai cambiamenti delle istruzioni di viaggio e ai ritardi imprevisti.

I proventi da controstallie, che sono rilevati come parte del viaggio nel tempo, conformemente ai termini e alle condizioni del contratto di noleggio e costituiscono il corrispettivo stimato per il tempo aggiuntivo necessario per caricare scaricare la nave, si basano su una stima dell'importo guadagnato durante il periodo sui viaggi non portati a termine. I calcoli delle controstallie sono complessi e richiedono numerosi mesi per trovare un accordo con il noleggiatore, pertanto sono oggetto di un fondo svalutazione crediti sulla base delle eventuali perdite attese.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-4 Costi diretti di viaggio

1° gennaio - 31 dicembre

US$ migliaia	2024	2023
Carburanti *bunker*	(68.105)	(78.186)
Commissioni	(13.774)	(15.443)
Oneri portuali	(27.708)	(30.730)
Altre spese di viaggio	(11.664)	(17.625)
Totale costi diretti di viaggio	**(121.251)**	**(141.984)**

Il carburante *bunker* per la propulsione delle navi rappresenta la componente più onerosa dei costi diretti di viaggio. È fornito dalla parte correlata Rudder S.A.M. (si veda la nota 24).

Gli altri costi diretti di viaggio includono tutte le altre spese di viaggio sorte durante lo svolgimento dello stesso, ad esempio ispezioni, pulizia delle cisterne, assicurazione aggiuntiva e quote di crediti di carbonio (EUA) allocate a viaggi specifici. Durante l'esercizio, il Gruppo DIS ha allocato EUA a un costo di US$ 0,8 milioni (2023 US$ 0,4 milioni).

A-5 Ricavi base *time charter*

1° gennaio - 31 dicembre

US$ migliaia	2024	2023
Ricavi base *time charter**	**366.966**	**396.970**

I ricavi base *time charter* rappresentano i ricavi, ad esclusione dei ricavi da noleggio a scafo nudo, al netto dei costi diretti di viaggio. Nel 2024 i giorni-nave a contratti a tariffa fissa hanno rappresentato il 41,5% dei giorni-nave disponibili totali (29,8% nel 2023), mentre il resto dei giorni è stato impiegato sul mercato *spot*.

** Si vedano gli Indicatori alternativi di performance.*

A-4

• PRINCIPI CONTABILI

Costi diretti di viaggio
I costi diretti di viaggio (oneri portuali, transito da canali, consumi di carburante *bunker* e commissioni) riguardano l'utilizzo della flotta sul mercato *spot*. Tali costi sono rilevati nel corso del tempo in base al principio di corrispondenza IFRS15. I costi diretti di viaggio derivano dall'impiego delle navi di DIS attraverso noleggi a viaggio. Quando le navi sono impiegate in noleggi *time charter*, non sostengono costi diretti di viaggio.

Sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE (EU-ETS) – Programma di fissazione del prezzo del carbonio
Le quote di carbonio (UEA) acquistate da DIS sono allocate al viaggio come costo diretto di viaggio e rilevate inizialmente nelle rimanenze al prezzo di acquisto. A fine esercizio, il saldo delle quote in eccesso rispetto a quelle richieste per soddisfare la passività è valutato al prezzo di mercato corrente delle EUA, il *fair value* di mercato. L'allocazione al viaggio si basa sul costo medio delle rimanenze, applicato sistematicamente viaggio per viaggio per il "periodo di conformità" annuale, che si basa sull'anno di calendario. Ulteriori informazioni sull'EU-ETS sono disponibili nel Dichiarazione sulla sostenibilità, nelle sezioni *Valore ambientale, Quadro normativo, Monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) delle emissioni di CO_2 e "Fit for 55" dell'UE.*

◆ PRINCIPALI DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME

Costi diretti di viaggio sui viaggi non portati a termine
I costi diretti di viaggio sui viaggi non portati a termine sono stimati in base alle proiezioni più recenti di tali spese per ogni viaggio specifico.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-6 Altri costi operativi diretti

1° gennaio - 31 dicembre

US$ migliaia	2024	2023
Costi per equipaggi	(40.256)	(39.476)
Spese tecniche	(16.590)	(15.460)
Lubrificanti	(2.889)	(2.426)
Gestione tecnica e controllo qualità	(11.611)	(11.425)
Assicurazione	(2.686)	(2.786)
Costi di servizio legati alle navi in *leasing*	(11.060)	(17.890)
Altri costi	(6.555)	(4.167)
Totale Altri costi operativi diretti	**(91.647)**	**(93.630)**

I costi per gli equipaggi rappresentano la principale componente della voce Altri costi operativi diretti.

Al 31 dicembre 2024, d'Amico International Shipping S.A. e le sue controllate impiegavano l'equivalente di 657 dipendenti come personale marittimo e 26 dipendenti come personale di terra (al 31 dicembre 2023: 626 dipendenti marittimi e 25 dipendenti 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 o altri benefici post-pensionamento.

A-6

• PRINCIPI CONTABILI

Altri costi operativi diretti
Fra gli altri costi operativi diretti sono compresi i costi per gli equipaggi, le spese tecniche, i lubrificanti, i costi per la gestione tecnica e controllo qualità, le assicurazioni e gli altri costi di gestione delle navi.

I costi di servizio legati alle navi in *leasing* rappresentano una delle componenti non di *leasing* di un contratto *time charter*, che vengono imputati a conto economico.

I costi operativi relativi alle navi, quali ad esempio i costi per l'equipaggio, le riparazioni, i ricambi, le scorte, l'assicurazione, le spese commerciali e tecniche, sono imputati a conto economico quando sono sostenuti.

Il costo dei lubrificanti si basa sui consumi stimati nel corso del periodo.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-7 Costi generali ed amministrativi

1° gennaio - 31 dicembre

US$ migliaia	2024	2023
Personale	(9.456)	(11.020)
Altri costi generali ed amministrativi	(13.863)	(14.738)
Totale costi generali ed amministrativi	**(23.319)**	**(25.758)**

Nel 2024 il costo del personale include i costi del personale amministrativo a terra, emolumenti agli amministratori per US$ 1,0 milioni e una remunerazione di US$ 3,5 milioni ai dirigenti di alto livello, tra cui l'amministratore delegato, il direttore operativo, il direttore finanziario e altri dirigenti con responsabilità strategiche (2023: US$ 0,8 milioni per emolumenti degli amministratori e US$ 2,3 milioni per dirigenti di alto livello).

Il costo del personale include inoltre un rateo passivo di US$ 1,2 milioni relativo ai bienni continuativi 2022-2023, 2023-2024 e 2024-2025 del Piano di incentivazione a lungo termine. La passività relativa all'assegnazione delle azioni ai sensi del piano sarà soddisfatta con le azioni di tesoreria di DIS detenute dalla Società (n. 5.030.132 azioni proprie senza valore nominale al 31 dicembre 2024). Nel 2024 US$ 1.564.676 sono stati versati in contanti ai beneficiari, per il periodo continuativo 2022-2023.

La voce "Altri costi generali ed amministrativi" comprende gli onorari per consulenze, i canoni di locazione degli uffici, le spese di revisione nonché altre spese diverse derivanti dalla gestione delle società del Gruppo d'Amico International Shipping.

Tali costi includono anche le commissioni di gestione con parti correlate per l'utilizzo dei marchi, delle risorse informatiche e altri servizi legali e di controllo interno del Gruppo per un importo di US$ 10,6 milioni (US$ 11,3 milioni nel 2023) (si veda inoltre la nota 24).

I compensi richiesti dalla società di revisione di d'Amico International Shipping e dai revisori delle sue controllate per le revisioni legali dei bilanci civilistici e consolidati, nonché per la revisione dei bilanci intermedi consolidati sintetici, sono stati pari a US$ 474,4 migliaia (2023: US$ 447,0 migliaia). La società di revisione non ha fornito servizi aggiuntivi alla revisione al Gruppo DIS nel 2024 e nel 2023.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-7

• PRINCIPI CONTABILI

Spese generali e amministrative
Le spese amministrative, che comprendono i costi amministrativi per il personale, gli emolumenti dei dirigenti e degli amministratori, le spese d'ufficio e altri oneri relativi all'amministrazione, sono iscritte a conto economico nel momento in cui sono sostenute.

Piano d'incentivazione azionaria a lungo termine (pagamenti basati su azioni e benefici per i dipendenti)
Il Piano stabilisce un *bonus pool* basato sul ROCE (ritorno sul capitale investito) medio conseguito da DIS nel corso di ciascuno dei tre periodi biennali consecutivi presi in considerazione ("Periodo/i" o "Ciclo/i"), con una soglia minima del 5% chiamata obiettivo di "gate". Il *bonus pool* viene quindi calcolato come il 10% della differenza tra l'EBIT medio raggiunto durante il Periodo e l'EBIT corrispondente ad un ROCE medio del 5%, fino ad un EBIT massimo corrispondente ad un ROCE del 7,5%. Inoltre, al *bonus pool* viene applicata una rettifica per riflettere il ritorno totale per gli azionisti (TSR) ottenuto dagli azionisti di DIS durante il Periodo, rispetto al TSR che sarebbe stato raggiunto investendo nelle azioni di un gruppo di concorrenti.
Il *bonus pool* viene allocato secondo definiti obiettivi di *performance* concepiti per misurare la *performance* finanziaria di DIS tenendo conto dei rischi assunti, della solidità della strategia di copertura dei contratti, dell'efficienza in termini di costi della struttura gestionale e dell'impronta ambientale delle sue navi.
In tale piano per la dirigenza, al termine del periodo di maturazione di ogni ciclo, il numero di azioni di DIS assegnate è determinata in base alla media aritmetica dei prezzi di chiusura ufficiali del mercato delle azioni ordinarie di DIS nel mese precedente al Consiglio di Amministrazione della Società che verificherà i risultati conseguiti nel corrispondente periodo di maturazione. Una descrizione dettagliata del Piano d'incentivazione a lungo termine per la remunerazione dell'alta dirigenza di DIS è contenuta nella Dichiarazione di sostenibilità, nella sezione Governo societario, sotto Politica di remunerazione.

Componente di cassa. La componente di cassa del Piano è classificata come beneficio a lungo termine ai sensi dello IAS 19 - *Benefici per i dipendenti* e la componente azionaria del Piano è classificata come piano di pagamento basato su azioni regolato con strumenti rappresentativi di capitale ai sensi dell'IFRS 2 Pagamenti basati su azioni.
Le obbligazioni della componente di cassa sono valutate come il valore attuale dei pagamenti futuri attesi per i servizi prestati dai destinatari del Piano fino alla fine del periodo di riferimento, utilizzando il metodo della proiezione unitaria del credito. Vengono prese in considerazione le ipotesi della dirigenza, comprese le stime relative al raggiungimento di specifici obiettivi di *performance* del Piano. Poiché la componente di cassa del Piano ha natura molto breve (viene pagata entro sei mesi dalla sua valutazione), la dirigenza considera il suo valore attuale equivalente all'ammontare dei flussi di cassa. Per il periodo continuativo 2024-2025 del Piano di incentivazione a lungo termine, l'accantonamento del *bonus pool* si basa sui risultati previsti e tiene conto della relativa maturazione della componente di cassa.
Le rivalutazioni derivanti da rettifiche legate all'esperienza e da variazioni delle ipotesi attuariali, ove applicabili, sono rilevate nel conto economico.
Le obbligazioni sono presentate come passività correnti nella situazione patrimoniale e finanziaria, se DIS non ha un diritto incondizionato a differire il regolamento per almeno 12 mesi dopo il periodo di riferimento, indipendentemente da quando si prevede che si verifichi il regolamento effettivo.

Componente azionaria. La componente azionaria è classificata come un pagamento basato su azioni, regolato con capitale proprio e con una maturazione scaglionata (assegnazione di azioni).

Il *fair value* dei premi è determinato alla data di conferimento (data dell'Assemblea generale annuale) e l'onere da rilevare secondo gli IFRS è determinato a ogni data di riferimento sulla base delle stime effettuate sul servizio dei dipendenti e su altre condizioni non di mercato incluse nel piano (e in particolare sul ROCE medio raggiunto da DIS in ogni biennio), per il periodo di servizio pertinente, che è di 3 anni per la prima tranche di azioni e di 4 anni per la seconda tranche.

◆ PRINCIPALI DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME

La maturazione della quota in contanti relativa all'esercizio 2024 in relazione al piano continuativo biennale per il periodo 2024-2025 è avvenuta in base al risultato operativo lordo (EBIT) previsto per il 2025.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-8 Ricavi da vendita di immobilizzazioni

1° gennaio - 31 dicembre

US$ migliaia	2024	2023
Utile (perdita) netto dalla vendita di navi	**4.050**	**(4.697)**

L'importo per il 2024 è costituito dall'utile sulla vendita della M/T Glenda Melanie, nonché dall'ammortamento della parte non realizzata del risultato differito sulla vendita delle navi riprese successivamente in *leasing*.
Nel 2023 è stata inclusa soltanto la parte non realizzata del risultato differito sulla vendita delle navi successivamente riprese in *leasing*: d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato opzioni di acquisto su quattro navi (M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Trader e M/T High Loyalty), rilevando di conseguenza un ammortamento accelerato del risultato differito.

A-8

• PRINCIPI CONTABILI

Ricavi da vendita di immobilizzazioni
I ricavi dalla vendita di navi sono rilevati al momento della consegna all'acquirente e sono calcolati come differenza tra i proventi di vendita, al netto dei costi di cessione, e il valore contabile della nave alla data della vendita.

Ricavi da operazioni di cessione, vendita e *lease-back*
Per le navi che vengono riprese successivamente in *leasing*, i ricavi dalla vendita sono differiti e ammortizzati per la durata del *leasing*, rispecchiando la natura del relativo contratto.

◆ PRINCIPALI DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME

Alla contabilizzazione delle plusvalenze o minusvalenze dalla vendita di navi, la dirigenza applica i criteri delineati nell'IFRS 15. In particolare, la dirigenza valuta se la Società abbia soddisfatto le proprie obbligazioni di fare trasferendo il controllo dell'attività all'acquirente e se il prezzo dell'operazione al netto dei costi di cessione sia allineato alle condizioni contrattuali.

Per le navi già classificate come "Attività disponibili per la vendita", la plusvalenza o la minusvalenza iscritta corrisponde alla differenza tra il prezzo di vendita (meno i costi di cessione) ed il minore tra il valore contabile e il *fair value* della nave alla data dell'ultimo bilancio.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

emarket sdir storage CERTIFIED

A-9 Proventi (oneri) finanziari

1° gennaio - 31 dicembre

US$ migliaia	2024	2023
PROVENTI FINANZIARI		
Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato		
Interessi attivi	7.766	4.806
Differenze di cambio realizzate	306	151
Attività finanziarie valutate al fair value a conto economico		
Utili non realizzati su strumenti derivati	–	26
Totale proventi finanziari	**8.072**	**4.983**
ONERI FINANZIARI		
Altri oneri finanziari correnti al costo ammortizzato		
Interessi passivi e commissioni finanziarie	(15.469)	(17.839)
Oneri per *leasing*	(4.522)	(8.336)
Differenze di cambio realizzate	(206)	(522)
Passività finanziarie valutate al fair value a conto economico		
Perdite non realizzate su strumenti derivati	(45)	–
Totale oneri finanziari	**(20.242)**	**(26.697)**
Oneri finanziari netti	**(12.170)**	**(21.714)**

Nel 2024, così come nel 2023, gli interessi attivi derivavano principalmente da titoli a breve termine e fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari. Gli utili su cambi realizzati nel 2024 sono di tipo commerciale, mentre nel 2023 da strumenti di copertura; nel 2023 gli utili non realizzati erano il risultato di variazioni del *fair value* della parte inefficace degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura).

Nel 2024, così come nel 2023, gli interessi passivi e le commissioni finanziarie comprendevano gli interessi su prestiti bancari relativi alle navi di proprietà di DIS, nonché l'onere e l'ammortamento delle commissioni legate ai prestiti e gli importi realizzati su *swap* su tassi di interesse.
Nel 2024 le differenze di cambio realizzate sono scaturite da strumenti di copertura valutaria, mentre nel 2023 avevano una natura commerciale.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-9

• PRINCIPI CONTABILI

Proventi e oneri finanziari
I proventi e gli oneri finanziari comprendono gli interessi, gli utili o le perdite su cambi realizzati e non realizzati da operazioni in valute diverse dalla valutazione funzionale, nonché altri proventi e oneri finanziari. Sono inoltre incluse le rettifiche di valore degli strumenti finanziari non designati come strumenti di copertura.
Gli interessi sono rilevati secondo il principio di competenza, utilizzando il metodo dell'interesse effettivo.

Strumenti derivati
Gli strumenti finanziari derivati sono utilizzati principalmente a copertura delle esposizioni ai rischi di tasso di interesse (tramite *swap* su tassi di interesse), delle fluttuazioni valutarie, delle tariffe di nolo (tramite contratti di nolo a termine) e dei prezzi dei *bunker*. In conformità all'IFRS 9, una relazione di copertura è idonea per la contabilità di copertura solo se:

- La relazione di copertura consiste esclusivamente in strumenti di copertura idonei e operazioni oggetto di copertura idonee.
- All'avvio dell'operazione di copertura esiste una formale designazione e documentazione della relazione di copertura.
- Esiste un rapporto economico tra l'operazione oggetto di copertura e lo strumento di copertura.
- L'effetto del rischio di credito non domina le variazioni di valore risultanti da tale rapporto economico.
- Il delta della relazione di copertura deve rispecchiare le quantità effettive sia dell'operazione oggetto di copertura, sia dello strumento di copertura, garantendo l'assenza di squilibri tali da essere incoerenti con la finalità della contabilità di copertura.

Se l'efficacia non viene successivamente soddisfatta in relazione al delta ma l'obiettivo della gestione del rischio rimane lo stesso, la relazione di copertura è rettificata per tenere conto solo dell'importo coperto.

La valutazione del *fair value* degli strumenti derivati avviene a ciascuna data di chiusura; i derivati sono classificati come attività o passività.
Il *fair value* della classificazione di un derivato è ripartita tra attività e passività non correnti e correnti. L'attività o la passività non corrente è l'ammontare rimanente dello strumento di copertura superiore a dodici mesi dalla data di rendicontazione e l'attività o passività corrente è l'ammontare dello strumento di copertura che si prevede sia regolata entro dodici mesi dalla data di rendicontazione.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-10 Onere fiscale per imposta sul reddito

1° gennaio - 31 dicembre

US$ migliaia	2024	2023
Imposte correnti:		
Tassazione alle aliquote d'imposta sui redditi delle società	(1.732)	(1.049)
Tonnage tax	(158)	(176)
Imposta patrimoniale (Net Wealth Tax)/altre imposte	–	–
Totale imposte correnti	**(1.890)**	**(1.225)**
Utile ante imposte	**190.368**	**193.450**
Imposte sul reddito teoriche (aliquota del 24,94%)	(47.478)	(48.246)
- non soggette a imposte sul reddito (per via del regime di *tonnage tax*)	47.612	48.305
- impatto di aliquote fiscali estere	875	527
- effetto di differenze temporanee	(2.741)	(1.635)
Tassazione alle aliquote d'imposta sui redditi delle società	**(1.732)**	**(1.049)**

d'Amico Tankers d.a.c. ha ottenuto il rinnovo all'applicazione del regime di *tonnage tax* vigente in Irlanda per un periodo di 10 anni, che terminerà il 31 dicembre 2033. L'accantonamento per la *tonnage tax* effettuato da d'Amico Tankers d.a.c. nel 2024 è stato pari a US$ 0,2 milioni (2023: US$ 0,2 milioni).

A fine 2024, la *holding*, d'Amico International Shipping S.A., aveva perdite fiscali accumulate per un totale di US$ 66,3 milioni. Di tale importo, US$ 61,2 milioni possono essere portati a nuovo a tempo indeterminato, mentre le perdite fiscali restanti, generate dal 2017, possono essere portate a nuovo per 17 anni da ciascun periodo in cui è sorta la perdita. Le altre entità del Gruppo DIS non hanno perdite fiscali da portare a nuovo. Non sono state rilevate attività fiscali differite perché il management non prevede che vengano conseguiti utili imponibili a fronte dei quali compensare le perdite accumulate. La società *holding* è assoggettata al regime fiscale lussemburghese dell'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) che si basa sulle attività nette della Società. Nel 2024 tale imposta ha dato luogo a un onere equivalente a € 4,8 migliaia (2023: € 4,8 migliaia) esposto nei Costi generali e amministrativi.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-10

• PRINCIPI CONTABILI

Le imposte correnti della *holding* d'Amico International Shipping S.A. e di alcune società controllate (società di servizi) sono calcolate in base al reddito imponibile per l'esercizio utilizzando le aliquote locali applicabili alla data di bilancio. L'utile imponibile non coincide con l'utile evidenziato a conto economico, poiché non include le voci di ricavo o di spesa che sono imponibili o deducibili in altri esercizi, ed esclude altresì le voci esenti o indeducibili.

La principale società operativa del Gruppo DIS, d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda) è tassata in base al regime fiscale della *tonnage tax* vigente in Irlanda per tutte le attività ad esso assoggettate. In base a tale regime, la passività fiscale è calcolata sulla base dei ricavi nozionali determinati sul tonnellaggio netto totale della flotta controllata, invece che sulla base dei ricavi e dei costi come avviene per le società in regime fiscale ordinario. Alcune attività secondarie non rientrano nel regime di *tonnage tax* e sono soggette alle aliquote fiscali ordinarie dell'imposta societaria locale: 12,5% sul reddito d'impresa, 25% sul reddito da capitale e 33% sulle plusvalenze che non rientrano nel regime di *tonnage tax*). Tali attività possono dare origine ad attività e passività fiscali differite. Le voci delle altre componenti dell'utile complessivo sono tassate in base al regime fiscale applicabile.

L'onere relativo alla *tonnage tax* è iscritto tra gli oneri per imposte sul reddito nel conto economico consolidato. Per le attività che fanno capo all'Irlanda e che non ricadono nel regime di *tonnage tax*, l'onere fiscale si basa sul risultato d'esercizio, rettificato per le voci non imponibili o indeducibili ed è calcolato sulla base dell'aliquota fiscale in vigore o sostanzialmente in vigore alla data di bilancio.

Le eventuali imposte differite sono imposte che il Gruppo DIS prevede di versare o recuperare sulle differenze tra il valore contabile delle attività e delle passività esposto nel bilancio consolidato e la corrispondente base imponibile utilizzata nel computo dell'utile assoggettabile a tassazione. Sono contabilizzate utilizzando il metodo della passività di stato patrimoniale. Le passività relative alle imposte differite sono generalmente rilevate per tutte le differenze temporanee imponibili. Le attività fiscali differite sono rilevate nella misura in cui sia probabile che vi saranno in futuro degli utili assoggettabili a tassazione a fronte dei quali sia possibile utilizzare le differenze temporanee deducibili. Il valore contabile delle attività fiscali differite viene riesaminato ad ogni data di bilancio e ridotto se non è più ritenuto probabile che vi saranno utili assoggettabili a tassazione sufficienti per consentirne il recupero totale o parziale. Le imposte differite sono calcolate alle aliquote fiscali applicabili durante il periodo di estinzione della passività ovvero di realizzo dell'attività. Sono iscritte a conto economico come voce di costo o ricavo, eccetto se collegate a voci imputabili direttamente alle altre componenti dell'utile complessivo; in questo caso anche l'imposta differita è rilevata tra le altre componenti dell'utile complessivo.

Riforme fiscali del secondo pilastro
Nel 2021, il quadro inclusivo dell'OCSE ha raggiunto un accordo su un approccio a due pilastri alla riforma fiscale internazionale, incluso l'impegno a introdurre un'aliquota fiscale effettiva minima del 15% per i gruppi multinazionali con ricavi superiori a € 750 milioni. L'accordo è stato reso esecutivo nella maggior parte dei Paesi in cui d'Amico Società di Navigazione SpA, in qualità di controllante di ultima istanza, svolge attività commerciali e il Gruppo rientra nel campo di applicazione di tali norme. La nuova legislazione ha assunto efficacia per il Gruppo a partire dal 1° gennaio 2024. È stata effettuata una valutazione in base all'attuale profilo delle attività del Gruppo e la legislazione del secondo pilastro non ha un impatto sull'onere fiscale corrente.
Il Gruppo, laddove applicabile, applica l'eccezione alla rilevazione e all'informativa sulle attività e passività fiscali differite relative alle imposte sul reddito del secondo pilastro, come previsto dalle modifiche allo IAS 12 pubblicate nel maggio 2023. Le modifiche prevedono un'eccezione temporanea alla contabilizzazione delle imposte differite per l'imposta minima globale, con efficacia dalla pubblicazione.

◆ PRINCIPALI DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME

I *debiti d'imposta* sono calcolati prendendo in considerazione la nostra posizione fiscale specifica, determinata dal quadro normativo vigente nei paesi in cui operiamo. I debiti d'imposta possono essere influenzati dalle modifiche applicate al trattamento o alla valutazione fiscale dei ricavi da attività di trasporto, delle ritenute fiscali sui noli, della *tonnage tax* e dell'imposta sul valore aggiunto.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-11 Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo

US$ migliaia	Immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni materiali - Navi in costruzione	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	41.488	–	–	41.488
Storni	(720)	–	(10.120)	(10.840)
Riclassificazione da *Leasing* a Di proprietà	140.356	–	(140.356)	–
Modifica delle condizioni contrattuali	–	–	5.894	5.894
Differenze di cambio	–	–	12	12
Al 31 dicembre 2023	**946.418**	**–**	**188.349**	**1.134.767**
Riclassificazione	1.598	–	–	1.598
Incrementi	65.127	44.715	5.770	115.612
Modifica delle condizioni contrattuali	–	–	(8.282)	(8.282)
Cessioni e storni	(2.315)	–	(55.875)	(58.190)
Riclassificate ad Attività disponibili per la vendita	(48.309)	–	–	(48.309)
Differenze di cambio	17	–	(50)	(33)
Al 31 dicembre 2024	**962.536**	**44.715**	**129.912**	**1.137.163**

US$ migliaia	Immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni materiali - Navi in costruzione	Diritti di utilizzo	Totale immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo
ACCANTONAMENTI PER AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				
Al 1° gennaio 2023	**179.661**	**–**	**109.254**	**288.915**
Quota di ammortamento del periodo	37.910	–	24.545	62.455
Storni	(720)	–	(10.120)	(10.840)
Riclassificazione da *Leasing* a Di proprietà	28.217	–	(28.217)	–
Differenze di cambio	(12)	–	(10)	(22)
Al 31 dicembre 2023	**245.056**	**–**	**95.452**	**340.508**
Riclassificazione	1.598	–	-	1.598
Quota di ammortamento del periodo	41.908	–	16.490	58.398
Cessioni e storni	(2.408)	–	(55.875)	(58.283)
Riclassificate ad Attività disponibili per la vendita	(6.839)	–	-	(6.839)
Differenze di cambio	15	–	(1)	14
Al 31 dicembre 2024	**279.330**	**–**	**56.066**	**335.396**
Valore contabile netto al 31 dicembre 2023	**701.362**	**–**	**92.897**	**794.259**
Valore contabile netto al 31 dicembre 2024	**683.206**	**44.715**	**73.846**	**801.767**

**La nave M/T Glenda Melanie è stata classificata tra le Attività disponibili per la vendita al 31 marzo 2024 ed è stata quindi venduta il 15 maggio 2024; la M/T Glenda Melody è stata classificata tra le Attività disponibili per la vendita al 31 dicembre 2024.*

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-11 IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI E ATTIVITÀ CONSISTENTI NEL DIRITTO DI UTILIZZO – CONTINUA

Nel mese di aprile 2024, d'Amico Tankers d.a.c ha sottoscritto un contratto di costruzione con Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Cina, per l'acquisto di quattro (4) nuove navi cisterna a "Lungo Raggio" (LR1 – 75.000 Tpl (Dwt)) a un prezzo contrattuale totale di US$ 223,2 milioni. Secondo le previsioni tali nuove navi molto efficienti, le cui rate pagate sono esposte sotto "Immobilizzazioni materiali - Navi in costruzione", saranno consegnate a d'Amico Tankers d.a.c. tra luglio e novembre del 2027.

Il valore contabile netto della flotta di DIS (le attività legate alla navigazione del Gruppo, di proprietà o in *leasing*) ammontava a US$ 755,9 milioni al 31 dicembre 2024 (31 dicembre 2023: US$ 793,0 milioni). È incluso il valore contabile netto della flotta navigante e degli interventi di bacino (*drydock*) associati.

Il valore contabile incluso in "Immobilizzazioni materiali" e "Attività consistenti nel diritto di utilizzo" (tra cui gli interventi di bacino capitalizzati) per le navi con contratti *time charter* di *leasing* (in qualità di locatore) è pari a US$ 268,2 milioni (31 dicembre 2023: US$ 331,8 milioni). In considerazione della natura dei contratti *time charter*, spesso di breve durata e simili all'impiego sul mercato *spot*, sono presi in considerazione soltanto i *leasing* operativi con una durata iniziale superiore ai sei mesi.

Il *fair value* totale della flotta del Gruppo DIS al 31 dicembre 2024, escludendo le Immobilizzazioni materiali - Navi in costruzione e sulla base di valutazioni dei *broker* indipendenti, è pari a US$ 1.139,0 milioni (31 dicembre 2023: US$ 1.105 milioni). Tale dato include le navi di proprietà e le navi in *leasing* di d'Amico Tankers d.a.c con obbligo di acquisto od opzione di acquisto a prezzi favorevoli. Il valore delle rimanenti attività consistenti nel diritto di utilizzo si basa sul loro valore di utilizzo, come descritto ulteriormente di seguito.

Alla data di riferimento non erano presenti indicatori di perdita di valore, in quanto il *fair value* della flotta di DIS basato su valutazioni dei *broker* indipendenti superava in misura significativa il suo valore contabile di US$ 383,1 milioni (31 dicembre 2023: US$ 334,2 milioni). Qualora insorga un indicatore di perdita di valore, viene attuata una verifica di perdita di valore.

Il valore contabile netto delle navi in locazione con un obbligo di acquisto o un'opzione di acquisto a prezzi favorevoli ammontava a US$ 66,1 milioni al 31 dicembre 2024 (31 dicembre 2023: US$ 69,6 milioni).

Nel corso dell'anno sono state esercitate diverse opzioni di acquisto su navi in noleggio passivo e noleggio a scafo nudo. A giugno e agosto 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato opzioni d'acquisto sulla M/T Crimson Jade e sulla M/T Crimson Pearl, navi in noleggio passivo, per un corrispettivo di circa US$ 31,0 milioni ciascuna. A ottobre sono state esercitate due ulteriori opzioni di acquisto per navi in noleggio passivo a scafo nudo, nello specifico per la M/T High Navigator e la M/T High Leader, la cui consegna è prevista tra il 1° e il 3° trimestre 2025.

La seguente tabella fornisce i dettagli degli obblighi di acquisto e delle opzioni al 31 dicembre 2024, senza variazioni rispetto al 31 dicembre 2023.

Nome della nave, M/T	Anno di inizio del *leasing*	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

Tutti i finanziamenti bancari sulle navi di proprietà del Gruppo DIS sono garantiti tramite ipoteche di primo grado. Il valore di mercato totale delle navi del Gruppo DIS soggette ad ipoteca era pari a US$ 673,0 milioni al 31 dicembre 2024 (31 dicembre 2023: US$ 681,0 milioni), mentre il loro valore contabile netto, inclusi i relativi interventi di bacino (*drydock*), era pari a US$ 457,9 milioni (31 dicembre 2023: US$ 488,0 milioni). Il valore totale dei finanziamenti ipotecari in essere sulle navi era pari a US$ 218,8 milioni (31 dicembre 2023: US$ 246,0 milioni).

Il valore contabile netto delle altre immobilizzazioni materiali e attività consistenti nel diritto di utilizzo non legate alla navigazione al 31 dicembre 2024 ammonta a US$ 1,1 milioni (31 dicembre 2023: US$ 1,2 milioni). È costituito principalmente da obblighi per la locazione di uffici e il valore contabile netto di arredi, accessori e attrezzature per ufficio.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-11

• PRINCIPI CONTABILI

Immobilizzazioni materiali
Le immobilizzazioni materiali sono valutate al costo al netto dell'ammortamento e delle svalutazioni (*impairment*).

Navi di proprietà
Il costo storico comprende il costo di acquisizione delle navi nonché altri costi direttamente attribuibili all'acquisizione o alla costruzione della nave, compresi gli interessi passivi sostenuti durante il periodo di costruzione in relazione a finanziamenti ottenuti per le navi. Anche le spese successive per migliorare la progettazione e la *performance* delle navi sono classificate come costi.
I valori delle immobilizzazioni materiali, navi incluse, sono riviste a ogni data di bilancio per valutare se vi siano indicazioni di una svalutazione (si veda sotto).

Spese di bacino
Per ragioni di conformità con le certificazioni di settore e con i requisiti governativi, le navi devono necessariamente essere sottoposte ad accurate ispezioni da società di classificazione per interventi rilevanti di riparazione e manutenzione che non possono essere realizzati durante la loro normale operatività, per questo sono condotte durante gli interventi di bacino (*drydock*). Nel caso delle navi di meno di 15 anni, tali operazioni vengono compiute approssimativamente ogni 5 anni a seconda della natura dell'intervento e dei requisiti esterni, con un *Intermediate Water Survey* (IWS) ogni due anni e mezzo. Per le navi di più di 15 anni gli interventi di bacino vengono realizzati ogni due anni e mezzo. Le spese di bacino sono capitalizzate e ammortizzate a quote costanti lungo il periodo che intercorre fino alla successiva entrata in bacino prevista. Se una nave viene sottoposto a un intervento di bacino prima che le spese di bacino precedenti siano state interamente ammortizzate, si procedere alla svalutazione del saldo residuo.

Per le navi di nuova costruzione e le navi di seconda mano acquisite, l'iniziale voce di bacino viene stimata e capitalizzata separatamente. Le stime si basano sulle parti della nave di cui è prevista l'usura prima del successivo intervento di bacino.

L'ammortamento è calcolato a quote costanti lungo la vita utile stimata delle principali componenti delle navi, fino a concorrenza del valore residuo di realizzo stimato. La vita utile delle nuove navi è la seguente:

Navi	25 anni;
Rivestimenti delle cisterne	10 anni;
Interventi di bacino	2,5-5 anni;
Altre attività	3-7 anni.

Navi in costruzione (nuove costruzioni)
Sono esposte al costo al netto di eventuali svalutazioni identificate. I costi relativi alle navi di nuova costruzione includono i pagamenti rateali effettuati ad oggi, e altri costi relativi all'imbarcazione sostenuti durante il periodo di costruzione, compresi gli interessi capitalizzati. L'ammortamento ha inizio alla consegna della nave.

Attività non legate alla navigazione
Le immobilizzazioni materiale includono inoltre le attività non legate alla navigazione, costituite prevalentemente da arredi, accessori e attrezzature per ufficio.

Attività consistenti nel diritto di utilizzo (*leasing*)
Le attività e le passività sorte da un *leasing* sono valutate inizialmente al valore attuale. Un'attività consiste nel diritto di utilizzo è valutata e calcolata come valore attuale dei pagamenti minimi dovuti per il *leasing*, più eventuali costi diretti iniziali o costi di smantellamento o rimozione, al netto di eventuali incentivi o anticipi ricevuti. La passività del *leasing* è valutata come la somma dei pagamenti fissi, eventuali garanzie di valore residuo e il valore di un'opzione d'acquisto, al netto di eventuali incentivi esigibili. I calcoli del valore attuale utilizzano il tasso di interesse implicito nella locazione. Qualora sia non sia possibile determinare con facilità tale tasso, si applica il tasso di finanziamento marginale.

Il valore capitalizzato e ammortizzato delle obbligazioni per *leasing* di DIS (attività consistenti nel diritto di utilizzo) è attualizzato utilizzando il tasso di finanziamento marginale di DIS, ottenuto combinando il tasso di interesse degli *swap* per passività con la stessa scadenza delle obbligazioni per *leasing* al margine applicato più recentemente ai finanziamenti di terzi di DIS. Per i *leasing* precedentemente identificati come tali in conformità allo IAS 17, i pagamenti di *leasing* sono attualizzati utilizzando il tasso intrinseco del *leasing* di DIS (il locatario). Tutti i tassi di attualizzazione di DIS per tali contratti variano tra il 5,6% e il 6,5%, con una media ponderata del 5,9% (2023: 2,8% e 7,1%, con un tasso medio ponderato del 5,5%).

Quando i contratti prevedono periodi opzionali per il noleggiatore, DIS ne ha stimato la durata residua, ipotizzando che tali opzioni saranno esercitate, solo se alla data di prima applicazione è ragionevolmente certo l'esercizio dell'opzione di rinnovo, ed includendo una penale di recesso nella passività per *leasing* solo se alla data di prima applicazione è ragionevolmente certa di esercitare l'opzione di recesso.

Il Gruppo DIS ha anche optato di avvalersi dei seguenti espedienti pratici:

- Non rilevare come *leasing* contratti di durata inferiore a 12 mesi (*leasing* a breve termine) e quelli di valore inferiore a US$ 5.000 (elementi di modesto valore). Per tali contratti, il costo del *leasing* è registrato come spesa.
- Escludere i costi diretti iniziali nella valutazione dei diritti di utilizzo alla data di prima applicazione.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

emarket sdir storage CERTIFIED

A-11 PRINCIPI CONTABILI – CONTINUA

I valori delle navi che sono attività consistenti nel diritto di utilizzo sono rivisti regolarmente per valutare se vi siano indicazioni di una svalutazione (*impairment*): DIS, in qualità di locatario, applica lo IAS 36 *Perdite di valore e svalutazioni ("impairment")* per determinare se le attività in locazione vengono svalutate e per contabilizzare eventuali svalutazioni identificate.

DIS, in qualità di locatore, rileva pagamenti derivanti da *leasing* operativi come proventi a quote costanti per i proventi da noleggi *time charter* e a scafo nudo.

Perdite di valore e svalutazioni (*impairment*)
Le svalutazioni (*impairment*) e il loro storno si basano sul valore recuperabile della Flotta nonché su una valutazione condotta dalla dirigenza su una serie di importanti fattori di mercato.
Il valore contabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (Cash Generating Unit - CGU) viene sottoposto a *impairment test* quando gli eventi o le mutate circostanze suggeriscano che tale valore possa non essere recuperabile. Qualora esistano indicazioni in tal senso, viene stimato il valore recuperabile della CGU per determinare l'eventuale portata della svalutazione.
Analogamente, a ogni data di bilancio la dirigenza valuta se vi siano indicazioni che una svalutazione rilevata in un periodo precedente non esista più o si sia ridotta. In presenza di indicazioni in tal senso, il gruppo stima il valore recuperabile della CGU e, nel caso di una differenza positiva rispetto al valore contabile, la svalutazione viene stornata. Lo storno si limita al valore che sarebbe stato iscritto se non fosse stata contabilizzata la svalutazione originaria. Un possibile evento che dà adito allo storno di una svalutazione rilevata negli esercizi precedenti è la plusvalenza realizzata dalla vendita di navi alle quali era stata attribuita la perdita di valore.
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.
La svalutazione viene quindi attribuita ad ogni nave in misura proporzionale, sulla base del valore contabile di ogni nave nella CGU, entro il limite maggiore tra il *fair value* al netto di costi di vendita e valore d'uso.

◆ PRINCIPALI DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME

Determinazione dell'unità generatrice di flussi finanziari (CGU)
La Flotta di DIS è considerata come un'unica unità generatrice di flussi finanziari (CGU); un'unità generatrice di flussi finanziari è il più piccolo gruppo di attivi che comprende tale attivo e genera flussi finanziari in entrata ampiamente indipendenti dai flussi finanziari in entrata provenienti da altri attivi o gruppi di attivi. L'individuazione dell'unità generatrice di flussi finanziari di un'attività richiede la formulazione di congetture: una nave da sola non genera flussi finanziari in entrata che siano ampiamente indipendenti da quelli di altre navi, in quanto le navi sono perlopiù dello stesso tipo, hanno età analoghe e presentano una base di clientela simile. Tutte le navi del Gruppo 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 agenzie commerciali di intermediazione. Inoltre, tutte le navi sono conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale), inclusa la MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ed ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e ad altri *standard* internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali ed una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti.

La reportistica gestionale interna di DIS, a cui il Gruppo DIS si affida per prendere le proprie decisioni strategiche, è concepita per misurare la *performance* dell'intera flotta piuttosto che considerare le singole navi. Il Gruppo è responsabile della gestione commerciale, operativa e tecnica, nonché dell'amministrazione finanziaria dell'intera Flotta DIS.

Vita utile e valori residui
Per le navi appaltate dal Gruppo DIS si stima che la vita utile sia di 25 anni, a seconda delle specifiche e del tipo di impiego previsto. La stima della vita utile residua avviene alla data di acquisto o di consegna dal cantiere e viene rivista periodicamente. Il valore residuo è stimato in base al tonnellaggio al vuoto di ciascuna nave moltiplicato per le tariffe di rottamazione per tonnellata attualmente vigenti sul mercato, che vengono riviste ogni anno.

Perdite di valore e svalutazioni (*impairment*)
Il valore contabile delle navi può discostarsi anche sensibilmente dal loro valore di mercato. È infatti influenzato dalla valutazione effettuata dalla dirigenza con rispetto alla vita utile delle navi, dal loro valore residuo e dagli indicatori di svalutazione.

Per la valutazione del valore d'uso del cespite, si procede alla determinazione del valore attuale dei flussi di cassa futuri stimati. Tali flussi di cassa si basano si varie ipotesi, tra cui ricavi futuri al netto di commissioni, spese operative, bacini programmati, *off-hire* previsti e tariffe di rottamazione.

Nella stima delle tariffe di noleggio future, la dirigenza prende in considerazione le tariffe attualmente applicabili per i noleggi *time charter* esistenti e le tariffe base *time charter* giornaliere stimate per i giorni "non fissati" per tutte le classi di navi. Le tariffe per i giorni "non fissati" derivano

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-11 PRINCIPI CONTABILI – CONTINUA

da una combinazione tra le tariffe previste internazionale, in linea con le proiezioni della dirigenza e del consiglio, e la media storia dei ricavi di mercato negli ultimi 10 anni, come pubblicata da società di ricerca attive nel settore marittimo. Le tariffe previste internamente sono applicate ai periodi a breve termine, mentre per le proiezioni a lungo termine vengono utilizzate le medie a 10 anni. La dirigenza prende atto che le tariffe di noleggio sono cicliche e soggette ad una significativa volatilità dovuta a fattori che esulano dal suo controllo.

I flussi in uscita stimati per le spese operative e i requisiti di bacino si basano sui costi storici e preventivati. Le previsioni tengono inoltre conto degli oneri per la conformità a nuove normative e degli investimenti pianificati volti a migliorare l'efficienza energetica delle nostre navi.

Le spese legate alla conformità climatica includono le misure richieste ai sensi delle normative IMO, ad esempio l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (EEXI). Tali misure richiedono la riduzione della potenza dei motori e l'installazione di dispositivi di risparmio energetico a bordo delle navi più vecchie. Inoltre, le stime incorporano i miglioramenti pianificati dell'efficienza in termini di carburante, ad esempio utilizzando vernici a basso attrito per gli scafi. Ulteriori informazioni sulle spese per l'aggiornamento delle navi allo scopo di ridurre l'impatto delle emissioni di gas serra sono disponibili nella Dichiarazione di sostenibilità, nella sezione "Cambiamento climatico". L'utilizzo delle navi si basa sui giorni operativi storici, mentre le stime del valore residuo sono allineate alle attuali tariffe di rottamazione riportati.

La seguente tabella riepiloga le ipotesi fondamentali utilizzate nei calcoli del valore d'uso:

Ipotesi chiave	Base
Tariffe di noleggio	Combinazione tra previsioni interne (breve termine) e medie degli ultimi 10 anni (lungo termine).
Vita utile	25 anni.
Valore residuo	Calcolato in base ai prezzi di demolizione medi in diversi mercati.
Costi operativi e amministrativi	Spese storiche e preventivate con l'attuale struttura societaria.
Tasso di attualizzazione (WACC)	Nominale, rettificato per l'inflazione utilizzando la media storia a 10 anni dell'indice dei prezzi al consumo primario negli Stati Uniti.

La dirigenza ritiene che le ipotesi adottate per valutare la potenziale svalutazione siano ragionevoli e appropriate. Tuttavia, tali ipotesi sono intrinsecamente soggettive e passibili di future modifiche sostanziali. Non vi è alcuna garanzia che le tariffe di nolo e i valori delle navi rimarranno ai loro livelli attuali o che miglioreranno in misura significativa o si ridurranno.

DIS ha una flotta moderna con una media di circa 9,2 anni al 31 dicembre 2024, rispetto a una media del settore di 14,3 anni per le MR e 15,8 per le LR1 (25.000 - 84.999 Tpl (Dwt)), alla stessa data. Tale flotta moderna consente a DIS di trovarsi nella posizione di affrontare con efficacia i cambiamenti del settore in evoluzione. Inoltre, la Società ha pianificato spese per dispositivi di risparmio energetico e miglioramenti dell'efficienza in termini di consumi di carburante al fine di aumentare ulteriormente le *performance* della flotta (si rimanda alla sezione Ambiente delle Informazioni di natura non finanziaria per una discussione più dettagliata di tali iniziative).

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-12 Attività disponibili per la vendita

Al 31 dicembre 2024, le attività disponibili per la vendita riguardano soltanto la M/T Glenda Melody, classificata al più basso tra il valore contabile e il valore di mercato a fine periodo. Alle attività disponibili per la vendita non erano associate passività al 31 dicembre 2024.

US$ migliaia	2024	2023
Al 1° gennaio		
Costo o valutazione	**–**	**–**
Riclassificazione da Immobilizzazioni materiali	41.471	–
Cessioni / vendite	(21.795)	–
Al 31 dicembre		
Valore contabile netto a fine periodo	**19.676**	**–**

A-12

• PRINCIPI CONTABILI

Attività disponibili per la vendita

In conformità all'IFRS 5, le attività non correnti sono classificate come disponibili per la vendita se il loro valore contabile sarà recuperato tramite una vendita del cespite invece che attraverso l'uso continuativo, e se le relative condizioni fossero soddisfatte, una nave dovrebbe essere esposta come disponibile per la vendita. A tale scopo, la vendita deve essere altamente probabile, l'attività essere disponibile per la vendita immediata nel suo stato attuale e commercializzata attivamente ai fini della vendita ad un prezzo accettabile rispetto al suo *fair value* attuale. La dirigenza deve trovarsi impegnata nel processo di vendita, che deve essere prevista entro un anno dalla data di riclassifica del cespite come disponibile per la vendita.

Immediatamente prima di tale riclassifica, le attività sono rivalutate conformemente ai principi contabili del Gruppo DIS. successivamente vengono iscritte al più basso tra il loro valore contabile e il *fair value* al netto del costo della vendita. Le attività classificate come disponibili per la vendita non sono soggette ad ammortamento.

Qualora non siano più soddisfatte le condizioni per la classificazione delle attività non correnti e dei gruppi in dismissione come disponibili per la vendita, tale classificazione cessa. Le attività non correnti che cessano di essere classificate come disponibili per la vendita vengono rivalutate al più basso tra il valore contabile precedente alla classificazione come disponibili per la vendita, rettificate per eventuali ammortamenti o rivalutazioni che sarebbero stati rilevati se l'attività o il gruppo in dismissione non fossero stati classificati come disponibili per la vendita, e il loro valore recuperabile alla data della successiva decisione di non vendere.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-13 Altre attività (passività) finanziarie

Al 31 dicembre

US$ migliaia	2024			2023		
	Non correnti	**Correnti**	**Totale**	**Non correnti**	**Correnti**	**Totale**
Perdita differita su attività in *leasing*	–	897	897	1053	1036	2089
Fair value degli strumenti derivati	605	1840	2445	1381	3338	4719
Crediti finanziari	70	293	363	–	85	85
Totale altre attività finanziarie	**675**	**3030**	**3705**	**2434**	**4459**	**6893**
Utile differito su attività in *leasing*	(2.281)	(341)	(2.622)	(2.622)	(342)	(2.964)
Fair value degli strumenti derivati	(35)	(900)	(935)	(41)	(45)	(86)
Altre passività finanziarie	(1.262)	(1.842)	(3.104)	(73)	(2.423)	(2.496)
Totale altre passività finanziarie	**(3.578)**	**(3.083)**	**(6.661)**	**(2.736)**	**(2.810)**	**(5.546)**

Al 31 dicembre 2024, le altre attività finanziarie non correnti includevano principalmente il valore degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura); al 31 dicembre 2023 includevano inoltre le perdite differite sulla vendita e il *lease-back* di navi, che sanno ammortizzate oltre i prossimi dodici mesi.

Al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023, le altre attività finanziarie correnti comprendono le perdite differite cumulative sulla vendita e il *lease-back* di navi, che saranno ammortizzate nei prossimi dodici mesi, gli *swap* su tassi di interesse e gli strumenti di copertura dei cambi, nonché i crediti per *leasing* e gli interessi accumulati su depositi.

Al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023, le altre passività finanziarie non correnti includono principalmente l'utile differito generato della vendita e dal *lease-back* di navi, il *fair value* degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) e la riserva per passività potenziali.

Al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023, le altre passività finanziarie correnti includono l'utile differito generato della vendita e dal *lease-back* di navi, il *fair value* degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) e altre passività finanziarie correnti, costituite dagli interessi finanziari maturati su finanziamenti bancari.

A-13

• PRINCIPI CONTABILI

Attività e passività finanziarie

Le attività finanziarie nel Gruppo DIS sono classificate e valutate in tre categorie: al costo ammortizzato, al *fair value* a conto economico e al *fair value* in altre componenti dell'utile complessivo.

- Costo ammortizzato: un'attività finanziaria è valutata al costo ammortizzato quando il Gruppo DIS ha un modello di *business* volto a detenere l'attività al fine di riscuotere flussi di cassa contrattuali, laddove tali flussi di cassa costituiscano il solo pagamento del capitale e degli interessi, e siano programmati in date specifiche.
- *Fair value* in altre componenti dell'utile complessivo: quando i requisiti per la valutazione dell'attività finanziaria al costo ammortizzato sono soddisfatti, ma il modello di *business* comprende anche la vendita di tali strumenti, le attività finanziarie sono valutate al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo.
- *Fair value* a conto economico: tutte le altre attività finanziarie sono valutate al *fair value* a conto economico.

L'esposizione del Gruppo a vari rischi associati a tali strumenti finanziari e alle utilizzate per i calcoli del *fair value* degli strumenti derivati è illustrata alla nota 23.

◆ PRINCIPALI DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME

La dirigenza di DIS ha valutato le implicazioni della guerra in Ucraina, dei conflitti in Medio Oriente e delle attuali condizioni economiche sulle attività e passività finanziarie del Gruppo. Sulla base di tali valutazioni è stato determinato che non sussiste la necessità di rettifiche. Per informazioni dettagliate sull'esposizione ai rischi, i calcoli del *fair value* e ulteriori informative relative alle attività e passività finanziarie, si rimanda alla nota 23. Ulteriori approfondimenti sull'impatto di tali eventi globali sono disponibili nella nota 1 e nella sezione "Eventi significativi verificatisi nel periodo".

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-14 Crediti e altre attività correnti

Al 31 dicembre

US$ migliaia	2024	2023
Crediti contrattuali	29.019	57.666
Attività derivante da contratto (ratei anticipi)	13.721	7.435
Anticipi *time charter*, altri crediti e ratei	3.784	3.787
Altri crediti esigibili	3.124	6.786
Totale crediti a breve e altre attività correnti	**49.648**	**75.674**

Al 31 dicembre 2024 i crediti contrattuali al netto del fondo svalutazione crediti ammontavano a US$ 0,6 milioni (31 dicembre 2023: US$ 0,7 milioni). I calcoli determinanti il fondo svalutazione crediti del Gruppo DIS sono riportati nella nota 23. La totalità del prezzo allocato ad attività derivanti da contratti al 31 dicembre 2024 è stato fatturato durante il mese di gennaio 2025.

Anticipi, crediti e ratei rappresentano somme pagate in anticipo per contratti *time charter*, altri acconti e spese rifatturabili.

La voce Altri crediti esigibili rappresenta crediti non commerciali e acconti verso agenzie.

La seguente tabella fornisce una ripartizione per età dei crediti contrattuali al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023. Gli importi tra 90 e 120 giorni rappresentano soprattutto crediti per controstallie.

Al 31 dicembre

US$ migliaia	2024	2023
0-60 giorni	24.118	40.459
61-90 giorni	606	6.968
91-120 giorni	1.019	3.910
>120 giorni	3.276	6.329
Totale crediti contrattuali	**29.019**	**57.666**

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-14

• PRINCIPI CONTABILI

Crediti commerciali e altri crediti
I crediti contrattuali sono rilevati quando il diritto al corrispettivo diventa incondizionato. Nel caso dei noleggi a viaggio, quando il viaggio viene completato e la fattura è emessa al cliente. Il Gruppo DIS valuta i crediti commerciali al costo ammortizzato, poiché sono detenuti allo scopo di riscuotere i flussi di cassa derivanti da contratti. Il nolo viene fatturato al completamento e alla consegna del servizio.

Le attività contrattuali legate ai ricavi, come definite ai sensi dell'IFRS 15, comprendono i crediti insoluti derivanti da noli in corso. Tali attività rappresenta un rateo attivo per il lavoro svolto, ma non ancora fatturato. Ciò rispecchia un diritto condizionato a ricevere un corrispettivo per la parte dell'obbligazione contrattuale adempiuta. Il corrispettivo viene fatturato al completamento dell'obbligazione di fare.

Le variazioni delle attività derivanti da contratti dipendono da fattori quali la durata dei viaggi, i livelli delle tariffe di nolo e il numero di navi impiegate sul mercato *spot*.

Le attività contrattuali sono inizialmente valutate al loro valore di scambio che rappresenta il *fair value* dell'operazione. Successivamente sono valutate al costo ammortizzato, al netto delle svalutazioni per perdita durevole di valore e del fondo svalutazione crediti. La perdita durevole di valore è rilevata a conto economico qualora vi siano prove oggettive di una perdita. La svalutazione per perdita durevole di valore è calcolata come differenza tra il valore contabile e il valore attuale dei flussi di cassa futuri stimati, attualizzati al tasso di interesse effettivo applicabile in origine all'attività. Per i crediti commerciali a breve, la valutazione al costo ammortizzato coincide con il valore nominale, al netto di svalutazioni per perdita durevole di valore.

◆ PRINCIPALI DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME

Per informazioni su perdita durevole di valore in rapporto ai crediti per controstallie, valutazione effettuata dalla direzione in merito al rischio di credito e perdite attese su crediti, si rimanda alla nota 23, Gestione del rischio finanziario e strumenti finanziari.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-15 Rimanenze

Al 31 dicembre

US$ migliaia	2024	2023
Rimanenze di carburanti *bunker*	9.877	9.272
Rimanenze di lubrificanti	4.201	4.027
Rimanenze di EU-ETS	802	428
Totale rimanenze	**14.880**	**13.727**

Le rimanenze sono costituite dalle scorte di carburanti *bunker* e lubrificanti a bordo delle navi, nonché dalle quote di emissioni di gas a effetto serra allocate di EU-ETS.

Si rimanda alla nota 4, Costi diretti di viaggio, e alla nota 6, Altri costi operativi diretti, per specifiche sugli importi delle rimanenze rilevanti durante il periodo.

Nel 2024 non sono stati contabilizzati storni né svalutazioni delle rimanenze.

A-15

• **PRINCIPI CONTABILI**

Rimanenze
Le rimanenze o scorte sono valutate al più basso tra il costo e il valore netto di realizzo.

Le *rimanenze di carburanti bunker* riguardano l'Intermediate Fuel Oil (IFO) e il Marine Diesel Oil (MDO), denominati collettivamente *carburanti bunker*. Talli rimanenze sono valutate al costo utilizzando il metodo FIFO (first in, first out). Il costo include le spese sostenute per consegnare le scorte sulle navi.

Le *rimanenze di lubrificanti* riguardano i lubrificanti a bordo delle navi. Sono esposte al costo calcolato utilizzando il metodo FIFO (*first in, first out*). Tale costo comprende le spese sostenute per consegnare le scorte sulle navi.

Sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE (EU-ETS) – Programma di fissazione del prezzo delle quote carbone
Le quote carbone, chiamate anche quote di emissione, sono autorizzazioni rilasciate dai governi o dalle autorità di regolamentazione ai sensi dei programmi di regolamentazione *cap-and-trade* delle emissioni. Tali programmi consentono alle società di emettere una specifica quantità di gas serra e richiedono al soggetto inquinante di pagare per le proprie emissioni. L'obiettivo è limitare le emissioni al numero di quote emesse, riducendone annualmente il tetto massimo in linea con gli obiettivi climatici dell'UE e generando al contempo ricavi per finanziare la transizione ecologica.
Il programma si applica a tutti gli Stati membri dell'UE, nonché a Islanda, Liechtenstein, Norvegia e Irlanda del Nord.

Il programma EU-ETS è iniziato nel 2005 ed è stato ampliato nel 2024 per includere le emissioni dei trasporti marittimi (porti di conformità). A partire dal 1° gennaio 2024, per tutti i viaggi che iniziano o terminano nelle acque dell'UE DIS è tenuta ad acquisire quote di carbonio che consentono l'emissione di una tonnellata di CO_2.

Si rimanda al principio contabile nella nota 4, Costi diretti di viaggio.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-16 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Al 31 dicembre

US$ migliaia	2024	2023
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	**164.892**	**111.154**

Il saldo a fine esercizio include un deposito a garanzia di US$ 6,8 milioni relativo all'esercizio delle opzioni di acquisto per la M/T High Navigator e la M/T High Leader da parte di d'Amico Tankers d.a.c.

A-16

• PRINCIPI CONTABILI

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce "Disponibilità liquide e mezzi equivalenti" comprende la liquidità in cassa, i conti correnti e i depositi a vista nonché altri investimenti altamente liquidi a breve termine che sono facilmente convertibili in importi liquidi entro tre mesi e sono soggetti ad un rischio irrilevante di cambiamento di valore. Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono valuti al *fair value*, che coincide con il loro valore nominale, o al costo storico più gli interessi passivi, se applicabili.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-17 Patrimonio netto

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2024 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammontava a US$ 62.053.278,45, corrispondente a 124.106.556 azioni ordinarie senza valore nominale negoziate con il codice ISIN 2592315662 (31 dicembre 2023: nessuna variazione).

Il capitale autorizzato della Società, ivi compreso il capitale sociale emesso, è fissato a US$ 87.500.000 divisi in 175.000.000 azioni senza valore nominale.

Utili portati a nuovo

Al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023 tale voce comprende gli utili netti dell'attuale e dei precedenti esercizi, oltre alle detrazioni derivanti dai dividendi approvati per la distribuzione.

Riserva sovrapprezzo azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è stata costituita dall'offerta pubblica iniziale del Gruppo e dal relativo aumento di capitale a maggio 2007, insieme ai successivi aumenti di capitale. Come previsto per legge, tali riserve sono distribuibili.

Dividendi distribuiti

I seguenti dividendi sono stati dichiarati e versati durante il periodo dalla Società:

Anno	Centesimi di US$ per azione ordinaria idonea		Totale dividendo lordo (US$ migliaia)
	Dividendi	**Acconto su dividendi**	
2023	US$ 0,18	US$ 0,16588	US$ 42.038
2024	US$ 0,24871	US$ 0,252	US$ 60.076

Altre riserve

Le altre riserve sono composte dalle seguenti voci:

Al 31 dicembre

US$ migliaia	2024	2023	Variazione nel 2024
Totale Altre riserve	**(27,342)**	**(16.959)**	**(10.383)**
Riserva per pagamenti basati su azioni	1.311	864	447
Azioni proprie	(36.209)	(26.117)	(10.092)
Riserva *cash flow hedge* (in altre componenti dell'utile complessivo)	1.499	4.576	(3.077)
Altro	6.057	3.718	2.339
di cui			
Riserva di conversione (in altre componenti dell'utile complessivo)	154	*293*	*(139)*
Riserva legale	5.903	*3.425*	*2.478*

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-17 PATRIMONIO NETTO – CONTINUA

Riserva per pagamenti basati su azioni
Tale riserva è stata costituita per contabilizzare la parte di compenso relativa al piano di incentivazione a lungo termine (LTI) della Società che viene regolata con azioni. Nel 2024 ai beneficiari del piano LTI sono state consegnate azioni equivalenti a un importo maturato di US$ 182.180. Il costo maturato per l'anno, relativo agli importi da regolare in azioni, è stato pari a US$ 628.544. Nel 2023 ai beneficiari del piano di incentivazione a lungo termine sono state consegnate azioni equivalenti ad un importo maturato di US 19.265, mentre il costo maturato per l'anno, relativo agli importi da regolare in azioni, è stato pari a US$ 658.740.

Azioni proprie
Al 31 dicembre 2024, le azioni proprie consistono in 5.030.132 azioni ordinarie con un valore contabile pari a US$ 36,2 milioni che rappresentano il 4,05% delle azioni emesse. Tali azioni sono state acquistate ai sensi dei programmi di riacquisto azioni autorizzati di DIS. Il programma attuale, autorizzato dall'assemblea ordinaria degli azionisti tenuta il 18 aprile 2023, consente alla Società di acquistare fino a 18.615.795 delle proprie azioni ordinarie (comprese le azioni già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società, in conformità all'articolo 430-15 della legge lussemburghese).

Nel 2024, DIS ha consegnato ai beneficiari del suo Piano d'incentivazione a lungo termine adottato nel 2019, che comprende i dirigenti in ruoli chiave e gli amministratori esecutivi del Gruppo DIS, n. 38.884 azioni proprie ad un costo medio totale di US$ 238 migliaia (0,03% del capitale sociale). Tali azioni rappresentano la prima *tranche* del compenso in natura sul periodo 2021-2022. Nel corso del 2023 DIS ha consegnato ai beneficiari del suo Piano di incentivazione a lungo termine adottato nel 2019 n. 15.510 azioni proprie a un costo medio totale di US$ 128 migliaia (0,0125% del capitale sociale), come seconda *tranche* del compenso in natura sul periodo 2019-2020. Nel 2024 DIS ha acquistato n. 1.615.474 azioni proprie, mentre nel 2023 ha acquistato n. 1.650.619 azioni proprie.

Riserva *cash-flow hedge*
La riserva *cash-flow hedge* non è distribuibile e rispecchia le variazioni di valore della parte efficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS legati ad alcune delle sue linee di credito bancarie.

Riserva di conversione
Tale riserva non è distribuibile ed è il risultato della conversione in US$ del patrimonio netto delle società del Gruppo DIS le cui valute funzionali non sono il dollaro statunitense.

Riserva legale
La riserva legale è prevista dalla Legge lussemburghese per la società residente e il suo saldo non è distribuibile.

A-17

• PRINCIPI CONTABILI

Azioni proprie
Ai sensi di un programma di riacquisto sono rilevate al costo storico ed evidenziate come voce separata in diminuzione del patrimonio netto. Il costo di acquisto delle azioni proprie e gli eventuali proventi della loro vendita successiva sono contabilizzati come variazioni del patrimonio netto. Le azioni proprie sono rimosse dal patrimonio netto utilizzando il metodo del costo medio di acquisto.

Riserva per pagamenti basati su azioni
Per la componente azionaria del *bonus pool* del Piano LTI, si rimanda al criterio contabile nella nota 7, Costi generali e amministrativi.

Dividendi distribuiti
Le distribuzioni di dividendi sono rilevate come variazione del patrimonio netto nel periodo in cui sono approvate dall'assemblea degli azionisti per i dividendi definitivi, o dal Consiglio di Amministrazione per gli acconti sui dividendi.

Riserva *cash-flow hedge*
Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati è riportato nella nota 23.

◆ PRINCIPALI DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME

Riserva sovrapprezzo azioni
Alcuni costi ed oneri legati al processo di quotazione (principalmente commissioni bancarie e relativi onorari e spese per consulenze) nonché i dividendi e gli ulteriori aumenti di capitale hanno dato luogo a variazioni della riserva sovrapprezzo azioni e sono esposti tra le "Altre variazioni" nel Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-18 Banche ed altri finanziatori

Al 31 dicembre

US$ migliaia	2024	2023
Banche e altri finanziatori – *Non correnti*	192.059	216.656
Commissioni finanziarie – *Non correnti*	(1.630)	(1.918)
Banche e altri finanziatori - Passività non correnti	**190.429**	**214.738**
Banche e altri finanziatori – *Correnti*	26.781	29.313
Commissioni finanziarie – *Correnti*	(550)	(614)
Banche e altri finanziatori - Passività correnti	**26.231**	**28.699**
Totale banche e altri finanziatori	**216.660**	**243.437**

Tasso fisso	78.596	131.024
Tasso variabile	140.244	114.945
Commissioni finanziarie	(2.180)	(2.532)
Totale banche e altri finanziatori	**216.660**	**243.437**

Variazioni di banche e altri finanziatori		
Banche e altri finanziatori – al 1° gennaio	243.437	317.210
Rimborso finanziamenti bancari	(93.405)	(102.572)
Utilizzi di linee di credito	66.275	37.750
Ammortamento delle commissioni	353	707
Rimborso degli scoperti di conto	–	(9.658)
Banche e altri finanziatori – al 31 dicembre	**216.660**	**243.437**

I prestiti ipotecari di DIS in essere al 31 dicembre 2024 ammontavano a US$ 218,8 milioni (31 dicembre 2023: US$ 246,0 milioni). Alla stessa data, il 36% del totale prestiti ipotecari di DIS era contabilizzato a un tasso di interesse fisso globale medio (ivi compreso lo spread sul SOFR più il tasso di interesse *swap*) del 3,76%, mentre sul restante 64% era applicato uno spread medio sul SOFR dell'1,96%.

DIS dispone anche di linee di credito non ipotecarie (ad es. scoperti di conto o finanziamenti a medio termine), con un importo disponibile pari a US$ 22,0 milioni al 31 dicembre 2024, di cui solo US$ 0,3 milioni utilizzati alla stessa data.
Si rimanda all'informativa sul rischio di liquidità nella nota 23, la quale include informazioni sulle scadenze programmate raggruppate in serie temporali.

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

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-18 BANCHE ED ALTRI FINANZIATORI – CONTINUA

I finanziamenti bancari in essere al 31 dicembre 2024 includevano:

US$ migliaia	Attività	Data di emissione	Scadenza	2024
Skandinaviska Enskilda Banken AB finanziamento da US$ 20,0 mln	Cielo Bianco	Dic. 2021	17 dic. 2027	15.440
ABN Amro N.V. – prestito *sustainability linked* finanziamento da US$ 43,0 mln	Cielo di Gaeta	Dic. 2021	23 dic. 2026	4.559
ING Bank N.V., filiale di Londra e S.E.B. AB finanziamento da US$ 82,0 mln	Cielo di Cagliari, Cielo Rosso, Cielo di Rotterdam, Cielo di New York	Lug. 2022	27 lug. 2027	54.684
Tokyo Century Corporation finanziamento da US$ 21,8 mln	High Challenge	Nov. 2015	17 lug. 2027	5.527
Danish Ship Finance A/S finanziamento da US$ 25,2 mln	High Seas, High Tide	Lug. 2022	20 lug. 2029	17.100
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. filiale di Londra finanziamento da US$ 54,2 mln	Glenda Meryl, Glenda Melissa, Cielo di Capri	Set. 2022	30 set. 2027; 12 ott. 2027*	24.208
The Iyo Bank finanziamento da US$ 17,5 mln	High Explorer	Mag. 2023	1 giu. 2031	15.475
NTT TC Leasing Co., Ltd. finanziamento da US$ 20 mln	Cielo di Londra	Ago. 2023	14 ago. 2028	18.438
The Iyo Bank finanziamento da US$ 16,0 mln	High Voyager	Giu. 2024	10 giu. 2032	15.000
BPER Banca S.p.A. finanziamento da US$ 16,0 mln	High Freedom	Giu. 2024	24 giu. 2032	15.000
NTT TC Leasing Co., Ltd. finanziamento da US$ 16,8 mln	High Trader	Lug. 2024	7 ago. 2029	16.394
DNB Bank ASA finanziamento da US$ 17,5 mln	High Loyalty	Ago. 2024	31 lug. 2029	17.015
Commissioni finanziarie				(2.180)
Totale banche e altri finanziatori				**216.660**

**Solo per la M/T Cielo di Capri.*

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-18 BANCHE ED ALTRI FINANZIATORI – CONTINUA

I finanziamenti bancari in essere al 31 dicembre 2023 includevano:

US$ migliaia	Attività	Data di emissione	Scadenza	2023
Skandinaviska Enskilda Banken AB finanziamento da US$ 20,0 mln	Cielo Bianco	Dic. 2021	17 dic. 2026	16.960
ABN Amro N.V. – prestito *sustainability linked* finanziamento da US$ 43,0 mln	Cielo di Gaeta	Dic. 2021	23 dic. 2026	10.915
Tokyo Century Corporation finanziamento da US$ 21,8 mln	High Challenge	Nov. 2015	17 lug. 2027	11.979
Danish Ship Finance A/S finanziamento da US$ 25,2 mln	High Seas, High Tide	Lug. 2022	20 lug. 2029	20.700
ING Bank N.V., filiale di Londra e S.E.B. AB finanziamento da US$ 82,0 mln	Cielo di Cagliari, Cielo Rosso, Cielo di Rotterdam, Cielo di New York	Lug. 2022	27 lug. 2027	73.437
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. filiale di Londra finanziamento da US$ 54,2 mln	Glenda Melanie, Glenda Melody, Glenda Meryl, Glenda Melissa, Cielo di Capri	Set. 2022	30 set. 2027; 12 ott. 2027*	43.660
The Iyo Bank finanziamento da US$ 17,5 mln	High Explorer	Mag. 2023	1 lug. 2031	16.825
NTT TC Leasing Co., Ltd. finanziamento da US$ 20 mln	Cielo di Londra	Ago. 2023	14 ago. 2028	19.688
Banco BPM SpA finanziamento da US$ 15,5 mln	Cielo di Salerno	Dic. 2021	13 gen. 2027	13.215
Skandinaviska Enskilda Banken AB finanziamento da US$ 20,0 mln	High Adventurer	Dic. 2022	9 dic. 2027	18.340
Crédit Agricole Italia S.p.A. finanziamento ESG da US$ 3,5 mln	n.a.	Dic. 2022	16 dic. 2026	250
Commissioni finanziarie				(2.532)
Totale banche e altri finanziatori				**243.437**

**Solo per la M/T Cielo di Capri.*

A-18

• PRINCIPI CONTABILI

Banche ed altri finanziatori

I finanziamenti bancari gravati da interessi relativi al finanziamento delle navi e agli scoperti di conto sono contabilizzati in base agli importi ricevuti al netto dei costi di transazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo. La differenza tra le entrate relative ai finanziamenti e il valore nominale è rilevata a conto economico lungo la durata del finanziamento.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-19 Passività per *leasing*

Le passività per *leasing* vengono ripagate nel corso della durata contrattuale. Le durate contrattuali restanti alla data del bilancio sono le seguenti:

Al 31 dicembre

US$ migliaia	2024	2023
Totale dei pagamenti minimi di *leasing* previsti (investimento lordo)	**78.508**	**109.648**
con scadenza entro un anno	36.796	24.912
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	21.149	59.128
con scadenza oltre cinque anni	20.563	25.608
Principali rimborsi di pagamenti minimi di *leasing*	**66.307**	**93.408**
con scadenza entro un anno	32.772	20.215
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	14.988	50.801
con scadenza oltre cinque anni	18.547	22.392
Oneri finanziari compresi nei pagamenti minimi di *leasing*	**12.201**	**16.240**
dei quali pertinenti al periodo	4.522	8.336

Il valore contabile delle attività possedute mediante *leasing*, così come i termini principali di *leasing*, sono descritti nella nota 11. Al momento della decorrenza dei contratti di *leasing*, il tasso di rendimento annuale sulle operazioni di *leasing* di DIS era allineato alle tariffe di mercato prevalenti.

Per i contratti *time charter*, una componente non di *leasing* (elemento di servizio) è esclusa dal calcolo iniziale della passività per *leasing*. Tale componente era stimata a una tariffa forfettaria di US$ 6.926 al giorno (2023: US$ 6.926), per l'intera durata dei contratti. Tale stima è allineata ai costi operativi preventivati per le navi di proprietà della flotta per l'esercizio successivo, come valutati al momento della rilevazione iniziale.

A-19

• PRINCIPI CONTABILI

Le passività sorte da *leasing* sono valutate inizialmente al valore attuale dei pagamenti dovuti per il *leasing*, che includono i pagamenti fissi, eventuali garanzie del valore residuo, il prezzo di esercizio di un'opzione di acquisto (se è ragionevolmente certo che sarà esercitata), al netto di eventuali incentivi esigibili. Il valore attuale è calcolato utilizzando il tasso di interesse implicito nel *leasing*, o qualora tale tasso non possa essere determinato con facilità, il tasso di finanziamento marginale del locatario.

Nel conto economico, i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. Ciò influisce su parametri finanziari chiave come TCE, EBITDA (si vedano gli IAP), EBIT e risultato per il periodo. La componente di interessi dei *leasing* finanziari viene dedotta dai flussi di cassa operativi, mentre i pagamenti per le passività del *leasing* residue sono riclassificati tra le attività finanziarie.

I *leasing* (successivi all'adozione dell'IFRS 16 e ad esclusione di quelli precedentemente identificati come tali in conformità allo IAS 17) sono attualizzati utilizzando il tasso di finanziamento marginale di DIS. Tale tasso viene determinato aggiungendo allo *swap* su tassi di interesse il margine applicato più recentemente ai finanziamenti di terzi. Per i *leasing* precedentemente identificati ai sensi dello IAS 17, viene utilizzato il tasso intrinseco nel *leasing*. I tassi di attualizzazione di DIS per tali contratti variano tra il 5,6% e il 6,5%, con una media ponderata del 5,9%.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-20 Debiti e altre passività correnti

Al 31 dicembre

US$ migliaia	2024	2023
Debiti commerciali	15.176	16.068
Altri debiti	1.730	2.058
Ratei passivi	14.352	23.264
Totale debiti e altre passività correnti	**31.258**	**41.390**

I debiti a breve ed altre passività correnti comprendono principalmente debiti commerciali. Includono fondi per la componente di cassa dei benefici per i dipendenti legati al piano di incentivazione a lungo termine di DIS, per un totale di US$ 1,0 milioni al 31 dicembre 2024 (31 dicembre 2023: US$ 1,8 milioni). Gli altri debiti includono una passività dell'EU-ETS per un importo totale di US$ 0,8 milioni al 31 dicembre 2024 (31 dicembre 2023: US$ 0,2 milioni).

A-20

• PRINCIPI CONTABILI

Debiti commerciali e altri debiti
I debiti commerciali e altri debiti sono valutati al costo ammortizzato. Tenendo conto delle caratteristiche e della scadenza di tali debiti, coincide generalmente con il loro valore nominale. Le somme ricevute in anticipo nell'ambito di accordi contrattuali di *time charter* sono rilevate come risconti passivi.

Il Gruppo DIS ha attuato politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze concordate. Ulteriori dettagli sono disponibili nella nota 23, Gestione del rischio finanziario e strumenti finanziari.

Passività per quote dell'EU-ETS
Si rileva una passività per quote dell'EU-ETS nel momento in cui le emissioni sono sostenute e deve essere consegnata all'autorità di regolamentazione. Tale passività è valutata secondo la migliore stima dell'esborso richiesto per estinguere l'obbligo alla data di bilancio, in base al prezzo medio delle quote allocate. La passività per il periodo di conformità è estinta consegnando le quote alla fine di settembre dell'esercizio successivo.

◆ PRINCIPALI DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME

Per informazioni dettagliate sulle politiche di gestione dei rischi, le quali comportano le stime degli accantonamenti per passività e classificazioni del *fair value*, si rimanda alla nota 23, Gestione del rischio finanziario e strumenti finanziari.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-21 Debiti per imposte correnti

Al 31 dicembre

US$ migliaia	2024	2023
Debiti per imposte correnti	**391**	**120**

Il saldo a fine 2024 e a fine 2023 riguarda le imposte sul reddito delle società dovute dalle controllate di DIS.

A-21

◆ PRINCIPALI DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME

I debiti d'imposta sono calcolati prendendo in considerazione la nostra posizione fiscale specifica, determinata dal quadro normativo vigente nei paesi in cui operiamo. I debiti d'imposta possono essere influenzati dalle modifiche applicate al trattamento o alla valutazione fiscale dei ricavi da attività di trasporto, delle ritenute fiscali sui noli, della *tonnage tax* e dell'imposta sul valore aggiunto.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

emarket sdir storage CERTIFIED

A-22 Variazioni delle passività originate da attività finanziarie e dei derivati di copertura dei prestiti

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2023	Flussi di cassa netti	Variazioni che non influenzano le disponibilità liquide						Al 31 dicembre 2024
			Commissioni finanziarie ammortizzate	**Oneri per *leasing***	**Modifica delle condizioni contrattuali.**	**Inizio del *leasing***	**Utili/perdite da derivati Variazioni non realizzate**	**Cash-flow hedge**	
Passività per *leasing*[1]	93.408	(23.290)	–	4.521	(9.052)	720	–	–	66.307
Banche e altri finanziatori[2]	243.437	(27.130)	353	–	–	–	–	–	216.660
Derivati detenuti con finalità di copertura per prestiti a lungo termine[3]	(4.508)	–	–	–	–	–	45	2.054	(2.409)
Totale		(50.420)	353	4.521	(9.052)	720	45	2.054	

(1) Si veda la nota 19.
(2) Si veda la nota 18.
(3) Il *fair value* totale degli strumenti derivati di copertura al 31 dicembre 2024 era pari ad un'attività di US$ 1.501 migliaia, che comprendeva il *fair value* di *swap* su tassi di interesse pari a US$ 2.400 migliaia (attività) e il *fair value* dei contratti *forward* su tassi di cambio pari a US$ 899 migliaia (passività). Ulteriori informazioni nella nota 13.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-23 Gestione del rischio finanziario e strumenti finanziari

Il Gruppo DIS è esposto a diversi rischi connessi con le sue operazioni. Sebbene si trovi ad interagire con nuovi rischi nello svolgimento della propria attività e nel raggiungimento dei propri obiettivi, DIS si propone di farlo tramite un'attività attenta di identificazione, misurazione, gestione e controllo di tali rischi, in modo da garantire il successo a lungo termine della Società. Il settore dei trasporti marittimi è altamente sensibile alle fluttuazioni del mercato, che possono causare significative variazioni delle tariffe dei noli e dei prezzi delle navi, influendo direttamente sui ricavi e sulla strategia operativa di DIS. Uno dei principali obiettivi di gestione del rischio di DIS è ridurre l'esposizione dei propri utili alle fluttuazioni cicliche.

Durante il processo di definizione del bilancio preventivo, il Gruppo DIS individua i rischi principali e cerca di adottare sistematicamente le azioni necessarie per gestire tali esposizioni, anche tramite coperture con strumenti finanziari derivati. Sono state istituite specifiche politiche e linee guida per il controllo del rischio volte a misurare regolarmente i limiti e le variazioni di negoziazione complessivi del Gruppo DIS. Le mansioni sono ripartite tra il *back office* e il *front office*, così da garantire un corretto monitoraggio della conformità alle procedure di controllo interno. Nella presente sezione è riportata l'informativa di natura qualitativa e quantitativa sul potenziale effetto che tali rischi potrebbero avere sul Gruppo DIS.

DIS ha adottato un Sistema di Controllo Interno e Gestione del Rischio concepito per identificare, misurare, gestire e monitorare i rischi principali affrontati dalla Società. Tale sistema contribuisce alla salvaguardia degli attivi societari, l'efficienza e l'efficacia delle procedure gestionali, l'affidabilità delle informazioni finanziarie e la conformità legale e normativa, oltre che alle norme statutarie e alle procedure interne della Società. Il comitato di Controllo e Gestione del Rischio - costituito all'interno del Consiglio di Amministrazione - elabora e monitora le politiche di gestione del rischio del Gruppo DIS, riferendo regolarmente al Consiglio di Amministrazione in merito alle proprie attività, come richiesto dalla struttura di *Corporate Governance* della Società.

RISCHIO DI MERCATO

DIS e le sue controllate sono esposte al rischio di mercato derivante dalle navi che operano sul mercato *spot*, poiché sono esposte a fluttuazioni delle tariffe di nolo di mercato. In particolare, quando le navi vengono date a noleggio sussiste il rischio che le tariffe possano essere insufficienti a garantire un adeguato ritorno o coprire i costi. Per mitigare tali rischi, il Gruppo DIS adotta varie strategie:

1. **Copertura a termine:** ove fattibile, il Gruppo DIS copre una parte dei suoi giorni nave disponibili nei dodici mesi successivi, riducendo l'esposizione al mercato *spot*;
2. **Diversificazione globale:** le navi operano su scala mondiale per ridurre al minimo gli impatti delle fluttuazioni di mercato a livello regionale;
3. **Strumenti derivati:** il ricorso a strumenti finanziari derivati, come contratti di nolo a termine e *swap* su *bunker*, contribuisce a gestire l'esposizione alle tariffe di nolo volatili del mercato *spot*.

RISCHIO DI CREDITO

Il Gruppo DIS è esposto al rischio di credito dovuto a potenziali inadempienze delle sue controparti, tra cui principalmente clienti, agenti, *partner* in *joint venture* ed istituti finanziari. Il Gruppo DIS tratta prevalentemente con controparti affidabili e attua concrete politiche di gestione del rischio finanziario per garantire il saldo puntuale dei debiti in conformità alle scadenze concordate. Tali politiche comprendono attività di monitoraggio e valutazione continui dei rischi di *default* associati ai settori e ai paesi in cui operano i clienti, allo scopo di limitare l'esposizione ad eventi di ritardato pagamento. Per ridurre al minimo il rischio di credito, il Gruppo DIS adotta le seguenti strategie di gestione del rischio:

1. **Crediti:** per i crediti, i saldi vengono esaminati continuamente. Il recupero delle controstallie e delle spese sostenute per conto dei noleggiatori viene seguito da un team dedicato. La clientela di DIS è composta da diverse importanti compagnie petrolifere e grandi società di intermediazione nel settore petrolifero. Per questo in passato DIS non ha registrato perdite di rilievo sui crediti commerciali. Ciò nonostante, il Gruppo DIS rileva un fondo svalutazione che rappresenta una stima delle perdite che saranno sostenute in relazione ai crediti commerciali e altri crediti.
2. **Pagamenti relativi ai servizi:** (ii) gli anticipi sono attentamente programmati in modo da ridurre al minimo il rischio di credito di servizi quali la gestione dell'equipaggio e i servizi tecnici, nonché l'acquisto di carburante *bunker*.
3. **Pagamenti relativi alla costruzione di navi:** i pagamenti rateali per le navi in costruzione sono garantiti con adeguate garanzie bancarie da parte di istituti affidabili.
4. **Pagamenti destinati ad agenti portuali:** i pagamenti destinati ad agenti portuali sono gestiti da DA Desk, un'organizzazione professionale specializzata nel garantire un'efficace esecuzione delle operazioni commerciali. Il rapporto con gli agenti e il DA Desk sono gestiti da un team interno con pluriennale esperienza;
5. **Depositi di liquidità:** per le banche che detengono i suoi depositi di liquidità, la politica del Gruppo prevede di intrattenere rapporti solo con grandi istituti dotati di solidi *rating* creditizi, un'eccellente reputazione e, nella maggior parte dei casi, specializzati nel settore della navigazione marittima;
6. **Impatto degli eventi globali:** sono stati valutati gli effetti della guerra in Ucraina, dell'inflazione elevata, delle variazioni dei tassi di interesse e dei conflitti in Medio Oriente ed è stato stabilito che tali fattori non hanno aumentato il rischio di credito dei clienti del Gruppo DIS. Nella maggior parte dei casi, i clienti di DIS

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-23 GESTIONE DEL RISCHIO FINANZIARIO E STRUMENTI FINANZIARI – CONTINUA

(importanti compagnie petrolifere e grandi società di intermediazione nel settore petrolifero) hanno mantenuto *rating* creditizi stabili e hanno registrato risultati solidi nel 2024 (si rimanda anche alla nota 1 e alla sezione Eventi significativi verificatisi nel periodo).

Crediti contrattuali

I dieci maggiori clienti di DIS rappresentano circa il 54,1% dei ricavi nel 2024 (2023: 46,6%). Al 31 dicembre 2024 il 48,8% dei crediti commerciali totali del Gruppo ha come controparte i dieci maggiori clienti (31 dicembre 2023: 64,6%). DIS tratta principalmente di importanti compagnie petrolifere e grandi società di intermediazione nel settore petrolifero, che mantengono un solido *rating* creditizio. I noli passivi sono solitamente pagati in anticipo, mentre i noli per i noleggi a viaggio sono saldati dopo il completamento del viaggio, riducendo ulteriormente l'esposizione al rischio di controparte. Pertanto, i rischi di controparte sono associati principalmente ai crediti per controstallie e alle spese sostenute per conto dei noleggiatori. Entrambi tali tipi di crediti sono monitorati strettamente ed individualmente.

Per valutare le perdite attese su crediti, la dirigenza ha utilizzato indici del rischio per fasce temporali per le controstallie scadute, come illustrato nella seguente tabella.

Le seguenti tabelle illustrano i relativi dati per il 2024 e i dati comparativi per il 2023:

US$ migliaia	<30 giorni	30< giorni <60	60< giorni <90	90< giorni <120	> 120 giorni	Totale
Crediti per controstallie 2024	**3.276**	**2.419**	**1.856**	**1.670**	**2.949**	**1.2170**
Accantonamento percentuale per perdite attese su crediti	3,5%	4,0%	4,5%	5,5%	6,1%	–
Fondo svalutazione crediti, lungo la loro durata, a fine esercizio (interessi lordi)	115	97	84	92	179	566
Impairment dei crediti oggetto di controversia legale, lungo la loro durata, a fine esercizio	–	–	–	–	–	–

US$ migliaia	<30 giorni	30< giorni <60	60< giorni <90	90< giorni <120	> 120 giorni	Totale
Crediti per controstallie 2023	**4.727**	**1.711**	**2.356**	**2.074**	**4.218**	**15.086**
Accantonamento percentuale per perdite attese su crediti	3,50%	4,00%	4,50%	5,50%	6,30%	–
Fondo svalutazione crediti, lungo la loro durata, a fine esercizio (interessi lordi)	165	68	106	114	265	718
Impairment dei crediti oggetto di controversia legale, lungo la loro durata, a fine esercizio	–	–	–	–	–	–

Andamento del fondo svalutazione crediti relativamente ai crediti commerciali:

Fondo svalutazione crediti relativo ai crediti commerciali (US$ migliaia)	2024	2023
Al 1° gennaio	718	1.084
Importi inutilizzati e stornati	(152)	(366)
Al 31 dicembre	566	718

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-23 GESTIONE DEL RISCHIO FINANZIARIO E STRUMENTI FINANZIARI – CONTINUA

RISCHIO DI LIQUIDITÀ

Il Gruppo DIS affronta il rischio di liquidità principalmente essendo esposto al mercato *spot*, in cui le fluttuazioni delle tariffe di nolo potrebbero non sempre coprire i costi operativi, gli investimenti richiesti e gli impegni finanziari, portando potenzialmente a una riduzione dei saldi di liquidità.

DIS gestisce il rischio di liquidità nell'ambito di un'opportuna pianificazione finanziaria, che viene rivista e aggiornata regolarmente. Il Gruppo intende mantenere una struttura di capitale bilanciata, allineando le linee di credito e i fondi disponibili con la liquidità che si prevede generata dalle attività operative, garantendo un livello di liquidità adeguato. Il Gruppo DIS gestisce inoltre attivamente le condizioni, la scadenza e la composizione dei suoi finanziamenti. La struttura del capitale è fissata entro i limiti stabiliti dal Consiglio di Amministrazione della Società e la dirigenza riesamina periodicamente i finanziamenti e il fabbisogno di liquidità del Gruppo per garantire la soddisfazione del fabbisogno di liquidità. Nonostante le difficili condizioni cui versava precedentemente il mercato del credito, il Gruppo DIS è riuscito a conservare l'accesso ad una vasta gamma di fonti di finanziamento a prezzi competitivi, tra cui istituti finanziari, capitale di debito privato e mercati dei capitali (si vedano anche le note 17 e 18).

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Il Gruppo detiene consistenti depositi di liquidità presso banche ai quali è attribuito il seguente *rating* creditizio di Moody's: Credit Agricole Bank (A1), DNB (Aa2) e JP Morgan (A1).

Le seguenti tabelle riportano nel dettaglio le proiezioni dei flussi finanziari del Gruppo DIS relativamente al rimborso di capitale per le sue passività finanziarie, rispettivamente per il 2024 e il 2023. Tali tabelle si basano sulla base dei flussi di cassa non attualizzati, ad esclusione degli interessi, e rispecchiano la data di rimborso più vicina. Non si prevede che i flussi di cassa possano verificarsi particolarmente in anticipo o per importi considerevolmente diversi per nessuna di tali passività finanziarie.

US$ migliaia					Al 31 dicembre 2024
	<1 anno	**1-2 anni**	**2-5 anni**	**> 5 anni**	**Totale**
Totale banche e altri finanziatori	26.231	29.011	142.692	18.726	216.660
Leasing	32.772	3.466	11.523	18.546	66.307
Totale passività finanziarie non derivate	59.003	32.477	154.215	37.272	282.967

US$ migliaia					Al 31 dicembre 2023
	<1 anno	**1-2 anni**	**2-5 anni**	**> 5 anni**	**Totale**
Totale banche e altri finanziatori	29.313	28.097	173.251	12.776	243.437
Leasing	20.215	37.633	13.168	22.392	93.408
Totale passività finanziarie non derivate	49.528	65.730	186.419	35.168	336.845

RISCHIO DEI MERCATI FINANZIARI

Essendo un gruppo multinazionale con attività globali, DIS è esposta ai rischi dei mercati finanziari, tra cui:

- fluttuazione dei tassi di interesse e
- variazioni dei tassi di cambio.

Rischio di tasso di interesse

Il Gruppo DIS affronta il rischio di tasso di interesse a causa dei suoi depositi bancari e delle linee di credito a tasso variabile, utilizzati per finanziare l'acquisto sia di navi di nuova costruzione che di navi di seconda mano. Il Gruppo DIS gestisce il rischio attraverso *swap* su tassi di interesse (IRS) che vengono regolarmente valutati per garantire il mantenimento di una copertura adeguata.

La strategia di gestione del rischio prevede:

1. la trasformazione in tasso fisso di una parte delle linee di credito di d'Amico Tankers d.a.c. (una controllata di d'Amico International Shipping SA) tramite contratti *swap* su tassi di interesse (IRS), i quali offrono una copertura contro l'esposizione ai tassi di interesse variabili. I contratti IRS classificati come coperture ai sensi dell'IFRS 9 contabilizzano gli utili o le perdite efficaci non realizzati alle altre componenti dell'utile complessivo. Per gli *swap* non classificati come coperture, le variazioni del *fair value* sono iscritte direttamente a conto economico. Trasformando in tasso fisso di una parte degli interessi sul finanziamento, la dirigenza migliora la visibilità degli interessi passivi futuri, mitigando il rischio di fluttuazioni significative dei tassi (*cash flow hedge*). Al fine di rispettare i requisiti continuativi della contabilizzazione delle operazioni di copertura, l'efficacia della copertura viene riesaminata e confermata a cadenza trimestrale.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-23 GESTIONE DEL RISCHIO FINANZIARIO E STRUMENTI FINANZIARI – CONTINUA

2. La dirigenza esamina continuamente le condizioni di finanziamento disponibili sul mercato per accertarsi che le linee di credito siano concorrenziali.

Swap su tassi di interesse

Al 31 dicembre 2024 d'Amico Tankers d.a.c. deteneva sette contratti di *swap* su tassi di interesse (IRS) a copertura del rischio legato ai tassi di interesse sui finanziamenti bancari. Tutti tali contratti sono legati al finanziamento di navi e sono ritenuti coperture altamente efficaci, con la parte efficace dell'utile/perdita non realizzato per il periodo rilevata nelle altre componenti dell'utile complessivo e la parte inefficace iscritta a conto economico. Tali contratti sono in essere con le seguenti controparti: tre con ING Bank N.V., uno con ABN Amro Bank N.V., uno con Banco BPM S.p.A., uno con DnB Bank ASA e uno con Skandinaviska Enskilda Banken AB.

Impatto della valutazione di fine esercizio sugli *swap* su tassi di interesse

US$ migliaia	2024		2023	
	Utile o perdita	Δ Riserva di patrimonio netto	Utile o perdita	Δ Riserva di patrimonio netto
Swap su tassi di interesse, valutazione a fine esercizio	9	(2.054)	26	(3.319)

Analisi di sensibilità per gli *swap* su tassi di interesse

US$ migliaia	2024		2023	
	Aumento i+1%	Diminuzione i-1%	Aumento i+1%	Diminuzione i-1%
Costo delle variazioni dei tassi d'interesse (al netto delle coperture)	1.407	(1.407)	1.467	(1.467)
Valutazione a fine esercizio degli *swap* su tassi di interesse	759	(777)	1.808	(1.865)

Dopo la contabilizzazione delle coperture degli *swap* su tassi di interesse, e a parità di condizioni, un aumento di 100 punti base dei tassi di interesse avrebbe determinato un aumento degli oneri finanziari netti di US$ 1,4 milioni (rispetto a US$ 1,5 milioni nel 2023). Invece, una diminuzione di 100 punti base avrebbe determinato una riduzione degli oneri finanziari netti di US$ 1,4 milioni (US$ 1,5 milioni nel 2023). Al 31 dicembre 2024, se i tassi di interesse fossero stati più alti o più bassi di 100 punti base e tutte le altre variabili fossero rimaste invariate, la valutazione degli *swap* sarebbe rispettivamente aumentata di US$ 0,8 milioni o diminuita di US$ 0,8 milioni (2023: rispettivamente aumento di US$ 1,8 milioni o decremento di US$ 1,9 milioni).

Il *fair value* degli strumenti derivati in essere alla fine dell'esercizio è evidenziato nelle voci Altre attività finanziarie non correnti/correnti e Altre passività finanziarie correnti/non correnti (si veda anche la nota 13).

Il *fair value* degli *swap* su tassi di interesse è classificato al secondo livello in quanto si basa su elementi osservabili diversi dai prezzi di mercato (si vedano i seguenti principi contabili). Le informative relative alle valutazioni del *fair value* di terzo livello non sono applicabili in tale contesto.

RISCHIO DI CAMBIO

DIS utilizza il dollaro USA come valuta funzionale e la maggior parte delle sue operazioni è denominata in tale valuta. Tuttavia, il Gruppo DIS è esposto al rischio di cambio per le operazioni denominate in altre valute.

Il Gruppo DIS monitora regolarmente la propria esposizione al rischio di cambio. Poiché la maggioranza dei ricavi e dei costi operativi sono denominati in dollari statunitensi, la dirigenza ritiene che il Gruppo abbia un'esposizione minima al rischio di cambio derivante dalle attività operative. Il Gruppo DIS identifica e monitora sistematicamente la propria esposizione a fluttuazioni e squilibri valutari per prevedere i potenziali effetti negativi e adottare misure necessarie per ridurne l'impatto, ricorrendo alla copertura della propria esposizione valutaria, se necessario, per mantenerla entro livelli accettabili. Per gestire l'esposizione al tasso di cambio sui flussi di cassa finanziari e operativi previsti, il Gruppo può

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-23 GESTIONE DEL RISCHIO FINANZIARIO E STRUMENTI FINANZIARI – CONTINUA

stipulare una copertura tramite *swap* su valute, contratti *forward* e opzioni su valute, nel rispetto delle specifiche politiche e linee guida di gestione del rischio e delle procedure di controllo interno. Nel 2024 i contratti *forward* su valute di DIS sono stati ritenuti efficaci coperture dei flussi finanziari ("*cash flow hedges*"), rilevando i relativi risultati non realizzati in riserve di patrimonio netto come altre componenti di conto economico complessivo. Le controparti di tali accordi sono primari istituti finanziari.

Il rischio di cambio riguarda i flussi di cassa non denominati in dollari USA, costituiti principalmente da spese amministrative e oneri operativi denominati in euro. Nel 2024, i pagamenti in valuta ammontavano all'equivalente di US$ 39,6 milioni, pari al 17,4% delle spese operative, amministrative, finanziarie e degli oneri fiscali totali del Gruppo. I pagamenti denominati in euro rappresentavano il 13,1% del totale, ossia il 73,3% di tutte le operazioni in valuta. Le altre valute non rappresentano una quota significativa dei flussi di cassa di DIS. Al netto dei contratti *forward* su valute impiegati per finalità di copertura, i pagamenti in valuta ammontavano all'equivalente di US$ 23,1 milioni.

US$ migliaia	2024		2023	
	10%	**-10%**	**10%**	**-10%**
US$ / Valuta	2.231	(2.231)	2.754	(2.754)

Nell'ambito di un'analisi di sensibilità, abbiamo stabilito che dopo la contabilizzazione delle coperture valutarie, una fluttuazione del 10% del tasso di cambio del dollaro USA rispetto a tutte le altre valute avrebbe determinato una variazione del risultato netto del Gruppo di +/-US$ 2,2 milioni per l'esercizio 2024 (+/-US$ 2,8 milioni nel 2023). La sensibilità complessiva del Gruppo DIS al rischio di cambio non ha subito particolari variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Contratti forward su valute

Al 31 dicembre 2024 il Gruppo DIS aveva in essere accordi di copertura sulle fluttuazioni valutarie, per un importo nozionale di € 15,2 milioni (31 dicembre 2023: € 10,4 milioni).

La seguente tabella presenta l'impatto contabile della valutazione a fine esercizio dei contratti *forward* su valute in euro del Gruppo DIS sull'utile o sulla perdita e sulle riserve di patrimonio netto per gli esercizi 2024 e nel 2023:

US$ migliaia	2024		2023	
	Utile o perdita	**Δ Riserva di patrimonio netto**	**Utile o perdita**	**Δ Riserva di patrimonio netto**
Contratto *forward* su valute in euro, valutazione a fine esercizio	–	(1.023)	–	(1.812)

La seguente tabella delinea le variazioni della riserva *cash flow hedge* per le coperture di tassi di interesse e cambi:

US$ migliaia	Riserva *cash-flow hedge*		
	***Swap* su tassi di interesse**	**Contratti *forward* su valute**	**Totale**
Al 1° gennaio 2023	7.773	1.934	9.707
Variazione del *fair value* degli strumenti di copertura rilevati nelle altre componenti dell'utile complessivo	(3.319)	(1.812)	(5.131)
Al 31 dicembre 2023	4.454	122	4.576
Variazione del *fair value* degli strumenti di copertura rilevati nelle altre componenti dell'utile complessivo	(2.054)	(1.021)	(3.077)
Al 31 dicembre 2024	2.400	(899)	1.499

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-23 GESTIONE DEL RISCHIO FINANZIARIO E STRUMENTI FINANZIARI – CONTINUA

Il *fair value* degli strumenti derivati in essere alla fine dell'esercizio è evidenziato nelle voci Altre attività finanziarie non correnti/correnti e Altre passività finanziarie correnti/non correnti (si veda anche la nota 13).

Le controparti dei contratti derivati di DIS sono istituti finanziari e banche con *rating* creditizi da A1 a Baa2*+ di Moody's.

RISCHI LEGATI AL CLIMA

Transizione energetica e impatto sul settore

La transizione energetica in corso e le nuove normative ambientali stanno trasformando il settore del trasporto di prodotti petroliferi. Un potenziale picco della domanda di petrolio alla fine di questo decennio potrebbe ridurre il fabbisogno del trasporto marittimo di raffinati. Le tariffe di nolo sono influenzate principalmente dall'equilibrio tra la domanda e l'offerta di navi.

In previsione di una riduzione della domanda, l'offerta di navi potrebbe contrarsi a causa di una maggiore attività di demolizione delle navi di età superiore e dei livelli storicamente bassi degli ordini di nuove navi osservati negli ultimi anni. Inoltre, secondo le previsioni il mix di carichi trasportati dalle navi cisterna si evolverà, con una quota maggiore di combustibili rinnovabili, come biocarburanti e metanolo verde, sostituendo potenzialmente i prodotti petroliferi.

Alla luce di tali incertezze, DIS riconosce le sfide insite nella previsione dell'impatto che la transizione a combustibili più ecologici avrà sul settore nel lungo termine. I rischi legati al clima non hanno avuto un impatto finanziario nel periodo di riferimento.

Impatto dell'EU-ETS

Il sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE (EU-ETS) è stato ampliato per includere il settore marittimo a partire dal gennaio 2024. Tale estensione si applica alle emissioni di CO_2 prodotte da tutte le navi di grandi dimensioni (stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate) che fanno scalo nei porti dell'UE, indipendentemente dalla loro bandiera. Il sistema rappresenta il 50% delle emissioni prodotte dai viaggi che iniziano o terminano all'esterno dell'UE e il 100% delle emissioni prodotte dai viaggi tra porti dell'UE e durante il periodo in cui le navi sono all'ormeggio all'interno dei porti dell'UE.

Per allinearsi agli obiettivi climatici dell'UE, il limite massimo alle emissioni complessive ai sensi dell'EU-ETS diminuisce annualmente, guidato da un fattore di riduzione lineare. Tale meccanismo riduce il numero di quote disponibili ogni anno, spingendone quindi al rialzo il prezzo.

Per le navi che utilizzano combustibili fossili, è previsto che l'inclusione nell'EU-ETS incrementi i costi operativi nel corso del tempo. Le società dovranno acquisire quote di emissione sufficienti o investire in tecnologie più ecologiche per conformarsi al limite massimo sempre più stringente. L'EU-ETS è concepito per incentivare l'adozione di carburanti meno inquinanti, con i prezzi delle quote strutturati a supporto di tale transizione.

Sebbene risulti difficoltoso stimare l'impatto finanziario di tale aumento dei costi sui risultati, DIS nota che la società è rimasta redditizia nel corso degli ultimi esercizi nonostante gli alti prezzi del carburante *bunker*.

DIS continua a monitorare regolarmente gli sviluppi e a valutarne le implicazioni finanziarie, garantendo l'adattabilità in un panorama normativo in evoluzione.

Integrazione nei calcoli del valore d'uso

I fattori legati al clima sono stati incorporati nei calcoli del valore d'uso di DIS per stimare i valori recuperabili delle navi. Tali ipotesi non sono state ritenute fondamentali. Le spese legate alla conformità climatica e ai miglioramenti dell'efficienza comprendono:

- Conformità all'EEXI, indice di efficienza energetica delle navi, ai sensi delle normative IMO: misure tali come la riduzione della potenza dei motori e l'installazione di dispositivi di risparmio energetico a bordo delle navi più vecchie.
- Investimenti pianificati nell'efficienza energetica: iniziative come l'applicazione di vernici a basso attrito agli scafi per migliorare l'efficienza energetica complessiva della flotta.

Per ulteriori informazioni, si rimanda all'Impatto ambientale e quadro normativo nella sezione Responsabilità ambientale della Dichiarazione sulla sostenibilità.

RISCHI GEOPOLITICI

La guerra in Ucraina

Il conflitto in corso in Ucraina ha trasformato significativamente le dinamiche del mercato del trasporto marittimo di raffinati. Le sanzioni di UE, Stati Uniti e Regno Unito che hanno coinvolto le esportazioni di petrolio russo e le navi implicate nell'elusione delle restrizioni commerciali, chiamate comunemente "flotta oscura", hanno irrigidito l'equilibro tra la domanda e l'offerta di navi cisterna, portando all'aumento delle tariffe di nolo. La risoluzione di tale conflitto resta incerta e il potenziale proseguimento delle sanzioni potrebbe perpetuare la volatilità del mercato nel settore delle navi cisterna per tutto il 2025.

Conflitti in Medio Oriente

Il conflitto tra Israele e Hamas, insieme agli attacchi alle imbarcazioni da parte degli Houthi, presumibilmente a sostegno di Hamas, ha gravemente interdetto il commercio attraverso il Canale di Suez. Tale interdizione ha costretto numerosi armatori, tra cui le nostre attività, a deviare intorno al Capo di Buona Speranza, aumentando significativamente le distanze di navigazione. Il Canale di Suez è cruciale per le navi cisterna di greggio e raffinati; pertanto, tali disordini hanno ridotto significativamente la disponibilità della flotta e ristretto il mercato, spingendo al rialzo le tariffe di nolo. Un potenziale accordo di pace tra Israele e Hamas potrebbe stabilizzare la regione e facilitare la riapertura completa di tale vitale rotta di transito, con la potenziale diminuzione della domanda di tonnellate-miglia, che ha toccato il suo picco nel 2024.

Sanzioni commerciali

Gli Stati Uniti stanno considerando l'imposizione di sanzioni più stringenti alle esportazioni di petrolio dal Venezuela e dall'Iran, una mossa che

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-23 GESTIONE DEL RISCHIO FINANZIARIO E STRUMENTI FINANZIARI – CONTINUA

potrebbe diminuire ulteriormente la disponibilità della flotta e ridurre la produttività, causando un ulteriore incremento delle tariffe di nolo.

CLASSIFICAZIONE CONTABILE E *FAIR VALUE*

Gli strumenti finanziari del Gruppo DIS sono costituiti principalmente da depositi presso banche, crediti e debiti, finanziamenti da e a imprese collegate, finanziamenti bancari, *leasing* e derivati.

Le seguenti tabelle illustrano il valore contabile ed il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie, la loro classificazione contabile e il loro livello all'interno della gerarchia del *fair value* al 31 dicembre 2024 e 31 dicembre 2023:

US$ migliaia — Al 31 dicembre 2024

	Costo ammortizzato	*Fair value* rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio	Derivati usati per fini di copertura (FV)	Totale	*Fair value* 1° livello	*Fair value* 2° livello	Totale
ATTIVITÀ							
Altre attività finanziarie	3.705	–	2.445	6.150	–	2.445	2.445
Crediti e altre attività correnti	49.648	–	–	49.648	–	–	–
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	164.892	–	–	164.892	–	–	–
PASSIVITÀ							
Banche ed altri finanziatori	216.660	–	–	216.660	–	–	–
Passività per *leasing*	66.307	–	–	66.307	–	–	–
Altre passività finanziarie	5.725	9	927	6.661	–	936	936
Debiti e altre passività correnti	31.258	–	–	31.258	–	–	–

US$ migliaia — Al 31 dicembre 2023

	Costo ammortizzato	*Fair value* rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio	Derivati usati per fini di copertura (FV)	Totale	*Fair value* 1° livello	*Fair value* 2° livello	Totale
ATTIVITÀ							
Altre attività finanziarie	2.174	–	4.719	6.893	–	4.719	4.719
Crediti e altre attività correnti	66.845	–	–	66.845	–	–	–
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	111.154	–	–	111.154	–	–	–
PASSIVITÀ							
Banche ed altri finanziatori	243.437	–	–	243.437	–	–	–
Passività per *leasing*	93.408	–	–	93.408	–	–	–
Altre passività finanziarie	5.460	54	32	5.546	–	86	86
Debiti e altre passività correnti	32.561	–	–	32.561	–	–	–

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-23 GESTIONE DEL RISCHIO FINANZIARIO E STRUMENTI FINANZIARI – CONTINUA

Come divulgato nell'analisi delle scadenze riportata in precedenza, non si prevede che i flussi di cassa possano verificarsi particolarmente in anticipo o per importi considerevolmente diversi da quelli indicati.

Le Altre attività finanziarie al 31 dicembre 2024, ad esclusione delle perdite differite non ammortizzate su vendita e *lease-back* di navi, sono costituite principalmente da US$ 2,4 milioni di strumenti derivati (31 dicembre 2023: US$ 4,7 milioni di strumenti derivati, si rimanda alla nota 13 per ulteriori dettagli).

Gli strumenti finanziari di secondo livello riportati nelle tabelle precedenti si riferiscono a strumenti derivati rilevati al *fair value*. In ragione dell'elevato *rating* creditizio delle controparti di tali derivati, non è stato ritenuto necessario applicare rettifiche per rifletterne il rischio di *performance*.

Il *fair value* dei crediti e dei debiti equivale al loro valore contabile per via della loro natura a breve termine.

I valori contabili delle attività finanziarie rappresentano la massima esposizione al rischio di credito del Gruppo.

Nel 2024 gli utili su cambi realizzati erano pari a US$ 0,2 milioni, principalmente generati da derivati di copertura dei cambi (2023: utili su cambi realizzati di US$ 0,2 milioni). Nel 2024 gli utili non realizzati erano di US$ 0,5 migliaia derivati da *swap* su tassi di interesse (2023: US$ 0,3 migliaia derivati da *swap* su tassi di interesse). Non sono state registrate perdite non realizzate nel 2024 né nel 2023.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-23

• PRINCIPI CONTABILI

Rischio di credito
Le perdite attese su crediti per controstallie sono calcolate utilizzando l'approccio semplificato ai sensi dell'IFRS 9, in base a una valutazione delle perdite attese su crediti lungo la loro durata. Tali perdite sono contabilizzate alla rilevazione iniziale e successivamente rettificate per eventuali variazioni delle aspettative.

La metodologia di svalutazione varia a seconda del fatto che si sia verificato o meno un significativo aumento del rischio di credito, con variazioni degli accantonamenti rilevati a conto economico.

L'IFRS 9 si applica a un modello di svalutazione in tre fasi:

- Fase 1: Se non vi è un incremento significativo del rischio di credito, le perdite attese su crediti nei 12 mesi sono rilevate e aggiornate a ogni data di bilancio e l'attività è esposta al lordo.
- Fase 2: Se si verifica un significativo incremento del rischio di credito, si riconoscono perdite attese su crediti lungo la loro durata, continuando a esporre l'attività al lordo.
- Fase 3: Se ha subito una perdita durevole di valore (*impairment*), l'attività è presentata al netto delle perdite attese su crediti lungo la loro durata riconosciute.

Il rischio di *default* è valutato individualmente per ogni controparte, utilizzando i dati sia storici, sia attuali.

La politica aziendale prevede di stornare eventuali controstallie non dovute al perfezionamento delle trattative commerciali, in conformità alle condizioni concordate.

Attività e passività finanziarie
Le attività finanziarie sono valutate al costo ammortizzato, al *fair value* a conto economico (FVTPL) o al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo (FVOCI).
Le attività finanziarie sono valutate al costo ammortizzato quando il Gruppo DIS ha un modello di *business* volto a detenere le attività al fine di riscuotere flussi di cassa contrattuali, laddove tali flussi di cassa costituiscano il solo pagamento del capitale e degli interessi, e siano previsti in date specifiche.

Se i requisiti per la valutazione dell'attività finanziaria al costo ammortizzato sono soddisfatti, ma il modello di *business* comprende anche la vendita di tali strumenti, le attività finanziarie sono valutate al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo (FVOCI). Le altre attività finanziarie sono valutate al *fair value* a conto economico (FVTPL).

Rischio di *fair value* e tecniche di valutazione
Il "*fair value*" rappresenta il prezzo che si percepirebbe dalla vendita di un'attività o che si pagherebbe per trasferire una passività in una transazione ordinaria sul mercato principale/più vantaggioso alla data di valutazione, alle condizioni di mercato vigenti, indipendentemente dal fatto che il prezzo sia direttamente osservabile o venga stimato tramite un'altra tecnica di valutazione.
Il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie è determinato come segue:

- Gli elementi del primo livello sono costituiti dai prezzi quotati su mercati attivi (liquidi) per attività o passività identiche;
- Gli elementi del secondo livello, diversi dai valori quotati inclusi nel primo livello, sono osservabili direttamente o indirettamente per l'attività o la passività presa in esame;
- Gli elementi del terzo livello non sono osservabili a partire da dati di mercato.

Se gli elementi utilizzati per determinare il *fair value* di un'attività o di una passività rientrano in categorie differenti, la valutazione del *fair value* viene classificata al livello più basso e più significativo della gerarchia.
Il trasferimento tra livelli gerarchici di *fair value* è contabilizzato alla fine del periodo di rendicontazione durante il quale è avvenuta la modifica.

La valutazione del *fair value* degli strumenti derivati e di copertura avviene a ciascuna data di riferimento.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-23 PRINCIPI CONTABILI – CONTINUA

◆ **PRINCIPALI DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME**

Rischio di credito

Nella valutazione del rischio di credito e delle perdite attese, la dirigenza valuta in modo continuativo le finestre di pagamento e assegna una probabilità di *default* a ciascuna. I ritardi nei pagamenti a più lunga scadenza sono considerati indicatori di un maggiore rischio di *default* e spingono la dirigenza a stabilirne *cluster* con probabilità di *default* progressivamente crescenti, maggiori siano i ritardi. In base a tali *cluster* si rilevano accantonamenti corrispondenti a una percentuale crescente degli importi residui di pari passo con l'allungamento dei ritardi nei pagamenti.

La dirigenza ritiene che gli importi non svalutati scaduti da più di 30 giorni siano interamente recuperabili. Tale sicurezza si basa sui pagamenti passati e su approfondite analisi del rischio di credito-cliente. I crediti coinvolgono principalmente controparti di primo livello, quali grandi compagnie petrolifere e importanti agenzie commerciali di intermediazione. In particolare, i *rating* creditizi dei clienti di DIS, principalmente grandi compagnie petrolifere e importanti agenzie commerciali di intermediazione, non hanno subito impatti negativi a causa dei recenti eventi geopolitici, ad esempio la guerra in Ucraina, l'elevata inflazione, l'aumento dei tassi di interesse o i conflitti in Medio Oriente. Infatti, numerosi di tali clienti hanno generalmente pubblicato solidi risultati finanziari negli ultimi esercizi, giustificati dall'aumento dei prezzi del petrolio e dalla volatilità dei mercati. Pertanto, DIS non ha riscontrato né prevede di riscontrare aumenti significativi delle perdite su crediti o dei crediti scaduti.

Valutazione del *fair value*

Il *fair value* degli strumenti finanziari è determinato utilizzando le quotazioni di mercato o, se non disponibili, adeguati modelli di valutazione finanziaria che tengono conto di tutti i fattori rilevanti utilizzati dai partecipanti al mercato, nonché dei prezzi in operazioni simili eseguite sul mercato.

Per ottenere una significativa valutazione al *fair value* si ottengono prezzi quotati o informazioni dei *broker* a supporto delle valutazioni e delle relative rettifiche che, insieme ai dati non osservabili, sono sottoposte a revisioni periodiche in modo da classificare tali valutazioni nella gerarchia del *fair value*. Nella valutazione del *fair value* ci si deve avvalere del maggior numero possibile di dati di mercato.

Il *fair value* degli strumenti derivati è calcolato utilizzando i prezzi di mercato. Se non sono disponibili prezzi quotati, il *fair value* è stimato utilizzando l'analisi dei flussi di cassa attualizzati. I contratti *forward* su valute sono valutati utilizzando tassi di cambio a termine di mercato 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, attualizzati utilizzando le curve dei rendimenti applicabili derivanti dai tassi di interesse di mercato.

Il *fair value* delle altre attività e passività finanziarie (a esclusione di quelle sopra descritte) è determinato utilizzando modelli di determinazione del prezzo generalmente accettati, che si basano solitamente sull'analisi dei flussi di cassa attualizzati.

Il *fair value* degli strumenti finanziari rispecchia sia il rischio di controparte (per le attività finanziarie) che il rischio di credito della società stessa (per le passività).

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

emarket sdir storage CERTIFIED

A-24 Operazioni con parti correlate

Ai sensi dello IAS 24, le parti correlate del Gruppo DIS sono entità e persone fisiche in grado di esercitare il controllo, il controllo congiunto o una significativa influenza su d'Amico International Shipping S.A. e le sue controllate, nonché sulle società appartenenti al Gruppo d'Amico. 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.

Le operazioni con parti correlate i saldi residui tra d'Amico International Shipping S.A. e le sue controllate (operazioni infragruppo con parti correlate) sono evidenziate nel bilancio d'esercizio.

Le operazioni rilevanti del Gruppo DIS con tali parti correlate per il 2024 e 2023 sono le seguenti:

1° gennaio - 31 dicembre

US$ migliaia	2024		2023	
	Totale	**di cui parti correlate**	**Totale**	**di cui parti correlate**
Ricavi	488.217	2.206	538.954	14.714
Costi diretti di viaggio	(121.251)	(150)	(141.984)	(482)
Ricavi da noleggio a scafo nudo	4.886	–	4.869	–
Costi per noleggi passivi	–	–	(136)	–
Altri costi operativi diretti	(91.647)	(5.760)	(93.630)	(8.165)
Costi generali ed amministrativi	(23.319)	(4.726)	(25.758)	(10.507)
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	4.050	–	(4.697)	–
Ammortamenti e svalutazioni	(58.398)	(241)	(62.454)	(524)
Proventi (oneri) finanziari netti	(12.170)	(36)	(21.714)	(60)

I costi di viaggio includono gli acquisti di combustibili e gasolio da Rudder S.A.M., su base *back-to-back* da fornitori terzi; su tali operazioni Rudder S.A.M. ha guadagnato un margine medio per tonnellata metrica di US$ 1,97 nel 2024 e US$ 3,17 nel 2023 per i volumi venduti al Gruppo DIS rispettivamente di 109.893 Mt nel 2024 e 114.144 Mt nel 2023, con un conseguente margine lordo per Rudder S.A.M. di US$ 216,7 migliaia nel 2024 e US$ 362 migliaia nel 2023. L'importo totale fatturato da Rudder S.A.M. al Gruppo DIS in relazione a tali operazioni è stato di US$ 68,1 milioni nel 2024 e di US$ 76,0 milioni nel 2023.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-24 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE – CONTINUA

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo DIS al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023, non riportati in altre parti del presente bilancio, sono i seguenti:

Al 31 dicembre

US$ migliaia	2024		2023	
	Totale	**di cui parti correlate**	**Totale**	**di cui parti correlate**
ATTIVITÀ				
Attività non Correnti				
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	801.767	70	794.259	615
Altre attività finanziarie non correnti	675	–	2.434	–
Attività Correnti				
Rimanenze	14.880	–	13.727	–
Crediti e altre attività correnti	49.648	2.670	75.674	6.704
Altre attività finanziarie correnti	3.030	12	4.459	28
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	164.892	–	111.154	–
PASSIVITÀ				
Passività non Correnti				
Banche ed altri finanziatori	190.429	–	214.738	–
Passività non correnti da *leasing*	33.535	344	73.193	486
Altre passività finanziarie non correnti	3.578	–	2.736	
Passività Correnti				
Banche ed altri finanziatori	26.231	–	28.699	–
Passività correnti da *leasing*	32.772	149	20.215	193
Debiti e altre passività correnti	31.258	3.366	41.390	6.626
Altre passività finanziarie correnti	3.083	–	2.810	–
Debiti per imposte correnti	391	–	120	–

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-24 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE – CONTINUA

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo DIS per il 2024 sono i seguenti:

US$ migliaia	d'Amico International Shipping (consolidato)	Totale per la parte correlata	d'Amico Shipping UK Ltd	d'Amico Dry d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Società di Navigazione S.p.A.	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico Shipping USA	Ishima Pte.Ltd.	Rudder S.A.M.	COGEMA S.A.M.	d'Amico Dry Maroc
Ricavi	**488.217**											
di cui												
Nolo attivo (*Freight out*)		2.206	–	–	–	–	2.206	–	–	–	–	–
Costi diretti di viaggio	**(121.251)**											
di cui												
Bunker		(217)	–	–	–	–	–	–	–	(217)	–	–
Commissioni		67	–	–	–	–	67	–	–	–	–	–
Altri costi operativi diretti	**(91.647)**											
di cui												
Gestione tecnica		(5.760)	(3)	–	–	(5.644)	–	–	(113)	–	–	–
Costi generali ed amministrativi	**(23.319)**											
di cui												
Accordo di fornitura di servizi - Incentivi a lungo termine		(160)	–	–	–	–	(71)	(89)	–	–	–	–
Accordo di fornitura di servizi - Consulenze		(4.566)	(270)	–	–	–	(1.944)	(1.546)	–	–	(833)	27
Ammortamenti e svalutazioni	**(58.398)**											
di cui												
Svalutazione del diritto di utilizzo		(241)	–	(107)	(134)	–	–	–	–	–	–	–
Proventi (oneri) finanziari netti	**(12.170)**											
di cui												
Proventi (oneri) da *leasing*		(36)	2	(27)	(11)	–	–	–	–	–	–	–
Totale		**(8.707)**	**(271)**	**(134)**	**(145)**	**(5.644)**	**258**	**(1.635)**	**(113)**	**(217)**	**(833)**	**27**

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-24 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE – CONTINUA

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo DIS per il 2023 sono i seguenti:

US$ migliaia	d'Amico International Shipping (consolidato)	Totale per la parte correlata	d'Amico Shipping UK Ltd	d'Amico Dry d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Società di Navigazione S.p.A.	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico Shipping USA	Ishima Pte.Ltd.	Rudder S.A.M.	COGEMA S.A.M.	d'Amico Dry Maroc
Ricavi	**538.954**											
di cui												
Nolo attivo (*Freight out*)		14.714	–	–	–	–	14.714	–	–	–	–	–
Costi diretti di viaggio	**(141.984)**											
di cui												
Bunker		(362)	–	–	–	–	–	–	–	(362)	–	–
Commissioni		(120)	–	–	–	–	(120)					
Altri costi operativi diretti	**(93.630)**											
di cui												
Gestione tecnica		(8.165)	–	–	–	(7.827)	–	–	(338)	–	–	–
Costi generali ed amministrativi	**(25.758)**											
di cui												
Accordo di fornitura di servizi - Incentivi a lungo termine		(177)	–	–	–	–	(79)	(98)	–	–	–	–
Accordo di fornitura di servizi - Consulenze		(10.330)	(285)	–	–	(5.229)	(2.557)	(1.643)	–	–	(643)	27
Ammortamenti e svalutazioni	**(62.454)**											
di cui												
Svalutazione del diritto di utilizzo		(524)	–	(107)	(417)	–	–	–	–	–	–	–
Proventi (oneri) finanziari netti	**(21.714)**											
di cui												
Proventi (oneri) da *leasing*		(60)	2	(32)	(30)	–	–	–	–	–	–	–
Totale		**(5.024)**	**(283)**	**(139)**	**(447)**	**(13.056)**	**11.958**	**(1.741)**	**(338)**	**(362)**	**(643)**	**27**

Altre operazioni con parti correlate includono gli emolumenti agli amministratori e ai dirigenti in posizioni chiave del Gruppo DIS pari a US$ 3,5 milioni (2023: US$ 2,3 milioni).

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-24 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE – CONTINUA

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate rilevanti sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo DIS al 31 dicembre 2024 sono i seguenti:

US$ migliaia	d'Amico International Shipping S.A. (consolidato)	Totale per la parte correlata	d'Amico Shipping UK Ltd	d'Amico Dry d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Società di Navigazione S.p.A.	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico Shipping USA	Ishima Pte.Ltd.	Rudder S.A.M.	COGEMA S.A.M.	d'Amico Ship Management S.r.l.
Immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	**801.767**											
di cui		70	70	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Crediti e altre attività correnti	**49.648**											
di cui		2.670	148	68	2	90	2.279	–	50	–	33	–
Altre attività finanziarie correnti	**3.030**											
di cui		12	12	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Passività non correnti da *leasing*	**33.535**											
di cui		344	–	344	–	–	–	–	–	–	–	–
Passività correnti da *leasing*	**32.772**											
di cui		149	–	113	36	–	–	–	–	–	–	–
Debiti e altre passività correnti	**31.258**											
di cui		3.366	313	159	25	732	642	315	19	942	161	58
Totale (attività meno passività)		**(1.107)**	**(83)**	**(548)**	**(59)**	**(642)**	**1.637**	**(315)**	**31**	**(942)**	**(128)**	**(58)**

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-24 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE – CONTINUA

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate rilevanti sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo DIS al 31 dicembre 2023 sono i seguenti:

US$ migliaia	d'Amico International Shipping S.A. (consolidato)	Totale per la parte correlata	d'Amico Shipping UK Ltd	d'Amico Dry d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Società di Navigazione S.p.A.	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico Shipping USA	Ishima Pte. Ltd.	Rudder S.A.M.	COGEMA S.A.M.
Immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	**794.259**										
di cui		615	63	484	68	–	–	–	–	–	–
Crediti e altre attività correnti	**75.674**										
di cui		6.704	65	134	5	–	6.390	–	–	–	110
Altre attività finanziarie correnti	**4.459**										
di cui		28	28	–	–	–	–	–	–	–	–
Passività non correnti da *leasing*	**73.193**										
di cui		486	–	450	36	–	–	–	–	–	–
Passività correnti da *leasing*	**20.215**										
di cui		193	–	105	88	–	–	–	–	–	–
Debiti e altre passività correnti	**41.390**										
di cui		6.626	115	117	62	1.492	1.811	643	66	2.320	–
Totale (attività meno passività)		**42**	**41**	**(54)**	**(113)**	**(1.492)**	**4.579**	**(643)**	**(66)**	**(2.320)**	**110**

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-25 Impegni, diritti contrattuali e passività potenziali

Al 31 dicembre

US$ milioni	2024	2023
Entro un anno	67,9	–
Tra 1 e 3 anni	178,6	–
Tra 3 e 5 anni	–	–
Oltre 5 anni	–	–
Totale	**246,4**	**–**

Gli impegni finanziari di DIS entro un anno si riferiscono all'esercizio delle opzioni di acquisto della M/T High Navigator, nave MR costruita nel 2018, per US$ 33,9 milioni, consegnata a febbraio 2025, e della M/T High Leader, nave MR costruita nel 2018, per US$ 33,9 milioni (prezzo di acquisto soggetto a rettifica in base alla data di consegna effettiva, prevista ad aprile 2025). Inoltre, gli impegni finanziari di DIS oltre l'anno si riferiscono interamente al pagamento delle rate dovute per le quattro LR1 di nuova costruzione ordinate a Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Cina, nel secondo trimestre del 2024, con consegna prevista nel 2027. Al 31 dicembre 2023 non erano presenti impegni finanziari.

Diritti contrattuali[1]

I diritti contrattuali di DIS prevedono la ricezione di pagamenti futuri in qualità di locatore di navi ai sensi di contratti di nolo *time charter* o a scafo nudo. I proventi derivanti dal noleggio *time charter* sono rilevati alla voce "Ricavi", mentre i proventi dal noleggio a scafo nudo sono rilevati alla voce "Ricavi da nolo a scafo nudo".

Al 31 dicembre 2024, DIS ha la seguente copertura prevista di contratti *forward* per le navi:

- Per l'esercizio 2025, il 34,5% dei giorni-nave disponibili stimati di DIS sono fissati a una tariffa TCE di circa US$ 24.381/giorno.
- Per l'esercizio 2026, il 17,3% dei giorni-nave disponibili stimati di DIS sono fissati a una tariffa TCE di circa US$ 24.969/giorno.

Al 31 dicembre 2023, la copertura *forward* per l'esercizio 2024 era pari al 28,9% a circa US$ 27.280/giorno, mentre la copertura effettiva per l'intero esercizio 2024 era pari al 41,5% a US$ 27.420/giorno.

Il periodo medio previsto fino alla riconsegna delle navi al 31 dicembre 2024 era di 1,6 anni (2023: 1,2 anni).

(1) Le previsioni si basano sui "giorni di impiego" al netto dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) in base alle tendenze storiche, nonché sui contratti *time charter* attuali in vigore al periodo di chiusura, e sono soggette a modifica.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-25 IMPEGNI, DIRITTI CONTRATTUALI E PASSIVITÀ POTENZIALI – CONTINUA

La seguente tabella riepiloga i diritti contrattuali previsti del Gruppo al 31 dicembre 2024.

US$ milioni	2024
2025	97,2
2026	49,1
2027	17,5
2028	6,7
Totale	**170,4**

Passività potenziali e impegni
Non vi sono passività potenziali né impegni presi dal Gruppo DIS che non siano rilevati alla data di bilancio.

Controversie legali in corso
Il Gruppo è coinvolto in numerose controversie commerciali in corso che coinvolgono sia le navi di proprietà che quelle a noleggio. Tali controversie risultano prevalentemente coperte da polizze di assicurazione presso il P&I Club del Gruppo, e la dirigenza valuta e rileva accantonamenti ove necessario, riducendo al minimo l'esposizione finanziaria.

Tassazione differita
d'Amico Tankers d.a.c., la principale società operativa del Gruppo DIS, è autorizzata ad applicare il regime fiscale della *tonnage tax* vigente in Irlanda. Tale regime prevede che, in caso di vendita delle navi o di perdita da parte del Gruppo dei requisiti necessari per continuare a godere di tale regime fiscale, vi possa essere un recupero a tassazione secondo il regime ordinario.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-26 Società del Gruppo d'Amico International Shipping

La seguente tabella riporta l'elenco completo delle società del Gruppo DIS 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.

Nome	Sede legale	Capitale sociale	Valuta	% di partecipazione	Metodo di consolidamento
d'Amico International Shipping S.A.	Lussemburgo (L)	62.053.278,45	US$	n.a.	Integrale
d'Amico Tankers d.a.c.	Dublino (IR)	100.001	€	100,00%	Integrale
High Pool Tankers Limited	Dublino (IR)	2	€	100,00%	Proporzionale
Glenda International Shipping d.a.c.*	Dublino (IR)	202	US$	100,00%	Integrale
d'Amico Tankers Monaco SAM	Monaco (MC)	150.000	€	99,80%	Integrale
d'Amico Tankers UK Ltd	Londra (Regno Unito)	50.000	US$	100,00%	Integrale

**Ha cessato la propria attività.*

High Pool Tankers Ltd (HPT) è trattata come entità a controllo congiunto e consolidata proporzionalmente voce per voce. d'Amico Tankers d.a.c. è attualmente l'unica partecipante.

A-26

• PRINCIPIO CONTABILE

High Pool Tankers Ltd (HPT) è trattata come entità a controllo congiunto e consolidata proporzionalmente voce per voce. d'Amico Tankers d.a.c. è attualmente l'unica partecipante.

A-27 Utile base e diluito per azione

1° gennaio - 31 dicembre

US$	2024	2023
Utile del periodo	188.478.085	192.224.842
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile base per azione	120.517.072	122.028.044
Utile base e diluito per azione	1,564	1,575

La società non possiede azioni ordinarie con effetto diluitivo, pertanto nel 2024 e nel 2023 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

A-27

• PRINCIPIO CONTABILE

Gli utili per azione sono calcolati dividendo l'utile del periodo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione (ossia il numero medio ponderato di azioni ordinarie al netto delle azioni proprie medie ponderate).

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

A-28 Eventi successivi che non danno luogo a rettifiche

Distribuzione dei dividendi: In data odierna il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di proporre all'Assemblea ordinaria degli Azionisti convocata per il 29 aprile 2025 (l'"Assemblea ordinaria") l'approvazione di un dividendo annuale lordo di US$ 0,2940 per azione emessa e in circolazione (US$ 0,2499 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%). corrispondente a una distribuzione totale di circa US$ 35,0 milioni, da pagarsi a valere sugli utili non distribuiti. Subordinatamente all'approvazione dell'Assemblea ordinaria della Società e in conformità al calendario 2025 pubblicato da Borsa Italiana S.p.A., il pagamento del suddetto dividendo annuale avverrà il 7 maggio 2025 con la relativa data di stacco della cedola n. 9 (data ex) il 5 maggio 2025 e data di registrazione il 6 maggio 2025. Non sarà corrisposto alcun dividendo alle azioni proprie riacquistate dalla Società, in quanto queste non hanno diritto al dividendo. Ad oggi, le azioni proprie riacquistate ammontano a 5.030.132, pari al 4,05% del capitale sociale della Società. Il dividendo annuale proposto si aggiunge all'acconto su dividendi lordo di US$ 0,2520 (US$ 0,2142 netto, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%) per azione emessa ed in circolazione, corrispondente a una distribuzione totale di US$ 30,0 milioni circa dalle riserve distribuibili, compresa la riserva sovrapprezzo azioni. L'acconto su dividendi è stato deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data 7 novembre 2024 ed è stato pagato agli azionisti in data 20 novembre 2024.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Resoconto di gestione e bilancio d'esercizio

Al 31 dicembre 2024

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Resoconto di gestione

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società per azioni di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 e avente sede legale in Lussemburgo.

L'oggetto sociale della Società consiste nell'investimento in imprese che operano nel settore del trasporto marittimo, compresi i relativi servizi e infrastrutture, nonché nell'amministrazione, nella gestione, nel controllo e nello sviluppo di tali partecipazioni. La sua attività principale consiste nell'agire in qualità di *holding* di d'Amico Tankers d.a.c.

Il 3 maggio 2007 d'Amico International Shipping S.A. ha portato a termine l'operazione di offerta pubblica iniziale (IPO) delle proprie azioni, che sono quotate alla Borsa di Milano (Italia). In diverse occasioni si è proceduto ad aumenti successivi di capitale, da ultimo nel luglio 2022, volti a finanziare l'ampliamento della flotta delle controllate e rafforzare il bilancio della Società.

La Relazione sulla *Corporate Governance* è liberamente consultabile presso la sede legale della Società e sul suo sito web (www.damicointernationalshipping.com) nella relativa sezione *Corporate Governance*.

La Società non rileva strumenti finanziari significativi all'interno della posizione finanziaria.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Resoconto di gestione di d'Amico International Shipping S.A.

Risultati operativi

Nel 2024 la Società ha registrato un utile netto di US$ 67,0 milioni (2023: 49,6 milioni). Il conto economico della Società è sintetizzato nel seguente prospetto.

1° gennaio - 31 dicembre

US$ migliaia	2024	2023
Proventi da investimenti (dividendi)	70.000	52.989
Costo del personale	(1.878)	(1.985)
Altri costi generali e amministrativi, ammortamenti e imposte	(4.037)	(4.439)
Proventi (oneri) finanziari	2.887	2.991
Utile del periodo	**66.972**	**49.556**

Nel 2024 sono stati registrati proventi da investimenti per US$ 70,0 milioni.

Gli oneri sono costituiti principalmente da costi del personale e altre spese generali e amministrative.

I proventi finanziari derivano principalmente dal rilascio di garanzie finanziarie su prestiti bancari e operazioni in *leasing*, a beneficio della società interamente controllata d'Amico Tankers d.a.c.

La Società non ha filiali; non vi sono costi di ricerca e sviluppo; le azioni proprie sono descritte nella nota 12.

Situazione patrimoniale-finanziaria

Al 31 dicembre

US$ migliaia	2024	2023
Attività non Correnti	407.336	407.379
Attività Correnti	2.548	5.479
Totale attività	**409.884**	**412.858**
Patrimonio netto	406.151	408.957
Passività non Correnti	–	36
Passività Correnti	3.733	3.865
Totale passività e patrimonio netto	**409.884**	**412.858**

- Le attività non correnti della Società rappresentano principalmente il valore contabile dell'investimento in d'Amico Tankers d.a.c. (DTL), la principale controllata operativa del Gruppo;
- Le attività correnti includono principalmente disponibilità liquide e mezzi equivalenti (2023: compresi titoli di stato con scadenza a tre mesi);
- Le passività correnti includono principalmente accantonamenti per il costo del Piano di incentivazione a lungo termine di DIS (Piano LTI), pari a US$ 2,2 milioni (2023: 2,6 milioni) ed altri accantonamenti per spese generali ed amministrative.

Per un'informativa dettagliata degli Eventi verificatisi nel periodo di riferimento, si rimanda alle sezioni Eventi significativi verificatisi nel periodo della Relazione annuale.

13 marzo 2025
Per il Consiglio di Amministrazione

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Amministratore, Amministratore Delegato

Federico Rosen
Chief Financial Officer

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Bilancio di d'Amico International Shipping S.A. e nota integrativa per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024

Conto economico e altre componenti dell'utile complessivo

1° gennaio - 31 dicembre

US$	Nota B	2024	2023
Ricavi	(3)	70.000.000	52.989.011
Costi generali ed amministrativi	(4)	(5.872.220)	(6.380.875)
Risultato operativo lordo		**64.127.780**	**46.608.136**
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	(7)	(42.878)	(43.329)
Risultato operativo		**64.084.902**	**46.564.807**
Proventi finanziari	(5)	2.937.767	3.019.795
Oneri finanziari	(5)	(50.594)	(28.589)
Utile del periodo		**66.972.075**	**49.556.013**
Utile complessivo del periodo		**66.972.075**	**49.556.013**
Utile base e diluito per azione in US$	(19)	0,556	0,406

L'utile del periodo è interamente attribuibile agli azionisti della Società.

Le note riportate alle pagine da 256 a 275 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Situazione patrimoniale-finanziaria

Al 31 dicembre

US$	Nota B	2024	2023
Attività non Correnti			
Immobilizzazioni materiali	(7)	2.394	9.661
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	(7)	32.593	68.204
Immobilizzazioni finanziarie	(8)	407.301.320	407.301.320
Totale attività non correnti		**407.336.307**	**407.379.185**
Attività Correnti			
Crediti e altre attività correnti	(9)	88.334	85.829
Crediti finanziari	(10)	381.392	440.144
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(11)	207.8191	4.952.616
Totale attività correnti		**2.547.917**	**5.478.589**
Totale attività		**409.884.224**	**412.857.774**

US$	Nota B	2024	2023
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(12)	62.053.278	62.053.278
Utili portati a nuovo	(12)	46.433.731	42.071.587
Sovrapprezzo azioni	(12)	326.657.825	326.657.825
Altre riserve	(12)	(28.993.789)	(21.825.634)
Patrimonio netto totale		**406.151.045**	**408.957.056**
Passività non Correnti			
Debiti per *leasing*	(13)	–	35.663
Totale passività non correnti		**–**	**35.663**
Passività Correnti			
Debiti per *leasing*	(13)	33.530	36.950
Debiti e altre passività correnti	(14)	3.699.649	3.828.105
Totale passività correnti		**3.733.179**	**3.865.055**
Totale passività e patrimonio netto		**409.884.224**	**412.857.774**

13 marzo 2025
Per il Consiglio di Amministrazione

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Amministratore, Amministratore Delegato

Federico Rosen
Chief Financial Officer

Le note riportate alle pagine da 256 a 275 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Rendiconto finanziario

1° gennaio - 31 dicembre

US$	Nota B	2024	2023
Utile del periodo 1° gennaio - 31 dicembre		**66.972.075**	**49.556.013**
Proventi da dividendi	(3)	(70.000.000)	(52.989.011)
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	(7)	42.878	43.329
Oneri (proventi) finanziari	(5)	(2.887.173)	(28.640)
Assegnazioni basate su azioni e ratei passivi per il Piano d'incentivazione a lungo termine*	(4), (12)	628.543	645.837
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante		**(5.243.677)**	**(2.772.472)**
Variazioni dei crediti a breve		1.609.916	106.499
Variazioni dei debiti a breve		(793.711)	(175.105)
Variazioni dei debiti per il Piano LTI*		774.393	2.582.331
Interessi ricevuti (versati)		1.231.201	(23.783)
Imposte pagate		(3.908)	(16.584)
Flussi di cassa netti da attività operative		**(2.425.786)**	**(299.114)**
Proventi da investimenti – Dividendi ricevuti		70.000.000	52.989.011
Flussi di cassa netti da attività di investimento		**70.000.000**	**52.989.011**
Costi relativi a operazioni sul capitale		**–**	**(130.613)**
Dividendi distribuiti		(60.076.586)	(42.037.845)
Acquisto di azioni proprie		(10.330.043)	(7.056.698)
Pagamenti per la quota di interessi della passività del *leasing*		(2.927)	(4.805)
Rimborso della quota capitale della passività del *leasing*		(39.083)	(31.289)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie		**(70.448.639)**	**(49.261.250)**
Variazione netta delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti		**(2.874.425)**	**3.428.647**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo		4.952.616	1.523.969
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo		**2.078.191**	**4.952.616**

**Per Piano LTI si intende il Piano di incentivazione a lungo termine; ulteriori dettagli sono riportati nella nota 4.*

Le note riportate alle pagine da 256 a 275 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

US$	Nota B	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Riserva legale	Riserva di azioni proprie	Riserva per pagamenti basati su azioni	Totale
Saldo al 1° gennaio 2024	**(12)**	**62.053.278**	**42.071.587**	**326.657.825**	**3.425.076**	**(26.115.574)**	**864.864**	**408.957.056**
Accantonamento a riserva legale	(12)	–	(2.477.801)	–	2.477.801	–	–	–
Acquisto di azioni proprie	(12)	–	–	–	–	(10.330.043)	–	(10.330.043)
Ratei passivi per Piano d'incentivazione a lungo termine, tutti i piani basati su azioni	(4), (12)	–	–	–	–		628.543	628.543
Assegnazioni del Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piano 2020-2021)	(12)	–	(55.544)	–	–	237.724	(182.180)	–
Distribuzione di dividendi	(12)	–	(60.076.586)	–	–	–	–	(60.076.586)
Utile complessivo		–	66.972.075	–	–	–	–	66.972.075
Saldo al 31 dicembre 2024	**(12)**	**62.053.278**	**46.433.731**	**326.657.825**	**5.902.877**	**(36.207.893)**	**1.311.227**	**406.151.045**

US$	Nota B	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Riserva legale	Riserva di azioni proprie	Riserva per pagamenti basati su azioni	Totale
Saldo al 1° gennaio 2024	**(12)**	**62.053.278**	**(7.375.471)**	**368.826.283**	**3.425.076**	**(19.187.097)**	**238.293**	**407.980.362**
Acquisto di azioni proprie	(12)	–	–	–	–	(7.056.697)	–	(7.056.697)
Ratei passivi per Piano d'incentivazione a lungo termine, tutti i piani basati su azioni	(4), (12)	–	–	–	–		645.836	645.836
Assegnazioni del Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piano 2019-2020)	(12)	–	(108.955)	–	–	128.220	(19.265)	–
Distribuzione di dividendi	(12)	–	–	(42.037.845)	–	–	–	(42.037.845)
Capitalizzazione di costi relativi a operazioni sul capitale*		–	–	(130.613)	–	–	–	(130.613)
Utile complessivo		–	49.556.013	–	–	–	–	49.556.013
Saldo al 31 dicembre 2024	**(12)**	**62.053.278**	**42.071.587**	**326.657.825**	**3.425.076**	**(26.115.574)**	**864.864**	**408.957.056**

** Raggruppamento del 13 giugno 2023.*

Le note riportate alle pagine da 254 a 273 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Note

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società per azioni (société anonyme), di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 e avente sede legale in Lussemburgo. L'oggetto sociale è costituito da tutte le operazioni afferenti direttamente o indirettamente all'acquisizione di partecipazioni in qualsiasi impresa in qualsivoglia forma, operando nel settore della navigazione, inclusi i relativi servizi e le relative strutture, nonché l'amministrazione, la gestione, il controllo e lo sviluppo di tali partecipazioni.

Il bilancio civilistico di d'Amico International Shipping S.A. è redatto secondo la convenzione del costo storico e in conformità ai principi internazionali di informativa finanziaria (IFRS – International Financial Reporting Standards) e i principi contabili internazionali (IAS – International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) ed adottati dall'Unione europea. Il termine "IFRS" include anche tutti gli "IAS" nonché tutte le interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC"), denominato in precedenza Standing Interpretations Committee ("SIC"), adottati dall'Unione Europea. La Società redige un bilancio consolidato che fa parte della presente relazione annuale.

Il bilancio è presentato in dollari statunitensi, valuta funzionale della Società, arrotondati al dollaro più vicino.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

emarket sdir storage CERTIFIED

B-1 Principi contabili rilevanti

In questa nota e nel resto della nota integrativa al bilancio sono illustrati i principi contabili rilevanti, applicati in maniera uniforme.

Continuità aziendale
d'Amico International Shipping S.A. dispone di risorse adeguate tali da garantire la propria attività nel prossimo futuro; il bilancio è stato quindi redatto sulla base del principio di continuità aziendale.

Operazioni in valuta
Le operazioni in valute diverse dal dollaro USA nel corso dell'esercizio sono convertite al tasso di cambio prevalente alla data dell'operazione. Le attività e le passività denominate in valute diverse dal dollaro USA sono convertite al tasso di cambio in vigore alla data di bilancio. Gli utili o le perdite su cambi sono generalmente rilevati a conto economico, salvo quando riguardino una copertura dei flussi di cassa, una copertura degli investimenti netti o siano parte di un investimento netto in una gestione estera, nel qual caso l'utile o la perdita sarà rilevato/a nelle altre componenti dell'utile complessivo.

Fondi rischi e oneri
I fondi rischi e oneri sono rilevati quando la Società ha un obbligo attuale derivante da un evento passato che probabilmente sarà tenuta a onorare. I fondi sono valutati secondo la migliore stima, da parte della Direzione, dell'esborso richiesto per estinguere l'obbligo alla data di bilancio e sono attualizzati laddove l'effetto sia rilevante.

Aree di incertezza – Inflazione e tassi di interesse
Il conflitto ucraino, i considerevoli stimoli fiscali e monetari e la rapida ripresa dell'economia globale dopo la pandemia di COVID-19 hanno intensificato le pressioni inflazionistiche. Tali pressioni hanno incrementato significativamente le spese operative nel settore dei trasporti marittimi, specialmente per gli equipaggi, il carburante e le assicurazioni. In risposta, le principali banche centrali, tra cui la Federal Reserve statunitense e la Banca Centrale Europea, sebbene inizialmente esitanti, hanno poi attuato misure monetarie restrittive, ad esempio tagli significativi dei tassi di sconto e strette quantitative. Tali azioni hanno contribuito a moderare l'inflazione, che ha proseguito la sua tendenza al ribasso nella gran parte dei paesi per tutti il 2024.
Nel 2024 i tassi di interesse globali si sono dimostrati volatili, sotto l'influenza delle incertezze economiche in corso e dell'evoluzione delle aspettative dei mercati. I fattori determinanti sono stati, ad esempio, le tensioni geopolitiche, in particolare per quanto riguarda le relazioni commerciali e le potenziali tariffe, ma anche i potenziali adeguamenti fiscali. In ragione della cautela insita nelle traiettorie politiche delle banche centrali, specialmente la strategia di adeguamento basata sui dati della Federal Reserve, secondo le previsioni tale volatilità dei tassi di interesse proseguirà nel 2025. Tale incertezza ha comportato un aumento dei costi di gestione del debito per il Gruppo DIS, in particolare per le parti del suo indebitamento finanziario legate a tassi variabili (SOFR) e non coperte da *swap* su tassi di interesse.

Principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili e nell'utilizzo delle stime
In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio, la dirigenza effettua stime contabili ed in alcuni casi previsioni. Le decisioni del management sono basate sull'esperienza e sulle previsioni ragionevoli di eventi futuri. Le principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili e nell'utilizzo delle stime sono espresse all'interno di tutte le aree di *business*, con le aree chiave indicate in ogni nota pertinente.

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

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2024
I principi contabili (IFRS) e le interpretazioni (IFRIC) rilevanti dello IASB, nuovi o modificati, che sono entrati in vigore:

- Modifiche allo IAS 1 - Passività non correnti con *covenant*, classificazione delle passività come correnti e non correnti.
- Modifiche all'IFRS 16 - Passività del *leasing* in un'operazione di vendita e *lease-back*.
- Modifiche allo IAS 7 e all'IFRS 7, *Supplier Finance Arrangements*.

Sulla base delle valutazioni attuali, non si prevede che i principi contabili modificati abbiano un impatto significativo sul bilancio di DIS.

Principi contabili, variazioni ed interpretazioni non ancora in vigore

- Modifiche allo IAS 21 - Mancanza di convertibilità (a decorrere dal 1° gennaio 2025).
- Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7 - Classificazione e valutazione degli strumenti finanziari (a decorrere dal 1° gennaio 2026).
- L'IFRS 18 sostituisce l'IAS 1 (a decorrere dal 1° gennaio 2027).
- Sebbene numerosi requisiti siano rimasti invariati, l'IFRS 18 introduce tre modifiche importanti:
  - Il conto economico dovrà essere ripartito in tre sezioni secondarie (operativa, di investimento e finanziaria), analogamente al layout del rendiconto finanziario.
  - Gli indicatori alternativi di performance espressi dalla dirigenza, utilizzati da un'entità anche in altre comunicazioni devono essere incluse in una nota al bilancio insieme a una riconciliazione alla misura IFRS equivalente più vicina.
  - Vengono date ulteriori indicazioni sulle modalità di aggregazione e disaggregazione delle informazioni nella presentazione del bilancio e nella nota integrativa per fornire agli utilizzatori informazioni più utili e dettagliate.

Sulla base delle valutazioni attuali, non si prevede che i principi contabili nuovi e modificati, emessi e non ancora in vigore, abbiano un impatto significativo sul bilancio di DIS.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

B-2 Informativa sul capitale

d'Amico International Shipping S.A. gestisce il proprio capitale in modo da preservare la continuità aziendale, massimizzando al contempo il ritorno per i suoi azionisti.

Il capitale della Società è stato costituito a inizio 2007 nell'ambito dell'offerta pubblica iniziale. È stato stabilito a un livello ritenuto appropriato, tenendo conto dei rischi che riguardano d'Amico International Shipping S.A. come società e il settore in cui operano le sue controllate. Il capitale della Società è stato successivamente aumentato in diverse occasioni, da ultimo nel luglio 2022. Gli aumenti di capitale sono stati coerenti con la strategia della Società di modernizzazione della flotta della sua società interamente controllata, d'Amico Tankers, e rafforzamento del suo bilancio. Il capitale comprende il capitale emesso e interamente versato, le riserve e gli utili portati a nuovo, come descritto nella nota 12.

La struttura del capitale viene riesaminata nel corso dell'esercizio e, se necessario, modificata in base alle esigenze di capitalizzazione della Società, per via delle modifiche ai piani di investimento o alle variazioni delle condizioni attuali e potenziali del mercato dei noli. La Società effettua il monitoraggio del proprio capitale sulla base dell'*asset cover ratio* del Gruppo DIS, corrispondente al rapporto tra la somma degli importi residui delle linee di credito bancarie del Gruppo e passività per *leasing*, contro il valore equo di mercato delle navi di proprietà e a scafo nudo del Gruppo.

B-3 Ricavi

1° gennaio - 31 dicembre

US$	2024	2023
Proventi da dividendi	**70.000.000**	**52.989.011**

I ricavi sono costituiti dai proventi da dividendi ricevuti dalla principale controllata operativa, d'Amico Tankers d.a.c.

B-3

• PRINCIPI CONTABILI

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono costituiti dai proventi da dividendi ricevuti dalle società controllate. I proventi da dividendi sono rilevati quando l'utile della controllata viene distribuito ai detentori di partecipazioni nella stessa, proporzionalmente alla quota di capitale detenuta.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

B-4 Costi generali ed amministrativi

1° gennaio - 31 dicembre

US$	2024	2023
Salari e stipendi, benefici e emolumenti degli amministratori	(1.877.716)	(1.984.770)
Altri costi di gestione	(3.994.504)	(4.396.105)
Totale costi generali ed amministrativi	**(5.872.220)**	**(6.380.875)**

Dipendenti, retribuzioni, benefici ed emolumenti degli amministratori
La società impiega un dipendente amministrativo (2023: nessuna variazione). I costi totali per stipendi e salari, compresi i contributi previdenziali e fiscali, ammontavano all'equivalente di US$ 166.632 nel 2024 (2023: US$ 194.713).

I costi generali e amministrativi totali includono ratei per un totale di US$ 1,2 milioni relativi ai periodi continuativi 2022-2023, 2023-2024 e 2024-2025 del Piano di incentivazione a lungo termine (LTI), concesso ai dirigenti in ruoli chiave e agli amministratori esecutivi di DIS. La passività relativa all'assegnazione delle azioni ai sensi del Piano sarà soddisfatta con le azioni di tesoreria di DIS detenute dalla Società (n. 5.030.132 azioni proprie senza valore nominale al 31 dicembre 2024). Nel 2024 US$ 1.564.676 sono stati versati in contanti ai beneficiari, con rispetto al periodo continuativo 2022-2023.

Gli emolumenti sono stati corrisposti agli amministratori della Società per i servizi resi alla Società stessa e per la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione. Nel 2024 è stato versato un importo complessivo pari a € 460.000, che al netto di una ritenuta d'acconto del 20% rappresenta una remunerazione netta di € 368.000 (2023: totale € 330.000, al quale era applicabile una ritenuta d'acconto sempre del 20%). Sono stati corrisposti emolumenti ai membri dell'Organismo di Vigilanza per servizi resi alla Società pari a € 35.000 nel 2024 (2023: € 35.000). Nel 2024 non sono sorti impegni in relazione a piani pensionistici e non sono stati concessi anticipi o prestiti ai dipendenti della Società (2023: 0).

Altri costi di gestione
Tali costi sono costituiti principalmente da onorari professionali e spese di consulenza associati al fatto che la Società è quotata, per totale di circa US$ 0,7 milioni (2023: US$ 0,6 milioni). Sono inclusi anche incentivi a lungo termine (LTI) maturati per US$ 1,2 milioni (2023: US$ 1,8 milioni). Nel 2024, le spese legate al réviseur d'entreprise agrée ammontavano all'equivalente di US$ 51,2 migliaia (2023: US$ 47,0 migliaia).

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

B-4

• PRINCIPI CONTABILI

Costi generali ed amministrativi
Le spese amministrative, che comprendono i costi amministrativi per il personale, gli oneri di gestione, le spese d'ufficio e altri oneri relativi all'amministrazione, sono iscritti a conto economico nel momento in cui sono sostenute.

Piano d'incentivazione azionaria a lungo termine (pagamenti basati su azioni e benefici per i dipendenti)
Il Piano stabilisce un *bonus pool* basato sul ROCE (ritorno sul capitale investito) medio conseguito da DIS nel corso di ciascuno dei tre periodi biennali consecutivi presi in considerazione ("Periodo/i" o "Ciclo/i"), con una soglia minima del 5% chiamata obiettivo di "gate". Il *bonus pool* viene quindi calcolato come il 10% della differenza tra l'EBIT medio raggiunto durante il Periodo e l'EBIT corrispondente ad un ROCE medio del 5%, fino ad un EBIT massimo corrispondente ad un ROCE del 7,5%. Inoltre, al *bonus pool* viene applicata una rettifica per riflettere il ritorno totale per gli azionisti (TSR) ottenuto dagli azionisti di DIS durante il Periodo, rispetto al TSR che sarebbe stato raggiunto investendo nelle azioni di un gruppo di concorrenti.
Il *bonus pool* viene allocato secondo sei obiettivi di *performance* concepiti per misurare la *performance* finanziaria di DIS tenendo conto dei rischi assunti, della solidità della strategia di copertura dei contratti, dell'efficienza in termini di costi della struttura gestionale e dell'impronta ambientale delle sue navi. Una descrizione dettagliata del Piano d'incentivazione a lungo termine per la remunerazione dell'alta dirigenza di DIS è contenuta nella Dichiarazione di sostenibilità, nella sezione Governo societario, sotto Politica di remunerazione.

Componente di cassa.
La componente di cassa del Piano è classificata come beneficio a lungo termine ai sensi dello IAS 19 - Benefici per i dipendenti e la componente azionaria del Piano è classificata come piano di pagamento basato su azioni regolato con strumenti rappresentativi di capitale ai sensi dell'IFRS 2 Pagamenti basati su azioni. Le obbligazioni della componente di cassa sono valutate come il valore attuale dei pagamenti futuri attesi per i servizi prestati dai destinatari del Piano fino alla fine del periodo di riferimento, utilizzando il metodo della proiezione unitaria del credito. Vengono prese in considerazione le ipotesi della dirigenza, comprese le stime relative al raggiungimento di specifici obiettivi di *performance* del Piano. Poiché la componente di cassa del Piano ha natura molto breve (viene pagata entro sei mesi dalla sua valutazione), la dirigenza considera il suo valore attuale equivalente all'ammontare dei flussi di cassa. Per il periodo continuativo 2024-2025 del Piano di incentivazione a lungo termine, l'accantonamento del *bonus pool* si basa sui risultati previsti e tiene conto della relativa maturazione della componente di cassa.
Le rivalutazioni derivanti da rettifiche legate all'esperienza e da variazioni delle ipotesi attuariali, ove applicabili, sono rilevate nel conto economico.
Le obbligazioni sono presentate come passività correnti nello stato patrimoniale, se DIS non ha un diritto incondizionato a differire il regolamento per almeno 12 mesi dopo il periodo di riferimento, indipendentemente da quando si prevede che si verifichi il regolamento effettivo.

Componente azionaria.
La componente azionaria è classificata come un pagamento basato su azioni, regolato con capitale proprio e con una maturazione scaglionata (assegnazione di azioni, nel bilancio).
Il *fair value* dei premi è determinato alla data di conferimento (data dell'Assemblea generale annuale) e l'onere da rilevare secondo gli IFRS è determinato a ogni data di riferimento sulla base delle stime effettuate sul servizio dei dipendenti e su altre condizioni non di mercato incluse nel piano (e in particolare sul ROCE medio raggiunto da DIS in ogni biennio), per il periodo di servizio pertinente, che è di 3 anni per la prima tranche di azioni e di 4 anni per la seconda tranche.
Al termine del periodo di maturazione di ogni ciclo, il numero di azioni di DIS assegnate è determinata in base alla media aritmetica dei prezzi di chiusura ufficiali del mercato delle azioni ordinarie di DIS nel mese precedente al Consiglio di Amministrazione della Società che verificherà i risultati conseguiti nel corrispondente periodo di maturazione.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

B-5 Proventi (oneri) finanziari

1° gennaio - 31 dicembre

US$	2024	2023
Proventi finanziari	2.937.767	3.019.795
Oneri finanziari	(50.594)	(28.589)
Proventi finanziari netti	**2.887.173**	**2.991.206**

I proventi finanziari nel 2024 comprendono principalmente proventi da garanzie prodotti dalle garanzie finanziarie fornite alla controllata d'Amico Tankers d.a.c., per un totale di US$ 1,6 milioni. Includono inoltre interessi attivi derivanti da titoli a breve termine e fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari, per un importo pari a US$ 1,3 milioni (2023: proventi da garanzie prodotti dalle garanzie finanziarie fornite alla controllata d'Amico Tankers d.a.c. per un totale di US$ 2,0 milioni e interessi attivi derivanti da titoli a breve termine e fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari per un importo pari a US$ 1,0 milioni). I rimanenti proventi finanziari sono relativi a differenze di cambio commerciali realizzate.

Gli oneri finanziari nel 2024 includono principalmente oneri finanziari associati all'acquisto di titoli obbligazionari *investment grade* per un totale di US$ 47.547 (2023: oneri finanziari per US$ 23.729) e interessi passivi sulle passività per *leasing* in relazione agli uffici per US$ 2.927 (2023: US$ 4.805).

B-5

• PRINCIPI CONTABILI

Proventi e oneri finanziari

I proventi e oneri finanziari sono costituiti dagli interessi rilevati secondo il principio di competenza, in conformità al metodo dell'interesse effettivo. Per ulteriori dettagli sui costi legati ai *leasing*, si rimanda al principio contabile *Leasing* nella nota 7.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

B-6 Imposte

L'aliquota dell'imposta sulle società in Lussemburgo nel 2024 è pari al 24,94%.
Alla fine del 2024, d'Amico International Shipping S.A. presentava perdite fiscali complessive da portare a nuovo, inclusivo del risultato d'esercizio, pari a circa US$ 66,3 milioni.
Per tale motivo, non è stato rilevato alcun onere per imposta sul reddito delle società né per l'imposta comunale sulle attività produttive nel 2024 (2023: nessun onere fiscale).
Non sono state rilevate attività fiscali differite, in quanto il management non prevede la realizzazione di utili imponibili contro cui compensare le perdite accumulate.
L'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) per il 2024, pari a € 4,8 migliaia (2023: € 4,8 migliaia), è inclusa tra gli altri costi operativi, all'interno delle spese generali e amministrative.

B-6

• PRINCIPI CONTABILI

Imposte
La legge lussemburghese del 22 dicembre 2023 ha recepito la direttiva UE sul livello di imposizione fiscale minimo ("Direttiva (UE) 2022/2523 del Consiglio") nell'ordinamento nazionale ("Legge lussemburghese sul secondo pilastro") per garantire un livello minimo globale di imposizione fiscale per i gruppi multinazionali e i gruppi nazionali di grandi dimensioni nell'UE, comunemente noto come secondo pilastro.
Come previsto dalla legge, la regola di inclusione del reddito ("IIR") e l'imposta minima nazionale (*qualified domestic minimum top-up tax*, "QDMTT") sono applicabili in Lussemburgo a partire dal 1° gennaio 2024. Dal 1° gennaio 2025 si applica in Lussemburgo, con alcune eccezioni, un'imposta basata sulla regola sui pagamenti a bassa imposizione ("UTPR").
Le imposte correnti vengono calcolate sul reddito imponibile d'esercizio applicando le aliquote fiscali locali in vigore alla data di bilancio.
L'utile imponibile non coincide con l'utile evidenziato a conto economico, poiché non include le voci di ricavo o di spesa che sono imponibili o deducibili in altri esercizi, ed esclude altresì le voci esenti o indeducibili.
Le imposte correnti includono inoltre un'imposta patrimoniale (Net Wealth Tax) dello 0,5% sul patrimonio imponibile della società; il valore unitario della Società è stabilito al 1° gennaio di ogni anno; l'imposta patrimoniale viene imputata ai Costi generali e amministrativi.
Le eventuali imposte differite sono imposte che la Società prevede di versare o recuperare sulle differenze tra il valore contabile delle attività e delle passività esposto nel bilancio e la corrispondente base imponibile utilizzata nel computo dell'utile assoggettabile a tassazione. Sono contabilizzate utilizzando il metodo della passività di stato patrimoniale.
Le passività relative alle imposte differite sono generalmente rilevate per tutte le differenze temporanee imponibili.
Le attività fiscali differite sono rilevate nella misura in cui sia probabile che vi saranno in futuro degli utili assoggettabili a tassazione a fronte dei quali sia possibile utilizzare le differenze temporanee deducibili.
Il valore contabile delle attività fiscali differite viene riesaminato ad ogni data di bilancio e ridotto se non è più ritenuto probabile che vi saranno utili assoggettabili a tassazione sufficienti per consentirne il recupero totale o parziale. Le imposte differite sono calcolate alle aliquote fiscali applicabili durante il periodo di estinzione della passività ovvero di realizzo dell'attività. Sono iscritte a conto economico come voce di costo o ricavo, eccetto se collegate a voci imputabili direttamente alle altre componenti dell'utile complessivo; in questo caso anche l'imposta differita è rilevata tra le altre componenti dell'utile complessivo.

◆ PRINCIPALI DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME

Accantonamenti per debiti d'imposta
I debiti d'imposta sono calcolati prendendo in considerazione la posizione fiscale specifica della Società, determinata dal quadro normativo vigente in Lussemburgo.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

B-7 Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo

Le immobilizzazioni classificate come immobilizzazioni materiali rappresentano attrezzature informatiche per la sede sociale, ammortizzate al tasso trimestrale dell'8,33% nel corso della loro vita utile. Le attività consistenti nel diritto di utilizzo rappresentano l'ufficio in locazione, e sono rilevate e ammortizzate lungo la durata del contratto di locazione; locatore dell'ufficio è la parte correlata e azionista d'Amico International S.A.

Al 31 dicembre

US$	2024		2023	
	Immobilizzazioni materiali	**Diritti di utilizzo**	**Immobilizzazioni materiali**	**Diritti di utilizzo**
Valore contabile lordo				
Al 1° gennaio	35.158	106.640	35.158	106.640
Differenze di cambio	(1)	–	–	–
Al 31 dicembre	35.157	106.640	35.158	106.640
Accantonamenti per ammortamenti				
Al 1° gennaio	(25.497)	(38.436)	(17.682)	(2.922)
Differenze di cambio	(1)	–	–	–
Quota di ammortamento del periodo	(7.267)	(35.611)	(7.815)	(35.514)
Al 31 dicembre	(32.763)	(74.047)	(25.497)	(38.436)
Valore contabile netto al 31 dicembre	**2.394**	**32.593**	**9.661**	**68.204**

B-7

• PRINCIPI CONTABILI

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono valutate al costo storico al netto dell'ammortamento e di eventuali svalutazioni (*impairment*). Il costo comprende il costo di acquisto e altri costi accessori direttamente attribuibili all'acquisizione. L'ammortamento è calcolato a quote costanti lungo la vita utile stimata del cespite.

Leasing

Il *leasing* fornisce l'accesso ad attivi e rappresenta un mezzo per mitigare i rischi associati alla proprietà di tali attivi. L'adozione dello *standard* in materia di *leasing* a partire dal 1° gennaio 2019 offre una rappresentazione più accurata delle attività e passività di un locatario. Unitamente ai requisiti di informativa ampliati, si propone un incremento della trasparenza della leva finanziaria e del capitale impiegato da un locatario. L'attività consistente nel diritto di utilizzo è ammortizzata a quote costanti durante il più breve tra la durata rimanente del *leasing* o la vita utile residua dell'attività.

La Società si è avvalsa del seguente espediente pratico per i *leasing*, scegliendo di non rilevare come tali i contratti di durata inferiore a 12 mesi (*leasing* a breve termine) e quelli di valore inferiore a US$ 5.000 (attività di valore ridotto). Per tali contratti, il costo del *leasing* è registrato come spesa.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

B-8 Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni in società controllate

Al 31 dicembre

Società	Paese	Proprietà	Valuta	Valore di bilancio 2023	Valore di bilancio 2024
d'Amico Tankers d.a.c.	IRL	100%	USD	407.301.320	407.301.320

d'Amico Tankers d.a.c. (DTL) è l'unica controllata diretta di d'Amico International Shipping.

Partecipazioni detenute tramite d'Amico Tankers d.a.c.:

Società	Partecipazione effettiva	Paese	Attività
High Pool Tankers Limited	100%	Irlanda	Consorzio
Glenda International Shipping d.a.c.*	100%	Irlanda	Inattiva
d'Amico Tankers Monaco S.A.M.	99,8%	Monaco	Servizi
d'Amico Tankers UK Limited	100%	Regno Unito	Servizi

**Ha cessato la propria attività.*

B-8

• PRINCIPI CONTABILI

Attività finanziarie non correnti (partecipazioni in imprese controllate)
Le partecipazioni in società controllate sono contabilizzate al costo storico rettificato per le eventuali svalutazioni. Eventuali differenze positive, sorte al momento dell'acquisto, tra il costo di acquisto e il *fair value* delle attività nette acquisite dalla Società vengono pertanto incluse nel valore contabile degli investimenti. Se si ritiene che tali investimenti siano stati svalutati, la svalutazione è rilevata direttamente a conto economico. Se successivamente tale svalutazione viene annullata o ridotta, l'importo corrispondente viene stornato e iscritto a conto economico, ma soltanto fino a concorrenza del costo dell'investimento originario.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

B-9 Crediti e altre attività correnti

Al 31 dicembre

US$	2024	2023
Crediti e altre attività correnti	**88.334**	**85.829**

A fine esercizio 2024, i crediti e altre attività correnti rappresentano i ratei attivi (2023: crediti diversi e ratei attivi).

B-10 Crediti finanziari

Al 31 dicembre

US$	2024	2023
Crediti finanziari correnti	**381.392**	**440.144**

Il saldo totale dei crediti finanziari a fine 2024 e 2023 rappresenta le commissioni su garanzie finanziarie dovute dalla società interamente controllata della società, d'Amico Tankers d.a.c.

B-11 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Al 31 dicembre

US$	2024	2023
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	**2.078.191**	**4.952.616**

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono rappresentati dal denaro detenuto in conti correnti bancari (31 dicembre 2023: US$ 3.951.702 di titoli di stato *investment grade* con scadenza a tre mesi erano inclusi nelle disponibilità liquide e mezzi equivalenti).

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

B-9

• PRINCIPI CONTABILI

Crediti

I crediti sono inizialmente valutati al loro valore normale che rappresenta il *fair value* dell'operazione. Successivamente sono valutate al costo ammortizzato, al netto delle svalutazioni per perdita durevole di valore e del fondo svalutazione crediti. La perdita durevole di valore è rilevata a conto economico qualora ve ne sia una prova oggettiva. Tale svalutazione per perdita durevole di valore è calcolata come differenza tra il valore contabile e il valore attuale dei flussi di cassa futuri stimati, attualizzati al tasso di interesse effettivo applicabile in origine all'attività. Per i crediti commerciali a breve, la valutazione al costo ammortizzato coincide con il valore nominale, al netto di svalutazioni per perdita durevole di valore. Ai sensi dell'IFRS 9 la perdita durevole di valore (*impairment*) si basa sulle perdite attese su crediti associate ai crediti commerciali, rilevando eventuali variazioni del fondo a conto economico.

◆ PRINCIPALI DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME

Nella valutazione del rischio di credito e delle perdite attese, la dirigenza valuta il rischio di *default* assegnando una probabilità per ogni finestra di pagamento specificata. La dirigenza ritiene che un aumento dei giorni di ritardo dei pagamenti costituisca un indicatore dell'incremento del rischio di *default*. Pertanto ha stabilito *cluster* per tali ritardi nei pagamenti. Una maggiore probabilità di *default* viene assegnata ai ritardi maggiori e gli accantonamenti sono rilevati di conseguenza. Tali accantonamenti rappresentano una percentuale crescente degli importi residui, rispecchiando il maggior rischio associato a maggiori ritardi nei pagamenti.

B-10

• PRINCIPI CONTABILI

Attività e passività finanziarie

Le attività finanziarie sono valutate al costo ammortizzato, al *fair value* a conto economico (FVTPL) o al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo (FVOCI). Le attività finanziarie sono valutate al costo ammortizzato quando DIS ha un modello di *business* volto a detenere le attività al fine di riscuotere flussi di cassa contrattuali, laddove tali flussi di cassa costituiscano il solo pagamento del capitale e degli interessi, e siano previsti in date specifiche. Se i requisiti per la valutazione dell'attività finanziaria al costo ammortizzato sono soddisfatti, ma il modello di *business* comprende anche la vendita di tali strumenti, le attività finanziarie sono valutate al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo (FVOCI). Le altre attività finanziarie sono valutate al *fair value* a conto economico (FVTPL).

La metodologia di svalutazione varia a seconda del fatto che si sia verificato o meno un significativo aumento del rischio di credito, con variazioni degli accantonamenti rilevati a conto economico.

L'IFRS 9 si applica a un modello di svalutazione in tre fasi:
Fase 1: Se non vi è un incremento significativo del rischio di credito, le perdite attese su crediti nei 12 mesi sono rilevate e aggiornate ad ogni data di bilancio e l'attività si espone al lordo.
Fase 2: Se si verifica un significativo incremento del rischio di credito, si riconoscono perdite attese su crediti lungo la loro durata, continuando ad esporre l'attività al lordo.
Fase 3: Se ha subito una perdita durevole di valore (*impairment*), l'attività è presentata al netto delle perdite attese su crediti lungo la loro durata.

Il rischio di *default* è valutato individualmente per ogni controparte, utilizzando i dati sia storici, sia attuali.

B-11

• PRINCIPI CONTABILI

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce "Disponibilità liquide e mezzi equivalenti" comprende la liquidità in cassa, i conti correnti e i depositi a vista nonché altri investimenti altamente liquidi a breve termine che sono facilmente convertibili in importi liquidi entro tre mesi e sono soggetti ad un rischio irrilevante di cambiamento di valore. Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono valuti al *fair value*, che coincide con il loro valore nominale, o al costo storico più gli interessi passivi, se applicabili.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

B-12 Patrimonio netto

Capitale sociale
Al 31 dicembre 2024 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammontava a US$ 62.053.278,45, corrispondente a 124.106.556 azioni ordinarie senza valore nominale negoziate con il codice ISIN 2592315662 (31 dicembre 2023: nessuna variazione).

Il capitale autorizzato della Società, ivi compreso il capitale sociale emesso, è fissato a US$ 87.500.000 divisi in 175.000.000 azioni senza valore nominale.

Utili portati a nuovo
Al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023 tale voce comprende gli utili netti dell'attuale e del precedente esercizio, oltre alle detrazioni derivanti dai dividendi approvati per la distribuzione.

Riserva sovrapprezzo azioni
La riserva sovrapprezzo azioni è stata costituita dall'offerta pubblica iniziale del Gruppo e dal relativo aumento di capitale a maggio 2007, insieme ai successivi aumenti di capitale. Come previsto per legge, tali riserve sono distribuibili.

Riserva legale
È un requisito di legge previsto in Lussemburgo ed è stata costituita tramite l'allocazione del 5% dell'utile netto annuo, fino a che la riserva raggiunga il 10% del capitale sociale sottoscritto. Tale riserva non è distribuibile. Nel 2024 sono stati allocati alla riserva legale US$ 2.477.801, ossia il 5% dell'utile del 2023.

Dividendi distribuiti
I seguenti dividendi sono stati dichiarati e versati durante il periodo dalla Società:

Anno	Centesimi di US$ per azione ordinaria idonea		Totale dividendo lordo *US$ migliaia*
	Dividendi	Acconto su dividendi	
2023	US$ 0,18	US$ 0,16588	US$ 42.038
2024	US$ 0,24871	US$ 0,252	US$ 60.076

Riserva per pagamenti basati su azioni
Tale riserva è stata costituita per contabilizzare la parte di compenso relativa al piano di incentivazione a lungo termine (LTI) della Società che viene regolata con azioni. Nel 2024 ai beneficiari del piano LTI sono state consegnate azioni equivalenti ad un importo maturato di US$ 182.180. Il costo maturato per l'anno, relativo agli importi da regolare in azioni, è stato pari a US$ 628.544. Nel 2023 ai beneficiari del piano di incentivazione a lungo termine sono state consegnate azioni equivalenti ad un importo maturato di US 19.265, mentre il costo maturato per l'anno, relativo agli importi da regolare in azioni, è stato pari a US$ 658.740.

Azioni proprie
Al 31 dicembre 2024, le azioni proprie consistono in 5.030.132 azioni ordinarie con un valore contabile pari a US$ 36,2 milioni che rappresentano il 4,05% delle azioni emesse. Tali azioni sono state acquistate ai sensi dei programmi di riacquisto azioni autorizzati di DIS. Il programma attuale, autorizzato dall'assemblea ordinaria degli azionisti tenuta il 18 aprile 2023, consente alla Società di acquistare fino a 18.615.795 delle proprie azioni ordinarie (comprese le azioni già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società, in conformità all'articolo 430-15 della legge lussemburghese). Nel 2024, DIS ha consegnato ai beneficiari del suo Piano d'incentivazione a lungo termine adottato nel 2019, che comprende i dirigenti in ruoli chiave e gli amministratori esecutivi del Gruppo DIS, n. 38.884 azioni proprie ad un costo medio totale di US$ 238 migliaia (0,03% del capitale sociale). Tali azioni rappresentano la prima *tranche* del compenso in natura sul periodo 2021-2022. Nel corso del 2023 DIS ha consegnato ai beneficiari del suo Piano di incentivazione a lungo termine adottato nel 2019 n. 15.510 azioni proprie a un costo medio totale di US$ 128 migliaia (0,0125% del capitale sociale), come seconda *tranche* del compenso in natura sul periodo 2019-2020. Nel 2024 DIS ha acquistato n. 1.615.474 azioni proprie, mentre nel 2023 ha acquistato n. 1.650.619 azioni proprie.

B-12

• PRINCIPI CONTABILI

Azioni proprie
Ai sensi di un programma di riacquisto sono rilevate al costo storico ed evidenziate come voce separata in diminuzione del patrimonio netto. Il costo di acquisto delle azioni proprie e gli eventuali proventi della loro vendita successiva sono contabilizzati come variazioni del patrimonio netto. Le azioni proprie sono rimosse dal patrimonio netto utilizzando il metodo del costo medio di acquisto.

Riserva per pagamenti basati su azioni
Per la componente azionaria del *bonus pool* del Piano LTI, si rimanda al criterio contabile nella nota 4, Costi generali e amministrativi.

Dividendi distribuiti
Le distribuzioni di dividendi sono rilevate come variazione del patrimonio netto nel periodo in cui sono approvate dall'assemblea degli azionisti per i dividendi definitivi, o dal Consiglio di Amministrazione per gli acconti sui dividendi.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

B-13 Debiti per *leasing*

Al 31 dicembre

US$	2024	2023
Totale dei pagamenti minimi di *leasing* previsti (investimento lordo)	34.284	76.245
con scadenza entro un anno	34.284	39.780
con scadenza compresa tra uno e tre anni	–	36.465
Principali rimborsi di pagamenti minimi di *leasing*	33.530	72.613
con scadenza entro un anno	33.530	36.950
con scadenza compresa tra uno e tre anni	–	35.663

Le passività correnti e non correnti corrispondono ai pagamenti residui nell'ambito dei contratti di *leasing* in essere per il diritto di utilizzo degli uffici di DIS.

B-13

• PRINCIPI CONTABILI

Le passività sorte da *leasing* sono valutate inizialmente al valore attuale dei pagamenti dovuti per il *leasing*, che includono i pagamenti fissi ed eventuali garanzie del valore residuo, al netto di eventuali incentivi esigibili. Il valore attuale è calcolato utilizzando il tasso di interesse implicito nel *leasing*, o qualora tale tasso non possa essere determinato con facilità, il tasso di finanziamento marginale del locatario.

Nel conto economico, i canoni di locazione sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. Ciò influisce su parametri finanziari chiave come EBITDA (si vedano gli IAP), EBIT e risultato per il periodo. La componente di interessi dei *leasing* viene dedotta dai flussi di cassa operativi, mentre i pagamenti per le passività del *leasing* residue sono riclassificati tra le attività finanziarie.

I *leasing* sono attualizzati utilizzando il tasso di finanziamento marginale di DIS.

B-14 Debiti e altre passività correnti

Al 31 dicembre

US$	2024	2023
Debiti e ratei passivi da fornitori di servizi	660.389	658.825
Debito e ratei passivi IVA	799.463	586.949
Fondo per la componente di cassa del Piano LTI	2.239.797	2.582.331
Debiti e altre passività correnti	**3.699.649**	**3.828.105**

B-14

• PRINCIPI CONTABILI

Debiti
I debiti vengono valutati al costo ammortizzato che, tenuto conto delle caratteristiche e della scadenza di tali debiti, si avvicina generalmente al loro valore nominale.

Si rimanda alla nota 4, Costi generali ed amministrativi, per quanto riguarda il trattamento contabile in relazione alla remunerazione della dirigenza generale sotto forma di incentivi a lungo termine (LTI).

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

B-15 Gestione del rischio finanziario e strumenti finanziari

La Società è esposta ai seguenti rischi connessi con le sue operazioni:

Rischio di cambio

La valuta funzionale della Società è il dollaro statunitense (US$), e gran parte dei suoi proventi (dividendi e garanzie) è denominata in dollari statunitensi, mentre la maggior parte delle sue spese (emolumenti agli amministratori e onorari corrisposti a *manager* e consulenti esterni) è in Euro. La Società monitora regolarmente la propria esposizione al rischio di cambio.

1° gennaio - 31 dicembre

	2024		2023	
US$ migliaia	Cambi + 10%	Cambi - 10%	Cambi + 10%	Cambi -10%
US$ / Valuta	389	(389)	333	(333)

Nell'ambito di un'analisi di sensibilità, abbiamo stabilito che una fluttuazione del 10% del tasso di cambio del dollaro USA rispetto a tutte le altre valute avrebbe determinato una variazione del risultato netto della Società di US$ +/- 0,4 milioni per l'esercizio 2024 (US$ +/- 0,3 milioni nel 2023). La sensibilità complessiva della Società al rischio di cambio non ha subito particolari variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Rischio di tasso di interesse

La Società è esposta al rischio di tasso di interesse poiché i suoi depositi bancari, crediti finanziari e passività finanziarie sono gravati da tassi di interesse variabili. La dirigenza identifica e monitora attivamente tali rischi per prevedere e mitigare i potenziali effetti negativi.

La Società non ha passività finanziarie in relazione alle quali dovrebbe essere condotta un'analisi di sensibilità.

Rischio di liquidità

La Società è esposta al rischio di liquidità derivante dal possibile disallineamento tra i tempi dei flussi di cassa in entrata e in uscita. DIS gestisce tale rischio attraverso una pianificazione finanziaria regolare, mantenendo una struttura di capitale adeguata e un saldo di liquidità minimo che tenga conto delle spese previste, delle linee di credito disponibili e dei flussi di cassa in entrata previsti dalle controllate.

La struttura di capitale è mantenuta entro i limiti stabiliti dal Consiglio di Amministrazione della Società.

La seguente tabella riporta nel dettaglio i flussi finanziari possibili della Società per le sue passività finanziarie in base ai termini di rimborso contrattuali.

Al 31 dicembre

US$	< 6 mesi	6-12 mesi	1-3 anni	Totale
				2024
Leasing	17.142	17.142	–	**34.284**
				2023
Leasing	19.890	19.890	36.465	**76.245**

Classificazione contabile e *fair value*

La seguente tabella illustra il valore contabile delle attività e delle passività finanziarie della Società e il principio contabile applicato:

Al 31 dicembre

	2024	2023
	Costo ammortizzato	**Costo ammortizzato**
Crediti e altre attività correnti	88.334	85.829
Crediti finanziari correnti	381.392	440.144
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	2.078.191	4.952.616
Debiti per *leasing*	33.530	72.613
Debiti e altre passività correnti	3.699.649	3.828.105

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

B-16 Operazioni con parti correlate

Nel corso del 2024 e del 2023 d'Amico International Shipping S.A. ha effettuato operazioni con parti correlate ai sensi di accordi negoziati secondo termini e condizioni di mercato.

Non sono stati concessi prestiti o anticipi ai dirigenti in ruoli chiave o agli amministratori nei periodi. Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico della Società per il 2024 (ad esclusione dell'impatto IVA) sono stati i seguenti:

US$	d'Amico International Shipping SA	d'Amico Società di Navigazione SpA	d'Amico Tankers Monaco SAM	d'Amico Tankers d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico Shipping USA	d'Amico Tankers UK Ltd.	Dirigenti in ruoli chiave*
Ricavi	**70.000.000**								
di cui									
Dividendi	70.000.000	–	–	70.000.000	–	–	–	–	–
Costi generali ed amministrativi	**(5.872.220)**								
di cui									
Costo del personale, emolumenti degli amministratori	(509.596)	–	–	–	–	–	–	–	(509.596)
Benefici del Piano d'incentivazione a lungo termine	(1.157.825)	–	(507.662)	–	–	(71.251)	(89.064)	(489.849)	–
Accordo di fornitura di servizi	(1.263.356)	(1.187.540)	(75.816)	–	–	–	–	–	–
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	**(42.878)**								
di cui									
Svalutazione del diritto di utilizzo	(35.611)	–	–	–	(35.611)	–	–	–	–
Proventi (oneri) finanziari netti	**2.887.173**								
di cui									
Garanzie finanziarie	1.553.668	–	–	1.553.668	–	–	–	–	–
Interessi passivi su *leasing*	(2.927)	–	–	–	(2.927)	–	–	–	–
Totale		**(1.187.540)**	**(583.478)**	**71.553.668**	**(38.538)**	**(71.251)**	**(89.064)**	**(489.849)**	**(509.596)**

**I dirigenti in ruoli chiave sono le persone che hanno l'autorità e la responsabilità della pianificazione, dell'amministrazione e del controllo delle attività dell'entità, direttamente e indirettamente, ivi compresi eventuali amministratori (direttori esecutivi o altrimenti) dell'entità.*

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

B-16 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE – CONTINUA

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico della Società per il 2023 (ad esclusione dell'impatto IVA) sono stati i seguenti:

US$	d'Amico International Shipping SA	d'Amico Società di Navigazione SpA	d'Amico Tankers Monaco SAM	d'Amico Tankers d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico Shipping USA	d'Amico Tankers UK Ltd.	Dirigenti in ruoli chiave*
Ricavi	**52.989.011**								
di cui									
Dividendi	52.989.011	–	–	52.989.011	–	–	–	–	–
Costi generali ed amministrativi	**(6.380.875)**								
di cui									
Costo del personale, emolumenti degli amministratori	(352.287)	–	–	–	–	–	–	–	(352.287)
Benefici del Piano d'incentivazione a lungo termine	(1.278.044)	–	(560.373)	–	–	(78.649)	(98.311)	(540.711)	–
Accordo di fornitura di servizi	(966.330)	(893.024)	(73.306)	–	–	–	–	–	–
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	**(43.329)**								
di cui									
Svalutazione del diritto di utilizzo	(35.514)	–	–	–	(35.514)	–	–	–	–
Proventi (oneri) finanziari netti	**2.991.206**								
di cui									
Garanzie finanziarie	1.968.527	–	–	1.968.527	–	–	–	–	–
Interessi passivi su *leasing*	(4.805)	–	–	–	(4.805)	–	–	–	–
Totale		**(893.024)**	**(633.679)**	**54.957.538**	**(40.319)**	**(78.649)**	**(98.311)**	**(540.711)**	**(352.287)**

**I dirigenti in ruoli chiave sono le persone che hanno l'autorità e la responsabilità della pianificazione, dell'amministrazione e del controllo delle attività dell'entità, direttamente e indirettamente, ivi compresi eventuali amministratori (direttori esecutivi o altrimenti) dell'entità.*

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

B-16 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE – CONTINUA

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2024 sono stati i seguenti:

US$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Tankers d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Società di Navigazione	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico Shipping USA	d'Amico Tankers Monaco	d'Amico Tankers UK Ltd.
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	**32.593**							
di cui verso parti correlate	32.593	–	32.593	–	–	–	–	–
Crediti e altre attività correnti	**469.726**							
di cui verso parti correlate	381.176	378.679	2.497	–	–	–	–	–
Passività Correnti	**3.733.179**							
di cui verso parti correlate	1.735.474	–	60.476	273.468	86.248	107.810	614.517	592.955
Totale netto (attività meno passività)		**378.679**	**(25.386)**	**(273.468)**	**(86.248)**	**(107.810)**	**(614.517)**	**(592.955)**

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2023 sono stati i seguenti:

US$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Tankers d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Società di Navigazione	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico Shipping USA	d'Amico Tankers Monaco	d'Amico Tankers UK Ltd.
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	**68.204**							
di cui verso parti correlate	68.204	–	68.204	–	–	–	–	–
Crediti e altre attività correnti	**525.973**							
di cui verso parti correlate	444.858	440.144	4.714	–	–	–	–	–
Passività Correnti	**3.865.055**							
di cui verso parti correlate	1.854.130	–	58.978	481.779	80.714	100.892	576.861	554.906
Passività non Correnti	**35.663**							
di cui verso parti correlate	35.663	–	35.663	–	–	–	–	–
Totale netto (attività meno passività)		**440.144**	**(21.723)**	**(481.779)**	**(80.714)**	**(100.892)**	**(576.861)**	**(554.906)**

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

B-17 Garanzie e impegni

Al 31 dicembre 2024 d'Amico International Shipping S.A. ha rilasciato garanzie a favore della sua controllata, d'Amico Tankers d.a.c., in relazione ai seguenti prestiti bancari e operazioni di *leasing*:

Banca finanziatrice (US$ migliaia)	Importo dell'impegno	Importo dovuto del finanziamento
Skandinaviska Enskilda Banken AB	20.000	15.440
ABN Amro Bank N.V.	14.025	4.559
ING Bank N.V., London Branch & Skandinaviska Enskilda Banken AB	82.000	54.684
Tokyo Century Corporation	21.780	5.527
Danish Ship Finance A/S	25.200	17.100
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. - filiale di Londra	54.213	24.208
The Iyo Bank Ltd.	17.500	15.475
NTT TC Leasing Co., Ltd.	20.000	18.438
The Iyo Bank Ltd.	16.000	15.000
BPER Banca S.p.A.	16.000	15.000
NTT TC Leasing Co., Ltd.	16.800	16.394
DNB Bank ASA	17.500	17.015
Totale	**321.018**	**218.840**

Leasing	Nave	Passività per *leasing*
	High Fidelity	17.594
	Cielo di Houston	27.179
	High Discovery	18.135
Totale		**62.908**

Inoltre, d'Amico International Shipping presta garanzie per alcune linee di credito bancarie a breve termine a disposizione di d'Amico Tankers. Tali linee di credito erano inutilizzate e non presentavano quindi un saldo residuo al 31 dicembre 2024.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

B-18 Controllante capofila

La controllante diretta di d'Amico International Shipping S.A. è d'Amico International S.A., società di diritto del Lussemburgo.

La controllante capofila è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., società di diritto italiano, che controlla d'Amico International S.A.

B-19 Utile base e diluito per azione

1° gennaio - 31 dicembre

US$	2024	2023
Utile del periodo	66.972.075	49.556.013
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile base per azione	120.517.072	122.028.044
Utile base e diluito per azione	0,556	0,406

La società non possiede azioni ordinarie con effetto diluitivo, pertanto nel 2024 e nel 2023 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

B-19

• PRINCIPI CONTABILI

Gli utili per azione sono calcolati dividendo l'utile del periodo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione (ossia il numero medio ponderato di azioni ordinarie al netto delle azioni proprie medie ponderate).

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

B-20 Eventi successivi che non danno luogo a rettifiche

Distribuzione dei dividendi: In data odierna il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di proporre all'Assemblea ordinaria degli Azionisti convocata per il 29 aprile 2025 (l'"Assemblea ordinaria") l'approvazione di un dividendo annuale lordo di US$ 0,2940 per azione emessa e in circolazione (US$ 0,2499 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%). corrispondente a una distribuzione totale di circa US$ 35,0 milioni, da pagarsi a valere sugli utili non distribuiti. Soggetto all'approvazione dell'Assemblea ordinaria della Società e in conformità al calendario 2025 pubblicato da Borsa Italiana S.p.A., il pagamento del suddetto dividendo annuale sarà effettuato il 7 maggio 2025 con la relativa data di stacco della cedola n. 9 (ex date) il 5 maggio 2025 e data di registrazione il 6 maggio 2025. Non sarà corrisposto alcun dividendo alle azioni proprie riacquistate dalla Società, in quanto queste non hanno diritto al dividendo. Ad oggi, le azioni proprie riacquistate ammontano a 5.030.132, pari al 4,05% del capitale sociale della Società. Il dividendo annuale proposto si aggiunge all'acconto su dividendi lordo di US$ 0,2520 (US$ 0,2142 netto, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%) per azione emessa ed in circolazione, corrispondente a una distribuzione totale di US$ 30,1 milioni circa dalle riserve distribuibili, compresa la riserva sovrapprezzo azioni. L'acconto su dividendi è stato deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data 7 novembre 2024 ed è stato pagato agli azionisti in data 20 novembre 2024.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Relazioni della Società di revisione

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Relazione della Società di revisione al Bilancio Consolidato

Agli Azionisti di
d'Amico International Shipping S.A.

RELAZIONE DEL REVISEUR D'ENTREPRISES AGREE
Relazione della Società di revisione contabile sul bilancio consolidato

Giudizio
Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato di d'Amico International Shipping S.A. e delle sue controllate ("Gruppo), costituito dalla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata al 31 dicembre 2024, dal conto economico consolidato complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato e dal rendiconto finanziario consolidato per l'esercizio chiuso in tale data, e dalle note al bilancio consolidato, che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati e altre informazioni esplicative.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato allegato (pagine da 188 a 248) fornisce una rappresentazione veritiera e corretta, sotto tutti gli aspetti significativi, della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2024, del risultato economico consolidato, e dei suoi flussi di cassa consolidati per l'esercizio chiuso in tale data in conformità ai principi contabili IFRS come adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio
Abbiamo svolto la nostra revisione in conformità al regolamento UE n. 537/2014, alla legge del 23 luglio 2016 sulla professione di revisore dei conti ("Legge del 23 luglio 2016") e ai principi di revisione internazionali (International Standards on Auditing - "ISA") come adottati per il Lussemburgo dalla "Commission de Surveillance du Secteur Financier" ("CSSF"). Le nostre responsabilità ai sensi del regolamento UE n. 537/2014, della Legge del 23 luglio 2016 e degli ISA come adottati per il Lussemburgo dalla CSSF sono approfonditi nella sezione "Responsabilità del Réviseur d'Entreprises Agréé" per la revisione del bilancio consolidato" della nostra relazione.

Siamo inoltre indipendenti rispetto al Gruppo in conformità al Codice Etico internazionale per i revisori contabili, inclusi i Principi Internazionali in materia di indipendenza, emessi dall'International Ethics Standards Board for Accountants (Codice IESBA), come adottato per il Lussemburgo dalla CSSF, insieme ai requisiti etici rilevanti per la nostra revisione contabile del bilancio consolidato e abbiamo adempiuto a tutte le altre responsabilità etiche conformemente a tali requisiti etici. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione
Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato in esame. Tali aspetti sono stati affrontati nell'ambito della revisione contabile, e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso e pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Valutazione degli indicatori di perdita durevole di valore (*impairment*) dei valori contabili della flotta

Rimandiamo alla Nota A-11 "Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto d'uso" di cui al bilancio consolidato.

La riga Immobilizzazioni materiali e le attività consistenti nel diritto di utilizzo, che comprende principalmente le navi, rappresenta la voce più significativa del totale attivo, con un valore contabile netto di US$ 801.767 migliaia al 31 dicembre 2024.

A ogni data di riferimento, la dirigenza valuta l'esistenza di un fattore che indichi che il valore contabile di un'attività possa non essere recuperabile. In ragione del potenziale impatto sul bilancio consolidato del Gruppo, alla luce delle dimensioni del saldo e dell'incertezza relativa al futuro ambiente economico, e della necessità di un giudizio della società di revisione ai fini della valutazione della ragionevolezza e della sostenibilità delle ipotesi della Direzione, la valutazione degli indicatori di perdita durevole di valore per il valore contabile delle Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto d'uso è stata considerata un aspetto chiave della revisione.

Poiché il valore recuperabile supera il valore contabile, si è ritenuto che l'unità generatrice di flussi di cassa (CGU) non avesse subito perdite di valore.

Come la nostra revisione ha affrontato l'aspetto chiave

Le nostre procedure di revisione svolte per valutare gli indicatori di perdita durevole di valore hanno incluso che:

- Abbiamo acquisito una comprensione del processo e dei controlli della Direzione aziendale relativi all'identificazione ed alla verifica degli indicatori di perdita di valore;
- Abbiamo valutato la metodologia utilizzata dalla Direzione aziendale per stimare il valore recuperabile delle navi in riferimento all'identificazione della unità generatrici di flussi finanziari (CGU);
- Abbiamo valutato la valutazione della perdita di valore effettuata dalla Direzione aziendale e considerato eventuali ulteriori potenziali indicatori di perdita di valore attraverso indicatori esterni e interni;
- Abbiamo considerato l'adeguatezza dell'informativa contenuta nella Nota A-11 del bilancio consolidato.

Informazioni aggiuntive
Il Consiglio di Amministrazione ha la responsabilità delle informazioni aggiuntive. Le informazioni aggiuntive comprendono le informazioni riportate nel resoconto di gestione (pagine da 4 a 185), ma escludono il bilancio consolidato (pagine da 188 a 248) e la relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé" in merito al bilancio consolidato.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Il nostro giudizio sul bilancio consolidato non si estende alle altre informazioni e non esprimiamo alcuna forma di attestazione al riguardo.

In relazione alla nostra revisione contabile del bilancio consolidato, abbiamo la responsabilità di leggere le informazioni aggiuntive e, nel corso di tale attività, considerare se siano significativamente incoerenti con il bilancio consolidato o con le nostre conoscenze acquisite nel corso della Revisione contabile, o se siano significativamente errate Se sulla base del lavoro svolto concludiamo che le informazioni aggiuntive contengano un errore significativo, siamo tenuti a segnalare tale fatto. Non abbiamo nulla da segnalare a tale riguardo.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione e dei responsabili della governance per il bilancio consolidato

Il Consiglio di Amministrazione ha la responsabilità della redazione e corretta rappresentazione del bilancio consolidato in conformità agli *standard* contabili IFRS adottati dall'Unione Europea, nonché della parte del controllo interno che il Consiglio di Amministrazione stesso ritiene necessaria per consentire la redazione di un bilancio consolidato che non contenga errori rilevanti, dovuti a frodi o eventi non intenzionali.

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la presentazione e marcatura del bilancio consolidato in conformità a tutti i requisiti stabiliti nel regolamento delegato 2019/815 sul formato elettronico unico europeo ("Regolamento ESEF").

Nella predisposizione del bilancio consolidato, il Consiglio di Amministrazione ha la responsabilità di valutare la capacità del Gruppo di continuare ad operare come entità in funzionamento, segnalando ove applicabile gli aspetti relativi alla continuità aziendale e utilizzando il presupposto della continuità aziendale, a meno che il Consiglio di Amministrazione non intenda liquidare la capogruppo o cessare le attività, o non abbia alternative realistiche a tali scelte.

I responsabili della governance hanno la responsabilità di vigilare sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé" per la revisione del bilancio consolidato

Gli obiettivi della nostra revisione contabile sono di ottenere una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o comportamenti o eventi non intenzionali, e di emettere una relazione del "réviseur d'entreprises agréé" che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza, ma che tuttavia non fornisce la garanzia che una revisione contabile condotta in conformità con il regolamento UE n. 537/2014, la legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF individui sempre un errore significativo qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, individualmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base di questo bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità al regolamento UE n. 537/2014, alla Legge del 23 luglio 2016 e agli ISA come adottati per il Lussemburgo dalla CSSF, abbiamo esercitato il giudizio professionale e mantenuto uno scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, abbiamo definito ed eseguito procedure di revisione in risposta a tali rischi e abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non rilevare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o la forzatura del controllo interno.
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo.
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dal Consiglio di Amministrazione inclusa la relativa informativa.
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte del Consiglio di Amministrazione del presupposto della continuità aziendale e, in base degli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possano far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. Se dovessimo concludere che esiste un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella nostra relazione di "réviseur d'entreprises agréé" sulla relativa informativa di bilancio consolidato ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione di "réviseur d'entreprises agréé". Tuttavia, eventi o circostanze successivi potrebbero comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento.
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti, in modo tale da fornire una corretta rappresentazione.
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese e delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dell'esecuzione della revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.
- abbiamo valutato se il bilancio consolidato è stato redatto, in tutti gli aspetti rilevanti, in conformità con i requisiti previsti nel Regolamento ESEF.

Abbiamo comunicato con i responsabili delle attività di governance, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo inoltre fornito ai responsabili delle attività di governance una dichiarazione attestante che abbiamo rispettato i requisiti etici rilevanti in materia di indipendenza e comunicato loro tutte le relazioni e gli altri aspetti che possano ragionevolmente influenzare la nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative salvaguardie.

Degli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo determinato quelli che hanno avuto maggiore rilevanza nella revisione contabile del bilancio dell'esercizio corrente e sono pertanto gli aspetti chiave della revisione. Descriviamo tali aspetti nella nostra relazione, eccetto quando la legge o la normativa precluda la loro divulgazione pubblica.

Relazione su Altre Disposizioni di Legge o Regolamenti

Abbiamo ricevuto l'incarico di "Réviseur d'Entreprises Agréé" dall'assemblea ordinaria degli azionisti del 18 aprile 2023 e la durata ininterrotta del nostro mandato, inclusi i rinnovi e le rinomine precedenti, è pari a otto anni.

Il resoconto di gestione (pagine da 4 a 185) è coerente con il bilancio consolidato ed è stato predisposto in conformità alle norme di legge applicabili.

La Dichiarazione sul governo societario, come pubblicata sul sito web della Società https://en.damicointernationalshipping.com è una responsabilità del Consiglio di Amministrazione. Le informazioni richieste ai sensi dell'Articolo 68ter comma (1) lettere c) e d) della legge del 19 dicembre 2002 sul registro del commercio e delle imprese e sulle scritture contabili e sui conti annuali delle imprese, e successive modifiche, sono coerenti alla data della presente relazione con il bilancio consolidato e sono state predisposte in conformità alle norme di legge applicabili.

Confermiamo che il il giudizio di revisione contabile è coerente con la relazione aggiuntiva indirizzata al comitato di verifica o equivalente.

Confermiamo che non sono stati forniti servizi aggiuntivi vietati a cui viene fatto riferimento nel regolamento UE n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto al Gruppo durante lo svolgimento della revisione.

Abbiamo verificato la conformità del bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2024 con il nome file "DIS 2024 Annual Report_EN" ai relativi requisiti regolamentari stabiliti nel Regolamento ESEF e applicabili al bilancio consolidato.

Per il Gruppo ciò riguarda quanto segue:
- Il bilancio consolidato è predisposto in formato XHTML.
- La marcatura iXBRL del bilancio consolidato utilizza la tassonomia *core* e le regole comuni sulla marcatura specificate nel Regolamento ESEF.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2024 con il nome file "DIS 2024 Annual Report_EN" è stato predisposto in tutti gli aspetti rilevanti in conformità ai requisiti stabiliti nel Regolamento ESEF.

Livange, 13 marzo 2025

MOORE Audit S.A.

Marina ZIMMERLING
Réviseur d'Entreprises Agréé

MOORE Audit S.A.
Société Anonyme - Cabinet de révision agréé
R.C.S. Lussemburgo n. B 165 462
5, rue de Turi
L-3378 Livange

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Relazione della Società di revisione al Bilancio d'Esercizio

Agli Azionisti di
d'Amico International Shipping S.A.

RELAZIONE DEL REVISEUR D'ENTREPRISES AGREE
Relazione della Società di revisione contabile sul bilancio d'esercizio

Giudizio
Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di d'Amico International Shipping S.A. ("Società), costituito dalla situazione patrimoniale e finanziaria al 31 dicembre 2024, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso in tale data, e dalle note al bilancio, che includono informazioni rilevanti sui principi contabili e altre informazioni esplicative.

A nostro giudizio, il bilancio allegato (pagine da 252 a 275) fornisce una rappresentazione veritiera e corretta, sotto tutti gli aspetti significativi, della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS) adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio
Abbiamo svolto la nostra revisione contabile in conformità al regolamento UE n. 537/2014, alla legge del 23 luglio 2016 sulla professione di revisore dei conti ("Legge del 23 luglio 2016") e ai principi di revisione internazionali (International Standards on Auditing - "ISA") come adottati per il Lussemburgo dalla "Commission de Surveillance du Secteur Financier" ("CSSF"). Le nostre responsabilità ai sensi del regolamento UE n. 537/2014, della Legge del 23 luglio 2016 e degli ISA come adottati per il Lussemburgo dalla CSSF sono approfonditi nella sezione "Responsabilità del Réviseur d'Entreprises Agréé" della nostra relazione.

Siamo inoltre indipendenti rispetto alla Società in conformità al Codice Etico internazionale per i revisori, inclusi i Principi internazionali in materia di indipendenza, emessi dall'International Ethics Standards Board for Accountants (Codice IESBA), come adottato per il Lussemburgo dalla CSSF, insieme ai requisiti etici rilevanti per la nostra revisione contabile del bilancio e abbiamo adempiuto a tutte le altre responsabilità etiche conformemente a tali requisiti etici. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile
Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio d'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati affrontati nell'ambito della revisione contabile, e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso e pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Recuperabilità delle partecipazioni in società controllate

Rimandiamo alla Nota B-8 "Immobilizzazioni finanziarie". Al 31 dicembre 2024, la Società deteneva partecipazioni in società controllate per un importo di US$ 407.301.320.

Il valore contabile delle partecipazioni in società controllate deve essere considerato per eventuali perdite di valore qualora emergano indicatori che indichino che il valore contabile di tali partecipazioni non sarebbe recuperabile. Abbiamo ritenuto che questo sia un aspetto chiave della revisione poiché gli investimenti in società controllate sono le principali attività detenute dalla Società.

Poiché il valore recuperabile supera il valore contabile, si è ritenuto che la partecipazione nella controllata non avesse subito perdite di valore.

Come la nostra revisione ha affrontato gli elementi chiave

Le nostre procedure di revisione svolte per valutare gli indicatori hanno incluso che:
- Abbiamo acquisito una comprensione del processo e dei controlli della Direzione aziendale relativi all'identificazione ed alla verifica degli indicatori di perdita di valore;
- Abbiamo valutato la metodologia utilizzata dalla Direzione aziendale per stimare il valore recuperabile delle partecipazioni in controllate, comprese le unità generatrici di flussi finanziari delle attività sottostanti delle controllate, la loro interdipendenza con i flussi di cassa ed il valore d'uso delle attività sottostanti;
- Abbiamo valutato la valutazione della perdita di valore effettuata dalla Direzione aziendale e considerato eventuali ulteriori potenziali indicatori di perdita di valore attraverso indicatori esterni e interni;
- Abbiamo considerato l'adeguatezza dell'informativa contenuta nella Nota 8 del Bilancio.

Informazioni aggiuntive
Il Consiglio di Amministrazione ha la responsabilità delle informazioni aggiuntive. Le informazioni aggiuntive comprendono le informazioni riportate nella relazione annuale, tra cui il resoconto di gestione (pagine da 250 a 251) e la Dichiarazione sul governo societario, ma escludono il bilancio (pagine da 252 a 275) e la relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé" in merito al bilancio.

Il nostro giudizio sul bilancio d'esercizio non si estende alle informazioni aggiuntive e non esprimiamo alcuna forma di attestazione al riguardo.

In relazione alla nostra revisione contabile del bilancio d'esercizio, la nostra responsabilità è di leggere le informazioni aggiuntive e, nel fare ciò, considerare se sono significativamente incoerenti con il bilancio d'esercizio

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

o con le nostre conoscenze acquisite nel corso della revisione contabile, o se sono significativamente errate. Se, in base al lavoro svolto, concludiamo che esiste un errore significativo in queste altre informazioni siamo tenuti a segnalarlo.Non abbiamo nulla da segnalare a tale riguardo.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione e dei responsabili della governance per il bilancio

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la redazione e la corretta rappresentazione del bilancio d'esercizio in conformità agli IFRS adottati dall'Unione Europea, e per quella parte del controllo interno che il Consiglio di Amministrazione ritiene necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori rilevanti, dovuti a frode o eventi non intenzionali.

Il Consiglio di Amministrazione ha la responsabilità di predisporre il bilancio in conformità a tutti i requisiti stabiliti nel regolamento delegato 2019/815 sul formato elettronico unico europeo ("Regolamento ESEF").

Nella redazione del bilancio d'esercizio, il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come entità in funzionamento, fornendo, ove applicabile, informazioni relative alla continuità aziendale e utilizzando il presupposto della continuità aziendale, a meno che il Consiglio di Amministrazione non intenda liquidare la Società o cessare le attività, o non abbia alternative realistiche a tali scelte.

I responsabili della governance hanno la responsabilità di vigilare sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé" per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

Gli obiettivi della nostra revisione contabile sono di ottenere una ragionevole sicurezza che il bilancio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione del "réviseur d'entreprises agréé" che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza, ma che tuttavia non fornisce la garanzia che una revisione contabile condotta in conformità con il regolamento UE n. 537/2014, la legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF individui sempre un errore significativo qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, individualmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base di questo bilancio d'esercizio.

Come parte di una revisione in conformità al regolamento UE n. 537/2014, alla Legge del 23 luglio 2016 e agli ISA come adottati per il Lussemburgo dalla CSSF, abbiamo esercitato il giudizio professionale e mantenuto uno scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, abbiamo definito ed eseguito procedure di revisione in risposta a tali rischi e abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non rilevare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o la forzatura del controllo interno.
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società.
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dal Consiglio di amministrazione inclusa la relativa informativa.
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte del Consiglio di Amministrazione del presupposto della continuità aziendale e, in base degli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possano far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. Se dovessimo concludere che esiste un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella nostra relazione di "réviseur d'entreprises agréé" sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione di "réviseur d'entreprises agréé". Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento.
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti, in modo tale da fornire una corretta rappresentazione.
- Valutato se il bilancio d'esercizio è stato redatto, in tutti gli aspetti rilevanti, in conformità con i requisiti previsti dal Regolamento ESEF.

Abbiamo comunicato con i responsabili delle attività di governance, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo inoltre fornito ai responsabili delle attività di governance una dichiarazione attestante che abbiamo rispettato i requisiti etici rilevanti in materia di indipendenza e comunicato loro tutte le relazioni e gli altri aspetti che possano ragionevolmente influenzare la nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative salvaguardie.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Degli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo determinato quelli che hanno avuto maggiore rilevanza nella revisione contabile del bilancio dell'esercizio corrente e sono pertanto gli aspetti chiave della revisione. Descriviamo questi aspetti nella nostra relazione a meno che leggi o regolamenti non consentano la loro pubblica divulgazione.

Relazione su Altre Disposizioni di Legge o regolamenti
Abbiamo ricevuto l'incarico di "Réviseur d'Entreprises Agréé" dall'assemblea ordinaria degli azionisti del 18 aprile 2023 e la durata ininterrotta del nostro mandato, inclusi i rinnovi e le rinomine precedenti, è pari a otto anni.

Il resoconto di gestione (pagine da 250 a 251) è coerente con il bilancio ed è stato predisposto in conformità alle norme di legge applicabili.

La Dichiarazione sul governo societario, come pubblicata sul sito web della Società https://en.damicointernationalshipping.com è una responsabilità del Consiglio di Amministrazione. Le informazioni richieste ai sensi dell'Articolo 68ter comma (1) lettere c) e d) della legge del 19 dicembre 2002 sul registro del commercio e delle imprese e sulle scritture contabili e sui conti annuali delle imprese, e successive modifiche, sono coerenti con il bilancio e sono state predisposte in conformità alle norme di legge applicabili.

Confermiamo che il giudizio di revisione contabile è coerente con la relazione aggiuntiva indirizzata al comitato di verifica o equivalente.

Confermiamo che non sono stati forniti servizi aggiuntivi vietati a cui viene fatto riferimento nel regolamento UE n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società durante lo svolgimento della revisione.

Abbiamo verificato la conformità del bilancio della Società al 31 dicembre 2024 ai relativi requisiti regolamentari stabiliti nel Regolamento ESEF e applicabili al bilancio.
Per la Società ciò riguarda quanto segue:

Il bilancio è stato predisposto in formato XHTML.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2024 è stato predisposto in tutti gli aspetti rilevanti in conformità ai requisiti stabiliti nel Regolamento ESEF.

Livange, 13 marzo 2025

MOORE Audit S.A.

Marina ZIMMERLING
Réviseur d'Entreprises Agréé

MOORE Audit S.A.
Société Anonyme - Cabinet de révision agréé
R.C.S. Lussemburgo n. B 165 462
5, rue de Turi
L-3378 Livange

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Relazione di *limited assurance* della Società di revisione sulla Dichiarazione di sostenibilità

A d'Amico International Shipping S.A.

RELAZIONE DI *ASSURANCE* DEL REVISEUR D'ENTREPRISES AGREE SULL'INCARICO DI *LIMITED ASSURANCE* IN RELAZIONE ALLA DICHIARAZIONE DI SOSTENIBILITÀ

Giudizio di *assurance*
Abbiamo svolto un incarico di *limited assurance* sulla Dichiarazione di sostenibilità del Gruppo di d'Amico International Shipping S.A. ("Società") inclusa nella sezione "Dichiarazione di sostenibilità" nel resoconto di gestione ("Dichiarazione di sostenibilità"), pagine da 65 a 185, per l'esercizio dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2024. La Dichiarazione di sostenibilità è stata predisposta per soddisfare i requisiti della Direttiva (UE) 2022/2464 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2022 (direttiva relativa alla rendicontazione societaria di sostenibilità o CSRD) e all'Articolo 8 del Regolamento (EU) 2020/852.

Le informative del precedente esercizio non rientrano nel nostro incarico di *assurance*.

Sulla base delle procedure svolte e delle evidenze ottenute, non abbiamo rilevato nulla che si spinga a ritenere che la Dichiarazione di sostenibilità non sia predisposta, da tutti i punti di vista sostanziali, in conformità ai requisiti della CSRD e all'Articolo 8 del Regolamento (UE) 2020/852, nonché ai criteri supplementari presentati dal Consiglio di Amministrazione alla Società. La presente conclusione di *assurance* include che non abbiamo rilevato nulla che ci spinga a ritenere che:

- la Dichiarazione di sostenibilità allegata non è conforme, sotto tutti gli aspetti significativi, ai principi europei di rendicontazione di sostenibilità (ESRS), incluso il fatto che il processo svolto dall'entità per identificare le informazioni da includere nella Dichiarazione di sostenibilità (valutazione della rilevanza) non sia sotto tutti gli aspetti significativi, in conformità alla descrizione stabilita nella sezione "Analisi di doppia materialità" della Dichiarazione di sostenibilità, e
- le informative nella Dichiarazione di sostenibilità non sono conformi, sotto tutti gli aspetti significativi, all'Articolo 8 del Regolamento (UE) 2020/852.

Non esprimiamo un giudizio di *assurance* in merito alle informative del precedente esercizio.

Elementi alla base delle conclusioni di *assurance*
Abbiamo svolto il nostro incarico di *assurance* in conformità allo *standard* internazionale sugli incarichi di *assurance* ("ISAE 3000 (Rivisto)"), gli incarichi di *assurance* diversi dalle revisioni o i riesami delle informazioni finanziarie storiche emesso dall'International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) come adottato per il Lussemburgo dall'Institut des Réviseurs d'Entreprises ("IRE").

Le procedure in un incarico di *limited assurance* variano per natura e tempi, e hanno una portata inferiore rispetto a un incarico di *assurance* ragionevole. Di conseguenza, il livello di *assurance* ottenuto è sostanzialmente inferiore rispetto all'*assurance* che sarebbe stata ottenuta nel caso di un incarico di *assurance* ragionevole.

Le nostre responsabilità ai sensi dell'ISAE 3000 (Rivisto) sono approfondite nella sezione "Responsabilità del 'Réviseur d'Entreprises Agréé' per l'incarico di *assurance* sulla Dichiarazione di sostenibilità".

Siamo inoltre indipendenti rispetto alla Società in conformità al Codice Etico internazionale per i revisori, inclusi i *Principi* internazionali in materia di indipendenza, emessi dall'International Ethics Standards Board for Accountants (Codice IESBA), come adottato per il Lussemburgo dalla Commission de Surveillance du Secteuer Financier ("CSSF"), insieme ai requisiti etici che sono pertinenti al nostro incarico di *limited assurance* in relazione alla Dichiarazione di sostenibilità e abbiamo adempiuto a tutte le altre responsabilità etiche conformemente a tali requisiti etici.
La nostra società applica l'International Standard on Quality Management 1, "Gestione della qualità per le imprese che effettuano *audit* o revisioni del bilancio o altri incarichi di *assurance* e servizi correlati" ("ISQM 1"), come adottato per il Lussemburgo dalla Commission de Surveillance du Secteuer Financier ("CSSF") e di conseguenza mantiene un sistema completo di controllo della qualità che include la concezione, l'attuazione e l'utilizzo di un sistema di gestione della qualità degli *audit* o delle revisioni del bilancio o di altri incarichi di *assurance* e servizi correlati. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare le nostre conclusioni di *assurance*.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione e dei responsabili della governance per la Dichiarazione di sostenibilità
Il Consiglio di Amministrazione ha la responsabilità di predisporre la Dichiarazione di sostenibilità in conformità ai requisiti della CSRD e agli altri requisiti europei, nonché ai requisiti supplementari presentanti dal Consiglio di Amministrazione alla Società, ed è responsabile di quella parte di controllo interno ritenuto necessario per consentire la predisposizione di una Dichiarazione di sostenibilità in conformità a tali requisiti che non contenga errori rilevanti, dovuti a frode o eventi non intenzionali.

Tale responsabilità degli amministratori esecutivi include la determinazione e il mantenimento del processo di valutazione della rilevanza, e la selezione e l'applicazione di adeguate politiche di rendicontazione per la predisposizione della Dichiarazione di sostenibilità, nonché la formulazione di ipotesi e stime, e l'accertamento delle informazioni prospettiche per le singole informative legate alla sostenibilità.

I responsabili della governance hanno la responsabilità di supervisionare il processo per la predisposizione della Dichiarazione di sostenibilità.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

Limitazioni intrinseche alla predisposizione della Dichiarazione di sostenibilità

La CSRD e gli altri requisiti europei contengono formulazioni e termini che sono soggetti a considerevoli incertezze di interpretazione e per cui non sono ancora state pubblicate interpretazioni complete e autorevoli.

Il Consiglio di Amministrazione ha interpretato tali formulazioni e termini nella Dichiarazione di sostenibilità ed ha la responsabilità della ragionevolezza di tali interpretazioni. Poiché tali formulazioni e termini possono essere interpretati in modo diverso dalle autorità di regolamentazione o dai tribunali, è incerta la legalità delle misurazioni o valutazioni degli aspetti di sostenibilità basate su tali interpretazioni. Anche la quantificazione degli indicatori di *performance* di non finanziari descritta nella Dichiarazione di sostenibilità è soggetta a incertezze intrinseche.

Tali limitazioni intrinseche influiscono inoltre sull'incarico di *assurance* relativo alla Dichiarazione di sostenibilità.

Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé" per l'incarico di *assurance* relativo alla Dichiarazione di sostenibilità

Il nostro obiettivo è esprimere una conclusione di *limited assurance*, basata sull'incarico di *assurance* svolto, sul fatto che abbiamo rilevato o meno questioni che ci spingono a ritenere che la Dichiarazione di sostenibilità non sia stata predisposta, sotto tutti gli aspetti significativi, in conformità alla CSRD e agli altri requisiti europei, nonché ai criteri supplementari presentanti dal Consiglio di Amministrazione della Società, e rilasciare una relazione di *assurance* che contenga la nostra conslusione di *assurance* sulla Dichiarazione di sostenibilità.

Nel contesto di un incarico di *limited assurance* in conformità all'ISAE 3000 (Rivisto), esercitiamo un giudizio professionale e manteniamo uno scetticismo professionali. Inoltre:

- Abbiamo ottenuto una comprensione del processo utilizzato per predisporre la Dichiarazione di sostenibilità, tra cui il processo di valutazione della rilevanza svolto dall'entità per individuare le informative da segnalare nella Dichiarazione di sostenibilità.
- Abbiamo individuato le informative in cui è probabile che insorga un errore significativo dovuto a frode o a comportamenti non intenzionali, nonché abbiamo concepito e svolto procedure per affrontare tali informative e ottenere una *limited assurance* a supporto del giudizio di *assurance*. Il rischio di non rilevare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o la forzatura del controllo interno. Abbiamo considerato le informazioni prospettiche, tra cui l'adeguatezza delle ipotesi sottostanti. Sussiste un considerevole rischio inevitabile che gli eventi futuri differiscano in misura sostanziale dalle informazioni prospettiche.

Sintesi delle procedure svolte dal "Réviseur d'Entreprises Agréé"

Un incarico di *limited assurance* comporta l'esecuzione di procedure per ottenere evidenze in merito alle informazioni di sostenibilità. La natura, i tempi e la portata delle procedure selezionate dipendono dal nostro giudizio professionale.

Nello svolgimento del nostro incarico di *limited assurance*:

- Abbiamo valutato l'idoneità nel complesso dei criteri presentati dal Consiglio di Amministrazione nella Dichiarazione di sostenibilità.
- Abbiamo chiesto informazioni al personale pertinente coinvolto nella predisposizione della Dichiarazione di sostenibilità in merito al processo di predisposizione, tra cui la valutazione dalla rilevanza svolta dall'entità per individuare le informative da segnalare nella Dichiarazione di sostenibilità, e in merito ai controlli interni relativi a tale processo.
- Ove applicabile, abbiamo comparato le informative nella Dichiarazione di sostenibilità con le informative corrispondenti nel bilancio consolidato e nel resoconto di gestione.
- Abbiamo valutato i metodi, le ipotesi e i dati per lo sviluppo delle stime e informazioni prospettiche. Abbiamo valutato se i metodi del Consiglio di Amministrazione per lo sviluppo delle stime sono appropriati e se sono stati applicati costantemente alle informative selezionate. Le nostre procedure non includevano il test dei dati su cui si basano le stime né lo sviluppo separato di nostre stime in rapporto a cui valutare le stime del Consiglio di Amministrazione.
- Abbiamo svolto procedure sostanziali di *limited assurance* e abbiamo chiesto informazioni in relazione alle informazioni selezionate nella Dichiarazione di sostenibilità.
- Abbiamo considerato la presentazione delle informazioni nella Dichiarazione di sostenibilità.
- Abbiamo considerato il processo per l'individuazione delle attività economiche ammissibili e allineate alla tassonomia e le informative corrispondenti nella Dichiarazione di sostenibilità.

Limitazioni all'utilizzo della relazione

Richiamiamo l'attenzione sul fatto che l'incarico di *assurance* è stato svolto per le finalità della Società e che la relazione è destinata esclusivamente a informare la Società in merito al risultato dell'incarico di *assurance*. Di conseguenza, la relazione non è destinata all'utilizzo da parte di terzi per l'adozione di decisioni (finanziarie) su tale base. La nostra responsabilità è esclusivamente nei confronti della Società. Decliniamo altre responsabilità, doveri di diligenza o passività nei confronti di terzi.

Livange, 13 marzo 2025

MOORE Audit S.A.

Marina ZIMMERLING
Réviseur d'Entreprises Agréé

MOORE Audit S.A.
Société Anonyme - Cabinet de révision agréé
R.C.S. Lussemburgo n. B 165 462
5, rue de Turi
L-3378 Livange

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited

d'Amico International Shipping S.A.

LUSSEMBURGO
d'Amico International Shipping S.A.
25/C, Boulevard Royal - 11th Floor
L-2449 - Luxembourg
Grand Duchy of Luxembourg
Tel. +352 2829 06 10

PRINCIPATO DI MONACO
d'Amico Tankers Monaco S.A.M.
20, Bd de Suisse
MC 98000 - Monaco
Tel. +377 9310 5656

IRLANDA
d'Amico Tankers d.a.c.,
Glenda International Shipping d.a.c.,
High Pool Tankers Ltd
The Anchorage
17-19, Sir John Rogerson's Quay
Dublin D02 DT18 - Ireland
Tel. +353 1 676 0100

REGNO UNITO
d'Amico Tankers UK Limited
2, Queen Anne's Gate Buildings
Dartmouth Street
London SW 1H 9BP - United Kingdom
Tel. +44 20 7340 2000

Investor Relations
Anna Franchin: ir@damicointernationalshipping.com

www.damicointernationalshipping.com

Servizi di consulenza ESG
Refe – Strategie di Sviluppo Sostenibile

Design e layout
The Visual Agency
thevisualagency.com