

d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

Relazione annuale 2023

d'Amico International Shipping S.A.

d'Amico International Shipping S.A.

2023 Relazione annuale

BILANCIO D'ESERCIZIO E CONSOLIDATO

Esercizio chiuso al 31 dicembre 2023

d'Amico International Shipping S.A.
Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal
RCS B124790
Capitale sociale al 31 dicembre 2023 US$ 62.053.278,45

Questo documento è disponibile su www.damicointernationalshipping.com

Questa versione del bilancio consolidato è stata preparata in base alla versione ESEF, che è l'unica autorevole ed è disponibile su https://en.damicointernationalshipping.com

INFORMAZIONI DI NATURA NON FINANZIARIA DI d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING — 4

Lettera del nostro Amministratore Delegato 4
Dati di sintesi 7
Profilo del Gruppo 8
Struttura del Gruppo e presenza globale 10
La nostra attività 11
Governo societario 17
Stakeholders di DIS 29
Analisi di doppia materialità 34
Etica e integrità 38
Sistema di gestione 45
Responsabilità ambientale 48
Responsabilità sociale 82
Responsabilità economica 117
Tassonomia UE per le attività sostenibili 119
Nota metodologica 126
Allegato: Valutazione di doppia materialità 128
Indice dei contenuti 130

RESOCONTO DI GESTIONE — 136

Indicatori alternativi di *performance* (IAP) 136
Sintesi dei risultati del quarto trimestre e dell'esercizio 2023 140
Risultati trimestrali 149
Eventi significativi verificatisi nell'esercizio 151
Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione 155

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SUL BILANCIO CONSOLIDATO — 162

GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2023 — 167

Conto economico consolidato 168
Conto economico consolidato complessivo 168
Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata 169
Rendiconto finanziario consolidato intermedio 170
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato 171
Note 172

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. RESOCONTO DI GESTIONE E BILANCIO D'ESERCIZIO ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2023 — 225

Resoconto di gestione 226

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AL BILANCIO CIVILISTICO — 228

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. BILANCIO E NOTA INTEGRATIVA PER L'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2023 - 233

INFORMAZIONI DI NATURA NON FINANZIARIA DI d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

LETTERA DEL NOSTRO AMMINISTRATORE DELEGATO

Cari Azionisti,

Sono lieto di condividere con voi gli ottimi risultati ottenuti da d'Amico International Shipping nel corso del 2023, l'anno più redditizio nella storia della nostra Azienda. **Nel 2023, abbiamo conseguito un utile netto di US$ 192,2 milioni, rappresentando un significativo aumento rispetto agli US$ 134,9 milioni dell'anno precedente.** Il nostro risultato netto rettificato, esclusi i risultati dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività, è stato pari a US$ 196,7 milioni nel 2023, rispetto a US$ 139,5 milioni nel 2022.

Questi risultati finanziari eccezionali sono stati trainati da un mercato delle product tanker estremamente robusto. In particolare, la nostra Azienda ha ottenuto una media spot giornaliera di US$ 32.873 nell'esercizio 2023, rispetto a US$ 31.758 nell'esercizio 2022. Inoltre, nel 2023 DIS ha coperto il 29,8% dei suoi giorni di impiego ad un TCE medio giornaliero di US$ 28.107.

Lo scorso anno abbiamo, inoltre, ulteriormente rafforzato la nostra struttura finanziaria, grazie principalmente ad una forte generazione di cassa. Alla fine del 2023, la nostra posizione finanziaria netta (PFN) era di US$ 224,3 milioni, un significativo miglioramento rispetto agli US$ 409,9 milioni di fine 2022. Inoltre, il rapporto tra la nostra PFN ed il valore di mercato della nostra flotta è diminuito al 18,0% a fine dicembre 2023, evidenziando il nostro impegno a mantenere una gestione finanziaria prudente.

Grazie alle prospettive positive del mercato ed alla solidità finanziaria raggiunta, abbiamo anche incrementato la cassa restituita ai nostri azionisti. Nel 2023, DIS ha distribuito dividendi lordi pari a US$ 22,0 milioni nel secondo trimestre e un dividendo lordo intermedio di US$ 20,0 milioni nel quarto trimestre, oltre ad aver riacquistato azioni proprie per un importo di US$ 7,1 milioni. Oggi, il Consiglio di Amministrazione di DIS ha proposto, alla prossima Assemblea annuale degli azionisti, una distribuzione di dividendi lordi pari a US$ 30,0 milioni.

Durante il 2023, il mercato delle product tankers è rimasto solido, sebbene non abbia raggiunto i picchi osservati alla fine del 2022. Un breve calo dei noli all'inizio del quarto trimestre è stato seguito da un recupero a partire da metà ottobre, principalmente a causa di un aumento stagionale dell'attività di raffinazione e di un calo nei transiti del Canale di Panama, dovuto ad una grave siccità. Gli incidenti nel Mar Rosso, causati dagli attacchi da parte di ribelli Houthi a navi commerciali, hanno ulteriormente stimolato il mercato, spingendo alcuni operatori, inclusi noi stessi, ad optare per rotte più lunghe, attraverso il Capo di Buona Speranza.

Diversi fattori hanno rafforzato la domanda di product tankers nel 2023, tra cui i cambiamenti alle tradizionali rotte commerciali del petrolio a seguito delle sanzioni imposte alla Russia, un maggiore consumo di petrolio da parte della Cina, la congestione nel Canale di Panama, la limitata crescita della capacità di trasporto della flotta mondiale, le basse scorte di prodotti raffinati, ed infine i prezzi volatili del petrolio che hanno creato opportunità di arbitraggio e forti margini di raffinazione. Inoltre, l'espansione della produzione di petrolio da parte di paesi non-OPEC e la sostituzione in corso di vecchie raffinerie con impianti più efficienti, situati più lontano dai principali centri di consumo, hanno sostenuto ulteriormente il mercato.

Sulla base delle stime dell'AIE, la domanda globale di petrolio ha registrato un notevole incremento pari a 2,3 mb/giorno nel 2023, raggiungendo una media di 101,8 mb/giorno, equivalente ad una crescita di 1,0 mb/giorno

rispetto all'esercizio 2019. Guardando avanti, l'AIE prevede che la domanda di petrolio continuerà ad aumentare rapidamente, di 1,2 mb/giorno, raggiungendo una media di 103,0 mb/giorno nel 2024. Mentre il cherosene ha trainato l'aumento della domanda nel 2023, si prevede che nel 2024 la crescita sarà spinta principalmente da nafta, benzina e diesel.

Secondo l'AIE, la capacità di raffinazione globale è aumentata di 1,5 mb/giorno nel 2023 rispetto all'anno precedente, raggiungendo una media di 82,3 mb/giorno. Un ulteriore aumento di 1,0 mb/giorno è previsto nel 2024, con la crescita concentrata principalmente nei paesi a est di Suez. Inoltre, mentre l'importante aumento di 1,8 mb/giorno dei volumi raffinati in paesi non-OECD nel 2023 è stato principalmente guidato dalla Cina (+1,3 mb/giorno), è previsto che nel 2024 l'espansione sarà trainata dal Medio Oriente (+0,63 mb/giorno), con Cina (+0,34 mb/giorno) e Africa (+0,26 mb/giorno) a seguire. Questo aumento della produzione da parte del Medio Oriente, attribuibile all'incremento della capacità di raffinazione in Kuwait e Oman, insieme ad una ripresa della produzione saudita, è previsto tradursi in un incremento dei volumi trasportati dalle product tanker. Inoltre, le scorte di raffinati sono attualmente al di sotto della loro media quinquennale, indicando una possibile necessità di ricostituirle nel 2024, rafforzando ulteriormente il mercato delle product tanker.

I mercati del petrolio e delle navi cisterna sono stati significativamente influenzati dall'invasione dell'Ucraina da parte della Russia, che ha modificato i flussi commerciali sia per il petrolio greggio che per i prodotti raffinati. Inoltre, le sanzioni imposte dall'UE ed il price cap sulle esportazioni di prodotti petroliferi russi, in vigore dal 5 febbraio 2023, hanno avuto un effetto molto rilevante sul mercato delle product tanker. Mentre le esportazioni russe verso l'UE sono diminuite bruscamente, le loro esportazioni verso altre località più distanti sono aumentate notevolmente, portando ad un incremento delle distanze medie percorse dalle product tanker.

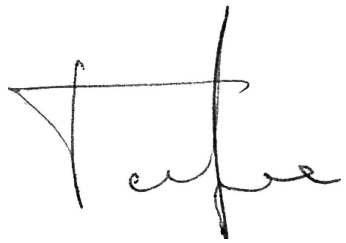
Siamo fiduciosi nelle prospettive positive durature per il settore delle product tanker. Lo spostamento in corso della capacità di raffinazione principalmente verso il Medio Oriente e l'Asia, lontano dai principali centri di consumo come Europa, Stati Uniti e Australia, dovrebbe aumentare notevolmente la domanda misurata in tonnellate-miglia, per le product tanker. Dal punto di vista dell'offerta, il nostro settore sembra essere in una posizione molto solida. Nonostante un recente aumento degli ordini di navi, gli operatori del mercato rimangono cauti riguardo agli investimenti in nuove costruzioni a causa dell'aumento dei prezzi, delle incertezze riguardanti gli avanzamenti tecnologici e della limitata disponibilità presso i cantieri navali, che portano a tempi di consegna prolungati, spesso oltre il 2026. Inoltre, la flotta globale sta invecchiando rapidamente. Secondo Clarksons, alla fine del 2023, il 10,8% della flotta MR e LR1 (misurata in tonnellate di stazza lorda) aveva più di 20 anni, il 43,1% superava i 15 anni, mentre le nuove costruzioni ordinate per questi segmenti rappresentava solo il 7,7% della flotta attualmente esistente.

Mentre celebriamo i migliori risultati finanziari nella storia della nostra Azienda, sono anche molto orgoglioso dei progressi che abbiamo compiuto. Possiamo contare su una flotta moderna e principalmente "eco", che ci impegniamo sempre a gestire ed operare nel modo più efficiente possibile, grazie anche al nostro eccezionale team di gestione tecnica. Il nostro gruppo di dirigenti esperti ha sapientemente navigato attraverso il prolungato ciclo negativo della nostra industria e ha poi saputo trarre il massimo vantaggio dall'attuale forte contesto di mercato, confermando la resilienza e l'adattabilità della nostra Azienda.

Sono inoltre orgoglioso dei progressi che stiamo compiendo nel campo dell'ESG (Environmental, Social, and Governance), che rimane un percorso in continuo sviluppo ed una delle nostre priorità.

La nostra solida struttura finanziaria ci conferisce l'agilità necessaria per sfruttare prontamente le opportunità che dovessero emergere. Questo, unito al nostro approccio lungimirante, mi rende ottimista per il futuro di DIS. Sono infatti fiducioso nella nostra capacità di affrontare sia le opportunità che le sfide future, raggiungendo un successo sostenibile nel tempo.

Esprimo il mio più sincero ringraziamento al nostro team per la loro professionalità ed il loro impegno costante. Estendo un ringraziamento speciale ai membri dei nostri equipaggi per il loro lavoro eccezionale, in un contesto geopolitico impegnativo. Ai nostri azionisti, esprimo la mia più sincera gratitudine per il sostegno e la fiducia che continuano a dimostrarci. Insieme, affronteremo le dinamiche condizioni del mercato, mirando ad ottenere crescita e valore duraturi nel tempo.



Paolo d'Amico, Presidente del Consiglio di Amministrazione e Amministratore delegato

DATI DI SINTESI

RESPONSABILITÀ DI GOVERNANCE

	2023
Casi di corruzione o comportamento anticoncorrenziale	-
Casi per i quali sono state comminate sanzioni pecuniarie	-

RESPONSABILITÀ AMBIENTALE (navi di proprietà e a scafo nudo)[1]

	2023
Navi conformi a EEXI (a fine esercizio)	100,0%
EEDI - Pre-EEDI (%) (a fine esercizio)	20,7%
EEDI - Navi conformi alla Fase 1 (%) (a fine esercizio)	0,0%
EEDI - Navi conformi alla Fase 2 (%) (a fine esercizio)	62,1%
EEDI - Navi conformi alla Fase 3 (%) (a fine esercizio)	17,2%
EEDI/EEXI (g CO_2/tonnellata Tpl (Dwt) *miglia)	(0,4%) from 2022
% flotta di classe IMO (a fine esercizio)	82,1%
Età della flotta (anni)	8,7
Flotta certificata per l'uso di miscele di biocarburante fino a B30 (%) (a fine esercizio)	21,0%
Flotta con sistema di trattamento dell'acqua di zavorra installato (%) (di proprietà) (a fine esercizio)	100,0%
EEOI (g CO_2/tonnellata*miglia)	(2,1%) from 2022
Emissioni di CO_2 per miglio nautico (tCO_2/miglio nautico)	+4,7% from 2022
Emissioni di SOx per miglio nautico	+5,7% from 2022
Rifiuti totali per nave (m^3/nave)	+4,8% from 2022
Incidenti e fuoriuscite	-
Numero di incidenti in mare	-
Acqua dolce utilizzata	+3,9% from 2022

RESPONSABILITÀ SOCIALE

	2023
Personale di terra (a fine esercizio)	25
Personale marittimo (a fine esercizio)	626
Personale marittimo (complessivamente durante l'esercizio)	1.270
Nazionalità del personale	18
% di donne impiegate a terra	40,0%
Spese per la formazione di personale di terra e marittimo (US$)	+206,1% from 2022
Infortuni sul lavoro	-

1 Ad esclusione della M/T Bright Future (ex M/T Cielo di Londra) in quanto noleggiata a scafo nudo.

PROFILO DEL GRUPPO

GRI 2-6 / ESRS 2

d'Amico International Shipping S.A. (individualmente la "Società" o "d'Amico International Shipping", e collettivamente con le sue società controllate "DIS", "Gruppo DIS" o "il Gruppo") è una **società attiva nel trasporto internazionale marittimo** appartenente al gruppo di d'Amico Società di Navigazione SpA (il "Gruppo d'Amico"), **fondato nel 1936**.

Al 31 dicembre 2023 d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), **una flotta di 36,0 navi**, di cui 29,0 navi di proprietà e a scafo nudo (con obbligo di acquisto). L'intera flotta controllata ha un'**età media di circa 8,8 anni**, rispetto a un'età media di settore di 13,5 anni per le navi MR (25.000-55.000 Tpl (Dwt)) e di 14,8 anni per le LR1 (55.000-84.999 Tpl (Dwt)).

Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono **principalmente impiegate nel trasporto di raffinati**, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere ed agenzie commerciali di intermediazione. Tutte le navi sono **conformi alle norme IMO** (Organizzazione marittima internazionale), inclusa la MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ed ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e ad altri standard internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali ed una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 31 dicembre 2023 il 77,8% delle navi della flotta controllata di DIS era classificata IMO.



Di seguito sono presentati il purpose e i valori di DIS.

Purpose

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

Valori

Visone di lungo termine, tradizione familiare e innovazione	**Etica aziendale**
Ispirati dai valori della nostra famiglia, costruiamo la nostra impresa in una prospettiva di lungo termine, concentrandoci su soluzioni innovative e un'adeguata gestione del rischio.	*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.
Impegno concreto per la sostenibilità	**Attenzione alle persone**
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.	*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.*

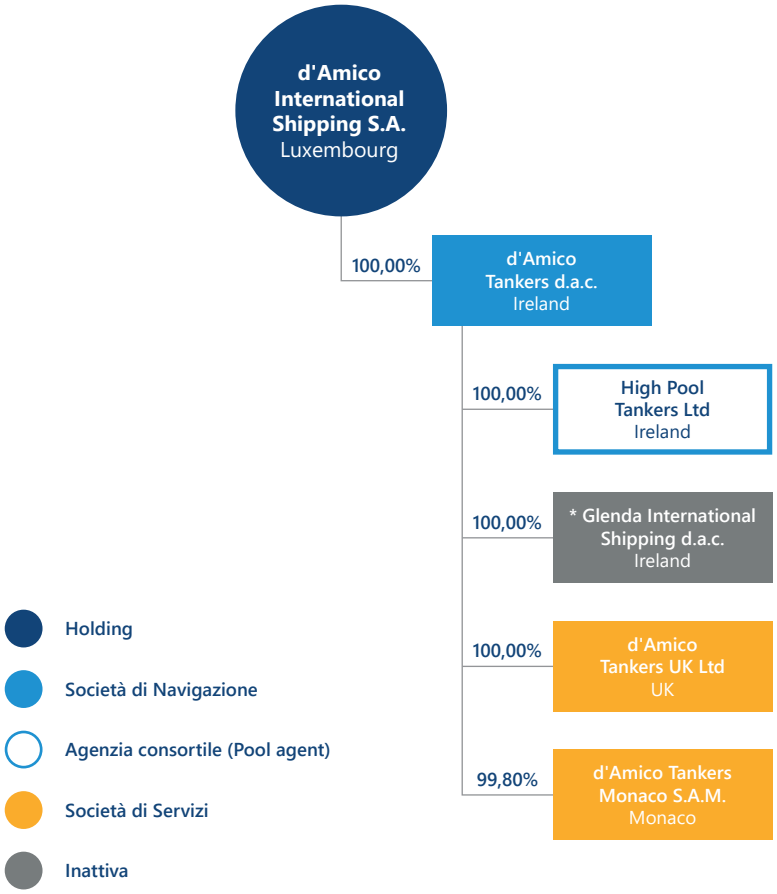
STRUTTURA DEL GRUPPO E PRESENZA GLOBALE

GRI 2-1 (2021); GRI 2-2 / ESRS 2

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** (Euronext Milan) di Borsa Italiana, è tenuta al rispetto della normativa italiana vigente applicabile. Al 31 dicembre 2023, d'Amico International S.A, che a sua volta è interamente controllata da d'Amico Società di Navigazione S.p.A, controllava il 65,65% del capitale (azioni con diritto di voto) di d'Amico International Shipping S.A.

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

Al 31 dicembre 2023 DIS impiegava **626 dipendenti come personale marittimo e 25 dipendenti come personale di terra**. Inoltre, attraverso contratti con parti correlate, DIS beneficia dei servizi dei dipendenti del Gruppo d'Amico che lavorano nelle divisioni amministrazione, noleggio, attività operative, compravendita e tecnica di d'Amico Shipping Singapore, d'Amico Shipping USA, d'Amico Società di Navigazione SpA, Rudder SAM e d'Amico Shipping UK.



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

Struttura al 31 Dicembre 2023

LA NOSTRA ATTIVITÀ

GRI 2-6 (2021) / ESRS 2

US$ 401,8 milioni	**36**	**12.856**	**17,1 milioni di tonnellate**
ricavi netti totali, +20,0% dal 2022	navi cisterna controllate	giorni di impiego, +0,6% dal 2022	merce caricata, +17,6% dal 2022

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$ 401,8 milioni nel 2023** (+20,0% rispetto al 2022), derivano principalmente dall'impiego, diretto o tramite *partnership*, delle navi della flotta tramite **contratti *spot* e noleggi *time charter*** per il trasporto marittimo di raffinati. Le navi impiegate con contratti a tariffa fissa, anche in *time charter*, solitamente danno luogo a flussi di cassa più costanti e prevedibili rispetto a quelle impiegate nel mercato *spot*. I contratti *spot* offrono l'opportunità di massimizzare i ricavi del Gruppo DIS durante i periodi di incremento delle tariffe di mercato, sebbene possano realizzare ricavi inferiori rispetto ai noleggi *time charter* durante i periodi di riduzione delle tariffe. Questo mix di impiego varia a seconda delle condizioni di mercato prevalenti e previste. Gli utili o le perdite possono anche derivare dalla vendita delle navi del Gruppo.

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

Ricavi netti totali (ricavi base *time charter*)

	2021	2022	2023	Var 2023/22	Var 2023/21
Ricavi netti totali (US$ migliaia)	174.974	334.770	401.839	+20,0%	+129,7%

Ripartizione della capitalizzazione totale – a fine esercizio

	2021	2022	2023	Var 2023/22	Var 2023/21
Indebitamento finanziario netto (US$ migliaia)	520.288	409.850	224.344	(45,3%)	(56,9%)
Patrimonio netto (US$ migliaia)	332.382	478.414	617.806	+29,1%	+85,9%

Flotta

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

Flotta controllata – numero di navi – a fine esercizio

	2021	2022	2023	Var 2023/22	Var 2023/21
Flotta controllata	37	36	36	0,0%	(2,7%)
di cui di proprietà e a scafo nudo	27	28	29	+3,4%	+6,9%

Flotta controllata – Tpl (Dwt) – a fine esercizio

	2021	2022	2023	Var 2023/22	Var 2023/21
Tpl (Dwt) della flotta controllata (mt)	1.919.319	1.872.703	1.872.703	0,0%	(2,4%)
di cui di proprietà e a scafo nudo	1.471.069	1.474.452	1.524.451	+3,3%	+3,5%

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

DIS si impegna a gestire una flotta efficiente dal punto di vista dei consumi conformemente alla legislazione ambientale recente. A tal fine, dal 2012 il Gruppo DIS ha ordinato 22 navi di nuova costruzione, l'ultima delle quali consegnata a ottobre 2019, che soddisfano gli elevati *standard* richiesti dai principali clienti petroliferi del Gruppo, oltre a essere altamente efficienti sotto il profilo dei costi.

La gestione di un'ampia flotta aumenta la capacità di produrre utili ed efficienze operative, consolida la capacità del Gruppo di posizionare le navi in modo vantaggioso, traendone beneficio in termini di disponibilità e flessibilità di programmazione, fornendo a DIS un vantaggio competitivo. In particolare, l'ampia flotta permette a DIS di disporre della flessibilità necessaria per sfruttare al meglio le condizioni favorevoli del mercato *spot* massimizzando gli utili e negoziando contratti vantaggiosi con i fornitori.

Nel 2023 **le navi di DIS sono state impiegate per un totale di 12.856 giorni** – il 98% dei giorni disponibili, in leggero aumento rispetto al 2022 (+0,6%) – **e hanno trasportato 17,1 milioni di tonnellate di prodotti**, in particolare gasolio e benzina senza piombo.

Giorni disponibili e di impiego della flotta controllata

	2021	2022	2023	Var 2023/22	Var 2023/21
Giorni disponibili	13.920	13.040	13.140	+0,8%	(5,6%)
Giorni di impiego	13.503	12.785	12.856	+0,6%	(4,8%)

Distanza percorsa[2]

	2021	2022	2023	Var 2023/22	Var 2023/21
Zavorra (miglia nautiche)	626.657,9	723.759,8	672.417,7	(7,1%)	7,3%
A pieno carico (miglia nautiche)	1.289.832,2	1.226.358,8	1.124.651,2	(8,3%)	(12,8%)
Porto (miglia nautiche)[3]	52.295,8	48.563,5	46.416,0	(4,4%)	(11,2%)
Totale	**1.968.785,8**	**1.998.682,1**	**1.843.484,9**	**(7,8%)**	**(6,4%)**

Merce caricata[4]

	2021	2022	2023	Var 2023/22	Var 2023/21
Merce caricata (tonnellate)	16.884.714,5	14.502.530,0	17.059.460,0[5]	+17,6%	+1,0%

Prodotti trasportati[6]

	2021	2022	2023[7]
Gasoilo	39,9%	36,6%	31,1%
Benzina senza piombo	22,0%	25,9%	26,5%
Olio combustibile	11,2%	13,4%	17,4%
Nafta	12,8%	13,4%	10,9%
Carburante per aviazione A1	7,2%	6,4%	9,8%
Olio vegetale	3,7%	2,2%	2,4%
Prodotti chimici (*easy chemical*)	0,6%	0,7%	1,3%
Componenti del gasolio	2,7%	1,4%	0,6%

DIS nel settore delle navi cisterna

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. La movimentazione via mare di prodotti petroliferi raffinati tra le diverse regioni geografiche del mondo è alimentata dagli squilibri tra domanda e offerta, 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.

2 I valori per il 2021 e il 2022 sono stati rivisti rispetto a quelli pubblicati nella Relazione annuale 2022 in modo da coprire la flotta controllata.

3 Distanza percorsa dall'ancoraggio al terminal.

4 I valori per il 2021 e il 2022 sono stati rivisti rispetto a quelli pubblicati nella Relazione annuale 2022 in modo da coprire la flotta controllata.

5 Questo conteggio esclude la nave Bright Future (ex Cielo di Londra) che non è gestita commercialmente da d'Amico Tankers.

6 % stimata su una selezione degli 8 prodotti principali trasportati.

7 Questo conteggio esclude la nave Bright Future (ex Cielo di Londra) che non è gestita commercialmente da d'Amico Tankers.

Il settore delle navi cisterna

Classe della nave cisterna (Tpl (Dwt))	Caratteristiche	Viaggi	Flessibilità	Viaggi di arbitraggio	% della flotta complessiva[8]
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 peri viaggi a lungo raggio	Brevi e lunghi	Media (LR1) Bassa (LR2)	Sì	55,2%

Nell'ambito di questo settore, d'Amico International Shipping opera principalmente nel segmento a Medio Raggio (MR), che include 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 2023 DIS aveva sei navi a "Lungo Raggio 1" (LR1 – 75.000 Tpl (Dwt)), navi che offrono anche un certo grado di flessibilità e apportano migliori economie di scala su viaggi più lunghi.

Al 31 dicembre 2023, DIS impiegava direttamente 36,0 navi: 3 LR1 (navi a "Lungo Raggio 1"), 7 MR (navi a "Medio Raggio") e 4 navi *Handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre 3 LR, 17 MR e 2 navi *Handysize* erano impiegate sul mercato *spot*.

La seguente tabella riporta informazioni sulla flotta navigante di DIS al 31 dicembre 2023.

Flotta di DIS (navi di proprietà e a scafo nudo)

Flotta LR1

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Classe IMO
Di proprietà				
Bright Future[9]	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)	-

8 Fonte: Clarksons Research, al 1° gennaio 2024. La percentuale sul Tpl (Dwt) della flotta globale di navi cisterna (285,4 milioni di Tpl (Dwt)) esclude le navi con cisterne in acciaio inossidabile.

9 Ex Cielo di Londra.

Flotta MR

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Classe IMO
Di proprietà				
High Explorer	49.999	2018	Onomichi, Giappone	IMO II/III
High Adventurer	49.999	2017	Onomichi, Giappone	IMO II/III
High Challenge	50.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Wind	50.000	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Trust	49.990	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Trader	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Loyalty	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Freedom	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
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
GLENDA Melanie	47.162	2010	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
Crimson Pearl	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
Crimson Jade	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
Navi noleggiate a lungo termine senza opzione d'acquisto				
Green Planet	50.843	2014	Daesun Shipbuilding, Corea del Sud	IMO II/III
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High SD Yihe	48.700	2005	Imabari, Giappone	-

Flotta *handysize*

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Classe IMO
Owned				
Cielo di Salerno	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di Hanoi	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di Capri	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di Ulsan	39.060	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di New York	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Gaeta	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III

Impiego della flotta

Alcune delle navi di DIS sono state impiegate tramite Glenda International Shipping d.a.c., l'ex *joint venture* con il Gruppo Glencore nella quale d'Amico Tankers d.a.c. deteneva una partecipazione del 50%. Nell'agosto 2022 d'Amico Tankers d.a.c. ha ottenuto il controllo del 100% di Glenda International Shipping d.a.c. attraverso il riscatto delle azioni di proprietà di Topley Corporation nella *joint venture*. Successivamente, nel settembre 2022, le quattro navi MR di proprietà di Glenda International Shipping d.a.c. costruite tra il febbraio 2010 ed il febbraio 2011 sono state acquisite da d'Amico Tankers d.a.c., e il 22 settembre 2022 Glenda International Shipping d.a.c. ha cessato la propria attività.

d'Amico International Shipping fa parte del Gruppo d'Amico, *leader* mondiale nel trasporto marittimo con oltre 80 anni di esperienza nel settore, la cui capogruppo è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Al 31 dicembre 2023 il Gruppo d'Amico controllava un'ampia flotta di navi di proprietà e a noleggio, di cui 36,0 facevano parte della flotta di DIS, operando sul mercato delle navi cisterna.

d'Amico International Shipping beneficia inoltre 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 ambientali per le navi di DIS.



GOVERNO SOCIETARIO

GRI 2-9 (2021) / ESRS 2; G1

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 di volta in volta applicabile.

La Società ha deciso di rispettare, in linea generale, i principi e le raccomandazioni del **Codice di Corporate Governance di Borsa Italiana**[10], 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 2022, DIS era una delle uniche due società con sede estera quotate su Borsa Italiana che ne rispettano appieno il Codice di Corporate Governance.

Le disposizioni di legge applicabili in virtù della costituzione della Società in Lussemburgo possono influenzare la struttura di governo societario della Società. Qualora, riguardo a specifici aspetti, il sistema di governo societario di cui si è dotata la Società si discostasse dalle raccomandazioni e pratiche di cui al suddetto Codice di Corporate Governance, la Società dovrà evidenziare le specifiche motivazioni di ogni scostamento nonché le altre opportune informazioni al riguardo all'interno della sua Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari disponibile sul sito web della Società.

La Società ha adottato un sistema di governo societario basato sul **ruolo attivo del Consiglio di Amministrazione** (di seguito anche "**Consiglio**"), attualmente composto da sei membri, di cui tre esecutivi e tre indipendenti. Inoltre, la Società ha istituito un **Comitato Nomine e Remunerazioni** e un **Comitato Controllo e Rischi** (di seguito i "**Comitati**"), entrambi in seno al Consiglio di Amministrazione e composti dagli stessi tre membri non esecutivi, tutti qualificati come indipendenti. A questi Comitati non competono decisioni su temi economici, ambientali e sociali, ma al Comitato Controllo e Rischi è affidato il compito di fornire supporto e assistenza al Consiglio di Amministrazione nel valutare l'adeguata e corretta rappresentazione del modello di *business* della Società, delle sue strategie, dell'impatto della sua attività e dei risultati raggiunti nell'informativa periodica di natura finanziaria e non finanziaria, nonché nell'esame del contenuto delle informazioni periodiche non finanziarie rilevanti per il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi.

I conti annuali consolidati della Società sono debitamente assoggettati a revisione da un **Revisore Esterno**, in conformità alle leggi e alle normative vigenti in Lussemburgo. Inoltre, la Società ha nominato un **Organismo di Vigilanza ai sensi del D.Lgs. 231**.

La Società ha inoltre individuato:

- un **Chief Risk Officer**, che è anche Presidente del Consiglio di Amministrazione e Amministratore Delegato;
- un **Responsabile di Internal Audit** che è un dipendente della controllante di ultima istanza del Gruppo d'Amico, d'Amico Società di Navigazione S.p.A.;
- un **Direttore finanziario**, che è un membro del Consiglio di Amministrazione nonché il dirigente incaricato della redazione dei documenti contabili della Società;
- un **Responsabile di Investor Relations**, che riferisce direttamente al Direttore Finanziario.

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) dal Consiglio di Amministrazione medesimo almeno una volta 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

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

e Remunerazioni e di un consulente esterno incaricato di volta in volta 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. L'autovalutazione deve includere anche una valutazione del coinvolgimento attivo del Consiglio nella definizione della strategia della Società e nel monitoraggio dell'attività di quest'ultima, nonché dell'adeguatezza del suo sistema di controllo interno e di gestione del rischio.

Il processo di autovalutazione del Consiglio di Amministrazione è attualmente formalizzato in una procedura 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.

Politiche, regolamenti e procedure di DIS

Le principali politiche e regolamenti formalmente adottati dalla Società sono:

- Norme procedurali che disciplinano le operazioni significative con parti correlate;
- Regolamento del Consiglio di Amministrazione;
- Regolamento Assembleare;
- Regolamento del Comitato Nomine e Remunerazioni;
- Regolamento del Comitato Controllo e Rischi;
- Regolamento dell'Organismo di Vigilanza;
- Codice di *Internal Dealing*;
- Regolamento interno che disciplina la gestione delle informazioni privilegiate e l'istituzione di un elenco di persone con accesso alle informazioni privilegiate;
- Politica Generale per le Remunerazioni;
- Linee Guida del Controllo Interno;
- Mandato dell'Internal Auditor;
- Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ai sensi del Decreto 231;
- Codice Etico;
- Regolamento Privacy;
- Politica sulla diversità;
- Regolamento sui poteri di firma e sull'attribuzione di deleghe;
- Politica sul *Whistleblowing* e rispettiva procedura;
- Politica sulle sanzioni;
- Politica per la gestione del dialogo con gli Azionisti;
- Politica sul processo di autovalutazione del Consiglio di Amministrazione e dei comitati interni.

Tutte le politiche, i regolamenti e le procedure di DIS sono inclusi nel suo Sistema di gestione integrata.

Consiglio di Amministrazione

GRI 2-10 (2021); GRI 2-11 / ESRS 2; G1

Il sistema di governo societario della Società è incentrato sul ruolo attivo del Consiglio di Amministrazione, al quale sono conferiti ampi poteri per la **realizzazione di tutti gli atti necessari o utili al raggiungimento dell'oggetto**

sociale, dei valori e della *mission* della Società con la finalità ultima di creare valore per i propri azionisti. Il Consiglio di Amministrazione dirige l'impresa nel suo complesso ed interviene in una serie di decisioni necessarie per promuovere l'oggetto sociale e la trasparenza delle decisioni operative adottate all'interno della Società e rispetto al mercato.

Il principale compito del Consiglio di Amministrazione è la **definizione della natura e del livello di rischio** compatibile con gli obiettivi strategici della Società, avendo particolare riferimento alla sostenibilità di medio-lungo periodo e la valutazione dell'effettivo funzionamento del Sistema di controllo interno e di gestione del rischio; 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.

Composizione del Consiglio di Amministrazione – a fine esercizio

Genere	2021		2022		2023	
	Nr	%	Nr	%	Nr	%
Membri uomini	5	83%	5	83%	5	83%
Membri donne	1	17%	1	17%	1	17%

Composizione del Consiglio di Amministrazione – a fine esercizio

Ruolo e indipendenza	2021		2022		2023	
	Nr	%	Nr	%	Nr	%
Membri esecutivi	3	50%	3	50%	3	50%
Membri non esecutivi	3	50%	3	50%	3	50%
Membri indipendenti	3	50%	3	50%	3	50%

Composizione del Consiglio di Amministrazione – a fine esercizio

	2021	2022	2023
Durata media in carica dei membri (anni)	8	9	10

Nomina e sostituzione

Per quanto riguarda la procedura di nomina la Società opera in ottemperanza delle disposizioni di legge e dei regolamenti lussemburghesi, dello Statuto e delle raccomandazioni del Codice di Corporate Governance. La nomina degli amministratori è disciplinata da una procedura che garantisce trasparenza ed assicura, tra l'altro, adeguate e tempestive informazioni sulle qualifiche personali e professionali dei candidati. Il **Comitato Nomine e Remunerazioni** svolge un utile ruolo di coordinamento, consulenza e supporto del Consiglio di Amministrazione nella definizione della dimensione ottimale dello stesso e della sua migliore composizione, indicando le competenze professionali la cui presenza potrebbe favorirne un corretto ed efficiente funzionamento. Il Comitato Nomine e Remunerazioni svolge un ruolo anche qualora si renda necessaria la cooptazione di un membro del Consiglio d'Amministrazione.

Processo di nomina

Lo Statuto stabilisce che sia l'assemblea annuale ordinaria degli Azionisti ad eleggere i Consiglieri d'Amministrazione per un **mandato non superiore a sei anni consecutivi** e non prevede specifici requisiti di indipendenza, onorabilità e professionalità. Tuttavia, in sede di nomina ogni amministratore sottoscrive e fornisce alla Società una dichiarazione in cui ribadisce l'**assenza di cause di incompatibilità** o di cause che potrebbero ostacolare la nomina alla carica di amministratore di una società quotata e di soddisfare i **requisiti di onorabilità e professionalità** stabiliti dalla normativa applicabile e dalla *best practice* per l'incarico di amministratore di una società quotata. Inoltre, gli amministratori che si qualificano come indipendenti sottoscrivono una dichiarazione conforme ai requisiti del Codice di Corporate Governance.

Gli amministratori sono rieleggibili e possono essere rimossi dall'incarico in qualsiasi momento, con o senza giusta causa, mediante delibera dell'assemblea degli Azionisti. Nel caso in cui una delle posizioni si rendesse vacante, il Consiglio di Amministrazione stesso può nominare un nuovo amministratore (cooptazione), a condizione che tale nomina venga confermata dall'assemblea degli Azionisti immediatamente successiva. Conformemente alla legge lussemburghese sulle società, è il Consiglio di Amministrazione stesso a proporre una lista di candidati, previo specifico suggerimento ricevuto dal Comitato Nomine e Remunerazioni, e nel rispetto del regolamento interno della Società.

Data l'alta concentrazione proprietaria della Società e considerato che la Società già si avvale dell'operato del Comitato Nomine e Remunerazioni, il quale riveste un ruolo consultivo chiave nell'individuazione della composizione ottimale dell'organo amministrativo, per il momento **il Consiglio di Amministrazione non ha adottato un piano per la successione degli amministratori esecutivi** nominati nel 2021 con un mandato di tre anni. La Società conferma di voler continuare a seguire tale impostazione. Al fine di garantire la continuità delle attività del Consiglio di Amministrazione, anche in ipotesi di sostituzione anticipata di un consigliere rispetto all'ordinaria scadenza dalla sua carica, il Consiglio di Amministrazione monitora costantemente possibili candidati interni ed esterni.

Presidente del Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione, nella sua riunione del 6 maggio 2021, ha deliberato la conferma della nomina del **Dott. Paolo d'Amico** alla carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione. Il Presidente **esercita il controllo finale indiretto congiunto** sulla Società, propone **strategie commerciali e finanziarie** e partecipa sistematicamente alla **gestione ordinaria**, rivestendo altresì il ruolo di Amministratore Delegato e Chief Risk Officer. Questa scelta garantisce una continuità nella gestione della Società, che è sotto la guida del Dott. Paolo d'Amico dal 2007.

Amministratori delegati

Nella riunione del Consiglio di Amministrazione tenutasi in data 6 maggio 2021 al **Dott. Paolo d'Amico** è stata attribuita la carica di **Amministratore Delegato** investito dell'ordinaria amministrazione della Società nonché dotato del potere di impegnare la Società con firma singola per importi fino a US$ 5.000.000 per singola operazione e del potere di istituire un sistema di controllo interno e gestione del rischio in veste di **Chief Risk Officer**.

Nel corso della stessa riunione si è deliberata la riconferma del **Dott. Antonio Carlos Balestra di Mottola** alla carica di **Direttore Finanziario** della Società conferendogli a mezzo procura speciale, con il pieno potere di agire in nome e per conto della Società, i seguenti poteri:

- preparare la bozza delle relazioni trimestrali, semestrali e annuali e/o bilanci previsionali da sottoporre all'approvazione del Consiglio di Amministrazione;
- scegliere e adottare 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, **deve essere 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 di Amministrazione** sono Marcel C. Saucy, Tom Loesch e Monique I.A. Maller. Gli amministratori indipendenti apportano le loro specifiche competenze alle discussioni consiliari, **contribuendo all'assunzione di decisioni coerenti con gli interessi degli Azionisti**.

Il numero e l'autorevolezza degli amministratori indipendenti sono tali da garantire che il loro giudizio possa avere un peso significativo nell'assunzione delle decisioni consiliari. Un numero adeguato di amministratori indipendenti è essenziale per la tutela degli interessi degli Azionisti (in particolare degli azionisti di minoranza e dei terzi), assicurando che vengano risolti in maniera imparziale i potenziali conflitti fra gli interessi della Società e quelli dell'Azionista di Controllo.

Il contributo degli amministratori indipendenti è inoltre fondamentale per la composizione e il funzionamento dei Comitati consultivi cui vengono affidati in via preliminare l'esame e la formulazione delle proposte in materia di rischi. Tali Comitati rappresentano senz'altro uno dei mezzi più efficaci per contrastare eventuali conflitti di interessi. Infine, gli amministratori indipendenti contribuiscono con le proprie specifiche competenze professionali alle riunioni del Consiglio di Amministrazione, coadiuvandolo nell'adozione di delibere che siano coerenti con gli interessi della Società. Tutti gli amministratori indipendenti si sono impegnati a che i requisiti di indipendenza dichiarati fossero mantenuti durante tutto il periodo di carica ed a dimettersi nel caso in cui tali requisiti fossero venuti meno nel corso dello svolgimento del loro mandato.

Secondo quanto previsto dal Codice di Corporate Governance, nel corso della riunione tenutasi in data 6 maggio 2021, il Consiglio di Amministrazione ha nominato il Dott. Marcel C. Saucy **Lead Independent Director** incaricato di coordinare l'attività e le richieste degli amministratori indipendenti. Tale ruolo è volto a fornire un punto di riferimento e di coordinamento per le esigenze degli amministratori indipendenti, e per i loro suggerimenti. Il Lead Independent Director ha facoltà di convocare apposite riunioni degli amministratori indipendenti per la discussione dei temi relativi al funzionamento del Consiglio di Amministrazione o alla gestione aziendale.

Lo schema seguente riporta la composizione del Consiglio di Amministrazione e il numero di cariche rilevanti ricoperte da ciascuno degli amministratori in altre società, che – in ottemperanza delle raccomandazioni del Codice di Corporate Governance e conformemente allo Statuto – non può essere superiore a quindici.

Nome e data di nascita	Carica	Prima nomina	Ultima nomina da/a[11]	Esecutivo	Indipendenza in conformità al Codice di Corporate Governance	N. di altre cariche rilevanti[12]
Paolo d'Amico 29/10/1954	Presidente, Amministratore Delegato e Chief Risk Officer	23/02/2007	20/04/2021 31/12/2023	Sì	Nessuna	-
Cesare d'Amico 6/3/1957	Amministratore	23/02/2007	20/04/2021 31/12/2023	Sì	Nessuna	2
Antonio Carlos Balestra di Mottola 11/12/1974	Direttore finanziario	04/05/2016	20/04/2021 31/12/2023	Sì	Nessuna	-
Monique I.A. Maller 4/2/1956	Amministratore	20/04/2021	20/04/2021 31/12/2023	Nessuna	Sì	-
Marcel C. Saucy 15/9/1955	Lead Independent Director	20/04/2021	20/04/2021 31/12/2023	Nessuna	Sì	4
Tom Loesch 26/4/1956	Amministratore	20/04/2021	20/04/2021 31/12/2023	Nessuna	Sì	6

Attività di formazione

Nel corso del primo triennio di mandato sono stati organizzati i seguenti corsi di formazione specifici per gli Amministratori indipendenti:

- sui **doveri e le responsabilità** inerenti alla carica di membro dell'organo amministrativo e dei comitati interni di una società quotata in Italia. La sessione di formazione,– che ha visto la partecipazione del Direttore delle Risorse Umane, del Direttore Finanziario del Gruppo DIS e dal Direttore dell'Internal Audit del Gruppo DIS, era finalizzata – in linea con raccomandazioni del Codice di Corporate Governance – a impartire una panoramica delle politiche concernenti il governo societario di DIS nonché informazioni concernenti argomenti specifici legati al Codice di Corporate Governance di Borsa Italiana, i doveri e le responsabilità degli amministratori, con particolare riferimento a quelli indipendenti, le operazioni con parti correlate, la politica di remunerazione, le operazioni di *internal dealing* e la gestione delle informazioni privilegiate, ivi compresa la divulgazione societaria di tali informazioni, oltre che la mappatura dei rischi e problematiche di controllo interno in riferimento al decreto legislativo italiano 231/2001;
- sulla **gestione commerciale delle navi** di DIS, tenuto dal Direttore Operativo;
- sulla **gestione operativa delle navi** di DIS, a cura del responsabile della divisione Operations;
- sul **Piano di incentivazione a lungo termine** di DIS, tenuto dal Direttore Finanziario e dal Direttore delle Risorse Umane;
- sulle **controversie navali e sulle problematiche assicurative**, tenuto dall'Ufficio Legale e Assicurativo;
- sui **contratti infragruppo**, dal punto di vista delle parti correlate e del "transfer pricing", tenuto dal Direttore Finanziario;
- sulla conformità della Società al **Decreto 231**, tenuto dall'Organismo di Vigilanza;
- sulla **Politica di autovalutazione** di nuova attuazione.

11 Il mandato scadrà contestualmente all'assemblea ordinaria degli Azionisti che approva il bilancio 2023.

12 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 31/12/2023.

Altri organi societari

ESRS 2; G1

Gli altri organi sono:

- Comitato Nomine e Remunerazioni;
- Comitato Controllo e Rischi;
- Organismo di Vigilanza.

Comitato Nomine e Remunerazioni

Il Comitato Nomine e Remunerazioni ha il compito di assistere, fornire pareri e sottoporre proposte al Consiglio di Amministrazione riguardo a:

- l'**individuazione dei candidati** in caso di cooptazione di un membro del Consiglio di Amministrazione;
- la definizione della **dimensione** e della **composizione** ottimale (in termini di competenze professionali ritenute necessarie) del Consiglio di Amministrazione;
- il coordinamento del processo di **autovalutazione complessiva** del Consiglio di Amministrazione e dei suoi Comitati interni;
- la **proposta dei candidati** al ruolo di amministratori da parte del consiglio uscente, che garantisca la trasparenza del processo che ne ha determinato la struttura e la proposta;
- l'elaborazione della **politica generale per le remunerazioni** dei consiglieri di Amministrazione e dei Dirigenti in ruoli chiave del Gruppo DIS ed il monitoraggio e la valutazione periodici della sua adeguatezza e complessiva coerenza;
- l'**individuazione degli obiettivi di *performance*** collegati alla componente variabile della remunerazione dei membri esecutivi del Consiglio di Amministrazione e dei Dirigenti in ruoli chiave del Gruppo DIS;
- la **distribuzione** della componente fissa della remunerazione ai componenti esecutivi del Consiglio di Amministrazione;
- il **monitoraggio periodico** dell'effettiva applicazione della politica generale di remunerazione dei membri del Consiglio di Amministrazione e dei Dirigenti in ruoli chiave, in particolare per quanto riguarda la remunerazione dei membri esecutivi del Consiglio di Amministrazione, per garantirne la conformità alle disposizioni della politica generale di remunerazione adottata dalla Società, e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di *performance* relativi alla componente variabile della remunerazione dei membri esecutivi del Consiglio di Amministrazione e dei Dirigenti in ruoli chiave.

Il Comitato Nomine e Remunerazioni riferisce inoltre al Consiglio di Amministrazione sull'attività svolta una volta l'anno, in occasione dell'approvazione del bilancio annuale.

Comitato Controllo e Rischi

Il Comitato Controllo e Rischi ha il compito di assistere, fornire pareri e sottoporre proposte al Consiglio di Amministrazione riguardo a:

- la **nomina e revoca** del Responsabile dell'Internal Audit, incaricato del monitoraggio costante dell'autonomia, dell'adeguatezza, dell'efficienza e dell'efficacia della funzione di Internal Audit;
- la definizione della **remunerazione del Responsabile dell'Internal Audit** nonché dell'approvazione annuale del **piano di lavoro della funzione di Internal Audit**, chiedendo inoltre al Responsabile dell'Internal Audit di includervi dei controlli specifici su determinate aree operative;
- l'**esame** di **relazioni** periodiche o particolarmente significative della funzione di Internal Audit;

- la **definizione delle linee guida** del sistema di controllo interno e di gestione del rischio e la valutazione dell'adeguatezza del medesimo sistema rispetto alla strategia di rischio della Società, riportando le proprie valutazioni al Consiglio almeno due volte l'anno in occasione dell'approvazione della relazione finanziaria annuale e semestrale, nell'ambito del rendiconto dell'attività svolta;
- la **valutazione della politica di gestione del rischio della Società** per quanto riguarda l'individuazione e la gestione dei rischi principali;
- il **monitoraggio dell'indipendenza del revisore contabile esterno** e la sua procedura di selezione secondo quanto previsto dalla normativa lussemburghese del 23 luglio 2016 sull'esercizio professionale della revisione contabile;
- la **valutazione** della corretta applicazione dei principi contabili e della loro omogeneità ai fini della redazione del **bilancio** consolidato, con l'assistenza dei revisori contabili esterni e del dirigente preposto alla redazione dei documenti del Gruppo DIS;
- la valutazione delle **risultanze riferite nella relazione del revisore contabile esterno** e nella eventuale lettera di suggerimenti;
- la **valutazione dell'idonea e corretta rappresentazione**, nelle informative periodiche finanziarie e non finanziarie del Gruppo DIS, del suo modello aziendale, delle sue strategie, dell'impatto del suo business nonché della *performance* realizzata;
- l'**esame** del contenuto di tali **informative periodiche non finanziarie** rilevanti per il sistema di controllo interno e di gestione del rischio;
- la procedura di delega delle funzioni di vigilanza di cui all'**art. 6 del decreto legislativo italiano 231/2001** ad un organismo specificamente istituito a tal fine (l'Organismo di Vigilanza).

Il Comitato riferisce inoltre al Consiglio di Amministrazione sull'attività svolta e sull'adeguatezza del sistema di controllo interno e di gestione del rischio due volte l'anno, in occasione dell'approvazione della relazione finanziaria annuale e semestrale.

Denominazione	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

Organismo di Vigilanza

L'Organismo di Vigilanza ha la funzione di **monitorare l'effettiva attuazione e il costante aggiornamento del Modello 231**. La sua ultima nomina è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione, su proposta del Comitato Nomine e Remunerazioni, nel 2023, conformemente al decreto legislativo italiano 8 giugno 2001, n. 231 (il "Decreto 231"). I suoi compiti specifici includono la supervisione dell'attuazione, dell'applicazione, dell'adeguatezza e dell'efficacia del Modello 231. Più nel dettaglio, i suoi doveri comprendono, *inter alia*:

- supervisionare l'efficacia del Modello 231 promuovendo l'implementazione di procedure di controllo per azioni o atti specifici identificati come sensibili;

- verificarne periodicamente l'efficienza e l'adeguatezza;
- valutare se debba essere aggiornato;
- garantire i necessari flussi di informazioni con altre funzioni societarie, anche promuovendo opportune iniziative per aumentare la conoscenza e la comprensione del Modello 231 all'interno della Società.

L'Organismo di Vigilanza ha forma collegiale e attualmente consta di tre membri nominati dal Consiglio di Amministrazione il 9 marzo 2023 per un periodo di tre anni in scadenza contestualmente all'assemblea ordinaria degli azionisti che approva il bilancio 2025. I membri dell'Organismo di Vigilanza sono identificati dopo un'attenta valutazione e analisi dei requisiti stabiliti per tale funzione dal Decreto 231, ossia quelli di autonomia, indipendenza, professionalità, continuità d'azione, assenza di conflitti di interessi e integrità. Tali membri sono Nicola Pisani (Presidente dell'Organismo di Vigilanza, avvocato e professore di diritto penale, esterno alla Società ed al suo Gruppo), Maurizio Andrea Bergamaschi (ex General Counsel del Gruppo) e Anna Alberti (membro dell'Ufficio Legale del Gruppo d'Amico).

Composizione dell'Organismo di Vigilanza (a fine esercizio)

Genere	2021		2022		2023	
	Nr	%	Nr	%	Nr	%
Membri uomini	2	67%	2	67%	2	67%
Membri donne	1	33%	1	33%	1	33%
Totale	**3**	**100%**	**3**	**100%**	**3**	**100%**

Composizione dell'Organismo di Vigilanza (a fine esercizio)

	2021	2022	2023
Durata media in carica dei membri (anni)	10	11	12

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

	2021	2022	2023
Consiglio di Amministrazione	4	4	6
Comitato Controllo e Rischi	2	2	4
Comitato per le Nomine e le Remunerazioni	2	3	5
Organismo di Vigilanza	5	4	3

% di membri che hanno partecipato a ciascuna riunione

	2021	2022	2023
Consiglio di Amministrazione	100%	100%	97%
Comitato Controllo e Rischi	100%	100%	100%
Comitato per le Nomine e le Remunerazioni	100%	100%	100%
Organismo di Vigilanza	100%	100%	100%

Diversità

GRI 405-1 (2016); ESRS G1



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

La definizione di diversità riportata nella Politica **si riferisce, a mero titolo esemplificativo, all'età, al *background* culturale, all'etnia, al genere, agli attributi fisici, alle credenze, alla lingua, all'orientamento sessuale, all'istruzione, alla nazionalità, all'estrazione sociale e alla cultura o ad altre caratteristiche personali**.

Sulla base di quanto previsto dalla suddetta Politica ed alla luce delle raccomandazioni del Codice di Corporate Governance e delle successive e conseguenti modifiche introdotte al Regolamento ed alle Istruzioni di Borsa Italiana, la Società, che ha sede in Lussemburgo e per il momento **non è soggetta a leggi o normative concernenti la diversità**, a seguito di attenta autovalutazione effettuata dal Consiglio di Amministrazione che ha accolto in merito il parere del Comitato Nomine e Remunerazioni, in occasione del rinnovo del mandato del Consiglio di Amministrazione nel 2021 ha deciso di proporre una rosa di sei candidati che includeva tra i candidati non esecutivi e indipendenti un membro appartenente al genere meno rappresentato.

Gli attuali membri del Consiglio di Amministrazione sono professionisti di calibro internazionale con specifiche competenze in materia legale, finanziaria, contabile e di gestione dei rischi. **Il Consiglio di Amministrazione ed i Comitati della Società comprendono membri diversi per *background*, età, genere ed anzianità, in modo da garantire una varietà di competenze**. La varietà di conoscenze ed esperienze professionali assicura il giusto equilibrio del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati della Società, contribuendo a un valido governo societario.

La Società non rispetta l'esatta quota di un terzo (1/3) di presenze femminili nel Consiglio indicata nella raccomandazione n. 8 dell'articolo 2 del Codice di Corporate Governance. Trattandosi di una Società di piccole-medie dimensioni a proprietà concentrata, il Consiglio è composto da sei membri. Inoltre, per considerazioni di

natura strategica e di continuità operativa, derivanti dalle competenze e conoscenze specifiche del settore ricercate nei membri del Consiglio di Amministrazione, è stato ritenuto preferibile non modificare la composizione della componente esecutiva del Consiglio di Amministrazione. Nonostante quanto sopra, la Società, avendo nominato **un amministratore indipendente in rappresentanza del genere meno presente**, rispetta il settimo principio dell'articolo 2 del Codice di Corporate Governance e pertanto anche l'articolo 2.2.3., paragrafo 3, lettera m), del Regolamento di Borsa Italiana sulle società ammesse al segmento STAR, che esclude esplicitamente la necessità di rispettare il suddetto parametro di 1/3.

Inoltre, **ciascun Comitato è composto dai medesimi tre amministratori non esecutivi e indipendenti** in maggioranza dotati di un'adeguata conoscenza ed esperienza in materia contabile e finanziaria, come valutato dal Consiglio di Amministrazione in sede di delibera di nomina. Il numero di amministratori indipendenti è stato preventivamente valutato e ritenuto adeguato alla costituzione dei suddetti Comitati rispetto al numero complessivo dei membri del Consiglio.

Diversità all'interno del Consiglio di Amministrazione (a fine esercizio)

		2021	2022	2023
Sotto i 30 anni di età	Uomini	-	-	-
	Donne	-	-	-
Tra i 30 e i 50 anni di età	Uomini	1	1	1
	Donne	-	-	-
Sopra i 50 anni di età	Uomini	4	4	4
	Donne	1	1	1

Diversità all'interno dell'Organismo di Vigilanza (a fine esercizio)

		2021	2022	2023
Sotto i 30 anni di età	Uomini	-	-	-
	Donne	-	-	-
Tra i 30 e i 50 anni di età	Uomini	-	-	-
	Donne	1	1	1
Sopra i 50 anni di età	Uomini	2	2	2
	Donne	-	-	-

Remunerazione

ESRS 2 GOV-3:

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

- componente di remunerazione **fissa**;
- componente **variabile di breve termine**;

- componente **variabile di lungo termine**;
- **benefit**.

Ogni elemento ha una finalità diversa per i beneficiari, in funzione del ruolo ricoperto e delle relative responsabilità. In particolare, la componente remunerazione fissa è volta a remunerare le competenze, l'esperienza e il contributo richiesti per ogni ruolo specifico. La componente variabile di breve termine intende premiare 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 e ad aumentare l'impegno e la fidelizzazione delle risorse chiave. I benefit completano il pacchetto retributivo dei beneficiari, allineandolo a *benchmark* di mercato.

Nel corso del 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 combinato in denaro e azioni ordinarie di DIS al personale della Società considerato strategico a fronte del raggiungimento di specifici obiettivi di *performance*, strettamente correlati al Piano Strategico e misurati al termine del periodo di maturazione.

L'assegnazione del bonus è subordinata al soddisfacimento di varie condizioni, tra cui i seguenti **obiettivi legati alla sostenibilità**:

- **EEDI/EEXI – CO_2 per tonnellata Tpl (Dwt)-miglia per tutte le navi di proprietà e a scafo nudo** – una riduzione percentuale predeterminata delle emissioni medie annue di CO_2 per tonnellata Tpl (Dwt)-miglia, in base alle specifiche tecniche di ciascuna nave;
- **EEOI – CO_2 per tonnellata-miglia per le navi di proprietà e a scafo nudo gestite sul mercato *spot*** – una riduzione percentuale predeterminata delle emissioni medie di CO_2 per tonnellata-miglia, definita come la somma del prodotto delle tonnellate metriche effettive trasportate e delle miglia effettive percorse.

STAKEHOLDERS DI DIS

GRI 2-29 (2021) / ESRS 2

Le principali categorie di *stakeholder* di DIS sono illustrate in dettaglio di seguito.

Stakeholder di DIS

Stakeholder interni

- Personale
- Membri del Consiglio
- Altre controllate non quotate

Stakeholder esterni

- Azionisti
- Clienti
- Finanziatori:
  - Banche
  - Fondi di debito
  - Altri armatori
- Compagnie assicurative
- Fornitori:
  - Fornitori qualificati di beni e servizi, compresi agenti portuali e broker
  - Fornitori di tonnellaggio (altri armatori)
- Autorità marittime e di bandiera
- Comunità locali:
  - Istituzioni locali
  - Organizzazioni locali
- Governi, istituzioni e ONG:
  - Governi
  - Istituzioni nazionali e internazionali
  - ONG
- Regolatori di borse valori
- Borse valori

Stakeholder interni		
Stakeholder	**Esigenze e aspettative**	**Strategia**
Personale	• Garanzie occupazionali • Remunerazione competitiva • Salute e sicurezza sul lavoro • Qualificazione professionale • Clima organizzativo positivo • Flessibilità sull'orario di lavoro • Partecipazione • Sistemi di informazione all'avanguardia • Cultura aziendale • Attenzione per l'ambiente locale	• Riesame della struttura organizzativa per rimanere al passo con le esigenze del personale • Sviluppo professionale continuo per tutto il personale • Valutazione costante delle *performance* • Iniziative di *welfare* per i dipendenti • Gestione dei processi interni • Innovazione tecnologica e aggiornamento di attrezzature e *software*
Membri del Consiglio	• Allineamento degli interessi degli azionisti con quelli della Società • Conformità alle disposizioni di legge e alle normative lussemburghesi, allo Statuto e alle raccomandazioni del Codice di Corporate Governance	• Attuazione della nuova Politica di autovalutazione
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

Stakeholder esterni		
Stakeholder	**Esigenze e aspettative**	**Strategia**
Azionista	• Stabilità del Gruppo • Solidità dell'organizzazione • Efficienza dei processi • Sostenibilità finanziaria dell'attività in tutti i cicli di mercato • Rendimento del capitale proprio superiore al costo del capitale proprio • *Performance* economico-finanziaria soddisfacente • Ottimizzazione delle risorse dell'organizzazione • 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
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 • Divisione HSQE (Salute, Sicurezza, Qualità e Ambiente) focalizzata sulla prevenzione dell'inquinamento e sulla sicurezza dei lavoratori • Politiche e procedure adeguate e team interni competenti in materia legale, societaria e marittima • Investimenti in tecnologia per aumentare efficienza, qualità e affidabilità • Formazione interna • Forte codice di *corporate governance*

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 • Divisione HSQE (Salute, Sicurezza, Qualità e Ambiente) focalizzata sulla prevenzione dell'inquinamento e sulla sicurezza dei lavoratori • Politiche e procedure adeguate e team interni competenti in materia legale, societaria e marittima • Investimenti in tecnologia per aumentare efficienza, qualità e affidabilità • Formazione interna • Forte codice di *corporate governance*
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 • Divisione HSQE (Salute, Sicurezza, Qualità e Ambiente) focalizzata sulla prevenzione dell'inquinamento e sulla sicurezza dei lavoratori • Politiche e procedure adeguate e team interni competenti in materia legale, societaria e marittima • Investimenti in tecnologia per aumentare efficienza, qualità e affidabilità • Formazione interna • Forte codice di *corporate governance* • Focus sulla gestione del rischio

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 • Divisione HSQE (Salute, Sicurezza, Qualità e Ambiente) focalizzata sulla prevenzione dell'inquinamento e sulla sicurezza dei lavoratori • Politiche e procedure adeguate • Divisione Compliance e team interni competenti in materia legale, societaria e marittima • Investimenti in tecnologia per aumentare efficienza, qualità e affidabilità • Formazione interna • Forte codice di *corporate governance* • Focus sulla gestione del rischio e sulla pianificazione finanziaria
Comunità locali	• Miglioramento della qualità e delle condizioni di vita • Rispetto dell'ambiente e miglioramento delle condizioni ambientali 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
Governi, istituzioni e ONG	• Rispetto di regole e normative • Trasparenza • Contributo positivo all'economia e all'ambiente locale • Rapporti positivi con gli organismi 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 alle comunità locali

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 • Divisione HSQE (Salute, Sicurezza, Qualità e Ambiente) focalizzata sulla prevenzione dell'inquinamento e sulla sicurezza dei lavoratori • Politiche e procedure adeguate • Investimenti in tecnologia per aumentare efficienza, qualità e affidabilità

ANALISI DI DOPPIA MATERIALITÀ

GRI 3-1 (2021); GRI 3-2 / ESRS 2; G1

DIS sta adottando tutte le misure necessarie per ottemperare alla direttiva relativa al Reporting di Sostenibilità Aziendale (CSRD) e orientare la propria strategia aziendale verso un futuro sostenibile. Come parte di questo processo, la Relazione annuale 2022 ha segnato l'introduzione della rendicontazione della *performance* in materia di ambiente, società e governance (ESG) con una visione integrata, con la quale la Società intende contribuire allo sviluppo sostenibile del trasporto marittimo. Inoltre, tale rendicontazione può rafforzare la conoscenza del marchio della Società, ampliando l'accesso ai clienti, ai fornitori e al credito, e favorendo al contempo migliori condizioni economiche nei contratti con tali controparti.

Nel corso del 2023 DIS ha condotto la sua prima *analisi di doppia materialità*, che ha portato alla definizione e alla valutazione **degli impatti, dei rischi e delle opportunità (IRO)** che caratterizzano le sue attività operative e le relazioni commerciali.

La doppia materialità

L'analisi indaga le interazioni tra la Società e i suoi *stakeholder* da due prospettive complementari:

- **prospettiva *inside-out*** (*valutazione dell'impatto*) – gli impatti causati dalle attività operative di DIS sui suoi stakeholder e sull'ambiente;
- **prospettiva *outside-in*** (*valutazione finanziaria*) – i rischi e le opportunità causati dai cambiamenti sociali e ambientali sulle attività operative e sulle prospettive di crescita di DIS.

Il processo si è articolato nelle seguenti fasi:

- impostazione della mappatura dei temi e degli IRO che potrebbero essere significativi per DIS – sulla base degli

scenari climatici, dei *report* di settore, delle pubblicazioni di *peers* e degli standard specifici ESRS per specifico tema – con il contributo dei diversi dipartimenti;

- coinvolgimento di *stakeholder* esterni, attraverso un questionario digitale, per raccogliere *feedback* in relazione all'accuratezza e alla completezza della mappatura degli IRO;
- integrazione del *feedback* degli stakeholder esterni nella mappatura;
- coinvolgimento degli *stakeholder* interni per valutare la rilevanza di ciascun impatto, rischio e opportunità;
- identificazione, sulla base della soglia di materialità definita di 3 su 5 su una scala di rilevanza, dell'elenco finale dei temi e degli IRO materiali da includere nella rendicontazione.

L'analisi di doppia materialità ha coinvolto 34 *stakeholder* interni – di cui 15 hanno partecipato anche alla valutazione di materialità – e 75 *stakeholder* esterni.

Valutazione di materialità degli impatti, dei rischi e delle opportunità	
Impatti positivi	**Impatti negativi**
Criteri di valutazione della doppia materialità: • **entità:** quanto è/sarebbe vantaggioso l'impatto per gli *stakeholder*; • **portata:** quanto è/sarebbe diffuso l'impatto per gli *stakeholder*; • **probabilità:** quanto è probabile che l'impatto si verifichi nell'orizzonte temporale 2023-2027.	Criteri di valutazione della materialità: • **entità:** quanto è/sarebbe grave l'impatto per gli *stakeholder*; • **portata:** quanto è/sarebbe diffuso l'impatto per gli *stakeholder*; • **irrimediabilità:** in che misura si può/potrebbe porre rimedio agli effetti e ai danni causati dall'impatto; • **probabilità:** quanto è probabile che l'impatto si verifichi nell'orizzonte temporale 2023-2027.
Rischi	**Opportunità**
Criteri di valutazione della materialità: • **entità:** quanto sarebbero gravi le conseguenze economiche e finanziarie del rischio per la Società; • **probabilità:** la probabilità che le conseguenze economiche e finanziarie del rischio si verifichino nell'orizzonte temporale 2023-2027.	Criteri di valutazione della materialità: • **entità:** quanto sarebbero vantaggiose le conseguenze economiche e finanziarie dell'opportunità per la Società; • **probabilità:** la probabilità che le conseguenze economiche e finanziarie dell'opportunità si verifichino nell'orizzonte temporale 2023-2027.

Risultati della valutazione di doppia materialità

Di seguito sono presentati i **temi di sostenibilità**, ordinati in base alla rilevanza media attribuita ai relativi IRO. Nei capitoli seguenti, per ogni tema vengono esplicitati i singoli impatti, rischi e opportunità identificati come materiali (con rilevanza superiore alla soglia di materialità definita) e le modalità con cui vengono gestiti e affrontati dalla Società.

La gestione degli IRO materiali relativi ai lavoratori nella catena del valore è riportata solo per quanto riguarda il lavoro minorile e il lavoro forzato.

TEMI AMBIENTALI	Rilevanza media			
	Impatti positivi	Impatti negativi	Rischi	Opportunità
Cambiamento climatico	●●●○○	●●◐○○	●●●◐○	●●●○○
Inquinamento	-	●●●○○	●●●○○	-
Acque e risorse marine	-	●●◐○○	●●◐○○	-
Biodiversità ed ecosistemi	-	●●●○○	●●●○○	-
Economia circolare	-	●●●○○	●●◐○○	●●●○○



TEMI SOCIALI	Rilevanza media			
	Impatti positivi	Impatti negativi	Rischi	Opportunità
Dipendenti del Gruppo				
Occupazione sicura e dialogo sociale	●●●○○	●●◐○○		
Salute e sicurezza	●●●◐○	●●●○○		
Benessere	●●●◐○	●●●○○	●●◐○○	●●●○○
Formazione e sviluppo delle competenze	●●●◐○	-		
Diversità e pari opportunità	●●●○○	●●◐○○		

TEMI SOCIALI	Rilevanza media			
	Impatti positivi	Impatti negativi	Rischi	Opportunità
Lavoratori nella catena del valore				
Occupazione sicura e dialogo sociale	●●●○○	●●◐○○	●●◐○○	-
Salute e sicurezza	-	●●●○○		
Benessere	-	●●●○○		
Formazione e sviluppo delle competenze	●●●○○	-		
Diversità e pari opportunità	-	●●◐○○		
Lavoro minorile e lavoro forzato	-	●●◐○○		
Comunità interessate	●●●○○	●●◐○○	●●◐○○	-



TEMI DI *GOVERNANCE*	Rilevanza media			
	Impatti positivi	Impatti negativi	Rischi	Opportunità
Condotta d'impresa	●●●◐○	●●◐○○	●●◐○○	●●●○○



Rilevanza media degli impatti, dei rischi e delle opportunità di ciascun tema di sostenibilità

• rilevanza media = 1	●	• rilevanza media tra 2,5 e 3,49	●●●◐
• rilevanza media tra 1 e 1,49	●◐	• rilevanza media tra 3,5 e 4,49	●●●●◐
• rilevanza media tra 1,5 e 2,49	●●◐	• rilevanza media = 5	●●●●●

ETICA E INTEGRITÀ

GRI 2-23 (2021); GRI 2-26 / ESRS G1



Zero	No	Programma di formazione
casi di corruzione o comportamento anticoncorrenziale, nel periodo 2021-2023	segnalazione di violazione del Modello 231 o del Codice Etico ricevuta	sulla nuova ristrutturazione del Modello 231 e del sistema di *Whistleblowing*, avviata nel 2022 e completata nel 2023 per tutti i dipendenti di terra e l'alta dirigenza

Impatto, rischi e opportunità rilevanti e relative procedure di gestione

L'analisi di doppia materialità ha identificato impatti negativi rilevanti legati alla potenziale inefficacia del sistema di *whistleblowing*, con conseguenti episodi di corruzione e di violazione delle normative e del Codice Etico, con rischi derivanti dal danno reputazionale causato da tali eventi. La gestione di questi impatti e rischi rilevanti è illustrata nel corso del capitolo.

Da sempre DIS, spinta anche dal suo forte senso di responsabilità sociale, riconosce l'importanza di **condurre trattative di *business* e professionali**, a diversi livelli organizzativi, con **integrità e trasparenza, agendo in maniera professionale, equa e onesta**. La **politica di anticorruzione** approvata da DIS cerca di prevenire ogni forma di corruzione promuovendo un **approccio di "tolleranza zero"**, anche in relazione a qualsiasi forma di corruzione derivante dal comportamento di consulenti, agenti o appaltatori.

Per rafforzare ulteriormente la propria *governance* ed etica, la Società sta seguendo molteplici linee di azione:

- **rispettare la normativa italiana in materia di segnalazione delle violazioni**;
- **potenziare i flussi informativi** verso l'Organismo di Vigilanza;
- **garantire un'adeguata formazione e informazione** sul Codice Etico, sulla politica anticorruzione e sul Modello di organizzazione, gestione e controllo.

Codice Etico

Dal 2008 DIS ha approvato e adottato il proprio Codice Etico che include **le principali norme** di buona condotta che la Società, i suoi amministratori, sindaci, dipendenti, consulenti e *partner*, e in generale tutti coloro che agiscono per la Società e/o in suo nome e per suo conto, sono tenuti a rispettare al fine di ridurre e prevenire in modo rilevante il rischio di commissione dei diversi tipi di reati, compresa la frode.

La Società ha deciso di adottare i principali principi etici della propria capogruppo, d'Amico Società di Navigazione S.p.A., **allineandoli laddove necessario alla legislazione lussemburghese applicabile**.

Aggiornamenti al Codice Etico:

- 7 maggio 2014 – in seguito a una revisione svolta dal Comitato di Controllo e Rischi.
- 26 novembre 2018 – in seguito all'entrata in vigore del regolamento UE 679/2016 ("GDPR"), la Società ha modificato la sezione relativa alla "Protezione dei dati".
- 17 dicembre 2019 – in seguito all'entrata in vigore della Legge 179/2017 recante "Disposizioni per la tutela degli autori di segnalazioni di reati o irregolarità di cui siano venuti a conoscenza nell'ambito di un rapporto di lavoro pubblico o privato", aggiungendo un riferimento alla piattaforma di *whistleblowing* per la gestione tra le altre delle segnalazioni di violazioni del Codice stesso.

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 leale, 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, LA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE E ALTRE ISTITUZIONI PUBBLICHE	• rispetto della legge e dei contratti, onestà e trasparenza nelle relazioni con clienti, *partner*, fornitori, la pubblica amministrazione e altre istituzioni pubbliche

Informazione e formazione sul Codice Etico

Il Codice Etico viene distribuito al personale di DIS, che viene informato dell'obbligo generale di **conoscerne i contenuti, di rispettarlo e di contribuire alla sua attuazione**. L'osservanza del Codice Etico costituisce un requisito per il corretto svolgimento dell'attività lavorativa conformemente alla legislazione applicabile, come previsto dal Codice Disciplinare. **Tale clausola è inserita nei contratti individuali di lavoro del personale neoassunto**. Anche i **fornitori di servizi** alla Società sono invitati ad accettare il Codice Etico.

Le attività di **comunicazione** garantiscono che:

- il Codice Etico e il Codice Disciplinare siano **resi disponibili a tutto il personale** attraverso la pubblicazione sulla intranet aziendale e l'invio a bordo delle navi;
- il Codice Etico sia reso **disponibile a tutti i destinatari** (compresi i collaboratori esterni e i fornitori) attraverso la pubblicazione sul sito web della Società (www.damicointernationalshipping.com);
- il **personale neoassunto sia informato** del Codice Etico della Società e ne prenda atto attraverso la consegna di un manuale per i dipendenti;
- l'adozione e le **successive modifiche** del Codice Etico siano comunicate tramite posta elettronica a tutto il personale.

Le **attività di formazione continua** sono erogate ai dipendenti della Società e a quelli impiegati da altre società del Gruppo d'Amico che forniscono servizi a DIS. I contenuti e le modalità di erogazione di tali attività sono differenziati a seconda delle qualifiche dei destinatari, dei rischi a cui sono esposti e delle competenze e mansioni loro assegnate.

La **formazione generale** sul Codice Etico, basato sui piani di formazione di volta in volta emanati dalla divisione Risorse Umane di DIS con l'assistenza dell'Organismo di Vigilanza, viene erogata ai membri del Consiglio di Amministrazione della Società, ai dipendenti che ricoprono posizioni apicali, compresi i responsabili di divisione, e al personale coinvolto in aree che comportano lo svolgimento di attività sensibili.

La **formazione specifica** è rivolta esclusivamente al personale che opera in aree di rischio ed è finalizzata alla mappatura del rischio di irregolarità, alla definizione dei fattori chiave di rischio di ciascuna area e all'illustrazione delle procedure adottate dal Gruppo d'Amico per prevenire le irregolarità.

Per ogni corso di formazione generale e/o specifica viene istituito un apposito registro a cura della divisione Risorse Umane del Gruppo, con l'indicazione dei partecipanti e del materiale formativo ricevuto.

Inoltre, **il Gruppo incoraggia a inserire in ogni contratto** negoziato e firmato per conto del Gruppo una **clausola contrattuale** che faccia riferimento al riconoscimento del Codice Etico e all'impegno a rispettare, con la massima diligenza e professionalità, tutte le direttive etiche incluse nel contratto, nonché a far sì che i propri collaboratori *senior* e *junior* facciano altrettanto. La clausola prevede anche il riconoscimento dell'adozione da parte di DIS di un sistema, accessibile dalla sezione "*whistleblowing*" del sito web di DIS, per la segnalazione di qualsiasi atto, fatto o comportamento di cui si venga a conoscenza nell'esecuzione del contratto, che potrebbe comportare il mancato rispetto dei principi previsti dal Codice Etico di DIS.

Anticorruzione

GRI 205-2 (2016); GRI 205-3 (2016); GRI 206-1 (2016) / ESRS G1

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), attuando e applicando sistemi efficaci di lotta alla corruzione.

La politica anticorruzione messa in atto da DIS si propone di prevenire qualsiasi forma di corruzione, comprese le tangenti, e rispettare le leggi anticorruzione di ogni paese in cui il Gruppo opera, **promuovendo un approccio di "tolleranza zero" agli atti corruttivi**, anche da parte di consulenti, agenti o appaltatori.

Essenzialmente, **tutti i dipendenti di DIS sono responsabili della prevenzione, rilevazione e segnalazione di tangenti e altre forme di corruzione**; sono inoltre tenuti ad evitare qualsiasi attività che potrebbe comportare, o suggerire, una violazione della politica anticorruzione. Grazie all'attuazione di misure specifiche, il Gruppo garantisce che tutti i casi di sospetta corruzione vengano gestiti coerentemente e, indipendentemente dal fatto che un'indagine ne corrobori l'esistenza, non ci saranno ritorsioni o conseguenze negative per la persona che segnala un possibile caso di violazione tramite la piattaforma di *whistleblowing*. Analogamente, nessun dipendente di DIS dovrebbe subire ritorsioni o conseguenze negative per essersi rifiutato di adottare una condotta illecita o per aver segnalato in buona fede violazioni delle norme e regolamenti anticorruzione applicabili.

La conformità alla politica anticorruzione viene verificata attraverso vari metodi, tra cui a titolo esemplificativo e non limitativo il monitoraggio attivo dei sistemi di rimborso delle spese e di tracciamento dei regali, controlli interni ed esterni e relazioni sull'autovalutazione di potenziali violazioni. Tutte le segnalazioni devono essere inviate tramite la piattaforma di *whistleblowing* del Gruppo d'Amico identificata e pubblicizzata per l'intero Gruppo d'Amico, e accessibile dalla sezione "*whistleblowing*" del sito web di DIS.

Nel periodo 2021-2023 non sono stati segnalati casi di corruzione o comportamento anticoncorrenziale.

Modello di organizzazione, gestione e controllo – Modello 231

GRI 404-1 (2016); GRI 2-26; GRI 2-23

Dal 2008 la Società adotta un proprio il Modello di organizzazione, gestione e controllo ("Modello organizzativo 231" o "Modello 231"), **un programma di conformità che ha portato all'attuazione e allo sviluppo di un sistema organico e strutturato di norme e controlli** inclusi nelle procedure esistenti del Gruppo e volti a prevenire e ridurre sistematicamente, durante lo svolgimento delle cosiddette "attività sensibili", il **rischio di commissione o di tentata commissione degli illeciti** (ivi compresa la corruzione) **elencati nel decreto legislativo italiano 8 giugno 2001, n. 231** (il "Decreto 231").

Il Decreto 231

Il Decreto 231, al quale DIS deve conformarsi in virtù della propria quotazione sul segmento STAR di Borsa Italiana, 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, dipendenti 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**.

Gli enti non saranno considerati responsabili se la persona ha commesso il reato nell'interesse esclusivo proprio o di terzi (non legati alla Società) o a proprio esclusivo vantaggio. Inoltre, la responsabilità della Società potrebbe essere esclusa o ridotta se si dimostra che:

- il Consiglio di Amministrazione della Società non solo ha preventivamente adottato (adozione *ex ante*) ma anche efficacemente attuato il Modello 231;
- la Società ha nominato un Organismo di Vigilanza che non ha omesso di esercitare i propri doveri di vigilanza;
- l'illecito è stato commesso da una persona fisica con l'intento fraudolento di eludere il Modello 231 attuato efficientemente dalla Società.

Inoltre, la tempestiva adozione e implementazione di alcuni controlli e procedure nell'ambito del Modello 231 successivamente alla commissione dell'illecito (adozione ex post) potrebbe mitigare le sanzioni derivanti dalla responsabilità accertata.

Per questi motivi, **la Società ha formalmente deciso di aderire al sistema di gestione integrata della capogruppo** – d'Amico Società di Navigazione S.p.A. – **le cui procedure sono sottoposte ad aggiornamento continuo in riferimento ai controlli aggiuntivi specificamente richiesti dal Modello 231** come di volta in volta modificato.

Contenuto del Modello 231 della Società

- Identifica le attività nel cui ambito potrebbero essere commessi i reati indicati nel Decreto 231 ("Aree di rischio");
- identifica adeguati presidi volti a prevenire i reati indicati nel Decreto 231;
- individua procedure specifiche riguardanti l'attività dell'OdV e l'attuazione delle sue decisioni;
- prevede un'adeguata gestione finanziaria, per impedire la commissione di reati finanziari;
- prevede uno specifico obbligo di informazione nei confronti dell'OdV in caso di violazione del Modello 231;
- istituisce un sistema di sanzioni disciplinari, in modo da punire ogni violazione delle procedure;
- prevede lo svolgimento di attività di formazione da parte di tutti i dipendenti di DIS e delle società del Gruppo d'Amico che forniscono servizi a DIS.

Il Modello 231 della Società viene aggiornato costantemente in caso di cambiamenti che interessano l'organizzazione interna o il contesto legislativo per quanto riguarda l'ambito di applicazione del Decreto 231. **Il 9 maggio 2019**, il Consiglio di Amministrazione ha approvato un aggiornamento del Modello 231 a seguito degli aggiornamenti entrati in vigore nel 2017.

Inoltre, **alla fine del 2019 la Società ha deciso di procedere a un nuovo aggiornamento del Piano di rischio e a una revisione generale del Modello 231**. La decisione è stata dettata dalle modifiche intervenute sia nel

quadro organizzativo interno di riferimento che nel quadro normativo per effetto dell'introduzione di nuovi reati nel Decreto 231 ed in particolare delle seguenti nuove fattispecie di reato: traffico di influenze illecite; frode in competizioni sportive, esercizio abusivo di gioco o di scommessa; delitti informatici e trattamento illecito di dati; reati tributari; reati elencati nel D. lgs. 75/2020 in materia di lotta contro la frode che lede gli interessi finanziari dell'Unione Europea.

L'**autovalutazione dei controlli e dei rischi** (di seguito anche "CRSA") condotta dalla Società con l'assistenza dell'Organismo di Vigilanza è stata realizzata attraverso le seguenti attività:

- rilevazione e mappatura delle attività della Società a potenziale rischio di commissione degli illeciti in oggetto;
- analisi del sistema di controllo esistente e analisi del divario rispetto ad un sistema di controllo "ottimale";
- definizione delle azioni di adeguamento del sistema di controllo esistente.

Poiché la Società è legata al territorio italiano esclusivamente in virtù della sua quotazione presso Borsa Italiana, sono stati identificati come rientranti nell'ambito di applicazione solo gli illeciti previsti dal Decreto 231, relativi alle attività di DIS in Italia ed in particolare:
delitti di peculato, concussione, induzione indebita a dare o promettere utilità, corruzione e abuso d'ufficio nei confronti della Pubblica Amministrazione; reati societari, ivi compresa la corruzione tra privati; reati di abuso di mercato; delitti di criminalità organizzata; induzione a non rendere dichiarazioni o a rendere dichiarazioni mendaci all'autorità giudiziaria.

Le **misure di controllo** ritenute rilevanti ai fini dell'analisi del Sistema di controllo interno (SCI), coerentemente con le *best practice* rispetto alle Attività sensibili individuate **sono le seguenti**:

- esistenza di un Modello 231, aggiornato, diffuso e attuato;
- nomina dell'Organismo di Vigilanza e monitoraggio delle sue attività;
- formalizzazione e diffusione degli organigrammi della Società e delle relative modifiche a tutto il personale;
- esistenza di un sistema di poteri e deleghe formalizzato, aggiornato e diffuso, di un sistema di descrizione delle mansioni, di un Codice Etico, di un sistema di politiche e procedure all'interno dell'organizzazione;
- esistenza di canali di comunicazione interna, finalizzati alla diffusione della normativa organizzativa in essere e di un programma periodico, sistematico e specifico di informazione e di formazione rivolto ai dipendenti/ collaboratori della Società, nonché l'adozione e l'aggiornamento di specifici programmi di formazione sull'"argomento 231";
- esistenza e attuazione di un sistema disciplinare;
- esistenza e implementazione di un sistema di segnalazione (*whistleblowing*);
- esistenza di contratti che disciplinano i rapporti in essere con i terzi.

Le principali risultanze della CRSA hanno evidenziato l'adeguatezza complessiva del sistema di controllo interno. In considerazione della CRSA, **la struttura del Modello 231 è stata rivista ed è ora articolata in sette sezioni**, come segue:

La nuova struttura del Modello 231	
1. Rapporti con la Pubblica Amministrazione; 2. Gestione dei contenziosi; 3. Gestione delle risorse umane; 4. Acquisto di beni e servizi;	5. Gestione dei flussi finanziari, degli omaggi e delle donazioni; 6. Gestione dei conti, dei bilanci e delle operazioni azionarie; 7. Gestione di informazioni privilegiate.

Ogni anno l'adeguatezza e l'efficacia del Modello 231 sono debitamente monitorate dall'Organismo di Vigilanza, che suggerisce al Consiglio la necessità di aggiornare la valutazione del rischio. L'ultima valutazione del rischio condotta nel corso del 2022 ha evidenziato che non sussiste un livello di rischio potenziale di commissione degli illeciti considerati tale da consentire l'individuazione di una o più Attività sensibili ad essi associate; è stato quindi ritenuto necessario solo un aggiornamento formale della Parte Generale del Modello 231 della Società.

A seguito delle modifiche recentemente intervenute rispetto al quadro normativo di riferimento, **nel luglio 2023** il Consiglio di Amministrazione della Società, su proposta dell'Organismo di Vigilanza, ha deliberato di **avviare un aggiornamento dell'autovalutazione del rischio**, allo scopo di valutare il livello di rischio e di aggiornare successivamente il Modello 231 e la politica e la procedura per la gestione delle segnalazioni di *whistleblowing*.

Whistleblowing

Con l'obiettivo di garantire la riservatezza dell'identità e l'anonimato dei *whistleblower*, che possono essere anche parti terze, **nel marzo 2021 è stata implementata una piattaforma** per consentire la segnalazione di eventuali irregolarità e/o comportamenti illeciti, atti od omissioni che possano costituire violazioni o tentativi di violazione, anche solo sospettati, di:

- le disposizioni legislative di cui al D.Lgs. 231/2001;
- i principi sanciti nel Codice Etico e nei Modelli Organizzativi 231 di d'Amico International Shipping S.A.;
- le procedure, le politiche e le regole in generale previste dal Sistema di gestione integrata;
- la Politica anticorruzione;
- qualsiasi altra norma, che possono costituire frode o danno, anche potenziale, nei confronti di colleghi, azionisti e *stakeholder*, ovvero atti illeciti lesivi degli interessi e della reputazione della Società.

A titolo esemplificativo, le segnalazioni possono riferirsi a circostanze di presunte violazioni delle **norme ambientali e di sicurezza sul lavoro**, corruzione nell'adempimento di responsabilità, corruzione per un atto contrario ai doveri d'ufficio, abuso di poteri affidati al fine di ottenere vantaggi privati, irregolarità contabili, false dichiarazioni, demansionamento e assunzioni non trasparenti. Le segnalazioni possono anche riguardare casi anche sospettati o tentati di bullismo sul posto di lavoro, molestie sessuali, violazioni della normativa sulla privacy e situazioni di conflitti di interesse reali, potenziali e apparenti per i quali non sia stata eseguita adeguata comunicazione da parte dei soggetti coinvolti e che possano avere conseguenze sull'imparzialità e sul buon andamento della Società.

Questa nuova piattaforma sostituisce il precedente Sistema di segnalazione e può pertanto essere utilizzata anche per la segnalazione di eventi che si verificano a bordo di una nave o di qualsiasi evento concernente una nave. La nuova piattaforma di *whistleblowing* è disponibile all'indirizzo https://openreportingsystem.damicoship.com/ – con accesso sia da portale intranet sia dal sito web di DIS.

Nel 2023, la Società ha concluso il programma di formazione avviato nel 2022, con il supporto dell'Organismo di Vigilanza e attraverso la funzione Risorse Umane del Gruppo, rivolto a tutti i dipendenti di DIS a terra e all'alta dirigenza con l'obiettivo di spiegare il nuovo Modello 231 ristrutturato e il sistema di *Whistleblowing*.

Partecipanti alle attività di formazione sulla condotta aziendale (Codice Etico e Modello 231)[13]

Personale di terra			2023
Executive	Uomini	3	1
	Donne	1	-
Dirigenti	Uomini	1	4
	Donne	1	2
Dipendenti	Uomini	1	3
	Donne	5	1

Ore di formazione sulla condotta aziendale (Codice Etico e Modello 231)

Personale di terra			2023
Executive	Uomini	4,5	1,5
	Donne	1,5	-
Dirigenti	Uomini	1,5	6,0
	Donne	1,5	3,0
Dipendenti	Uomini	1.5	4,5
	Donne	7,5	1,5

Nel 2023 l'Organismo di Vigilanza **non ha ricevuto alcuna segnalazione di violazione del Modello 231 o del Codice Etico** né direttamente né tramite la piattaforma di *whistleblowing*.

SISTEMA DI GESTIONE

ESRS G1

Sistema di controllo interno e di gestione del rischio

Il Consiglio di Amministrazione, in quanto soggetto responsabile del Sistema di controllo interno e di gestione del rischio, espleta i propri compiti sulla base di un **modello ispirato alle raccomandazioni dettate dal Codice di Corporate Governance e dalle *best practice* a livello nazionale e internazionale**. Il Consiglio di Amministrazione valuta il funzionamento del Sistema di controllo interno e di gestione del rischio sulla base delle relazioni ricevute dal Responsabile dell'Internal Audit, dal Comitato Controllo e Rischi e dall'Organismo di Vigilanza.

La **tempestiva individuazione dei rischi e l'impegno volto ad eliminare, ridurre e/o gestire consapevolmente** gli stessi, è realmente percepito dai dirigenti come una loro diretta responsabilità, sia da un punto di vista strategico che operativo, e costituisce parte integrante della gestione dei processi aziendali. Particolare attenzione è rivolta ai **rischi insiti nei fattori critici per un successo sostenibile**.

13 I valori riportati in questa tabella e in quella successiva sono stati rivisti rispetto a quanto pubblicato nella Relazione annuale 2022, in quanto il completamento del programma di formazione era inizialmente previsto per il 2022.

Il Gruppo è in continua fase di implementazione e messa a punto delle misure necessarie per **mantenere un Sistema di controllo interno e gestione del rischio efficiente e adeguato**, mediante la periodica **revisione** delle politiche, dei processi e delle procedure esistenti e l'istituzione, laddove necessario, di un insieme di nuove regole, processi e strutture organizzative per il monitoraggio dell'efficienza delle operazioni del Gruppo, dell'affidabilità di tutte le informazioni (incluse quelle finanziarie) fornite agli organi del Gruppo ed al mercato, del rispetto di leggi e regolamenti e della salvaguardia del patrimonio del Gruppo.

La **funzione di Internal Audit** conduce, tra l'altro, **verifiche indipendenti dell'efficienza dei controlli individuati** per ciascuno dei processi delle società del Gruppo DIS tenute all'informativa finanziaria. Le aree di miglioramento individuate nel corso di tali verifiche sono illustrate al Chief Risk Officer della Società e al Comitato Controllo e Rischi. Di concerto con ciascun responsabile di processo o società tenuta all'informativa finanziaria sono concordati dei piani d'azione volti a rafforzare il sistema di controllo in essere od a correggere specifiche carenze dello stesso.

Con specifico riferimento al sistema interno per la gestione ed il controllo dei rischi insiti nel processo di informativa finanziaria, anche consolidata, il Gruppo ha implementato un sistema di procedure amministrative e contabili volto a garantire la correttezza, l'esattezza, l'affidabilità e la tempestività dell'informativa finanziaria. L'implementazione delle azioni concordate è costantemente monitorata dalla funzione di Internal Audit, che riferisce in merito 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 del funzionamento dei controlli chiave individuati e verificati con il supporto della funzione di Internal Audit durante la fase di implementazione, al fine di confermare che essi continuino ad operare in modo efficace. La funzione di Internal Audit può selezionare alcune società operative o processi al fine di effettuare audit o *follow-up* analitici, essendo dotata di autonomo potere per redigere il piano di audit basato sull'analisi dei rischi. I risultati di tali verifiche, così come gli esiti dell'analisi e valutazione dei rischi, sono oggetto di una relazione.

La Società ritiene che il predetto sistema di valutazione e il relativo processo di attestazione, considerati il numero di processi e di società rilevanti tenute all'informativa finanziaria coinvolti, sia in grado di garantire controlli affidabili in relazione al processo di informativa finanziaria.

Valutazione del rischio

La Valutazione del rischio è un processo iterativo continuo volto a valutare i rischi che potrebbero mettere a repentaglio gli obiettivi del Gruppo e che prende in considerazione i rischi e le pratiche di controllo a vari livelli della struttura organizzativa, oltre all'ambiente di controllo del Gruppo.

Il Gruppo ritiene che la completa adozione di un Sistema integrato di controllo interno sia un prerequisito per garantire un'efficace politica di gestione dei rischi. Conformemente alle migliori prassi nazionali e internazionali, l'approccio integrato al Sistema di controllo interno del Gruppo si basa sui seguenti concetti chiave:

a. unicità e centralità del Sistema di controllo interno;
b. completezza e versatilità della valutazione dei rischi;
c. indipendenza e segregazione tra responsabilità operative e di controllo.

Il *framework* COSO

Il *framework* adottato dal Gruppo è conforme al *framework* maggiormente diffuso a livello globale (il *framework* COSO[14]).

- **Individuazione degli obiettivi organizzativi** – gli obiettivi del Gruppo per ogni attività sono definiti dai responsabili di processo e classificati secondo le seguenti tre categorie:
  - Conformità – gli obiettivi consistono nello *standard* minimo di comportamento stabilito da leggi e normative;
  - Operatività – gli obiettivi riguardano il miglioramento della *performance* finanziaria, della produttività, della qualità, delle pratiche ambientali, dell'innovazione, della tutela dei beni e della soddisfazione di clienti e dipendenti;
  - Informativa agli *stakeholder* interni ed esterni – gli obiettivi riguardano la rendicontazione veritiera e corretta delle informazioni finanziarie e non finanziarie;
- **Individuazione dei rischi in grado di compromettere gli obiettivi** – per ogni obiettivo, i rischi – eventi o condizioni – e le relative conseguenze sono identificati dai responsabili di ciascun processo e valutati secondo specifiche linee guida;
- **Valutazione dei rischi** – per definire il rischio intrinseco, la valutazione della probabilità di ogni evento e l'impatto delle sue conseguenze sono combinati secondo i criteri stabiliti dal Responsabile dell'Internal Audit;
- **Identificazione e valutazione dell'ambiente di controllo e delle attività di controllo** – viene effettuata una valutazione del rischio residuo, tenendo conto delle attività di controllo specifiche e di come queste influiscono sulla probabilità degli eventi e sui loro impatti.

Seguendo il processo sopra delineato, il Responsabile dell'Internal Audit fornisce un supporto qualificato e sistematico all'autovalutazione dei rischi, da parte dei responsabili dei processi, assistendoli nell'identificazione di:

- il **Rischio intrinseco**, che rappresenta il rischio prima di qualsiasi attività di controllo implementata dal Gruppo;
- l'**Ambiente di controllo**, ovvero l'insieme di norme, processi e strutture adottate dal Gruppo, che costituisce la base per l'esecuzione del controllo interno in tutta l'organizzazione;
- le **Attività di controllo**, che sono i controlli specifici, definiti e implementati dal Gruppo, che contribuiscono alla mitigazione dei rischi a livelli accettabili;
- il **Rischio residuo**, che rappresenta il rischio che rimane dopo le attività di controllo implementate dal Gruppo.

A partire dal 2022, in linea con l'evoluzione dei requisiti normativi e anticipando le richieste della CSRD, DIS ha avviato anche una prima Valutazione del rischio misurando i rischi intrinseci e residui associati ai propri obiettivi organizzativi, anche in ottica ESG. Ciò ha permesso a DIS di identificare meglio le attività di controllo già in essere e che potrebbero essere adottate in futuro allo scopo di ridurre tali rischi.

Sistema integrato di gestione

L'implementazione di un Sistema integrato di gestione (IMS) è il **risultato di una scelta aziendale che assegna**

14 Il Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) è un'iniziativa congiunta di cinque organizzazioni del settore privato, fondata negli Stati Uniti, dedicata a fornire una *leadership* di pensiero al *management* esecutivo e alle entità di governo su aspetti critici della *governance* organizzativa, dell'etica aziendale, del controllo interno, della gestione del rischio aziendale, delle frodi e dell'informativa finanziaria. COSO ha stabilito un modello comune di controllo interno rispetto al quale le società e le organizzazioni possono valutare i propri sistemi di controllo. Il Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission è sostenuto da cinque organizzazioni: l'Institute of Management Accountants (IMA), l'American Accounting Association (AAA), l'American Institute of Certified Public Accountants (AICPA), l'Institute of Internal Auditors (IIA) e il Financial Executives International (FEI).

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, attraverso l'adozione di riconosciuti *standard* e certificazioni internazionali.

DIS ha deciso formalmente di aderire al Sistema integrato di gestione del Gruppo d'Amico. Tale allineamento migliora il Sistema di controllo interno e di gestione del rischio adottato dal Gruppo DIS e aumenta l'efficacia dei processi. Inoltre, l'integrazione ha portato al rafforzamento del coordinamento tra gli organi preposti al controllo interno, in particolare nello sviluppo dei propri piani di audit così da portare ad una razionalizzazione dei controlli. Tale livello di coordinamento è stato raggiunto grazie all'applicazione di un semplice protocollo definito in modo tale da non interferire con l'autonomia e l'indipendenza dei singoli sistemi di gestione. La collaborazione tra gli organi di controllo consente di condividere le relazioni degli audit e di prendere atto dei rilievi sollevati da ciascuno degli organi di controllo.

L'IMS permette al Gruppo d'Amico, e a sua volta a d'Amico International Shipping, di **identificare, mantenere e migliorare un modello organizzativo gestionale dinamico**; la sua prospettiva unitaria soddisfa le esigenze e le specificità dei diversi settori, sfruttando al meglio le possibili strategie, in conformità con le numerose normative e legislazioni nazionali e internazionali che DIS si è impegnata a rispettare.

Un monitoraggio continuo, un'adeguata misurazione degli indicatori di prestazione, una scrupolosa esecuzione delle ispezioni interne, un'analisi approfondita dei dati raccolti e una pronta implementazione delle azioni correttive e di miglioramento, **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* certificati dal RINA (Registro Italiano Navale): **ISO 9001 (qualità), ISO 14001 (ambiente), ISO 45001 (sicurezza) e ISO 50001 (efficienza energetica)**.

RESPONSABILITÀ AMBIENTALE[15]

GRI 3-3 (2021)

La tutela e il rispetto dell'ambiente costituiscono priorità strategiche per la Società. DIS, attraverso il Gruppo d'Amico, ha messo in atto programmi e procedure volte ad **assicurare il rigoroso rispetto delle normative internazionali**, definendo *standard* più elevati laddove le leggi e le normative esistenti non garantiscono una sufficiente protezione dell'ecosistema. Inoltre, **i sistemi di gestione sono specificamente progettati per prevenire attività che potrebbero rappresentare una minaccia per l'ambiente**. DIS cerca anche di **informare i propri dipendenti e *stakeholder* degli impegni ambientali assunti dal Gruppo**, invitandoli a contribuire al raggiungimento di obiettivi specifici e condividendo periodicamente i risultati raggiunti.

Le scelte di DIS e i risultati raggiunti, riportati nei capitoli seguenti, riflettono **un impegno crescente verso gli obiettivi internazionali sul cambiamento climatico. La decarbonizzazione del settore portuale, del trasporto marittimo e della relativa logistica di terra è una priorità delineata nella Strategia europea per una mobilità sostenibile e intelligente[16]** e un'urgenza sottolineata da diversi operatori e organizzazioni come la European Sea Ports Organization (ESPO). Allo stesso tempo, il Green Deal europeo prevede una riduzione del 90% delle emissioni di gas serra dal settore dei trasporti, con l'obiettivo che l'UE raggiunga un'economia climaticamente neutrale entro il 2050. Questi obiettivi diventano ancora più urgenti se confrontati con i risultati del Global Risks

15 Tutte le informazioni presentate nel capitolo "Responsabilità ambientale" fanno riferimento alle navi di proprietà e a scafo nudo di DIS.

16 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Strategia-per-una-mobilita-sostenibile-e-intelligente_it

Report 2024[17] del World Economic Forum, che classifica gli eventi meteorologici estremi come il secondo rischio più grave nei prossimi due anni e il rischio principale entro dieci anni.

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.

Le attività di gestione tecnica includono:

- lo svolgimento di interventi generali di **manutenzione delle navi**;
- lo svolgimento di **ispezioni e controlli**;
- la garanzia della **conformità ai requisiti normativi e agli istituti di classificazione navale**;
- la soddisfazione delle procedure di **"*vetting*" applicate alle principali compagnie petrolifere**;
- la supervisione della manutenzione e promozione dell'**efficienza delle navi**;
- l'organizzazione e supervisione degli **interventi di bacino e delle riparazioni**;
- l'acquisto di forniture e pezzi di ricambio;
- la nomina di supervisori e consulenti tecnici.

Per le navi noleggiate da DIS, invece, gli investimenti per migliorarne le prestazioni ambientali e l'efficienza energetica sono a carico dei rispettivi proprietari. Inoltre, la gestione tecnica di tali navi è affidata a soggetti diversi da d'Amico Società di Navigazione, ciascuno dei quali aderisce con propri *standard* e obiettivi.

Per questo motivo, **i dati e le informazioni presentati nei capitoli seguenti riguardano solo le navi di proprietà e quelle noleggiate a scafo nudo**.

Anche prima dell'introduzione del programma di gestione e autovalutazione delle navi cisterna, DIS, attraverso il Gruppo d'Amico, ha promosso procedure interne di gestione Salute, Sicurezza, Qualità e Ambiente (HSQE), avvalendosi di un **sistema di gestione integrata** su tutte le navi in conformità con gli *standard* qualitativi e ambientali **ISO 9001 e ISO 14001** introdotti dall'Organizzazione internazionale per la normazione. Il Gruppo ha inoltre implementato un **sistema certificato di gestione dell'efficienza energetica conforme alla norma ISO 50001**.

Le navi di DIS vengono ispezionate regolarmente da ispettori di compagnia allo scopo di accertarsi che tutte le procedure in vigore siano debitamente attuate e che siano presenti gli strumenti di prevenzione dell'inquinamento quali registri, dispositivi di tenuta e misurazioni.

Nel 2019 sono state introdotte nuove ispezioni ambientali interne, insieme a nuove procedure, comprensive di istruzioni e *best practice* che integrano i requisiti previsti da MARPOL. Inoltre, il modulo utilizzato per le ispezioni MARPOL è stato ridisegnato per includere una lista di controllo *standard*, così da permettere lo svolgimento di tali ispezioni da parte dei due ufficiali di grado più alto a bordo senza la necessità di un ispettore di compagnia, un'innovazione che ha semplificato considerevolmente le procedure di controllo attuate durante la pandemia.

A partire dal gennaio 2023, è stato implementato un nuovo programma di **ispezioni ambientali indipendenti** a bordo delle navi di DIS, con l'obiettivo di mantenere costantemente la conformità al **sistema di gestione ambientale (EMS)** e alle normative internazionali e locali.

Le ispezioni sono condotte in conformità alle norme ISO 9001, ISO 14001 e ISO 50001 e ai principi di controllo della norma **ISO 19011**. Ogni ispezione fornisce una valutazione completa dell'applicazione da parte della Società

17 https://www.weforum.org/publications/global-risks-report-2024

delle politiche, delle procedure e dei requisiti stabiliti nell'EMS e contribuisce a raggiungere – e, quando possibile, a migliorare – gli obiettivi stabiliti. Nel corso del 2023 sono stati condotte più di 10 ispezioni, i cui esisti sono stati utilizzati per migliorare l'EMS.

Ogni anno le navi cisterna di DIS devono sottoporsi alle seguenti verifiche condotte da enti esterni:

- **ispezione e monitoraggio della conformità** alle norme e ai regolamenti internazionali **da parte dello Stato bandiera**;
- **ispezioni delle navi straniere nei porti nazionali (c.d. "*port-state control*")**, al fine di verificare che lo stato della nave e delle sue attrezzature sia conforme ai requisiti previsti dalle convenzioni internazionali e se la nave sia dotata di equipaggio e gestita nel rispetto di tali regole;
- **ispezioni (c.d. "*vetting inspections*") da parte delle principali società operanti nel settore petrolifero ed energetico**.

Il principale obiettivo dei sistemi e delle procedure sopra descritti è la **salvaguardia dell'ambiente marino**.

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

Durante il triennio 2021-2023 **non sono stati registrati casi significativi di non conformità** alle leggi e alle normative ambientali che abbiano comportato multe o sanzioni non pecuniarie.

Inoltre, nel rispetto delle norme ISO 50001 e ISO 14001, **DIS monitora e analizza tutta l'energia consumata sulle proprie navi**, con l'obiettivo di ridurre le emissioni e proteggere le persone e l'ambiente. La *performance* delle navi viene riferita nell'ambito della revisione annuale del Sistema di gestione integrata.

Per rafforzare **la consapevolezza e il rispetto degli *standard* di sicurezza del Gruppo da parte dei marittimi, DIS ha adottato la politica "STOP Working Card"**, uno strumento che consente a ogni marinaio di interrompere qualsiasi attività in caso di pericolo imminente per l'ambiente o per la sicurezza dell'equipaggio.

Inoltre, in linea con l'impegno del Gruppo d'Amico a favore di una comunicazione trasparente e con il Codice Etico della Società, è stata adottata una procedura di segnalazione ambientale denominata **"Sistema di reporting aperto" per fornire a tutto il personale uno strumento per segnalare casi di non conformità ambientale senza timori di ritorsioni**. Le informazioni riguardanti tale procedura di segnalazione sono disponibili su tutte le navi gestite tecnicamente di DIS, e tutto il personale, sia di terra che marittimo, può segnalare in forma anonima tramite un portale web gratuito, un account di posta elettronica indipendente o numeri verdi, qualsiasi caso di mancata conformità al sistema di gestione ambientale della Società, ai requisiti di protezione dell'ambiente marino o al piano di conformità ambientale.

Inoltre, la comprensione e la consapevolezza riguardanti le questioni ambientali vengono misurate regolarmente e approfonditamente nel corso della valutazione della *performance* di Ufficiali e Ingegneri, in particolare per quelli in posizioni *senior*.

Quadro normativo

GRI 2-27 (2021) / ESRS E1

DIS punta a rispettare tutte le normative vigenti, comprese quelle descritte nei paragrafi seguenti.

Allegato VI della MARPOL (Prevenzione dell'inquinamento atmosferico)

In base alle modifiche dell'**Allegato VI della MARPOL (Prevenzione dell'inquinamento atmosferico da parte delle navi)** introdotte con la risoluzione MEPC.278 (70), l'**IMO richiede un sistema di raccolta dati da parte di tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate e oltre, a partire** da gennaio 2019, per raccogliere dati sui consumi per ogni tipo di carburante utilizzato, oltre ad altri dati aggiuntivi. Successivamente al termine di ogni anno solare i dati aggregati vengono riportati allo Stato di bandiera della nave, il quale, dopo aver stabilito che i dati sono stati riportati in conformità ai requisiti, rilascia una Dichiarazione di Conformità alla nave. Gli Stati di bandiera sono tenuti a trasferire successivamente tali dati a un **Database IMO** sul consumo di carburante delle navi, che l'IMO utilizza per produrre una relazione annuale per **il Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC)**, riassumendo i dati raccolti. Nel corso del 2018 il Gruppo d'Amico ha aggiornato il Piano di gestione dell'efficienza energetica delle navi (SEEMP) di tutte le proprie navi in conformità con le nuove normative, ottenendo la Conferma di Conformità (CoC) dai rispettivi Stati di bandiera. Inoltre, **a partire dal 2020 tutte le navi di DIS ricevono regolarmente la Dichiarazione di Conformità relativa ai dati presentati** riguardanti l'operatività di ogni nave nell'anno solare precedente.

Come stabilito dal Regolamento 14 dell'Allegato VI della MARPOL, con efficacia a decorrere dal 1° gennaio 2020, **le navi possono bruciare combustibili con un contenuto massimo di zolfo dello 0,50%**. Gli ossidi di zolfo (SOx) sono noti per essere nocivi per la salute umana, causando malattie respiratorie. Nell'atmosfera, gli SOx possono inoltre causare le piogge acide, che danneggiano raccolti, foreste e specie acquatiche e contribuiscono all'acidificazione degli oceani. Questo limite globale di contenuto di zolfo – che si aggiunge al precedente limite dello 0,10% sul contenuto di zolfo nei combustibili in Aree di controllo delle emissioni (ECAs) in vigore dal 1° gennaio 2015 – ha ridotto in misura significativa la quantità di ossidi di zolfo rilasciati dalle navi e dovrebbe avere importanti benefici per la salute e l'ambiente, in particolare per le popolazioni che vivono in prossimità di porti e coste. 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.

Piano di gestione dell'efficienza energetica delle navi (SEEMP)

In linea con le **linee guida dell'IMO sull'efficienza energetica delle navi** e nell'ottica di ottimizzare i processi operativi e migliorare la redditività attraverso un utilizzo efficiente della flotta, dal 2013 DIS ha implementato su tutte le proprie navi un **Piano di gestione dell'efficienza energetica delle navi (SEEMP)**.

Nel corso del 2022, la **Società 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)**. Il CII è un sistema di classificazione per le navi sviluppato dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e in vigore dal 2023. Il piano include una descrizione di come ogni nave opererà e manterrà la sua efficienza nel consumo di carburante durante l'anno, in linea con i propri **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 e i processi che saranno utilizzati per riferire questo valore all'amministrazione di bandiera;
- 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 e come verranno eseguite le procedure di autovalutazione.

Monitoraggio, Reportistica e Verifica (MRV) delle emissioni di CO_2

L'accordo di Parigi (2015) sulle emissioni di gas serra (GHG), stabilisce un piano d'azione globale con l'obiettivo di mantenere il riscaldamento globale ben al di sotto dei 2 °C. L'Unione europea è stata la prima grande economia a presentare il proprio piano volto a ridurre le emissioni di gas serra di almeno il 40% entro il 2030.

A tal riguardo, l'UE ha emesso il regolamento 2015/757 concernente **il monitoraggio, la reportistica e la verifica delle emissioni di anidride carbonica** prodotte dalle navi nel corso dei viaggi tra i porti europei. Per conformarsi a questa normativa, il Gruppo d'Amico ha predisposto un Piano **specifico di Monitoraggio e Reportistica** per ogni nave, assieme a una procedura per fornire tutti i dati necessari. Il monitoraggio è iniziato nel gennaio 2018. Alla fine di ogni anno solare, tutti i dati vengono verificati e inseriti in una relazione completa che viene presentata alla Commissione europea, che rilascia quindi un certificato specifico per ogni nave. **Tutte le navi del Gruppo coinvolte in viaggi nell'UE hanno ottenuto i certificati opportuni dalla data di attuazione**. Nel corso del 2023 DIS ha lavorato per aggiornare il Piano di Monitoraggio e Reportistica richiesto dalla normativa MRV, garantendo la **conformità alla direttiva sullo scambio delle quote di emissione dell'UE (UE-ETS)**; il piano aggiornato sarà presentato all'autorità competente per approvazione entro il 1° aprile 2024.

Più recentemente, DIS ha anche stabilito un processo interno per gestire l'acquisto e la rendicontazione delle quote UE, al fine di rispettare gli obblighi derivanti dall'introduzione del sistema UE-ETS a partire dal gennaio 2024.

Orientamenti provvisori 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). Le linee guida definiscono una serie di *standard* per l'uso dei biocarburanti, che sono entrati in vigore nell'ottobre 2023. In particolare, affinché i biocarburanti siano certificati come rispettosi dell'ambiente, devono ridurre le emissioni di almeno il 65% rispetto a un carburante tradizionale. Per consentire il calcolo delle emissioni dei biocarburanti, i fornitori sono tenuti a fornire il fattore di emissione di CO_2 per ogni tipo di biocarburante e il livello di inquinamento effettivo è calcolato in base alle emissioni e al valore energetico del biocarburante. Se questi *standard* non vengono rispettati, i biocarburanti devono essere considerati e trattati come carburanti tradizionali.

In aggiunta a quanto previsto dai regolamenti, dal 2021 DIS ha aumentato il numero di indicatori utilizzati per valutare l'efficienza della sua flotta. In particolare, sono stati adottati i seguenti nuovi parametri:

- per il consumo energetico: il totale del carburante consumato moltiplicato per il valore medio del Potere calorifico inferiore (LCV = mega joule per tonnellata);
- per le emissioni di CO_2: non solo le emissioni totali, ma anche l'*Energy Efficiency Design Index* (EEDI = grammi di CO_2 per tonnellata di stazza lorda per miglia nautiche teoriche, basato sulla velocità della nave durante la navigazione a battaglia e al 75% della velocità massima continua), il Rapporto di Efficienza Annuale (AER = grammi di CO_2 per tonnellata di stazza lorda, per miglia nautiche effettive percorse) e l'Indice di Efficienza Operativa Energetica (EEOI = grammi di CO_2 per tonnellata-miglio, cioè la quantità effettiva di merce trasportata per miglia nautiche effettive percorse). Il valore EEDI riflette quanto sia efficiente il design della nave in termini di emissioni di CO_2; il suo scopo è promuovere l'uso di attrezzature efficienti, macchinari e progettazione ottimizzate dello scafo e dell'elica. Minore è l'EEDI, più efficiente è il design della nave. L'EEOI e l'AER sono invece indicatori operativi. Sia l'AER che l'EEOI riflettono l'efficienza operativa della nave; l'AER considera la stazza lorda della nave e il carburante effettivamente consumato, mentre l'EEOI considera il carico effettivamente trasportato e il carburante effettivamente consumato. L'EEOI, quindi, è più rappresentativo dell'efficienza operativa rispetto all'AER; tuttavia l'AER è rilevante in quanto è stato adottato dall'IMO come parametro per misurare le emissioni di carbonio delle navi a partire dal 2023 attraverso il cosiddetto CII (*indice di intensità di carbonio*);

- per le emissioni di SOx: non solo le emissioni totali, che sono diminuite rapidamente dopo l'entrata in vigore delle nuove normative dell'IMO che limitano il contenuto di zolfo nei carburanti *bunker* allo 0,5% a partire dall'inizio del 2020, ma anche le emissioni di SOx per tonnellate effettive trasportate e per miglia totali percorse.
- per le emissioni di NOx: non solo le emissioni totali ma anche gli NOx per tonnellate effettive trasportate e per miglia totali percorse.

Programma Green Flag

Il **programma Green Flag** è promosso dal porto di Long Beach e 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. Il programma ha avuto un grande successo nel migliorare la qualità dell'aria grazie alla riduzione delle emissioni delle navi. La velocità di ogni nave nella zona di riduzione della velocità viene misurata e registrata dal Marine Exchange of Southern California. Il programma previene più di 1.000 tonnellate all'anno di inquinamento atmosferico. **Il Gruppo d'Amico ha aderito volontariamente al programma Green Flag e ha ottenuto una certificazione per d'Amico Tankers d.a.c.** Questa iniziativa ha portato anche a una riduzione delle tariffe di attracco per le navi di DIS.

Regolamenti e direttive ambientali futuri

ESRS E1

Impatti, rischi e opportunità derivanti dalla doppia materialità e relativi approcci di gestione

L'analisi di doppia materialità individua come priorità per DIS la gestione dei **rischi di transizione legati agli sviluppi normativi**. Questi possono avere molteplici cause, come ad esempio uno scenario normativo in rapida evoluzione e sempre più rigoroso, che genera la necessità di adattare navi e procedure, la necessità di adattarsi a *standard* più elevati di alcuni noleggiatori, la perdita di competitività rispetto a operatori soggetti a requisiti legali meno rigidi, controversie legali e sanzioni, adeguamento delle condizioni assicurative.

Oltre ad agire nel pieno rispetto dell'attuale contesto normativo internazionale, attraverso la divisione tecnica del Gruppo d'Amico, **DIS monitora costantemente gli sviluppi normativi e studia nuove tecnologie e soluzioni innovative (come la sperimentazione di miscele di biocarburanti sulle proprie navi) nel tentativo di prevedere e, quando possibile, anticipare le nuove normative di settore, per garantire la rilevanza commerciale della Società**.

Grazie alla sua flotta ecologica giovane e moderna, DIS garantisce un'attività commerciale allineata e conforme alle prossime normative UE e IM.

"Fit for 55" dell'UE

"Fit for 55" rientra nell'ambiziosa strategia di decarbonizzazione della Commissione Europea che ambisce a ridurre le emissioni di gas serra nell'UE del 55% entro il 2030. La direttiva avrà un impatto diretto sul settore marittimo attraverso:

- il **sistema di scambio delle quote di emissione (ETS)**, è esteso al trasporto marittimo dal 2024. In particolare, dal 2024 sarà applicato a tutte le navi di più di 5000 tonnellate lorde – indipendentemente dallo Stato di bandiera – e a tutti i viaggi tra i porti dello Spazio economico europeo (SEE) che iniziano o terminano in un porto del SEE. Per i viaggi tra porti del SEE sarà considerato il 100% delle emissioni, mentre per i viaggi

che iniziano o terminano in un porto del SEE sarà considerato il 50% delle emissioni. Secondo l'ultimo accordo raggiunto nel dicembre 2022 dalle istituzioni europee (Parlamento, Consiglio, Commissione), gli armatori dovranno acquistare **quote di emissioni** per il 40% delle loro emissioni comunicate e verificate nel 2024, per il 70% delle emissioni comunicate e verificate nel 2025 e per il 100% delle emissioni comunicate e verificate nel 2026. Secondo l'ultimo accordo, la direttiva riguarderà non solo la CO_2 a partire dal 1° gennaio 2024, ma anche il metano (CH_4) e il protossido di azoto (N_2O) dal 1° gennaio 2026. La normativa prevede che l'armatore o all'entità che gestisce la nave per conto dell'armatore siano responsabili. Stabilisce inoltre che chi inquina paga, quindi l'armatore potrebbe passare il costo al noleggiatore che è responsabile di decidere la rotta, il carburante e il consumo attraverso un accordo contrattuale tra le parti. Lo strumento di monitoraggio sarà il sistema **MRV** (Monitoraggio, Reportistica e Verifica) **dell'UE**, che dovrà essere parzialmente modificato, ma rispetto al quale la flotta DIS è già conforme dal 2017.

- il regolamento sui carburanti dell'UE **(Fuel EU)**, che fissa un limite massimo per l'intensità dei gas serra dei carburanti utilizzati a bordo. Entrerà in vigore nel 2025 e si applicherà a tutte le navi di oltre 5000 tonnellate lorde che fanno scalo nei porti del EEA, con l'obiettivo di **migliorare l'intensità di gas serra dei carburanti utilizzati per tali viaggi, promuovendo l'uso di carburanti a emissioni neutre, carburanti da fonti rinnovabili (come i biocarburanti) o a basso contenuto di carbonio**, tenendo conto anche del "*cold ironing*" nei porti. I requisiti terranno conto delle emissioni di gas serra generate da un combustibile durante tutto il suo ciclo di vita, dalla sua produzione al suo consumo finale da parte della nave, non solo durante il suo utilizzo. Gli armatori devono calcolare l'intensità di carbonio come quantità di gas serra per unità di energia e questo calcolo deve essere valutato da un verificatore. Le società devono fornire dati sull'intensità di carbonio e sulle caratteristiche di sostenibilità dei biocarburanti, verificati da un sistema volontario riconosciuto nell'ambito della RED II (Direttiva sulle Energie Rinnovabili II); inoltre, il verificatore deve rilasciare un documento di conformità (certificato di conformità) alle navi che rispettano le disposizioni del regolamento. I miglioramenti dell'intensità dei gas serra richiesti aumenteranno ogni cinque anni tra il 2025 e il 2050 (miglioramento del 2% dal 2025, del 6% dal 2030, del 13% dal 2035, del 26% dal 2040, del 59% dal 2045 e del 75% dal 2050). Le compagnie di navigazione che non rispetteranno le norme entro il 1° maggio dell'anno successivo dovranno pagare una penale, che andrà a sostenere un **fondo per i carburanti verdi** a favore della diffusione di combustibili a basse emissioni di carbonio e rinnovabili nel settore marittimo. I progetti finanziati dal fondo sono destinati a stimolare la produzione di più carburante rinnovabile e a basso contenuto di carbonio per le navi.

Strategia 2023 dell'IMO per la riduzione delle emissioni di gas serra dalle navi

Inoltre, nel 2023 il Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) ha adottato la **Strategia 2023 dell'IMO per la riduzione delle emissioni di gas serra dalle navi**, rafforzando gli obiettivi per abbattere le emissioni nocive e prendendo in considerazione l'intensità dei gas serra nel ciclo di vita dei combustibili per uso marittimo, come indicato nelle Linee guida sull'intensità dei gas serra nel ciclo di vita dei combustibili per uso marittimo (Linee guida LCA), con l'obiettivo generale di ridurre le emissioni di gas serra del trasporto marittimo internazionale senza passare ad altri settori.

Gli obiettivi che orientano la Strategia 2023 dell'IMO sono i seguenti:

- ridurre l'intensità di carbonio delle navi migliorando ulteriormente l'efficienza energetica delle navi di nuova costruzione;
- ridurre, entro il 2030, le emissioni di CO_2 per attività di trasporto, come media del trasporto marittimo internazionale, di almeno il 40% rispetto al 2008;
- adottare tecnologie che consentano l'uso di combustibili e/o fonti energetiche a emissioni di gas serra zero o quasi zero per raggiungere almeno il 5% (puntando al 10%) dell'energia utilizzata dal trasporto marittimo internazionale entro il 2030;

- raggiungere il prima possibile il picco delle emissioni di gas serra del trasporto marittimo internazionale per poi puntare all'azzeramento netto delle emissioni di gas serra entro o intorno al 2050, tenendo conto delle diverse situazioni nazionali, proseguendo al contempo gli sforzi per la loro graduale eliminazione in linea con l'obiettivo di temperatura a lungo termine stabilito nell'articolo 2 dell'Accordo di Parigi. A questo proposito, il MEPC ha fissato due obiettivi intermedi indicativi per raggiungere l'azzeramento delle emissioni di gas serra del trasporto marittimo internazionale:
  - riduzione, entro il 2030, delle emissioni totali annue di gas serra del trasporto marittimo internazionale di almeno il 20% (puntando al 30%) rispetto al 2008;
  - riduzione, entro il 2040, delle emissioni totali annue di gas serra del trasporto marittimo internazionale di almeno il 70% (puntando al 80%) rispetto al 2008.

Decarbonizzazione della flotta

GRI 302-1 (2016); GRI 302-3; GRI 302-4 GRI 305-1 (2016); GRI 305-4; GRI 305-5; GRI 305-7; SASB TR-MT-110a.1 / ESRS E1



-14,5% Consumi di carburante *bunker* per unità di trasporto nel 2023, rispetto al 2022	**-1,6%** Consumo energetico totale della flotta nel 2023, rispetto al 2022	**100%** Navi conformi a EEXI nel 2023, +12,0% rispetto al 2022	**-1,6%** Emissioni di CO_2 e di Scope 1 nel 2023, rispetto al 2022

Impatto, rischi e opportunità derivanti dalla doppia materialità e relativi approcci di gestione

Il potenziale impatto negativo individuato dall'analisi deriva dal contributo alla **concentrazione di particolato e di inquinanti atmosferici**, anche a causa della cattiva gestione e manutenzione delle fonti inquinanti, del malfunzionamento delle apparecchiature di monitoraggio (soprattutto per le navi dotate di torre di lavaggio dei gas di scarico), della cattiva gestione dei filtri per abbattimento Nox (riduzione selettiva catalitica) e della non conformità del carburante fornito rispetto alle BDN (bolle di accompagnamento del bunker).

I rischi più significativi derivano da una **insufficiente disponibilità di biocarburanti**, che potrebbero essere richiesti dalla normativa, nonché dall'**indisponibilità di sistemi informatici per la trasmissione, l'elaborazione e l'archiviazione dei dati sulle emissioni di gas serra e di sostanze inquinanti**, necessari per la conformità normativa, a seguito di attacchi informatici o danni alle infrastrutture.

La dirigenza di DIS si impegna a ad aumentare l'efficienza energetica e quindi a ridurre le emissioni di gas serra e di sostanze inquinanti della flotta, anche attraverso investimenti in tecnologie pulite, a elevata efficienza energetica e finanziariamente sostenibili.

DIS ha istituito una "***carbon war room***" attraverso la quale si svolgono incontri regolari con i rappresentanti della classe e i costruttori di motori per identificare e attuare le soluzioni più avanzate e interessanti per la decarbonizzazione della sua flotta. Le soluzioni valutate includono combustibili di transizione, sistemi di propulsione e dispositivi di risparmio energetico, con l'obiettivo di:

- accelerare la conformità alle misure a breve termine adottate dall'IMO (CII ed EEXI);
- rispettare il prossimo regolamento UE sui carburanti che entrerà in vigore nel 2025;
- velocizzare l'adozione di soluzione tecniche per l'efficienza delle navi.

DIS ambisce a rendere la propria flotta sempre più sostenibile dal punto di vista ambientale, tramite la valutazione di potenziali ammodernamenti, investimenti, procedure operative, scelte di carburante e prassi degli equipaggi. L'obiettivo generale è quello di **contribuire alla mitigazione degli effetti del cambiamento climatico associati alle attività marittime**, dedicandosi a:

- **Miglioramento dell'efficienza del design**: concentrarsi sul perfezionamento della progettazione delle navi cisterna per massimizzare l'efficienza energetica. Ciò comporta l'adozione di una progettazione avanzata dello scafo nella fase di costruzione delle nuove navi, il miglioramento dei sistemi di propulsione e l'implementazione di tecnologie che riducono il consumo di carburante e le emissioni (*Propeller Boss Cap Fins, eco nozzle*) sul tonnellaggio esistente.
- **Ottimizzazione dell'efficienza operativa**: attuare strategie volte a migliorare le attività quotidiane. Ciò include una pianificazione efficiente delle rotte, il monitoraggio del degrado dello scafo e dell'elica e la pulizia proattiva, l'illuminazione a led, l'adattamento delle specifiche del rivestimento dello scafo all'aumento medio della temperatura del mare, la verniciatura delle carene con pittura a basso coefficiente di attrito, l'applicazione di vernice siliconica sull'elica, il monitoraggio del CII in tempo reale e altre misure volte a ridurre al minimo il consumo di carburante e migliorare l'efficienza operativa complessiva.
- **Valutazione dei biocarburanti e delle miscele di biocarburanti**: vagliare la fattibilità dell'uso di biocarburanti e miscele da materie prime rinnovabili. Condurre prove per valutare la compatibilità e le prestazioni in vari progetti industriali congiunti, con l'obiettivo di integrare gradualmente queste alternative nel mix energetico della flotta.

- **Tecnologia di cattura della CO_2**: valutare la tecnologia di post-combustione e di pre-combustione per la cattura e lo stoccaggio della CO_2 a bordo.
- **Formazione dell'equipaggio sulla gestione dell'energia**: fornire agli equipaggi delle navi cisterna formazione specialistica e procedure sulle migliori pratiche di gestione dell'energia. Ciò comprende la sensibilizzazione su una navigazione efficiente dal punto di vista dei consumi e su altre pratiche per ottimizzare l'uso dell'energia in tutta la flotta di navi cisterna.
- **Ricerca sulle tecnologie a emissioni zero o quasi zero**: condurre studi approfonditi sulle tecnologie che offrono emissioni zero o quasi zero per le navi cisterna.

In linea con l'accresciuto livello di ambizione della strategia dell'IMO, la divisione tecnica del Gruppo d'Amico ha avviato nel 2023 lo studio di **altre due misure innovative** da mettere in campo attraverso progetti pilota:

- sistema di propulsione assistita dal vento;
- sistema di lubrificazione carena tramite aria compressa.

Navi di nuova costruzione e retrofits

DIS ha adottato diverse tecnologie volte a ridurre i consumi energetici della flotta di nuova costruzione. In particolare, la scelta di installare **motori a due tempi di potenza superiore al necessario**, ma depotenziati e controllati elettronicamente, abbassa la curva del consumo specifico da un lato e riduce i giri al minuto dell'albero motore dall'altro, rendendo possibile l'abbinamento con eliche più grandi e quindi più efficienti.
Tutte le navi "Eco" di DIS[18] sono state progettate con l'obiettivo di ottimizzare la velocità, che è inferiore a quella della precedente generazione di navi convenzionali e comporta una **riduzione media del consumo di carburante di circa 6 tonnellate al giorno per ogni nave rispetto alle navi della generazione precedente**.

Inoltre, **i condotti e pinne convogliatrici**, che ottimizzano il flusso d'acqua sull'elica, **consentono alle navi di esprimere le stesse velocità con, rispettivamente, il 2-4% e il 3-5% di potenza in meno**. La resistenza dell'imbarcazione in navigazione è stata ridotta tramite un miglioramento delle linee dello scafo, un bulbo più idrodinamico, pitture di carenaggio con coefficienti di frizione estremamente bassi e forme più aerodinamiche del blocco alloggi. Infine, il *Propeller Boss Cap Fins* (PBCF) – installato ad oggi sul 38% della flotta di proprietà e a scafo nudo di DIS come retrofit – garantisce un risparmio energetico stimato del 3% della potenza in navigazione.

Illuminazione a LED

Nel corso del 2023 DIS ha **completato con successo la transizione dall'illuminazione tradizionale a quella a LED**: il 100% della flotta (di proprietà e a scafo nudo) è ora certificato con illuminazione a LED, con significativi vantaggi ambientali. Questo cambiamento ha portato a un taglio stimato di circa 90 tonnellate di CO_2 per nave all'anno, contribuendo a una **riduzione annuale totale della flotta di 2.610 tonnellate di CO_2**, attribuibile esclusivamente all'aggiornamento dell'illuminazione.

EEDI: *Indice di Efficienza Energetica nella Progettazione*

L'efficienza energetica delle nuove navi è misurata dall'***Indice di Efficienza Energetica nella Progettazione (EEDI)***, definito dall'IMO e il cui valore **riflette quanto la progettazione della nave sia efficiente in termini di emissioni di CO_2 per miglio nautico Dwt**.

18 Le navi "eco" sono conformi alla fase 1, alla fase 2 o alla fase 3 dell'EEDI.

L'IMO richiede il miglioramento dell'efficienza tecnica delle navi, e quindi dell'EEDI, 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 come segue:

- 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

	Pre-EEDI	Fase 1	Fase 2	Fase 3
Navi conformi a EEDI (%)	20,7%	0,0%	62,1%	17,2%

Tutte le navi di nuova costruzione consegnate a DIS a partire dal 2014 erano già in Fase 2, superando i requisiti alla data di consegna, e una piccola percentuale di queste navi era già conforme alla Fase 3. Alla fine del 2023 solo il 20,7% della flotta di DIS non era conforme alla Fase II dell'EEDI; per queste navi è stato necessario l'installazione di limitatori di potenza escludibile.

DIS si impegna affinché le potenziali navi di nuova costruzione soddisfino almeno i requisiti EEDI prevalenti.

EEXI: *Indice di Efficienza Energetica delle Navi Esistenti*

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. Ciò impone, in particolare, 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 che sarà verificata entro il primo controllo annuale del 1° gennaio 2023 o successivo.

Conformità all'EEXI (navi di proprietà e a scafo nudo) – a fine esercizio

	2021	2022	2023
Navi conformi a EEXI (%)	70,0%	89,3%[19]	100,0%

Nel 2023 l'intera flotta di DIS è stata certificata conforme all'EEXI.

DIS ottiene la conformità all'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (EEXI) per le sue navi esistenti già da progetto nave. Per una minima percentuale di navi costruite prima dell'entrata in vigore dell'EEDI è stato invece necessario ri-tarare i motori principali installando un OPL. Tuttavia, per migliorare l'efficienza complessiva e soddisfare al contempo gli *standard* EEXI, **la divisione di gestione tecnica del Gruppo d'Amico ha proattivamente deciso di adottare un duplice approccio, integrando sia i limitatori di potenza escludibili che i dispositivi di risparmio energetico**. Inoltre, anche nei casi in cui le navi erano già conformi ai requisiti EEXI, l'installazione di tali dispositivi di risparmio energetico ha portato a un'ulteriore riduzione del consumo di energia del 3-4%.

19 Il valore è stato rivisto rispetto a quello pubblicato nella Relazione annuale 2022 a causa della disponibilità di dati più precisi.

Efficienza dei consumi di carburante *bunker*[20]

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

	2021	2022	2023	Var 2023/22	Var 2023/21
Zavorra	39.096,8	44.342,7	42.683,5	(3,7%)	+9,2%
A pieno carico	82.419,9	75.834,0	73.158,8	(3,5%)	(11,2%)
Porto	29.613,9	32.966,7	34.915,7	+5,9%	+17,9%
Totale	**151.130,6**	**153.143,4**	**150.758,0**	**(1,6%)**	**(0,2%)**

Consumi di carburante *bunker* per miglio nautico [tonnellate/miglia nautiche] (navi di proprietà e a scafo nudo)[21]

	2021	2022	2023	Var 2023/22	Var 2023/21
Zavorra	0,075	0,077	0,078	+1,0%	+4,7%
A pieno carico	0,082	0,082	0,085	+3,3%	+2,6%
Porto	0,743	0,932	1,083	+16,2%	+45,7%
Totale	**0,097**	**0,100**	**0,105**	**+4,7%**	**+8,1%**

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

	2021	2022	2023	Var 2023/22	Var 2023/21
Consumi di carburante *bunker* per unità di trasporto	0,01181[22]	0,01256	0,01074	(14,5%)	(9,0%)

Nel 2023, il continuo impegno della Società nel migliorare l'efficienza energetica della flotta ha portato a una **diminuzione del consumo di carburante dell'1,6% rispetto all'esercizio precedente**. Le riduzioni maggiori si registrano nelle fasi di navigazione a zavorra e a pieno carico, rispettivamente del 3,7% e del 3,5% rispetto al 2022. Queste riduzioni hanno più che compensato l'aumento del consumo di carburante durante le fasi in porto.

Gli indicatori del consumo di carburante per miglio nautico e del consumo di carburante per unità di trasporto hanno mostrato andamenti diversi: il consumo di carburante per miglio nautico ha registrato un aumento del 4,7% nel 2023, principalmente a causa delle fasi in porto. Questo aumento è dovuto a flussi commerciali sfavorevoli e alle **difficoltà incontrate nelle operazioni portuali**. Al contrario, l'analisi del consumo di carburante per unità di trasporto ha mostrato una netta contrazione rispetto all'esercizio precedente, sottolineando la **gestione più efficiente della flotta** da parte di DIS; nel 2023 questo indicatore è sceso del 14,5% rispetto all'anno precedente e del 9,0% rispetto al 2021.

20 Tutti i dati relativi ai consumi di carburante e alle emissioni nel 2022 considerano le navi di Glenda come se fossero interamente di proprietà di DIS per tutto l'anno, anche se fino a settembre DIS era proprietaria delle navi per il 50%.

21 I valori di Zavorra e Porto nel 2021 sono stati rivisti rispetto a quelli pubblicati nella Relazione annuale 2022 a causa della disponibilità di dati più precisi.

22 Il valore è stato rivisto rispetto a quello pubblicato nella Relazione annuale 2022 a causa della disponibilità di dati più precisi.

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

	2021	2022	2023	Var 2023/22	Var 2023/21
Olio combustibile pesante ad alto tenore di zolfo	5.311,3	5.347,0	6.790,9	+27,0%	+27,9%
Olio combustibile pesante a basso tenore di zolfo	-	-	-	0,0%	0,0%
Olio combustibile pesante a bassissimo tenore di zolfo	117.937,7	121.731,4	119.648,2	(1,7%)	+1,5%
Diesel Oil ad alto tenore di zolfo	-	-	-	0,0%	0,0%
Diesel Oil a basso tenore di zolfo	27.671,3	26.065,0	24.319,0	(6,7%)	(12,1%)
Olio biocarburante	210,3	-	-	0,0%	(100,0%)
Totale	**151.130,6**	**153.143,4**	**150.758,0**	**(1,6%)**	**(0,2%)**

Consumo energetico totale della flotta (navi di proprietà e a scafo nudo)[23]

	2021	2022	2023	Var 2023/22	Var 2023/21
Consumo energetico totale della flotta [TJ]	6.136,2	6.221,5	6.121,3	(1,6%)	(0,2%)
Energia media x tonnellata di carburante [MJ/tonnellate]	40,6	40,6	40,6	(0,1%)	0,0%

Nel 2023 il **consumo energetico totale della flotta di DIS è diminuito dell'1,6%** rispetto all'esercizio precedente. Questo è il risultato della diminuzione del consumo di carburante, in particolare di olio combustibile pesante a bassissimo tenore di zolfo e di diesel oil a basso tenore di zolfo, scesi rispettivamente dell'1,7% e del 6,7%. Solo il consumo di olio combustibile denso ad alto tenore di zolfo è aumentato nel 2023 (a causa dell'aggiunta di una nave a quelle che utilizzano questo tipo di combustibile), ma l'aumento per questo specifico prodotto è ancora trascurabile rispetto al consumo totale di carburante *bunker*. Inoltre, anche l'indicatore dell'energia media per tonnellata di carburante ha registrato un miglioramento nel 2023, diminuendo dello 0,1% rispetto all'esercizio precedente.

Biocarburanti

Nel giugno 2021 la divisione di gestione tecnica del Gruppo d'Amico ha **avviato un progetto industriale congiunto (JIP) per testare miscele di biocarburanti (B30) derivati da materie prime di seconda generazione avanzate** a bordo di una delle navi cisterna di tipo LR1 di DIS. Le prove sono state condotte dal 19 giugno 2021 al 6 luglio 2021 con risultati molto positivi. In particolare, le emissioni di CO_2 (utilizzando l'analisi LCA (*Life Cycle Assessment*) hanno subito una significativa riduzione, mentre le emissioni di NOx sono rimaste stabili e all'interno del limite consentito.

I risultati delle prove sottolineano che la **miscela di biocarburante è una soluzione valida per ottemperare** al regolamento UE sui carburanti e, con la disponibilità diffusa della materia prima, è una possibile soluzione "drop-in" per accelerare la decarbonizzazione del tonnellaggio esistente, contribuendo a raggiungere gli ambiziosi obiettivi fissati dall'IMO.

23 I valori per il 2021 e per il 2022 sono stati rivisti rispetto a quelli pubblicati nella Relazione annuale 2022 a causa della disponibilità di dati più precisi.

Caratteristiche della flotta (di proprietà e a scafo nudo)

	2021	2022	2023
Flotta certificata per l'uso di miscele di biocarburante fino a B30 (%)	21,0%	21,0%	21,0%

Sulla base dei risultati ottenuti sulla M/T Cielo di Rotterdam, **DIS ha certificato presso l'amministrazione bandiera tutte le proprie navi LR1 per operare permanentemente con la miscela di biocarburante B30. In seguito all' esito del MEPC 78, a DIS è consentito a utilizzare miscele fino al 30% di FAME (estere metilico di acidi grassi) su tutta la sua flotta senza ulteriori prove**. Nel 2024, DIS prevede di testare i biocarburanti B40 e B50, seguendo la stessa metodologia adottata dal progetto pilota, e di testare anche l'HVO (**olio vegetale idrotrattato**), un interessante biocarburante sostenibile "immediato" in quanto le sue specifiche sono molto simili a quelle del combustibile per uso marittimo distillato[24].

Emissioni di CO_2

Emissioni di CO_2 (navi di proprietà e a scafo nudo)[25]

	2021	2022	2023	Var 2023/22	Var 2023/21
Emissioni di CO_2 di Scope 1 [tCO_2]	473.174,1	479.286,3	471.697,8	(1,6%)	(0,3%)
CO_2 per miglio nautico [tCO_2/miglio nautico]	0,30279	0,31248	0,32702	+4,7%	+8,0%
CO_2 per unità di trasporto [tCO_2/tonnellata]	0,03697	0,03932	0,03361	(14,5%)	(9,1%)

Nel 2023 le emissioni di CO_2 sono diminuite sia rispetto al 2022 (-1,6%) che al 2021 (-0,3%). Le emissioni di CO_2 per miglio nautico nel 2023 sono invece aumentate a causa dell'andamento sfavorevole del mercato e degli ostacoli operativi nelle attività portuali; per contro le emissioni relative alle tonnellate trasportate nel 2023 sono diminuite rispettivamente del 14,5% e del 9,1% rispetto al 2022 e al 2021.

Emissioni di Scope 1 (navi di proprietà e a scafo nudo)[26]

	2021	2022	2023	Var 2023/22	Var 2023/21
Carbon dioxide (tCO_2)	473.174,1	479.286,3	471.697,8	(1,6%)	(0,3%)
Nitrous oxide (tN_2O)	23,9	24,2	23,9	(1,5%)	(0,1%)
Methane (tCH_4)	9,1	9,2	9,0	(1,6%)	(0,2%)
Carbon dioxide equivalent [tCO_2e]	479.969,6	486.178,3	478.486,1	(1,6%)	(0,3%)

La riduzione delle emissioni è osservabile anche nelle altre emissioni di Scope 1, ossia il protossido di azoto (N_2O) e il metano (CH_4). Nello specifico, nel 2023 le emissioni di N_2O sono diminuite dell'1,5%, mentre quelle di CH_4 dell'1,6%. Nel complesso, nel 2023 le emissioni dirette della flotta (Scope 1) sono diminuite dell'1,6%, facendo scendere l'impronta di carbonio della Società a 478.486 tonnellate di CO_2 equivalente.

24 La categorizzazione deriva dalla norma ISO 8217, che classifica i combustibili per uso marittimo in base alle loro proprietà e agli usi previsti.

25 I valori per il 2021 e per il 2022 sono stati rivisti rispetto a quelli pubblicati nella Relazione annuale 2022 a causa della disponibilità di dati più precisi.

26 I valori per il 2021 e per il 2022 sono stati rivisti rispetto a quelli pubblicati nella Relazione annuale 2022 a causa della disponibilità di dati più precisi.

***Rapporto di Efficienza Annuale* (AER) ed indicatoridi intensità di carbonio**

La divisione di gestione tecnica del Gruppo d'Amico ha intrapreso uno studio interno completo sulla flotta di DIS. Utilizzando l'indicatore **AER come parametro chiave**, lo studio mirava a **valutare il profilo di rischio** associato a vari fattori, tra cui le dimensioni della nave, il tipo di merce (riscaldata o meno) e le rotte commerciali caratterizzate da condizioni meteorologiche avverse, tempi di attesa, giorni in porto.

Inoltre, nel 2021 il Gruppo d'Amico ha avviato un progetto strategico per calcolare e monitorare in tempo reale l'**indicatore di intensità carbonica (CII)** raggiunto dalla flotta di DIS. Questa iniziativa ha lo scopo di mantenere una valutazione in tempo reale dell'intensità di carbonio della flotta e consente l'attuazione di azioni correttive tempestive quando lo si ritiene necessario. **A partire dal gennaio 2023, gli strumenti di monitoraggio sia per l'AER che per il CII raggiunto sono stati utilizzati 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". Nel 2023, numerose navi della flotta di DIS hanno subito delle penalizzazioni nel loro punteggio CII a causa di fattori quali la durata e la frequenza degli scali in porto, la velocità di transito tra i porti e le più ampie dinamiche di mercato. Questi aspetti sono prevalentemente dettati dai noleggiatori, dagli operatori dei terminal e dalle condizioni prevalenti sul mercato.

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. Questo 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 opera in ballast.

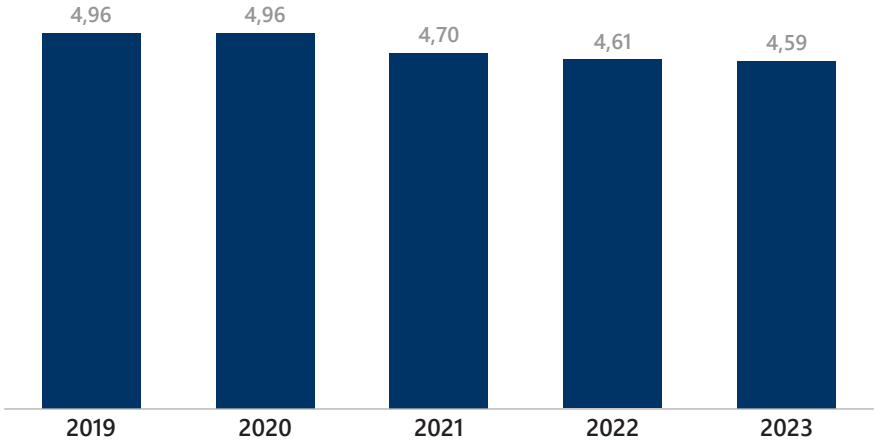
L'indicatore operativo di efficienza energetica (***Energy Efficiency Operational Indicator*, EEOI**) affronta questa limitazione considerando il carico utile effettivo. Questo parametro fornisce una valutazione più articolata dell'efficienza della nave, tenendo conto del carico effettivo trasportato e delle distanze effettivamente percorse, **offrendo quindi una valutazione più completa rispetto** al CII.

Intensità carbonica (navi di proprietà e a scafo nudo)[27]

	2019	2020	2021	2022	2023	Var 2023/22	Var 2023/21
AER [g CO_2/tonnellata Tpl (Dwt) *miglia]	6,74	6,44	6,16	6,38	6,73	+5,5%	+9,3%
EEDI/EEXI [g CO_2/tonnellata Tpl (Dwt) * miglia]	4,96	4,96	4,70	4,61	4,59	(0,4%)	(2,3%)
EEOI [g CO_2/tonnellata * miglia]	n.a.	15,72	15,29	16,23	15,89	(2,1%)	+3,9%

27 I valori sono stati rivisti rispetto a quelli pubblicati nella Relazione annuale 2022 a causa della disponibilità di dati più precisi.

EEDI/EEXI [g CO_2/tonnellata Tpl (Dwt)* miglia] (navi di proprietà e a scafo nudo)



L'**obiettivo** fissato da DIS per il **2025** è di ottenere una **riduzione dell'EEDI/EEXI della flotta di almeno il 7%, e possibilmente dell'11%, rispetto ai livelli del 2019**. Nel 2023 è già stata raggiunta una riduzione del 7,5% rispetto ai livelli del 2019.

Altre emissioni

Emissioni di SOx (navi di proprietà e a scafo nudo)[28]

	2021	2022	2023	Var 2023/22	Var 2023/21
Emissioni di SOx di Scope 1 [tSOx]	1.379,0	1.314,0	1.305,5	(0,6%)	(5,3%)
SOx per miglio nautico [tSOx/miglio nautico]	0,00088	0,00086	0,00091	+5,7%	+2,6%
SOx per unità di trasporto [tSOx/tonnellata]	0,000108	0,000108	0,000093	(13,7%)	(13,7%)

Nel 2023 le emissioni di SOx sono diminuite dello 0,6% rispetto all'esercizio precedente e del 5,3% rispetto al 2021. Anche l'intensità delle emissioni per unità trasportata ha segnato un calo significativo, del 13,7% rispetto sia al 2022 che al 2021. Queste riduzioni, che riflettono un aumento dell'efficienza del trasporto, non sono state osservate per l'indicatore che misura le emissioni di SOx per miglio nautico, a causa di un aumento del numero di giorni trascorsi in porto dalle navi di DIS nel 2023, rispetto sia al 2022 che al 2021.

Emissioni di NOx (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2021	2022	2023	Var 2023/22	Var 2023/21
Emissioni di NOx di Scope 1 [tNOx]	8.614,4	8.729,2	8.593,2	(1,6%)	(0,2%)
NOx per miglio nautico [tNOx/miglio nautico]	0,00551	0,00569	0,00596	+4,7%	+8,1%
NOx per unità di trasporto [tNOx/tonnellata]	0,00067	0,00072	0,00061	(14,5%)	(9,0%)

Nel 2023 le emissioni di ossidi di azoto (NOx) sono diminuite rispetto sia al 2022 che al 2021, rispettivamente dell'1,6% e dello 0,2%. Anche le emissioni di NOx misurate in relazione alle tonnellate trasportate sono in calo nel

28 I valori sono stati rivisti rispetto a quelli pubblicati nella Relazione annuale 2022 a causa della disponibilità di dati più precisi.

2023, del 14,5% rispetto al 2022 e del 9,0% rispetto al 2021.

Progetto di Ottimizzazione della rotta

Alla fine del 2020 il Gruppo d'Amico, insieme a un noleggiatore, ha avviato il progetto di **Ottimizzazione della rotta**, per definire il piano di viaggio delle navi con l'obiettivo di risparmiare carburante, ridurre le emissioni e garantire la sicurezza della navigazione.

Il processo di ottimizzazione della rotta è suddiviso in tre fasi:

- La prima fase **consiste nel prendere la rotta effettiva percorsa e simularla** eseguendo un'analisi computazionale sui fattori ambientali – tra cui velocità e direzione del vento, altezza e direzione delle onde e delle correnti – riscontrati lungo la rotta, per arrivare a stimarne gli effetti sulla velocità fuori terra e sul consumo di carburante.
- La seconda fase **comporta una ri-simulazione della rotta, adattandola in modo che corrisponda agli orari effettivi di partenza e di arrivo**. Grazie a questa simulazione si dimostra che il consumo di combustibile calcolato per la rotta simulata corrisponde al consumo di combustibile effettivo riportato durante il viaggio. Si può pertanto asserire che la ri-simulazione imparziale corrisponde con precisione al viaggio effettivo.
- Durante la terza e ultima fase, **viene eseguita un'altra simulazione** seguendo una procedura simile a quella sopra descritta.

Il risultato, insieme a un confronto con l'output della rotta effettiva, **fornisce una buona stima di quanto combustibile extra avrebbe consumato la nave sulla rotta prevista**. Inoltre, durante il progetto vengono misurati diversi KPI che saranno monitorati e condivisi.

Nel 2023, i 27 viaggi transoceanici gestiti seguendo la procedura di Ottimizzazione della rotta hanno permesso a un risparmio di combustibile di circa 73 tonnellate.

Rischi di deviazione

Secondo diversi studi sul cambiamento climatico, poiché i ghiacci continuano a sciogliersi intorno al Polo Nord a causa del riscaldamento globale, **il livello del mare sta aumentando, l'erosione costiera sta peggiorando e i modelli di sedimentazione stanno cambiando**. Questi cambiamenti significativi e il rischio di condizioni meteorologiche avverse potrebbero ripercuotersi sulle rotte marine, sui canali di navigazione e sui transiti fluviali. Quindi, dato che le rotte esistenti non sono più sicure o facili da navigare come in precedenza, **devono essere pianificate nuove rotte**. La deviazione potrebbe avere un impatto positivo sui costi, ma non altrettanto sulle tariffe di nolo.

A questo proposito, pur rispettando i vincoli previsti nei contratti commerciali, DIS ha sempre prestato particolare attenzione a determinare **le migliori rotte e la migliore velocità per ottimizzare ogni singolo viaggio**, per ridurre le emissioni e il consumo di *bunker*. Grazie agli innovativi progetti di digitalizzazione sviluppati e all'implementazione di *software* di ultima generazione, DIS sfrutta il valore dei *big data* e delle informazioni come risorsa a supporto dei suoi risultati operativi. Tramite l'analisi dei big data, ad esempio, DIS può 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 proprie navi.

Innovazione e digitalizzazione

ESRS E1



100%	Digitalizzazione	Test pilota
delle navi gestite da DIS nel 2023 sono monitorate per la raccolta di dati	del registro rifiuti e del registro idrocarburi parte I su tutte le navi di proprietà nel 2023	del *software* Tekomar su 5 navi nel 2023, per ottimizzare l'efficienza nel consumo di carburante e le prestazioni del motore attraverso la diagnostica e suggerimenti per il motore

Impatti, rischi e opportunità derivanti dalla doppia materialità e relativi approcci di gestione

Le prestazioni ambientali ed energetiche della flotta sono migliorate soprattutto grazie all'adozione di nuove tecnologie che **riducono i consumi, aumentano l'efficienza energetica della flotta e migliorano le prestazioni di manutenzione**.

Tuttavia, come dimostrato dall'analisi di doppia materialità, questa attività comporta un **rischio tecnologico che è insito nello studio e nell'implementazione di soluzioni innovative**. Non solo gli investimenti potrebbero non dare i risultati attesi, ma la velocità dei cambiamenti normativi potrebbe superare quella dello sviluppo di nuove tecnologie, rendendo obsolete prima del previsto le tecnologie adottate.

Pur promuovendo l'innovazione, DIS e il Gruppo d'Amico esercitano una certa cautela nell'implementazione di nuove tecnologie così da ridurre al minimo questi rischi.

In futuro si prevede che grazie a un **flusso continuo di dati** provenienti dalle navi, gli operatori della flotta saranno in grado di monitorare le navi in ogni momento e di fornire una preziosa assistenza all'equipaggio a bordo. L'analisi dei dati elaborati consentirà ai gestori della flotta di **consigliare il capitano e l'equipaggio su temi di navigazione**, rotte meteorologiche, consumo di carburante, manutenzione intelligente, diagnostica remota e analisi delle sollecitazioni strutturali. Ciò contribuirà a ridurre i rischi di errore umano che portano a incidenti, ad **aumentare l'efficienza e l'affidabilità e a migliorare le prestazioni ambientali**. A questo proposito, il Gruppo d'Amico sta lavorando a diversi progetti di innovazione e digitalizzazione della flotta.

Tecnologie robotiche

Nel corso del 2021, la **prima** ispezione con **veicoli aerei a pilotaggio remoto (ROAV)** (droni) di una nave cisterna, è avvenuta a bordo della MR High Valor, seguita da un'ispezione con ROAV della MR High Courage. La **prima misurazione di Ultrasonic Testing (UT)** usando il ROAV è stata effettuata nel secondo trimestre del 2021 sulla MR High Venture, in collaborazione con l'istituto di classificazione ABS. Il drone utilizzato in questa ispezione è stato appositamente allestito con una sonda certificata UT in grado di garantire una forte presa sulla superficie da misurare. L'ispezione ROAV viene condotta secondo i criteri *close-up* e richiede la misurazione degli spessori delle strutture interne secondo determinate linee guida e frequenze. Questo tipo di ispezione della struttura delle cisterne viene solitamente condotta tramite ponteggi o da tecnici sospesi su funi (RAT, Rope Access Technician),

concentrandosi su aree di maggiore sollecitazione, pareti a coste, sedili superiori e soffitti, paratie corrugate, cieli delle cisterne e scivoli alti.

Una delle **principali priorità** del Gruppo **nella sperimentazione di queste innovazioni è la riduzione dei fattori di rischio insiti nei lavori su fune**, tra cui lavori in altezza per periodi di tempo prolungati e attività in spazi ristretti. L'ispezione tramite ROAV ha consentito alla Società di effettuare un'ispezione rapida e sicura delle cisterne. A tale scopo, l'Ufficio tecnico ha mobilitato un team ROAV di due esperti, composto da un pilota di ROAV e uno specialista ROAV UT, insieme a due ispettori di classe e un sovrintendente tecnico.

L'ispezione secondo la modalità *close-up* delle aree dei serbatoi è stata completata in tre giorni; la stessa operazione eseguita tramite tecniche tradizionali richiederebbe normalmente 6 giorni, fino ad arrivare a 12 giorni.

La **conclusione con successo di questi progetti** ha dimostrato come oggi vi sia la possibilità non solo di condurre un'ispezione visiva in spazi ristretti tramite droni, ma anche ispezioni UT. **L'ispezione ROAV è riuscita** non solo **a eliminare uno dei rischi più significativi associati all'ispezione delle cisterne** (lavori in altezza), ma anche a **produrre notevoli risparmi in termini di costi e tempo** e a **ridurre l'impatto sulla disponibilità delle cisterne di carico** per scopi commerciali.

Condition Based Maintenance

DIS ha adottato e attuato un **approccio di manutenzione predittiva** (*Condition-Based Maintenance*, CBM) attraverso l'uso di strumenti, tecniche e sistemi hardware e software specifici, allo scopo di ottenere:

- risparmi sui costi operativi aumentando la vita media dei pezzi di ricambio;
- maggiore efficienza e, di conseguenza, miglioramento delle prestazioni energetiche;
- riduzione dei giorni di non utilizzo (*off-hire*) attraverso una maggiore affidabilità dei macchinari e della flotta;
- maggiore flessibilità nella gestione dei piani di manutenzione;
- migliore conoscenza dei macchinari e del loro comportamento in mutevoli condizioni operative.

Il CBM comporta l'adozione di nuove tecniche e tecnologie quali:

- video-endoscopia per l'ispezione interna dei macchinari;
- termografia delle apparecchiature elettriche per la rilevazione preventiva di potenziali guasti tramite analisi delle immagini termiche;
- analisi delle vibrazioni delle parti rotanti per identificare punti di innesco e cause dei guasti analizzandone gli spettri vibrazionali.

Queste tecnologie sono state tutte integrate con tecniche più tradizionali, come la tribologia e l'analisi delle *performance* dei macchinari, e mirano a fornire una maggiore flessibilità alle manutenzioni quando si verifica un cambiamento nelle condizioni operative della nave e dei suoi macchinari.

L'adozione del CBM ha inoltre permesso a DIS di raggiungere il **livello più alto richiesto dal TMSA 3** (programma di *Tanker Management and Self-Assessment*) in riferimento alla gestione della manutenzione. Quasi tutte le navi di nuova costruzione di DIS consegnate a partire dal 2013 sono state certificate PMS-CM (PMS-monitoraggio delle condizioni) dal RINA dopo l'esito positivo dei controlli condotti a bordo, confermando che tale strategia di manutenzione è ora approvata dalla Classe. Il piano di DIS prevede di estendere il CBM e la relativa certificazione a tutte le proprie navi entro la metà del 2024. Inoltre, nel corso del 2022, le navi di DIS hanno adottato un nuovo sistema ad alte prestazioni per il monitoraggio delle vibrazioni, che ha sostituito gli strumenti precedentemente utilizzati. Inoltre, DIS ha iniziato a valutare la possibilità di adottare un software specifico per l'analisi delle prestazioni

del motore principale e dei generatori diesel, con l'obiettivo di migliorarne l'efficienza.

Le crescenti tendenze nella **digitalizzazione e nelle applicazioni mobili** hanno chiaramente messo in evidenza la necessità di modernizzare gli strumenti di gestione della flotta per sfruttare al meglio i dati trattandoli come risorse. Nel 2020 l'intero Gruppo d'Amico, compresa DIS, ha selezionato ABS-NS per gestire la trasformazione digitale della gestione della flotta: il progetto è stato avviato nel settembre 2020 ed è stato completato nel gennaio 2022.

Digitalizzazione e *big data*

La quantità, la varietà e la velocità delle informazioni sono in continua crescita e rendono i dati una risorsa estremamente preziosa per aumentare l'efficienza della flotta e migliorare le prestazioni ambientali. **Sistemi di monitoraggio in tempo reale** hanno consentito al settore marittimo di passare da una cultura di dati generici a una incentrata su **dati precisi e affidabili**.

DIS attualmente monitora i dati di tutte le proprie navi di proprietà e a scafo nudo. Ogni giorno viene inviato almeno un rapporto per nave (con dati inseriti manualmente) e la quantità media di punti di dati per rapporto è di cento, equivalenti a 6,5 milioni di punti di dati all'anno. Inoltre, per la maggior parte delle navi di proprietà e a scafo nudo, DIS riceve dati digitali relativi ai macchinari e alla navigazione ogni cinque minuti.

L'analisi dei *big data* è diventata un importante strumento di supporto decisionale. La disponibilità e l'analisi di tali dati permette a DIS di:

- determinare quando è il momento migliore per pulire lo scafo/l'elica (*Hull & Propeller Management* ISO 19030)
- valutare l'effetto dei dispositivi di riduzione 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.

Grazie all'adozione del nuovo **registro elettronico (ELB)**, la divisione tecnica può svolgere parte delle ispezioni da remoto, con specifico riferimento alla verifica del registro giornaliero di risonanza, del registro idrocarburi parte I, del registro dei sigilli e dei dati di produzione e smaltimento di acque di sentina, morchie e rifiuti. L'**audit ambientale** è ormai parte delle ispezioni di routine della nave attuate da DIS, con l'obiettivo di garantire la massima conformità ambientale, superando gli *standard* del settore.

La **digitalizzazione di gran parte dei registri di bordo** (registro idrocarburi, registro rifiuti, registro carico, registro gestione zavorra) permette a DIS di monitorare in tempo reale le operazioni eseguite a bordo per la corretta gestione e smaltimento di acque di sentina, morchie e rifiuti prodotti dalle navi. Rappresenta inoltre un importante cruscotto a disposizione della divisione di gestione tecnica sui livelli di produzione di acque di sentina e morchie per area geografica, giorni di navigazione e per stagione. Non si tratta solo di un registro elettronico, ma di uno strumento che coadiuva DIS nell'esecuzione corretta delle operazioni, in conformità alle normative ambientali e MARPOL vigenti e anche in base alle specifiche, ai certificati e ai *layout* impiantistici delle navi.

DIS ha avviato la digitalizzazione dei registri di bordo con largo anticipo rispetto alle linee guida stabilite a maggio 2019 dalla MEPC 74, confermando la grandissima attenzione ai temi MARPOL e l'orientamento della Società all'innovazione. Dopo il loro iniziale utilizzo solo su un numero limitato di navi, alla fine del 2020 DIS ha deciso di estenderne l'applicazione sull'intera flotta: **la diffusione del registro rifiuti e del registro idrocarburi parte I su tutte le navi di proprietà è stata completata durante il 2023**.

Per aumentare ulteriormente la disponibilità di dati e sfruttarli al meglio, il Gruppo d'Amico ha sviluppato un *database* interno e sistema di rendicontazione chiamato FRIDA, attualmente impiegato da DIS, in grado di ricevere dati direttamente dalle navi e di condividerli sia internamente, con modelli dedicati per ogni divisione, sia esternamente con terze parti. DIS utilizza FRIDA per creare e gestire tutti i *report* necessari per ottemperare alle normative vigenti in materia di emissioni (direttive IMO e UE) e per soddisfare altre esigenze interne. In particolare, **FRIDA viene utilizzato per monitorare in tempo reale l'indicatore di intensità carbonica (CII) e le emissioni coperte dal sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE**.

***Software* Tekomar**

Nel corso del 2023 **DIS ha installato un *software* innovativo – Tekomar – su 5 navi**, con l'obiettivo di **ottimizzare l'efficienza e le prestazioni del motore principale e dei generatori diesel**. Il sistema fornisce aggiornamenti e approfondimenti automatici durante ogni viaggio, consentendo di monitorare e prendere decisioni per migliorare l'efficienza delle navi.

In particolare, Tekomar offre:

- **Diagnostica**: monitoraggio delle prestazioni e diagnostica dei motori in tempo reale, fornendo un *feedback* immediato sullo stato di salute dei motori.
- **Suggerimenti automatici**: sulla base dei dati diagnostici, l'equipaggio viene avvisato di potenziali problemi o azioni correttive per ottimizzare l'efficienza del macchinario sotto monitoraggio.
- **Processo decisionale migliorato**: i dati e i suggerimenti generati dal sistema mettono l'equipaggio e gli operatori in condizione di prendere decisioni informate, prevenendo potenzialmente i guasti, riducendo al minimo i tempi di fermo e prolungando la vita dei motori.
- **Automazione**: elaborazione delle informazioni da parte del SW riduce il carico di lavoro sull'equipaggio, consentendo loro di concentrarsi su altri aspetti critici del funzionamento della nave mentre il sistema gestisce il monitoraggio e la segnalazione continuativa.

Successivamente a questa fase pilota, **DIS prevede di distribuire gradualmente il *software* su tutta la flotta**.

Sicurezza del mare e dell'ambiente marino

GRI 2-9 (2021); GRI 304-2 (2016); GRI 306-3 (2016); SASB TR-MT-160a.3; SASB TR-MT-540a.1 / ESRS E2; E3; E4



0 fuoriuscite registrate (2021-2023)	**100%** delle navi gestite nel 2023 è dotato di un Sistema di trattamento dell'acqua di zavorra	**Incrostazioni biologiche** rischio valutato e gestito tramite appositi programmi

Impatti, rischi e opportunità derivanti dalla doppia materialità e relativi approcci di gestione

L'analisi riconosce l'importanza dei potenziali effetti negativi sull'ecosistema marino dovuti a **fuoriuscite** e all'**introduzione di specie non autoctone**.

Sono stati inoltre identificati i rischi significativi. In primo luogo, la maggiore frequenza di **eventi meteorologici estremi** potrebbe aumentare i pericoli legati alla navigazione, generando rischi per il personale, le navi e i prodotti trasportati (fuoriuscite). Gli **sviluppi normativi** potrebbero inoltre imporre ulteriori requisiti ai sistemi di monitoraggio e alle procedure di manutenzione e pulizia della Società, in particolare per quanto riguarda i sistemi antivegetativi e di trattamento delle acque di zavorra.

In caso di fuoriuscite o di gestione non corretta dell'acqua di zavorra e delle incrostazioni biologiche DIS potrebbe anche subire **danni reputazionali** (che potrebbero anche comportare controversie legali e sanzioni).

La Società agisce nel pieno rispetto delle normative IMO e ha installato sistemi di trattamento dell'acqua di zavorra su tutte le sue navi di proprietà e a scafo nudo.

Il Gruppo d'Amico ritiene che la **sicurezza in mare, la prevenzione degli incidenti e dei danni ambientali** – in particolare quelli all'ambiente marino – e **la tutela della vita umana costituiscano priorità assolute, senza possibilità di compromessi**.

Lo **sforzo** di comandanti, ufficiali e membri dell'equipaggio **non deve essere reattivo, ma preventivo**: privilegiando un approccio proattivo si limitano i rischi e gli eventuali costi correlati. I comandanti, gli ufficiali e i membri dell'equipaggio si attengono quotidianamente alle seguenti linee guida durante la navigazione e le operazioni:

- zero sversamenti di idrocarburi a mare;
- zero incidenti;
- tutti i dipendenti sono responsabili della propria sicurezza e di quella altrui;
- non esiste obiettivo aziendale così importante da sacrificare la sicurezza;
- un lavoro è ben fatto solo se eseguito in sicurezza.

Considerando la flotta di proprietà e a scafo nudo, **nel triennio 2021-2023 non sono state registrate fuoriuscite** per qualsiasi causa (tra cui sabotaggio, terremoti o perdite nel corso del tempo) o di qualsiasi tipologia (idrocarburi, sostanze pericolose o altre sostanze liquide nocive di cui all'Allegato II della MARPOL).

Numero di incidenti in mare (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2021	2022	2023
Perdita di una nave	-	-	-
Presunta perdita di una nave	-	-	-
Abbandono di una nave	-	-	-
Danno rilevante a una nave	1	-	-
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	-	-	-

Per prevenire la diffusione di specie invasive dall'acqua di zavorra, nel 2004 l'IMO ha adottato la prima **Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi**. Nel settembre 2017 è entrata in vigore la nuova Convenzione dell'IMO sulla gestione dell'acqua di zavorra. L'acqua di zavorra contiene diversi organismi, come flora e fauna marine e costiere provenienti da diverse regioni del mondo. Se raccolti in un posto e rilasciati in un altro, alcuni organismi potrebbero sopravvivere e prosperare nel nuovo ambiente; queste "**specie non autoctone**" possono avere un grave impatto ecologico, economico e sulla salute pubblica dell'ambiente ricevente.

DIS, attraverso il Gruppo d'Amico, ha attuato piani, registri e procedure non solo al fine di rispettare i requisiti della convenzione ma anche e soprattutto **per garantire la prevenzione di questo tipo di inquinamento**.

Attualmente il **100% delle navi di proprietà e a scafo nudo di DIS sono dotate di un Sistema di trattamento dell'acqua di zavorra (BWTS)**. Sono inoltre in atto specifiche misure di emergenza per prevenire e reagire a eventuali guasti e operazioni errate di tali sistemi.

Percentuale di flotta dotata di Sistema di trattamento dell'acqua di zavorra, a fine esercizio (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2021	2022	2023
Flotta con sistema di trattamento dell'acqua di zavorra installato (%)	93,0%	100,0%	100,0%

Sono in atto molte altre azioni per salvaguardare la biodiversità e l'ambiente, tra cui:

- sviluppare e rispettare un **piano completo di gestione delle incrostazioni biologiche**, 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 di incrostazioni biologiche 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 (l'ultima nave vi si sottoporrà al primo intervento di bacino programmato del 2024);
- migliorare i BWTS, in modo da consentirne l'utilizzo anche in situazioni caratterizzate da acque torbide e dalla presenza di fango;
- condurre **analisi periodiche** dei BWTS per garantirne la conformità ai *Vessel General Permit* (VGP).

Programmi COAST QUALSHIP 21 ed E-Zero

Coast QUALSHIP 21 è un'iniziativa attuata dalla Guardia Costiera degli Stati Uniti per identificare navi dagli elevati *standard* qualitativi e fornire incentivi che incoraggiano operazioni di qualità. Questa denominazione si riferisce allo ***shipping* di qualità nel XXI secolo**. Le navi di "qualità" sono associate a compagnie ben gestite e organizzazioni con un *track record* di qualità, sono immatricolate presso amministrazioni di bandiera che vantano un eccellente *Port State Control Record* e vantano una specchiata *Port State Control History* nelle acque statunitensi negli ultimi tre anni.

A partire dal 1° luglio 2017, le navi iscritte al programma QUALSHIP 21 possono anche richiedere la designazione E-Zero se ne soddisfano gli specifici requisiti. Il **programma E-Zero** ambisce a riconoscere navi esemplari costantemente conformi alle normative ambientali e che dimostrano un forte impegno nella tutela dell'ambiente. **Nel 2023 17 delle navi di DIS erano iscritte al QUALSHIP 21**.

Il gruppo d'Amico aderisce alle zone di riduzioni volontarie di velocità

Nel luglio 2021 il Gruppo d'Amico ha aderito all'iniziativa di riduzione della velocità delle navi per proteggere la balena franca nel Nord Atlantico: il ***Right Whale Slow Zones*** è un programma che comunica agli operatori delle navi le aree in cui mantenere una velocità di 10 nodi o meno, in modo da aiutare a evitare collisioni con le balene franche.

Manutenzione



Obiettivo 0% di manutenzione in sospeso per attrezzatura cruciale nel 2023	**0,998/1,000** affidabilità effettiva della flotta registrata nel 2023	**0,09%** attività di manutenzione in sospeso per attrezzatura critica nel 2023, -88,3% rispetto al 2022

Impatti, rischi e opportunità derivanti dalla doppia materialità e relativi approcci di gestione

L'analisi di doppia materialità individua come materiale il rischio che la necessità di adeguare le navi a normative ambientali più severe possa portare alla **saturazione della capacità nei cantieri di costruzione e riparazione navale**.

Il sistema di **manutenzione predittiva** adottato da DIS, basato non solo sulle raccomandazioni e sulle istruzioni fornite dai produttori e su *standard* riconosciuti, ma anche sul monitoraggio continuo delle condizioni delle apparecchiature, consente di **pianificare le attività di manutenzione nel modo più accurato ed efficiente possibile**, mitigando tale rischio.

Le navi di DIS e i relativi macchinari e attrezzature sono soggetti a manutenzione in modo da garantire sempre **piena affidabilità ed efficienza estremamente elevata**, e assicurare che le operazioni commerciali in porto e in navigazione siano svolte nel rispetto dei **più elevati criteri di sicurezza** e delle norme e regolamenti. Tutti i piani di manutenzione sono approvati dagli istituti di classificazione e sono supportati da un sistema informatico che scambia dati in tempo reale con la divisione di gestione tecnica del Gruppo d'Amico.

Nel 2022 d'Amico ha introdotto un **obiettivo più ambizioso in merito alla gestione dell'attrezzatura cruciale – 0% in sospeso – con lo scopo di aumentare l'attenzione alla gestione dei macchinari cruciali**.

DIS integra la tradizionale manutenzione basata sulle ore di funzionamento a tempo con quella predittiva (***Condition-Based Maintenance*, CBM**), combinandole con un **approccio di analisi del rischio**. Ciò consente di:

- identificare i macchinari critici che, se danneggiati senza preavviso, potrebbero mettere la nave o l'equipaggio in situazione di pericolo o pregiudicare gravemente la sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente;
- identificare tutti i pezzi di ricambio critici in grado di ripristinare immediatamente l'operatività del macchinario in caso di guasto. Il Gruppo d'Amico ha inoltre definito un "inventario ottimale" dei ricambi stabilito in base al tipo di viaggio, ai tempi di consegna dei ricambi e alla loro intensità di utilizzo in particolari attività;
- impostare in modo dinamico la frequenza delle ispezioni strutturali in base alla qualità costruttiva, allo schema dei viaggi, al numero di operazioni di carico e scarico e all'età della nave. Questo approccio costituisce una *best practice* ed è in linea con i requisiti del settore marittimo (TMSA).

Per verificare eventuali necessità di manutenzione di macchinari, attrezzature, strutture e impianti tecnici essenziali per la sicurezza e la tutela dell'ambiente, **il Gruppo d'Amico ha posto in essere un sistema di visite programmate e ispezioni periodiche da effettuarsi durante la navigazione da parte del personale di terra**. Dopo la recente implementazione del nuovo software ABS NS, **tutte le ispezioni vengono effettuate in forma digitale**.

Qualsiasi non conformità rilevata a seguito di un'ispezione o di un test viene documentata, segnalata, esaminata, investigata e analizzata per attuare le necessarie azioni correttive. Eventuali difetti, malfunzionamenti o guasti di macchinari, sistemi o strutture della nave che possono influire sulla sicurezza del personale, della nave o sui dispositivi di prevenzione dell'inquinamento e che non possono essere risolti dal personale di bordo, devono essere tempestivamente comunicati alle divisioni competenti attraverso un **sistema di segnalazione digitale**. Inoltre, l'analisi dei guasti e la relativa adozione di azioni preventive o "barriere" rendono il sistema efficiente e reattivo.

La meticolosa attenzione agli aspetti ambientali ha spinto la Società a rivedere il proprio modulo di ispezione MARPOL, che è stato completamente ripensato sotto forma di *checklist* dettagliate con specifico riferimento a politiche aziendali, procedure, circolari, standard internazionali, strumenti aziendali come il registro di bordo elettronico, requisiti ingegneristici come l'interfaccia *oil-to-sea*, il sistema di controllo ambientale e pezzi di ricambio critici. Inoltre, secondo la politica di DIS, il sovrintendente deve essere presente durante le prove sulle apparecchiature cruciali (note come "CODE 6"), tra cui l'inceneritore, OWS (separatore olio-acqua), ODME (apparecchiatura di monitoraggio durante la discarica di acque di lavaggio cisterne dopo decantazione), il sistema di trattamento delle acque nere, BWTS (sistema di trattamento dell'acqua di zavorra) e IBTS (sistema integrato di trattamento dell'acqua di sentina).

Le azioni intraprese per garantire la sicurezza operativa e le prestazioni ottimali comprendono:

- il monitoraggio regolare del degrado dello scafo, l'adozione di misure proattive di pulizia quando ritenute necessarie per mantenere l'integrità dello scafo;
- la pulizia delle eliche ogni sei mesi per ridurre al minimo il calo delle prestazioni e migliorare l'efficienza nel 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;
- percentuale di lavori scaduti su macchinari non critici;
- percentuali di lavori scaduti su macchinari critici;
- *performance* di pianificazione degli interventi dei bacini di carenaggio.

Affidabilità della flotta (di proprietà e a scafo nudo)[29]

	2022	2023
Obiettivo di DIS	**1,000**	**1,000**
Limite inferiore (*standard* di settore)	**0,970**	**0,970**
Valore effettivo della flotta di DIS	**0,998**	**0,998**

Disponibilità della flotta (di proprietà e a scafo nudo)

	2022	2023
Valore max	**1,000**	**1,000**
Valore effettivo della flotta di DIS	**0,987**	**0,984**

29 Le tabelle presentano unicamente dati a partire dal 2022 poiché i dati per gli esercizi precedenti non sono comparabili per via della diversa composizione della flotta di DIS.

Percentuali di lavori scaduti su macchinari non critici (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2022	2023
Obiettivo di DIS	0,30%	0,30%
Valore effettivo della flotta di DIS	0,27%	0,20%

Percentuali di lavori scaduti su macchinari critici (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2022	2023
Obiettivo di DIS	0,00%	0,00%
Valore effettivo della flotta di DIS	0,77%	0,09%

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

	2022	2023
Obiettivo di DIS	19,0%	19,0%
Valore effettivo della flotta di DIS	25,0%	16,3%

Nel 2023 DIS ha confermato gli eccellenti risultati per l'indicatore di affidabilità della flotta raggiunti nel 2022, dimostrando l'**eccellenza del proprio sistema di manutenzione**. Il numero di interventi di manutenzione in sospeso per attrezzatura non critiche è stato significativamente inferiore all'obiettivo, e un netto miglioramento è stato ottenuto anche per l'indicatore che misura gli interventi in sospeso per attrezzatura critica. Questi risultati, che **superano gli *standard* del settore**, sono possibili grazie alla costante attenzione rivolta dalla dirigenza agli elevati standard di gestione, sottolineando l'impegno del Gruppo per l'efficienza operativa.

Centro Operativo della Flotta (FOC)

DIS, attraverso il Gruppo d'Amico, ha sviluppato un **Centro Operativo della Flotta (FOC)**, che sarà messo in atto come progetto pilota entro la fine del 2024. Gli obiettivi principali del FOC sono:

- definire un profilo di rischio per ogni nave;
- capire come vengono gestite le navi;
- facilitare l'analisi di qualsiasi allarme che sia stato attivato;
- monitorare il rispetto delle istruzioni e delle politiche della Società.

Il progetto FOC è stato recentemente modificato così da includere anche politiche di monitoraggio elaborate dal Gruppo per il **taglio dei consumi non essenziali** durante le varie fasi operative (tempo di navigazione, ancoraggio, carico, scarico e movimentazione delle merci), con l'obiettivo di migliorare la gestione dell'energia a bordo, contribuendo al percorso di decarbonizzazione di DIS.

Riciclo delle navi

ESRS E5



Impatti, rischi e opportunità derivanti dalla doppia materialità e relativi approcci di gestione

L'analisi di doppia materialità individua come materiale il potenziale impatto negativo dell'inquinamento derivante dal mancato monitoraggio o dalla non corretta catalogazione dei **materiali pericolosi**. La normativa in vigore, infatti, prevede che sia le navi nuove che esistenti appartenenti a paesi dell'Unione Europea, sia quelle appartenenti a paesi terzi che fanno scalo nei porti dell'UE, abbiano a bordo un **inventario verificato dei materiali pericolosi (IHM)** e una dichiarazione di conformità.

Il Gruppo d'Amico ha completato un **inventario di materiali pericolosi per l'intera flotta esistente**, fornendo una mappa completa di tutti i materiali a bordo, la loro ubicazione e i livelli di rischio per la salute e la sicurezza delle persone e dell'ambiente.

È stata predisposta una procedura dedicata al mantenimento degli inventari, che prevede un responsabile e un team di cooperazione al fine di garantire che la **Procedura di riciclo navi del Gruppo venga continuamente aggiornata durante le fasi di acquisto dei materiali e le attività di sostituzione e riparazione in bacino**.

Per **prevenire pratiche dannose durante la demolizione e il riciclo dei materiali proveniente dalla demolizione delle navi dismesse**, l'Organizzazione marittima internazionale (IMO), in accordo con l'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO), ha stabilito, attraverso la Convenzione di Hong Kong (HKC), una serie di protocolli, criteri e procedure da adottare per la costruzione, la demolizione e il riciclo ecocompatibile delle navi; in particolare per il trattamento di eventuali rifiuti pericolosi a bordo.

Il 22 ottobre 2013, il Parlamento europeo ha emanato il **regolamento UE relativo al riciclaggio delle navi** (EU SRR) per facilitare un'attuazione più rapida della Convenzione di Hong Kong, attraverso ispezioni delle navi e delle strutture a terra.

La Convenzione entrerà in vigore il 26 giugno 2025, dopo la ratifica da parte del Bangladesh e della Liberia. I **requisiti principali** possono essere riassunti in due punti principali:

- ogni nave di 500 GT o superiore dovrà avere un inventario certificato dei materiali pericolosi (IHM);
- gli impianti di riciclaggio delle navi (SRF) dovranno essere autorizzati dalle proprie autorità competenti e accettare solo navi che soddisfano i requisiti della HKC.

Le navi in servizio dovranno soddisfare questo requisito entro il 26 giugno 2030, o prima di essere avviate al riciclaggio nel caso in cui ciò avvenga in precedenza. Tutte le navi conformi all'EU SRR sono anche conformi alla HKC.

Le navi di DIS solitamente vengono vendute prima del momento in cui possono essere riciclate, poiché uno degli obiettivi del Gruppo è gestire sempre una flotta il più possibile giovane ed efficiente.

Gestione dei rifiuti

GRI 306-3 (2020); GRI 306-5 / ESRS E5



-4,2% rifiuti scaricati in mare nel 2023, rispetto al 2022	**-13,9%** ceneri da inceneritore prodotte nel 2023, rispetto al 2022

Impatti, rischi e opportunità derivanti dalla doppia materialità e relativi approcci di gestione

L'analisi di doppia materialità individua come materiale il rischio di potenziali danni reputazionali dovuti a **procedure di smaltimento dei rifiuti** non conformi alle normative (anche attraverso eventi di corruzione) o alla mancata fornitura di documentazione che attesti il corretto smaltimento e la quantità conferita.

DIS assicura che la gestione dei rifiuti su tutte le sue navi venga effettuata secondo una dettagliata procedura interna conforme ai requisiti normativi dell'IMO/MARPOL 73/7838.

DIS è impegnata nella riduzione della produzione di rifiuti attraverso specifici processi e politiche incentrati sulla tutela ambientale. In particolare, tali politiche sono incentrate su:

- la riduzione della produzione di rifiuti alla fonte;
- il riuso e il riciclo;
- il trattamento dei rifiuti a bordo;
- lo scarico presso le strutture portuali.

Attenzione verso l'ambiente, campagna 3R a bordo della flotta di DIS

Nel 2021 DIS, attraverso il Gruppo d'Amico, ha lanciato la **Campagna 3R**, incentrata sulla gestione dei rifiuti puntando su **riduzione, riutilizzo e riciclo**.

La campagna mirava a:

- informare, insegnare e rafforzare le misure operative di base per ridurre, riutilizzare e riciclare;
- aumentare la consapevolezza di capitani ed equipaggi;
- definire e monitorare KPI aggiuntivi;
- contribuire all'inversione della distruzione dell'ecosistema.

Perché praticare le 3R?

- proteggere l'ambiente;
- conservare le risorse limitate;
- risparmiare energia;
- ridurre lo spazio necessario per i rifiuti.

Rifiuti generati e smaltiti (navi di proprietà e a scafo nudo)

		2021	2022	2023	Var 2023/22	Var 2023/21
Rifiuti scaricati in mare (m^3)	Rifiuti alimentari	148,2	135,4	130,8	(3,4%)	(11,8%)
	Rifiuti operativi[30]	-	1,2	-	(100,0%)	0,0%
	Residui di carico (non HME)	-	-	-	0,0%	0,0%
	Totale	148,2	136,6	130,8	(4,2%)	(11,8%)
Rifiuti inceneriti (m^3)	Ceneri da inceneritore	42,5	39,5	34,0	(13,9%)	(20,0%)
Rifiuti smaltiti a terra (m^3)	Plastica e plastica mista a rifiuti non plastici	501,0	455,2	510,1	+12,1%	+1,8%
	Rifiuti domestici, rifiuti operativi e materiale riciclabile o riutilizzabili[31]	398,3	327,5	353,0	+7,8%	(11,4%)
	Rifiuti operativi[32]	180,0	192,6	214,4	+7,8%	+19,1%
	Rifiuti elettronici[33]	81,0	32,5	43,4	+33,5%	(46,4%)
	Residui di carico (HME)	-	-	-	0,0%	0,0%
	Totale	1.160,3	1.007,8	1.007,8	+11,2%	(3,4%)
Totale (m^3)		1.351,1	1.183,8	1.285,7	+8,6%	(4,8%)

Gli indicatori dei rifiuti prodotti e smaltiti hanno avuto un andamento altalenante negli ultimi tre anni; si è registrata una tendenza generale in calo dal 2021 al 2022, seguita da un leggero aumento nel 2023. Nel 2023 si è registrata una **riduzione di tutti i tipi di rifiuti scaricati in mare**, con una riduzione dei rifiuti operativi e dei rifiuti alimentari rispetto al 2022 rispettivamente del 100,0% e del 3,4%. **Anche la quantità di rifiuti inceneriti è stata ridotta nel 2023**, con una conseguente diminuzione delle emissioni e delle ceneri prodotte, rispetto al 2022. Nel 2023 solo la quantità di rifiuti smaltiti a terra è aumentata rispetto all'esercizio precedente; questi rifiuti, tuttavia, sono stati consegnati già differenziati per tipo di rifiuto, consentendone il corretto smaltimento e facilitandone il **riciclaggio**.

Rifiuti per nave (di proprietà e a scafo nudo)

	2021	2022	2023	Var 2023/22	Var 2023/21
Rifiuti totali per nave (m^3/nave)	50,0	42,3	44,3	+4,8%	(11,3%)

Benché nel 2023 sia aumentata leggermente rispetto al 2022, del 4,8%, la quantità di rifiuti generati per nave è diminuita notevolmente rispetto al 2021, dell'11,3%.

30 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.

31 Ad esempio: prodotti di carta, stracci, legno, alluminio, vetro, bottiglie di metallo, stoviglie, lampadine, batterie, rifiuti medici, ecc.

32 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.

33 Ad esempio: schede elettroniche, gadget, strumenti, attrezzature, computer, toner e cartucce per stampanti, apparecchi di illuminazione, ecc.

Gestione delle acque

GRI 303-3 (2018); GRI 303-4 / ESRS E3



-13,2%

acqua trattata tramite l'Apparecchiatura per il monitoraggio degli scarichi di olio nel 2023, rispetto al 2022

Tutte le navi

alla fine del 2023 erano dotate di un sistema integrato di trattamento dell'acqua di sentina, di un'apparecchiatura per il monitoraggio degli scarichi di olio, di un impianto di trattamento delle acque reflue con una vasca di ritenzione e un serbatoio delle acque grigie

Impatti, rischi e opportunità derivanti dalla doppia materialità e relativi approcci di gestione

L'analisi evidenzia la rilevanza degli impatti negativi legati a **potenziali scarichi che potrebbero inquinare l'acqua**. Sono stati individuati rischi di transizione materiali in relazione ai futuri **sviluppi normativi sulla gestione delle acque**, che potrebbero imporre alla Società di modificare le proprie rotte, e rischi tecnologici relativi alla potenziale necessità di modernizzare i generatori di acqua dolce a bordo e all'indisponibilità di sistemi informatici per gestire la conformità normativa degli scarichi idrici.

DIS rispetta le normative vigenti, gestendo il prelievo e lo scarico dell'acqua – di qualsiasi tipo – in conformità con le prescrizioni di MARPOL e delle autorità locali.

Nella gestione del prelievo, del consumo e dello scarico dell'acqua, DIS supera quanto richiesto dalla normativa, puntando a **migliorare costantemente l'efficienza dei sistemi tecnici, evitando qualsiasi spreco**. Per installare una cultura di uso responsabile dell'acqua tra i membri dell'equipaggio, vengono tenute **sessioni di formazione** per educare i marittimi alle corrette pratiche di lavaggio delle cisterne e di uso delle docce.

Acqua dolce

Attraverso un generatore di acqua dolce, le navi di DIS producono acqua dolce dall'acqua di mare a un ritmo di circa 10-15 tonnellate al giorno in condizioni di navigazione. L'acqua dolce prodotta viene raccolta nei serbatoi di stoccaggio dell'acqua dolce, dai quali viene fornita direttamente a:

- cabina, servizi igienici, cambusa e lavanderia per usi umani (dopo la sterilizzazione e rimineralizzazione);
- caldaie, pozzo caldo e camicie di raffreddamento del motore principale per usi tecnici.

In particolare, le caldaie sono utilizzate per **produrre vapore per diverse applicazioni di riscaldamento** (tra cui il riscaldamento dell'olio combustibile, il riscaldamento delle docce e il condizionamento dell'aria). DIS ha istituito un programma di manutenzione dell'impianto di vapore solido e completo per evitare le perdite e garantire che le proprie caldaie funzionino in modo efficiente e affidabile. Sono in atto pratiche meticolose di trattamento dell'acqua delle caldaie per ridurre le pratiche di spurgo, promuovendo un uso efficiente dell'acqua e mantenendo l'integrità del sistema.

L'acqua dolce viene raramente fornita da terra:

- quando il generatore di acqua dolce è fuori servizio;
- quando la nave è inattiva per lungo tempo;
- quando è necessario per il lavaggio delle cisterne del carico.

La Società ha adottato una strategia di manutenzione proattiva e predittiva che garantisce il funzionamento costante del generatore di acqua dolce alla massima efficienza. Questo approccio mira a ridurre al minimo la dipendenza dalla presa d'acqua da terra e il suo consumo. Le prossime navi di nuova costruzione saranno dotate anche di generatori di acqua dolce all'avanguardia di maggiore capacità, il che aumenterà significativamente la produzione di acqua durante la navigazione e ridurrà la necessità di prendere l'acqua da terra.

Inoltre, la maggior parte delle navi di DIS è dotata di un **Sistema integrato di trattamento dell'acqua di sentina (IBTS)** che consente alla nave di separare gli scarichi puliti – prodotti dallo scambiatore per il raffreddamento dell'aria di lavaggio del motore principale e dall'unità di aria condizionata – dall'acqua di sentina. Tali drenaggi di condensa, dopo essere stati testati con un rilevatore a 15 ppm, possono essere scaricati in mare o raccolti come acqua tecnica nella cassa zavorra di poppa da utilizzare per il lavaggio delle cisterne. Questa soluzione **favorisce la circolarità e il riutilizzo delle risorse**.

L'acqua dolce utilizzata dall'uomo, sia che si tratti di **acque grigie** (docce, lavabi, lavanderie e cambusa) o di **acque reflue** (servizi igienici e ospedali), viene smaltita in mare in conformità alle normative vigenti e dopo specifico trattamento.

Acqua dolce utilizzata per fonte (litri) (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2021	2022	2023	Var 2023/22	Var 2023/21
Acqua prodotta (generatore di acqua dolce)	67.791,0	67.962,0	65.461,0	(3,7%)	(3,4%)
Acqua da terze parti	6.903,0	4.654,0	9.987,0	+114,6%	+44,7%
Totale	74.694,0	72.616,0	75.447,9	+3,9%	+1,0%

Il consumo totale di acqua dolce è aumentato nel biennio 2022-2023 (+3,9%), invertendo la tendenza positiva di riduzione del consumo di acqua osservata tra il 2021 e il 2022. Questa crescita, dovuta principalmente all'aumento del consumo di acqua da terze parti, è attribuibile all'incremento del numero di **viaggi brevi con numerosi scali in porto**. Questi flussi commerciali sfavorevoli hanno trattenuto le navi più a lungo nei porti, ostacolando la piena funzionalità dei generatori di acqua dolce. Inoltre, anche l'aumento dei **cambiamenti del tipo di merce trasportata ha contribuito alla crescita del consumo di acqua da terze parti, in quanto è stato necessario un maggior numero di lavaggi dei serbatoi e di risciacqui con acqua dolce**.

Acqua per il lavaggio delle cisterne

L'acqua utilizzata per il lavaggio delle cisterne viene smaltita in mare dopo essere stata decantata, attraverso un apposito sistema di monitoraggio (**ODME**). 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.

Tutte le navi di DIS sono dotate di **ODME**, in conformità con l'Allegato I della Marpol, e di sistema di cisterne di raccolta per trattare l'acqua risultante dal lavaggio delle cisterne. **Tutti i prodotti chimici utilizzati per il lavaggio delle cisterne sono ecologici**.

È recentemente stato effettuato un aggiornamento degli ODME, che ora sono in grado di trattare tutte le acque di lavaggio risultanti da lavaggi di cisterne caricate con **miscele di biocarburanti**.

La Società mira a ridurre al minimo lo spreco di acqua razionalizzando e ottimizzando le operazioni di pulizia delle cisterne e stive di carico. Inoltre, aderendo alle migliori pratiche, DIS dà priorità alla calibrazione annuale dei sensori associati ai suoi separatori di sentina (OWS) e ODME, superando il requisito MARPOL di eseguire tali attività ogni 5 anni. Questa calibrazione di *routine* garantisce la precisione e l'affidabilità di questi sistemi, contribuendo alla conformità delle navi di DIS agli ***standard* ambientali** e alla **gestione efficace delle acque miste a olio e degli scarichi di olio**.

Acqua trattata tramite l'apparecchiatura per il monitoraggio degli scarichi di olio (navi di proprietà e a scafo nudo)[34]

	2021	2022	2023	Var 2023/22	Var 2023/21
Apparecchiatura per il monitoraggio degli scarichi di olio (m^3)	41.443,9	46.393,0	40.277,6	(13,2%)	(2,8%)

L'attenzione rivolta dalla Società alla gestione efficace delle acque miste a olio e degli scarichi di olio ha portato alla **riduzione del consumo dell'acqua per il lavaggio delle cisterne**. In particolare, nel 2023, la quantità di acqua di lavaggio decantata e smaltita attraverso l'ODME è stata ridotta del 13,2% rispetto al 2022 e del 2,8% rispetto al 2021.

Scarico di acque reflue

Per **gestire in modo sicuro lo scarico di acque reflue**, tutte le navi di DIS sono dotate anche di un impianto di trattamento delle acque reflue con una cassa di ritenzione, approvato dall'amministrazione di bandiera secondo i requisiti dell'Allegato IV della MARPOL.

Lo scarico di acque reflue in mare è vietato, tranne quando:

- la nave ha in funzione un impianto di trattamento delle acque reflue approvato e certificato dall'amministrazione di bandiera per soddisfare i requisiti operativi di cui alla regola 9.1.1 dell'allegato IV della MARPOL e l'effluente non produrrà solidi galleggianti visibili né causerà la decolorazione dell'acqua circostante;
- per le acque reflue non trattate a una distanza superiore a 12 miglia nautiche dalla terraferma più vicina, a condizione che in ogni caso le acque reflue immagazzinate nella vasca di ritenzione non siano scaricate istantaneamente, ma a velocità moderata quando la nave è in navigazione e procede a una velocità non inferiore a 4 nodi. La velocità di scarico deve essere approvata dall'amministrazione di bandiera.

Ogni autorità locale può poi aggiungere 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.

34 I valori per il 2021 e per il 2022 sono stati rivisti rispetto a quelli pubblicati nella Relazione annuale 2022 a causa della disponibilità di dati più precisi.

Le navi di nuova costruzione di DIS utilizzano servizi igienici sottovuoto per ridurre significativamente il consumo di acqua; questa soluzione contribuisce a un uso efficiente dell'acqua e riduce al minimo lo scarico di acque reflue.

Scarico di acque grigie

Tutte le navi della Società sono dotate di una cassa di ritenzione delle acque grigie (serbatoio delle acque grigie) da utilizzare nelle zone in cui lo scarico è vietato. La politica ambientale di DIS prevede, in base ai requisiti dei *Vessel General Permit* (VGP), **analisi specifiche** per verificare la presenza di inquinanti BOD (domanda biochimica di ossigeno) e COD (domanda chimica di ossigeno).

Le acque grigie sono ancora soggette 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 aree geografiche.

RESPONSABILITÀ SOCIALE

Risorse umane

GRI 3-3 (2021) / ESRS S1

Lo sviluppo umano e professionale dei nostri dipendenti rappresenta un valore fondamentale per DIS. DIS considera i dipendenti una delle proprie risorse più importanti e pertanto intende creare un ambiente in cui **benessere, diversità, inclusione e lavoro di squadra** sono tra i pilastri dell'organizzazione. L'obiettivo di DIS è quello di promuovere un ambiente di lavoro che stimoli **elevate prestazioni e garantisca un adeguato equilibrio tra lavoro e vita privata**. L'attenzione nei confronti delle persone è stato un elemento importante per DIS nel corso degli anni, dimostrandosi un potente **strumento di *team building* e coinvolgimento aziendale**.

Grazie all'attenzione all'individuo e a una valutazione dei suoi punti di forza, DIS ambisce a trovare le opportunità più adatte per ognuno dei propri dipendenti all'interno dell'organizzazione. DIS promuove la meritocrazia e un dialogo costante e aperto tra la dirigenza e gli impiegati, ne incoraggia la responsabilizzazione nel perseguire e raggiungere obiettivi ambiziosi, e assistendoli nello sviluppo di un ampio ventaglio di competenze. Il Gruppo ritiene che questi siano elementi fondamentali che consentono di attirare i giusti candidati e di mantenere i migliori talenti.

DIS non instaura rapporti commerciali né sottoscrive contratti con persone o entità incluse nelle liste di riferimento antiterrorismo, persone o entità sanzionate o direttamente o indirettamente possedute/controllate da persone sanzionate.

Inoltre, nel tutelare e garantire la dignità di ciascun lavoratore e per **evitare situazioni di lavoro forzato**, ad esempio attraverso il legame del debito **lungo la catena del valore**, la Società verifica con audit annuali che i marittimi non abbiano pagato alcun compenso o altri oneri per il reclutamento o il collocamento a un servizio di reclutamento e collocamento dei marittimi, e include questo requisito nei contratti dell'armatore con i servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi.

Employee experience

Per "*employee experience*" intendiamo **la percezione che ciascun dipendente sviluppa durante tutte le sue interazioni con il Gruppo**. DIS mira a promuovere il benessere fisico ed 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 dà vita a un *employee experience* con **pratiche che attraggono e fidelizzano le persone e migliorano le prestazioni dell'organizzazione**. Le sedi degli uffici sono scelte strategicamente per favorire importanti collegamenti commerciali ma anche il benessere dei dipendenti. La vicinanza a parchi e ad altri servizi è quindi un fattore importante nella scelta dell'ubicazione degli uffici. Inoltre, per aumentare l'agilità, la produttività e la flessibilità della propria forza lavoro, il Gruppo DIS ha messo a disposizione dei propri dipendenti un'ampia gamma 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 diffusi. 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 ne è una conseguenza, incoraggiando le persone a essere responsabili, flessibili e pragmatiche**. Per questo motivo, vengono garantiti sia lo sviluppo delle loro competenze che la loro continua crescita professionale. Il Gruppo si impegna a prevenire ogni tipo di incidente sul lavoro e a tutelare la salute e il benessere dei propri dipendenti, sviluppando così un senso di sicurezza che le persone percepiscono sia a bordo delle navi che negli uffici.

Inoltre, **l'affidabilità è fortemente apprezzata**: è considerata un valore centrale nei rapporti con tutti gli *stakeholder*, in quanto garantisce la massima trasparenza, apertura e relazioni positive. Le persone che fanno parte di DIS dimostrano passione e impegno per il trasporto marittimo e gli obiettivi raggiunti dimostrano il loro coinvolgimento, impegno e 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, mantenendo così un alto livello di motivazione e coinvolgimento.

Persone che lavorano per la società

GRI 2-27 (2021) / ESRS S1



651	**1.270**	**25%**	**30,8%**
dipendenti al 31 dicembre 2023. 96,2% composto da personale marittimo	personale marittimo complessivamente nel 2023, +13,4% rispetto al 2022	personale marittimo con meno di 30 anni nel 2023	donne tra i dirigenti e gli executive (a terra) nel 2023

Al 31 dicembre 2023 DIS impiegava 626 dipendenti come personale marittimo e 25 dipendenti come personale di terra. Inoltre, 7 dipendenti che lavorano nelle divisioni commerciale e operativa hanno fornito servizi esclusivamente a DIS attraverso contratti infragruppo con due parti correlate, d'Amico Shipping Singapore e d'Amico Shipping USA.

Personale di terra

Nel 2023 il personale di terra ha raggiunto 25 unità. Nel complesso, le donne rappresentano il 40,0% dell'organico (2022: 41,7%) e detengono il 30,8% delle posizioni dirigenziali e alto-dirigenziali. DIS può inoltre contare su una forza lavoro esperta ma giovane, con il 48,0% dei suoi dipendenti compreso nella fascia di età tra i 30 e i 50 anni.

Personale di terra per genere (a fine esercizio)

	2021		2022		2023	
	Nr	%	Nr	%	Nr	%
Uomini	15	62,5%	14	58,3%	15	60,0%
Donne	9	37,5%	10	41,7%	10	40,0%
Totale	24	100,0%	24	100,0%	25	100,0%

Personale di terra per età (a fine esercizio)

	2021				2022				2023			
	U	D	Tot	% D	U	D	Tot	% D	U	D	Tot	% D
< 30 anni	-	-	-	-	1	1	2	50,0%	1	1	2	50,0%
30-50 anni	11	5	16	31,3%	9	4	13	30,8%	8	4	12	33,3%
> 50 anni	4	4	8	50,0%	4	5	9	55,6%	6	5	11	45,5%
Totale	15	9	24	37,5%	14	10	24	41,7%	15	10	25	40,0%

Personale di terra per categoria professionale (a fine esercizio)

	2021				2022				2023			
	U	D	Tot	% D	U	D	Tot	% D	U	D	Tot	% D
Executive	3	1	4	25,0%	3	1	4	25,0%	3	1	4	25,0%
Dirigenti	6	3	9	33,3%	6	3	9	33,3%	6	3	9	33,3%
Dipendenti	6	5	11	45,5%	5	6	11	54,5%	6	6	12	50,0%
Totale	15	9	24	37,5%	14	10	24	41,7%	15	10	25	40,0%

Personale di terra per categoria professionale ed età (a fine esercizio)

	2021				2022				2023			
	< 30	30-50	> 50	Tot	< 30	30-50	> 50	Tot	< 30	30-50	> 50	Tot
Executive	-	2	2	4	-	2	2	4	-	2	2	4
Dirigenti	-	8	1	9	-	7	2	9	-	6	3	9
Dipendenti	-	6	5	11	2	4	5	11	2	4	6	12
Totale	-	16	8	24	2	13	9	24	2	12	11	25

Personale marittimo

Al 31 dicembre 2023 il Gruppo DIS impiegava 626 dipendenti come personale marittimo. Tuttavia, una caratteristica tipica del settore della navigazione è la **rotazione del personale degli equipaggi** poiché i contratti degli ufficiali prevedono una media di 3 mesi di riposo ogni 5 mesi trascorsi a bordo. Nel complesso, nel 2023 DIS ha impiegato 1.270 marinai (+13,4% rispetto al 2022). Gli uomini rappresentano il 99,8% del personale marittimo, in linea con la media di settore. In termini di età, il 62,6% del personale marittimo di DIS ha un'età compresa tra i 30 e i 50 anni, mentre il 25,0% è costituito da giovani di età inferiore a 30 anni.

Personale marittimo (a fine esercizio)

	2021	2022	2023	Var 2023/22
Totale	559	593	626	+5,6%

Personale marittimo per genere (nel complesso, incluse rotazioni)

	2021		2022		2023	
	Nr	%	Nr	%	Nr	%
Uomini	1.363	99,9%	1.119	99,9%	1.268	99,8%
Donne	1	0,1%	1	0,1%	2	0,2%
Totale	1.364	100%	1.120	100%	1.270	100%

Personale marittimo per età (nel complesso, incluse rotazioni)

	2021			2022			2023		
	U	D	Tot	U	D	Tot	U	D	Tot
< 30 anni	242	1	243	242	1	243	316	2	318
30-50 anni	925	-	925	727	-	727	795	-	795
> 50 anni	196	-	196	150	-	150	157	-	157
Totale	1.363	1	1.364	1.119	1	1.120	1.268	2	1.270

Personale marittimo per categoria professionale (nel complesso, incluse rotazioni)

	2021			2022			2023		
	U	D	Tot	U	D	Tot	U	D	Tot
Ufficiali senior	274	-	274	231	-	231	264	-	264
Ufficiali junior	288	1	289	221	1	222	252	-	252
Ratings	676	-	676	546	-	546	593	-	593
Tirocinanti	125	-	125	121	-	121	159	2	161
Totale	1.363	1	1.364	1.119	1	1.120	1.268	2	1.270

Personale marittimo per categoria professionale ed età (nel complesso, incluse rotazioni)

	2021				2022				2023			
	< 30	30-50	> 50	Tot	< 30	30-50	> 50	Tot	< 30	30-50	> 50	Tot
Ufficiali senior	0	225	49	274	-	196	35	231	-	226	38	264
Ufficiali junior	56	225	8	289	55	161	6	222	66	179	7	252
Ratings	77	460	139	676	81	356	109	546	102	379	112	593
Tirocinanti	110	15	-	125	107	14	-	121	150	11	-	161
Totale	243	925	196	1.364	243	727	150	1.120	318	795	157	1.270

Tipi di contratto

GRI 2-30 (2021) / ESRS S1



100% contratti a tempo pieno e indeterminato per il personale di terra nel 2023	**100%** tasso di *retention* del personale di terra nel 2023	**87%** contratti a tempo indeterminato per il personale marittimo nel 2023	**95%** tasso di *retention* del personale marittimo nel 2023, in linea con gli *standard* di mercato

Impatti, rischi e opportunità derivanti dalla doppia materialità e relativi approcci di gestione

Tra gli impatti più rilevanti individuati nell'analisi, sono emersi quelli relativi al **soddisfacimento delle condizioni contrattuali e reddituali dei dipendenti**. Tra i rischi più significativi figura il **potenziale aumento dei costi del personale e la possibile riduzione dell'attrattività della Società** dovuta a una gestione dei rapporti di lavoro e a un'organizzazione delle attività non allineata alle aspettative dei dipendenti.

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*. L'**attenzione alle condizioni contrattuali** si traduce in **elevati tassi di *retention***, come riportato di seguito.

Personale di terra

Tutto il personale di terra è assunto con **contratti a tempo indeterminato** e il tasso di retention nel 2023 è stato del 100%, a dimostrazione dell'investimento a lungo termine di DIS nelle proprie risorse.

Personale di terra per tipologia contrattuale (a fine esercizio)

	2021			2022			2023		
	U	D	Tot	U	D	Tot	U	D	Tot
Contratti a tempo pieno e indeterminato	15	9	24	14	10	24	15	10	25
Contratti a tempo determinato	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contratti part-time	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	15	9	24	14	10	24	15	10	25

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)**.

DIS garantisce inoltre la **continuità nella rotazione del personale su tipologie di navi simili**, dando la priorità al personale già impiegato dalla Società, **come evidenziato anche dall'alto tasso di *retention* del 95% nel 2023**, un risultato soddisfacente e in linea con gli *standard* di mercato.

Nel 2023, la Società aveva 161 tirocinanti nella sua flotta, pari al 12,7% del personale totale impiegato a bordo.

Personale marittimo per tipologia contrattuale (nel complesso, incluse rotazioni)

	2021			2022			2023		
	U	D	Tot	U	D	Tot	U	D	Tot
Contratti a tempo indeterminato	1.238	1	1.239	998	1	999	1.109	-	1.109
Tirocinanti	125	-	125	121	-	121	159	2	161
Totale	1.363	1	1.364	1.119	1	1.120	1.268	2	1.270

Reclutamento, assunzioni e dimissioni

GRI 401-1 (2016); GRI 401-2 / ESRS S1



5%

tasso di *turnover* per il personale di terra nel 2023

58,8%

marittimi sotto i 30 anni di età tra il personale assunto nel 2023

Impatti, rischi e opportunità derivanti dalla doppia materialità e relativi approcci di gestione

Opportunità significative per DIS risiedono nel migliorare **l'attrazione dei talenti, la fidelizzazione e la produttività del personale**.

Allo stesso modo, i concreti rischi materiali sono identificati in relazione all'**aumento dei costi del personale, alla minore offerta di lavoratori qualificati** (in particolare marittimi), alla riduzione **dell'attrazione e della fidelizzazione** a causa di un'offerta ritenuta meno interessante di quelle di altri concorrenti.

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 e istituzioni di istruzione e formazione, sostenendo costantemente ogni iniziativa di "***brand employment***".

Personale di terra

La fase di reclutamento rappresenta un momento cruciale, poiché è in questa fase che DIS identifica e seleziona le risorse umane in grado di apportare un valido contributo all'organizzazione, agendo coerentemente con la cultura e i valori aziendali. **La qualità dei dipendenti costituisce un *asset* strategico per il Gruppo**, che

attribuisce quindi enorme importanza alla corretta identificazione del profilo professionale da ricercare – in termini di **competenze, capacità, anzianità di servizio ed esperienza**.

Un'importante fonte di reclutamento di professionisti negli uffici altamente qualificati, soprattutto per posizioni che supportano direttamente le operazioni e la gestione delle navi, **è il personale marittimo stesso di DIS**. Questa sinergia tra personale di bordo e di terra offre opportunità di crescita professionale, con l'ulteriore intento di rafforzare la cultura aziendale di DIS. Per costruire immediatamente una profonda comprensione del ruolo atteso e favorire l'integrazione nell'ambiente organizzativo, i nuovi assunti sono accompagnati in un processo di formazione introduttiva (*on-boarding*). Questo consiste in incontri con il proprio responsabile di linea e con il dipartimento 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 membri del team e dell'organizzazione.

Nel 2023 il Gruppo DIS ha registrato 1 assunzione e nessun caso di dimissioni tra il personale di terra, per un tasso di *turnover* del 5%, in calo rispetto al 19% del 2022.

Personale di terra – assunzioni

	2021			2022			2023		
	U	D	Tot	U	D	Tot	U	D	Tot
< 30 anni	-	-	-	-	-	-	1	-	1
30-50 anni	1	1	2	1	1	2	-	-	-
> 50 anni	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	1	1	2	1	1	2	1	-	1

Personale di terra – dimissioni

	2021			2022			2023		
	U	D	Tot	U	D	Tot	U	D	Tot
< 30 anni	1[35]	-	-	-	-	-	-	-	-
30-50 anni	-	1	1	2	-	2	-	-	-
> 50 anni	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	1	1	2	2	-	2	-	-	-

Personale di terra – tasso di *turnover*

	2021	2022	2023
Tasso di *turnover*	19%	19%	5%

35 La risorsa ha lasciato DIS ma è stata ricollocata in un'altra società del Gruppo d'Amico.

Personale marittimo[36]

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, il Gruppo d'Amico e DIS adottano uno scrupoloso processo di selezione, che prevede anche lo stretto coordinamento con Sirius Ship Management Srl, la società del Gruppo d'Amico a cui sono affidate le attività di reclutamento.

Fedeltà e identificazione nella cultura aziendale del Gruppo sono valori fondamentali per DIS. Per rafforzare il senso di appartenenza dei propri dipendenti a DIS, il Gruppo d'Amico ha pertanto 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.
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 la selezione del **personale destinato a occupare posizioni di responsabilità nella gestione delle navi**, la politica del Gruppo prevede di selezionarlo – ove possibile – tra le fila del personale navigante della propria flotta. Il Gruppo ha definito specifici criteri di selezione e reclutamento, **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 la selezione di personale altamente qualificato e ampia tutela dei diritti del personale.

Nel 2023, in media, per ogni rotazione gli ufficiali hanno trascorso 4,3 mesi a bordo, mentre i *ratings* 6,5 mesi[37]. Il periodo è più breve rispetto all'anno precedente grazie alla graduale normalizzazione degli avvicendamenti degli equipaggi dopo le restrizioni di viaggio imposte dal Covid-19. La tipica rotazione del personale (specialmente per gli ufficiali) prevede **una media di 3 mesi di riposo per ogni 5 mesi trascorsi a bordo**.

Nel 2023, tra il personale marittimo il Gruppo DIS ha registrato 226 assunzioni, di cui 2 donne, e 111 dimissioni.

Personale marittimo – assunzioni

	2021			2022			2023		
	U	D	Tot	U	D	Tot	U	D	Tot
< 30 anni	64	-	64	94	-	94	131	2	133
30-50 anni	121	-	121	56	-	56	92	-	92
> 50 anni	7	-	7	3	-	3	1	-	1
Totale	192	-	192	153	-	153	224	2	226

36 A causa della rotazione degli equipaggi tipica del settore della navigazione, il tasso di turnover non è considerato un indice utile per il personale marittimo.

37 Il tempo trascorso a bordo è calcolato come la somma delle durate dei vari contratti di ogni persona. Una persona può avere più contratti durante l'anno.

Personale marittimo – dimissioni

	2021			2022			2023		
	U	D	Tot	U	D	Tot	U	D	Tot
< 30 anni	70	-	70	33	1[38]	34	28	-	28
30-50 anni	174	-	174	102	-	102	75	-	75
> 50 anni	29	-	29	6	-	6	8	-	8
Totale	273	-	273	141	1	142	111	-	111

Equità, inclusione e approccio multiculturale

GRI 406-1 (2016) / ESRS S1



Linee guida per la parità di genere a bordo	**Nessuna discriminazione**	**9**	**13**
pubblicata nel 2023	riscontrata durante il triennio 2021-2023	nazionalità tra il personale di terra nel 2023	nazionalità tra il personale marittimo nel 2023

Impatti, rischi e opportunità derivanti dalla doppia materialità e relativi approcci di gestione

L'approccio di DIS all'**equità per quanto riguarda l'occupazione, le retribuzioni e i ruoli** ha il potenziale per creare impatti positivi, rischi e opportunità in termini di **attrazione dei talenti, fidelizzazione e produttività del personale**.

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 raggiungere i massimi livelli di rendimento**. DIS promuove politiche e prassi volte a massimizzare e fidelizzare il talento, a migliorare il benessere dei dipendenti, cercare di prevenire comportamenti illeciti e garantire l'equilibrio tra lavoro e vita privata per entrambi i generi.

Come operatore globale, DIS è mossa dall'idea 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.

38 Il valore è stato rivisto rispetto a quello pubblicato nella Relazione annuale 2022 a causa della disponibilità di dati più precisi.

Uno dei principali risultati raggiunti da DIS nel 2022 e nel 2023 è stato il potenziamento delle politiche su diversità e inclusione: nel 2023 il Gruppo d'Amico ha pubblicato le linee guida per la parità di genere a bordo, che delineano l'impegno a promuovere un ambiente di lavoro eterogeneo e inclusivo che favorisca la parità di genere a tutti i livelli. Il concetto di inclusione si concretizza nel riconoscimento, nella comprensione e nell'incoraggiamento della diversità e nell'utilizzo delle risorse umane disponibili in modo proattivo, creando un ambiente sociale equo e accogliente.

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**, fondata sui diritti umani, sono:

- **parità di genere**: 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 la diversità degli individui.

Per quanto riguarda **la parità di genere e l'inclusione a bordo**, l'obiettivo di DIS è costruire una forza lavoro inclusiva e priva di qualsiasi tipo di discriminazione, educando l'equipaggio ed eliminando qualsiasi comportamento discriminatorio di genere a bordo. DIS adotta tutte le misure necessarie per garantire pari opportunità per tutti i posti di lavoro a bordo, indipendentemente dalla diversità di genere, e ha in atto politiche che incoraggiano il reclutamento di marittimi di sesso femminile e garantiscono un processo di reclutamento equo.

Un indicatore significativo delle pari opportunità concesse alle donne nella Società è il divario retributivo di genere: sebbene ancora rilevante, il divario mostra una riduzione significativa dal 34,2% nel 2021 al 27,0% nel 2023.

Il divario retributivo globale di genere[39]

	2021	2022	2023
Divario retributivo totale di genere	**34,2%**	**31,9%**	**27,0%**

Inoltre, la Società segue linee guida e procedure rigorose per garantire la **protezione dalle molestie**, soprattutto nei confronti delle donne, e fornisce un supporto emotivo e sanitario dedicato e un tutoraggio alle donne marittime.

DIS effettua controlli regolari, assicurando un **ambiente di lavoro libero da qualsiasi discriminazione**, e promuove una cultura contro qualsiasi tipo di maltrattamento, violenza o molestia sia a terra che a bordo, anche attraverso attività di formazione e incontri sulla diversità di genere. Nel corso del 2024 saranno tenuti corsi sui diritti umani nell'ambito della procedura pertinente, compresa la sensibilizzazione sulla parità di genere e l'inclusione.

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

39 Il divario retributivo globale di genere è calcolato come la differenza tra la retribuzione media annua lorda dei dipendenti di sesso maschile e la retribuzione media annua lorda dei dipendenti di sesso femminile, rispetto alla retribuzione media annua lorda dei dipendenti di sesso maschile, senza considerare i dirigenti.

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.

Non è stata riscontrata nessuna discriminazione durante il triennio 2021-2023.

Personale di terra

Nel 2023 DIS ha contato su **dipendenti a terra provenienti da 9 nazioni** e ha registrato una **quota di donne nel suo personale di terra del 40,0% a fine esercizio**, in linea con il dato a fine 2022.

Personale di terra – per paese di origine

	2021			2022			2023		
	U	D	% del totale	U	D	% del totale	U	D	% del totale
Danimarca	1	-	4,2%	1	-	4,2%	1	-	4,0%
Francia	2	2	16,7%	2	2	16,7%	2	2	16,0%
Grecia	-	-	0,0%	-	1	4,2%	-	-	0,0%
India	2	-	8,3%	1	-	4,2%	1	-	4,0%
Irlanda	1	-	4,2%	1	-	4,2%	2	-	8,0%
Italia	6	3	37,5%	5	3	33,3%	5	3	32,0%
Lettonia	-	1	4,2%	-	1	4,2%	-	1	4,0%
Polonia	-	1	4,2%	-	1	4,2%	-	1	4,0%
Portogallo	-	-	0,0%	-	-	0,0%	-	-	0,0%
Slovenia	-	1	4,2%	-	1	4,2%	-	1	4,0%
Regno Unito	3	1	16,7%	4	1	20,8%	4	2	24,0%
Totale	15	9	24	14	10	24	15	10	25

Un indicatore significativo delle pari opportunità concesse alle donne nella Società è il **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 sia per i dirigenti che per i dipendenti, passando rispettivamente dal 40,6% e dal 11,9% nel 2021, al 37,5% e al 2,0% nel 2023.

Personale di terra – divario retributivo di genere[40]

	2021	2022	2023
Dirigenti	40,6%	38,8%	37,5%
Dipendenti	11,9%	2,7%	2,0%

40 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.

Personale marittimo

Il personale di bordo di DIS proveniva da 13 nazioni a fine 2023, e per la gran parte dall'India. Gli altri marittimi sono reclutati soprattutto in Ucraina e Russia, mentre la percentuale residua proviene in particolare dall'Italia, dal Bangladesh e dalla Romania. A fine 2023, 2 donne erano impiegate a bordo delle navi di DIS. Il divario retributivo di genere è pari allo 0% per tutte le categorie professionali.

Personale marittimo – per paese di origine

	2021			2022			2023		
	U	D	% del totale	U	D	% del totale	U	D	% del totale
Australia	4	-	0,3%	-	-	0,0%	-	-	0,0%
Bangladesh	7	-	0,5%	7	-	0,6%	11	-	0,9%
Bielorussia	1	-	0,1%	-	-	0,0%	-	-	0,0%
Etiopia	4	-	0,3%	2	-	0,2%	4	-	0,3%
Georgia	-	-	0,0%	-	-	0,0%	4	-	0,4%
India	1.140	-	83,6%	984	-	87,9%	1.134	-	89,3%
Indonesia	6	-	0,4%	5	-	0,4%	-	-	0,0%
Irlanda	-	-	0,0%	-	-	0,0%	3	1	0,3%
Italia	26	1	2,0%	19	1	1,8%	21	1	1,7%
Lettonia	3	-	0,2%	2	-	0,2%	5	-	0,4%
Liberia	6	-	0,4%	6	-	0,5%	8	-	0,6%
Lituania	1	-	0,1%	-	-	0,0%	-	-	0,0%
Pakistan	-	-	0,0%	-	-	0,0%	-	-	0,0%
Filippine	27	-	2,0%	12	-	1,1%	2	-	0,2%
Portogallo	1	-	0,1%	-	-	0,0%	1	-	0,1%
Romania	17	-	1,2%	10	-	0,9%	9	-	0,7%
Russia	41	-	3,0%	30	-	2,7%	27	-	2,1%
Ucraina	79	-	5,8%	42	-	3,8%	39	-	3,1%
Total	1.363	1	1.364	1.119	1	1.120	1.268	2	1.270

Formazione e sviluppo del personale

GRI 404-1 (2016); GRI 404-2 / ESRS S1



US$ 750 Spese di formazione per dipendente nel 2023, più che triplicato rispetto al 2022	**15,2** media di ore di formazione per il personale di terra nel 2023	**18,8** media di ore di formazione per il personale marittimo nel 2023

Impatti, rischi e opportunità derivanti dalla doppia materialità e relativi approcci di gestione

L'analisi evidenzia la rilevanza dell'impatto positivo derivante dal **miglioramento delle capacità e delle competenze del personale**, mentre la formazione e lo sviluppo sono significativi nel determinare sia i rischi che le opportunità materiali in termini di **attrazione e fidelizzazione dei talenti**.

DIS è consapevole che la gestione di questi impatti, rischi e opportunità materiali è fondamentale per il suo successo. Per questo motivo, attribuisce enorme importanza alla definizione e all'attuazione di **piani di formazione** sia per il personale marittimo che per quello di terra, garantendo che **i dipendenti acquisiscano nuove competenze** e aggiornino quelle che già possiedono, rafforzando al contempo il proprio senso di appartenenza al Gruppo.

Gli investimenti nelle attività di formazione dimostrano la costante attenzione di DIS alla crescita e allo sviluppo professionale delle proprie persone; **le spese annue per la formazione per dipendente sono più che triplicate, passando da US$ 245 nel 2022 a US$ 750 nel 2023**.

Spese per la formazione di personale di terra e marittimo[41]

	2021	2022	2023
Spese di formazione per dipendente (US$)	**140**	**245**	**750**

Personale di terra

Insieme al sistema di *total rewarding* e di valutazione delle prestazioni, la formazione e lo sviluppo costituiscono elementi fondamentali del sistema di gestione delle risorse umane e contribuiscono a mantenere e rafforzare le prestazioni dei dipendenti di DIS. L'obiettivo di queste politiche e iniziative è **promuovere l'apprendimento continuo**.

A tal fine, 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

41 La maggior parte delle attività di formazione si basa su accordi quadro con fornitori stipulati dalla funzione Risorse Umane del Gruppo d'Amico. I dati per il 2020 e il 2021 sono stati elaborati considerando le spese di formazione sostenute dal Gruppo d'Amico e poi allocando la quota relativa al personale di DIS. I dati per il 2022 sono stati elaborati considerando le spese di formazione sostenute da DIS e dividendole per il personale di DIS.

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

	2021		2022		2023	
	U	D	U	D	U	D
Executive	14,2	59,1	5,5	8,5	14,7	23,0
Dirigenti	5,5	-	8,8	4,0	13,8	17,8
Dipendenti	-	19,2	3,2	1,3	12,9	16,5

Principali iniziative di formazione

La **d'Amico Corporate Academy** ha lanciato diverse iniziative di formazione che hanno coinvolto buona parte dei dipendenti del Gruppo d'Amico durante gli scorsi anni, creando un ambiente in cui vengono intrecciati rapporti professionali più stretti. Nel corso del 2023 sono state messe a disposizione dei dipendenti DIS diverse iniziative di *e-learning*.

Il Gruppo DIS ha continuato a collaborare con "The European House – Ambrosetti" che, con i propri corsi, ha offerto una fonte di ispirazione e riflessione alla dirigenza di DIS, **rafforzando specifiche competenze manageriali**. Nello specifico, l'iniziativa ha riguardato la **gestione del cambiamento**, un tema particolarmente rilevante considerando che il Gruppo dovrà affrontare molteplici sfide legate alla rapidità dell'**innovazione** e della **digitalizzazione**, nonché alla transizione energetica in corso e alla crescente attenzione verso la **sostenibilità**.

Inoltre, nell'ambito delle iniziative di sviluppo e gestione del cambiamento, nel 2023 DIS ha avviato un **programma di *coaching***, erogato attraverso lezioni frontali e a distanza, con lo scopo di aumentare l'adattabilità del personale di terra alle continue evoluzioni organizzative, culturali e di mercato.

Il programma è strutturato per supportare i dipendenti nella gestione delle complessità associate alle trasformazioni in atto, fornendo nuovi strumenti e prospettive per comprendere l'evoluzione dell'ambiente organizzativo e di mercato. Un obiettivo fondamentale è sviluppare la capacità strategica di leggere e interpretare il contesto organizzativo, potenziando la mentalità adattativa e aumentando il nostro coinvolgimento nel percorso professionale di ciascun dipendente.

Personale marittimo

Per il personale dell'equipaggio è previsto un rigoroso programma di formazione a terra e a bordo che, a partire dal periodo pre-imbarco, copre l'intera carriera degli ufficiali. Il programma capitalizza tutte le conoscenze sviluppate all'interno della Società con il coinvolgimento del personale *senior*.

Il Gruppo d'Amico offre possibilità di **carriera agli ufficiali *junior***, a partire dagli allievi, e mira a promuovere ufficiali *senior* dall'interno del Gruppo, realizzando programmi specifici e valutazioni delle *performance* il cui scopo

principale è quello di migliorare e sviluppare le competenze. Il Gruppo offre opportunità di carriera assegnando, quando possibile, incarichi temporanei a terra a personale di bordo.

Personale marittimo – ore di formazione medie

	2021		2022		2023	
	U	D	U	D	U	D
Ufficiali senior	44,5	-	44,8	-	24,6	-
Ufficiali junior	41,9	6,0	50,3	42,0	37,8	-
Ratings	7,2	-	9,9	-	8,6	-
Tirocinanti	12,8	-	30,1	-	17,2	9,0

Il Gruppo si avvale, inoltre, 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. Il Gruppo porta avanti la propria collaborazione con l'**Italian Maritime Academy Technologies (IMAT)** in Italia e con il **Veritas Maritime Training Center** di Manila per offrire numerosi corsi, gran parte dei quali approvati dalle amministrazioni nazionali italiane e filippine.

La **filosofia degli "ufficiali cresciuti internamente"** costituisce un aspetto fondamentale della strategia di sviluppo del personale. In tale contesto, il Gruppo d'Amico mette in campo **piani personalizzati di sviluppo della carriera** costantemente monitorati e aggiornati. Il punto di partenza è la strategia di cooperazione del Gruppo d'Amico con istituti nautici per la selezione e la formazione dei suoi giovani cadetti. Tra questi vi è l'**ITS Fondazione G. Caboto**, che offre programmi di formazione degli allievi ufficiali per garantire l'**eccellenza della preparazione tecnica** delle giovani leve e al contempo **trasferisce la conoscenza della struttura organizzativa del Gruppo d'Amico, delle sue politiche, delle sue competenze e della sua visione**, agevolando in questo modo l'inserimento lavorativo nel Gruppo.

Particolare attenzione viene data anche alla **componente comportamentale**, attribuendo grande importanza, oltre alle competenze tecniche fondamentali richieste dai diversi ruoli, alla metodologia di lavoro. A tale scopo il Gruppo promuove iniziative specifiche per incoraggiare comunicazione, leadership e spirito di squadra a bordo delle proprie navi.

La 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 internazionale sugli standard di formazione, certificazione e tenuta della guardia dei marittimi tenuta a bordo delle navi impegnate in viaggi internazionali. La qualità della formazione dell'equipaggio viene misurata durante le ispezioni delle navi condotta dai sovrintendenti tecnici e marittimi.

Sistemi di valutazione delle prestazioni e remunerazione

GRI 404-3 (2016) / ESRS 2; S1



0	**100%**	**100%**	**47**
dipendenti la cui retribuzione è inferiore al livello equo nel 2023	personale di terra valutato (2022)	personale marittimo valutato (2023)	avanzamenti di carriera tra il personale marittimo nel 2023

Impatti, rischi e opportunità derivanti dalla doppia materialità e relativi approcci di gestione

Il miglioramento o il peggioramento dei **livelli di reddito dei dipendenti** e della soddisfazione per le **condizioni contrattuali** sono considerati un impatto materiale. Opportunità e rischi ritenuti ugualmente rilevanti: **DIS potrebbe beneficiare di una maggiore produttività del personale**, pur affrontando i rischi dovuti a un **aumento dei costi del personale** e a una **minore attrattiva occupazionale**, a causa di un'offerta considerata meno interessante rispetto a quelle dei concorrenti.

DIS mira a riconoscere le prestazioni di spicco dei dipendenti e a premiarli di conseguenza. Allo stesso modo, garantisce che prestazioni scarse siano gestite in modo adeguato e all'insegna dell'integrità. Il sistema di valutazione delle prestazioni in essere promuove lo sviluppo professionale dei dipendenti mentre **la politica retributiva intende premiare sia le prestazioni individuali che quelle di squadra**. Il responsabile di linea e il dipendente collaborano per garantire la definizione e l'effettiva valutazione nel corso dell'anno di obiettivi stimolanti, concentrandosi anche sul coinvolgimento in progetti e attività non di *routine*.

Le politiche retributive di DIS si basano su:

- **sostenibilità economica**: il costo totale del personale deve essere economicamente sostenibile per il Gruppo;
- **comparabilità con l'esterno**: nella definizione della politica di remunerazione, il Gruppo tiene conto dei *benchmark* di settore a livello internazionale;
- **coerenza**: criteri uniformi devono essere applicati in modo coerente ed equo;
- **prestazioni**: qualsiasi revisione salariale o bonus deve essere guidato da una valutazione dei risultati individuali e di squadra. L'assegnazione di bonus deve premiare il raggiungimento di obiettivi fissati su progetti e attività straordinari e un forte impegno nei confronti del Gruppo.
- **normative del mercato del lavoro dei diversi paesi di origine del personale**.

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).

Nessun dipendente – considerando tutto il personale, sia di terra che marittimo – **riceve un salario inferiore al salario equo**.

Personale di terra

Nel 2022[42] è stato valutato il 100% del personale di terra, con un miglioramento rispetto all'anno precedente (95%). Nel 2023 il rapporto tra la retribuzione della persona più pagata e la retribuzione mediana (esclusi i ruoli esecutivi) ha registrato un calo significativo del 15,8% rispetto al 2021, passando da 3,1 a 2,6.

Personale di terra – valutazione delle prestazioni

	2021	2022
Previsto (%)	100%	100%
Ricevuto (%)	95%	100%
Non ricevuto (%)	5%	0%

Personale di terra – rapporto retributivo totale annuo

	2021	2022	2023
Rapporto tra la retribuzione della persona più pagata e la retribuzione mediana dei dipendenti[43]	3,1	3,1	2,6

Personale marittimo

Nel 2023 sono state valutate le prestazioni del 100% del personale marittimo, dando luogo all'avanzamento di carriera di 47 dipendenti. I piani di carriera sono formalizzati per tutti i marittimi e si basano sui titoli di studio acquisiti e sugli anni di esperienza professionale.

Alla fine del 2023 il rapporto tra la retribuzione della persona più pagata e la retribuzione mediana (senza considerare i ruoli esecutivi) è rimasto stabile a 2,9, in linea con gli anni precedenti.

Personale marittimo – valutazione delle prestazioni

	2021			2022			2023		
	% valutata	avanzamento di carriera		% valutata	avanzamento di carriera		% valutata	avanzamento di carriera	
		U	D		U	D		U	D
Ufficiali senior	100%	24	-	100%	24	-[44]	100%	10	-
Ufficiali junior	100%	10	-	100%	18	-	100%	15	-
Ratings	100%	9	-	100%	11	-	100%	22	-
Tirocinanti	100%	15	-	100%	18	-	100%	0	-
TotalE	100%	58	-	100%	71	-	100%	47	-

42 La valutazione delle prestazioni del personale di terra per il 2023 non è ancora disponibile.

43 I dati presentati non tengono conto degli executive.

44 Il valore è stato rivisto rispetto a quello pubblicato nella Relazione annuale 2022 a causa della disponibilità di dati più precisi.

Personale marittimo – piani personali di carriera

	2021	2022	2023
Dipendenti con piani personalizzati di carriera (%)	100%	100%	100%
Dipendenti che hanno completato piani personalizzati di carriera (%)	4%	6%	4%

Personale marittimo – rapporto retributivo totale annuo

	2021	2022	2023
Rapporto tra la retribuzione della persona più pagata e la retribuzione mediana dei dipendenti	2,9	2,9	2,9

Benefits e benessere del personale

GRI 401-2 (2016) / ESRS S1



Progetto di Benessere Organizzativo lanciato nel 2023	**Programma di psico-educazione online** lanciato nel 2023	**100%** personale marittimo con assicurazioni richieste dalle leggi locali in materia di lavoro nel 2023	**80%** personale di terra con benefit superiori ai requisiti di legge nel 2023

Impatti, rischi e opportunità derivanti dalla doppia materialità e relativi approcci di gestione

L'analisi identifica come prioritari un numero significativo di impatti legati al miglioramento o al peggioramento **del benessere mentale**, **al clima aziendale**, all'allineamento tra le esigenze del personale e le risposte della Società, alla soddisfazione dei dipendenti per l'**equilibrio tra lavoro e vita privata** (a terra) e alle **sistemazioni** (a bordo). Inoltre, è riconosciuta l'esistenza di potenziali impatti negativi in relazione a violazioni della privacy, riposo inadeguato (a bordo), disagio psicologico, molestie, discriminazione e abusi.

Tutti questi fattori generano opportunità e rischi materiali, soprattutto in termini di **attrazione e fidelizzazione dei talenti**.

L'attenzione alle persone e il benessere dei propri dipendenti rivestono enorme importanza per DIS. L'attenzione a queste dimensioni è dimostrata dalle azioni intraprese e dalle iniziative in atto, soprattutto per quanto riguarda **il benessere psicologico, l'equilibrio tra lavoro e vita privata e i benefit aggiuntivi offerti al di là dei requisiti di legge**.

A sottolineare l'impegno della Società, nel 2023 DIS ha lanciato il progetto di **Benessere Organizzativo**, con l'obiettivo di fornire uno specifico quadro di riferimento per tutte le iniziative condotte finora e di individuare eventuali ulteriori azioni utili ad aumentare gli sforzi della Società in questo ambito, allineandoli maggiormente alle esigenze dei dipendenti. A supporto di questa 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	• Inserimento • Riconoscimento • Impegno e prestazioni • Sicurezza • Sviluppo

Benessere psicologico

Nel corso del 2023, DIS si è concentrata sulla tutela della salute mentale dei propri dipendenti e sul miglioramento del loro benessere. Per questo motivo, la Società ha avviato una collaborazione con "**Mindwork**", società specializzata nella promozione del **benessere mentale delle persone**, sia all'interno che all'esterno dell'ambiente organizzativo.

Con il supporto di Mindwork, DIS ha elaborato un **programma di psico-educazione online** articolato in **tre *webinar*** della durata di un'ora ciascuno, allo scopo di promuovere una maggiore consapevolezza sul benessere e sulla salute psicologica tra i dipendenti di terra e di fornire loro **le migliori pratiche e gli strumenti operativi** per prendersi cura di sé stessi e delle persone che li circondano. I tre temi principali affrontati nel 2023 sono stati: cambiamento e incertezze; sfide e risorse della genitorialità; *caregiving* e prendersi cura degli altri.

La natura del loro lavoro pone i marittimi di fronte a sfide uniche per il loro benessere, a cui DIS presta particolare attenzione, poiché li considera una delle sue principali risorse.

A partire dal 2021 DIS ha già istituito un **programma di supporto psicologico per tutti i membri dell'equipaggio** grazie alla firma di una convenzione con "**Mental Health Support & Solutions**" (MHSS specializzata in salute e benessere mentale nel settore marittimo). Il Gruppo si impegna a offrire un presidio di supporto efficace a tutto il personale che potrebbe trovarsi ad affrontare difficoltà personali o avere necessità di supporto o guida su come assistere altri. MHSS gestisce una **linea di sostengo 24/7** disponibile tramite telefono, WhatsApp, e-mail o SMS. La linea è gestita da psicologi professionisti, che sono madrelingua delle stesse lingue del personale di DIS, Inoltre **il servizio è interamente confidenziale e anonimo** e, dopo aver stabilito il contatto con la linea di sostegno, il professionista "rimane" solitamente con il chiamante fino a quando il problema viene risolto. DIS incoraggia tutti i marittimi a conoscere il team di MHSS.

Il Gruppo collabora inoltre con la **"Sailor's Society" per diffondere la consapevolezza in merito al benessere in mare** non solo il personale marittimo, ma anche per le loro famiglie e il personale di terra della Società.

Inoltre, la Compagnia supera il livello minimo di equipaggio richiesto per legge sulle proprie navi e pianifica **i livelli di equipaggio sulla base di una valutazione realistica delle attività, garantendo il benessere dei marittimi**. DIS si impegna a stabilire livelli di equipaggio sufficienti per far fronte al carico di lavoro atteso da ciascun marittimo senza superare le "ore di lavoro massime" consentite, considerando sempre l'impatto dei periodi di picco di lavoro (come gli scali in porto) e le possibili conseguenze della stanchezza dell'equipaggio sulla sicurezza della nave e sul benessere dell'equipaggio. A parte i casi di emergenza, e per il minor tempo possibile, **DIS non opera con equipaggi ridotti**.

Il Gruppo sta attualmente lavorando a una **politica ufficiale sul benessere**, che è stata formalizzata nel corso del 2023 e sarà attuata nel 2024.

Equilibrio vita privata-lavoro

Nel corso del 2022 DIS ha definito e implementato una **politica di lavoro da remoto** con l'obiettivo principale di garantire un migliore equilibrio tra vita privata e lavoro ai propri dipendenti a terra. Il lavoro da remoto, che si avvale di strumenti e tecnologie in grado di garantire la produttività anche al di fuori degli uffici della Società, offre ai dipendenti una maggiore flessibilità nella gestione degli impegni personali e lavorativi, riducendo il tempo spesso non produttivo associato al tragitto casa-lavoro.

Per quanto riguarda il personale marittimo, il comandante di ogni nave verifica regolarmente che tutti i membri dell'equipaggio osservino il **corretto periodo di riposo** nell'arco delle 24 ore. Il Gruppo d'Amico applica una politica di tolleranza zero per le ore di lavoro/riposo registrate in modo errato, alterato o falso. Inoltre, il Gruppo d'Amico mira a una rotazione dell'equipaggio a bordo ogni 4-6 mesi, per evitare che i marittimi rimangano troppo a lungo lontani dalle loro famiglie.

Per garantire che le **sistemazioni a bordo rispettino gli *standard* legali – compresi quelli igienici e di sicurezza – e siano sicure e accoglienti**, DIS conduce attraverso i suoi ufficiali di bordo **ispezioni interne settimanali** delle cabine, della cucina, della cambusa e di tutti gli spazi di uso comune come le sale ricreative. Al termine delle ispezioni viene redatto un verbale convalidato dal comandante e inviato alla divisione HSQE. Gli ispettori esterni possono richiedere copie dei verbali o condurre essi stessi delle ispezioni.

Benefit

Attraverso diverse iniziative, DIS presta particolare attenzione ai problemi di salute anche fornendo assicurazioni sulla vita, assistenza sanitaria integrativa, copertura assicurativa per disabilità e invalidità e prestazioni pensionistiche.

Tutti i dipendenti di DIS ricevono le assicurazioni obbligatoriamente 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, senza alcuna distinzione in termini di ruolo organizzativo.

Personale di terra – numero di dipendenti che ricevono benefit superiori ai requisiti di legge

	2021		2022		2023	
	Nr	%	Nr	%	Nr	%
Assicurazione sulla vita	19	79,5%	19	79,5%	20	80,0%
Assicurazione sanitaria	19	79,5%	19	79,5%	20	80,0%
Copertura per disabilità e invalidità	11	45,8%	11	45,8%	12	48,0%
Prestazioni pensionistiche	14	58,3%	14	58,3%	15	60,0%

Personale marittimo – numero di dipendenti che ricevono benefit

	2021		2022		2023	
	Nr	%	Nr	%	Nr	%
Assicurazione sulla vita	1.364	100,0%	1.120	100,0%	1.246	98,1%
Assicurazione sanitaria	53	3,9%	31	2,8%	24	1,9%
Copertura per disabilità e invalidità	1.364	100,0%	1.120	100,0%	1.246	98,1%
Prestazioni pensionistiche	26	1,9%	19	1,7%	24	1,9%

Salute e sicurezza sul lavoro

GRI 403-1 (2018); GRI 403-2; GRI 403-2; GRI 403-5; GRI 403-8; GRI 403-9; SASB TR-MT-540a.1; SASB TR-MT-320a.1 / ESRS S1



100%
personale coperto dal sistema di gestione di salute e sicurezza nel 2023

0
infortuni sul lavoro nel 2023

100%
dipendenti di terra neoassunti informati sulla salute e la sicurezza sul lavoro nel 2023

7,4
media di ore di formazione su salute e sicurezza sul lavoro per il personale marittimo nel 2023, +13,0% rispetto al 2022

Impatti, rischi e opportunità derivanti dalla doppia materialità e relativi approcci di gestione

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 questi fattori generano opportunità e rischi rilevanti, soprattutto in termini di **attrazione e fidelizzazione dei talenti**.

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 alle proprie attività di navigazione, DIS ha politiche molto restrittive volte a tutelare la sicurezza della vita e, in generale, a prevenire qualsiasi incidente che potrebbe causare feriti gravi, infortuni o malattie. **L'obiettivo di DIS è di azzerare gli incidenti e gli infortuni**; tuttavia, se tali eventi si verificano, vengono debitamente analizzati e i risultati vengono condivisi con la flotta per ridurre la probabilità che si ripetano.

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 del Gruppo d'Amico ispeziona periodicamente tali agenzie per accertarne l'ottemperanza anche alle proprie procedure. 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 Certificato del lavoro marittimo valido**.

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 un impatto economico considerevole per il Gruppo. In tale contesto, il Gruppo d'Amico utilizza:

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

Pur non essendo obbligatorio, il programma TMSA (**gestione e autovalutazione delle navi cisterna**) è raccomandato dalle principali compagnie petrolifere come strumento per incoraggiare gli operatori marittimi a misurare, valutare e migliorare i loro sistemi di gestione della sicurezza rispetto ad un elenco di indicatori chiave di *performance* (KPI). Il programma stabilisce inoltre alcune best practice per la risoluzione di problemi e per l'ottimizzazione della *performance* in materia di sicurezza e ambiente. È previsto l'utilizzo di strumenti elettronici di controllo e misurazione dei KPI per diverse aree del sistema di gestione tecnica ed ogni sei mesi viene condotta un'analisi del TMSA. Il TMSA rappresenta inoltre il punto di partenza per un piano di miglioramento continuo volto a raggiungere e garantire elevati *standard* di sicurezza e di tutela ambientale.

Anche prima dell'introduzione del programma TMSA, DIS, attraverso il Gruppo d'Amico, ha promosso **procedure interne di gestione delle questioni riguardanti HSQE**, avvalendosi di un Sistema di gestione integrato 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 la sicurezza degli equipaggi, il **Sistema di gestione integrato** include anche la certificazione di conformità alla norma internazionale **ISO 45001**, che **copre il 100% della forza lavoro**, il nuovo certificato è stato ottenuto in occasione dell'audit annuale del Rina nel 2020. Il sistema è volto a:

- proteggere la salute e il benessere dei dipendenti, riducendo i rischi professionali dovuti all'esposizione ai pericoli;
- prevenire azioni pericolose, infortuni, malattie, incidenti al personale, danni materiali e ambientali;
- garantire la priorità delle misure di protezione collettiva rispetto a quelle di protezione individuale;
- perseguire il miglioramento continuo dei risultati della gestione di salute e sicurezza;
- impiegare sforzi continui e sistematici al fine di ridurre e/o eliminare le ripercussioni negative sulla salute e la sicurezza (inclusi gli infortuni) derivanti da processi e attività;
- esplicitare l'impegno a rispettare i requisiti legali e altri requisiti che il Gruppo sottoscrive e che sono correlati ai pericoli identificati;
- migliorare la sicurezza di tutti, promuovendo una cultura della "sicurezza prima di tutto" per creare un ambiente di lavoro senza infortuni e malattie.

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.

DIS, tramite il Gruppo d'Amico, vanta una solida **struttura di gestione del rischio quantitativo**, attraverso la quale conduce un'analisi sistematica volta a impedire che lo sviluppo e la progressione di qualsiasi atto e condizione non sicuro si traduca in un incidente. DIS investe nella **formazione** e nella preparazione **degli equipaggi e del personale d'ufficio**, in piani operativi della nave idonei, adeguati ed efficaci, in procedure di emergenza per la sicurezza della navigazione, in sistemi di gestione ambientale ed energetica, e in efficaci sistemi di manutenzione programmata, fornendo al contempo un forte sostegno e supervisione da parte della struttura a terra. Tutte le navi possono contare su **attrezzature tecnologicamente avanzate** e sulle risorse necessarie per supportare l'equipaggio nell'attuazione degli *standard* di sicurezza e ambientali del Gruppo per la prevenzione di incidenti come incagli e collisioni, compreso l'inquinamento ambientale. Inoltre, la Società adotta una polizza assicurativa che copre i danni da inquinamento da carburante *bunker* o da merce (*Protection & Indemnity*), per un massimo di un miliardo di dollari.

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.

Nei tre anni considerati, tutti i dipendenti di terra neoassunti sono stati informati delle 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

	2021		2022		2023	
	U	D	U	D	U	D
Ufficiali senior	12,5	-	6,6	-	6,9	-
Ufficiali junior	13,2	-	10,8	-	13,4	-
Ratings	4,5	-	4,2	-	4,4	-
Tirocinanti	5,1	-	9,5	-	10,2	6,0

Il comandante di ogni nave, in base alla propria esperienza e al lavoro svolto a bordo, deve valutare se le istruzioni, le procedure e i documenti siano rilevanti per la sicurezza e l'efficacia dell'attività della nave. **Ogni tre mesi, il comandante riunisce il personale chiave a bordo per discutere del Sistema di gestione integrata** (IMS), proponendo miglioramenti quando necessario. I risultati della revisione vengono raccolti e inviati alla divisione HSQE. Durante la riunione vengono affrontate anche le questioni relative a sicurezza, ambiente, qualità e salute. La valutazione da parte della divisione di terra viene effettuata in base all'importanza dei commenti ricevuti e diventa un *input* per il Riesame annuale della direzione effettuato dall'alta direzione, in cui vengono decisi cambiamenti e miglioramenti dell'IMS. La divisione HSQE invia il *feedback* di questa riunione di revisione alla nave.

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. I registri che documentano l'efficacia del programma di salute e sicurezza sono conservati per tutto il tempo necessario.

Il Servizio di Prevenzione e Protezione svolge i seguenti compiti:

- collabora con il Comandante e con il responsabile della sicurezza sul lavoro per l'attuazione delle procedure di Gruppo in materia di salute, igiene e sicurezza;

- segnala al responsabile della sicurezza sul lavoro le carenze e le anomalie che potrebbero compromettere l'igiene, la salute e la sicurezza;
- individua i fattori di rischio legati alle attività lavorative e al funzionamento della nave;
- collabora con il Gruppo per individuare misure di salute, igiene e sicurezza volte a prevenire e proteggere dai rischi rilevati;
- esamina gli infortuni del personale di bordo da segnalare al Gruppo, insieme al responsabile della sicurezza sul lavoro;
- informa l'equipaggio dei problemi relativi alla salute, all'igiene e alla sicurezza a bordo della nave;
- raccomanda al Comandante e/o al Gruppo programmi di formazione e informazione per l'equipaggio.

Durante il triennio 2021-2023, non è stato registrato alcun infortunio sul lavoro[45] di qualsiasi gravità, compresi infortuni gravi[46], perdite di persone[47] o decessi.

45 Gli infortuni sul lavoro sono definiti come effetti negativi sulla salute derivanti dall'esposizione a pericoli sul lavoro.

46 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.

47 Il dato riguarda membri dell'equipaggio che risultano dispersi (non possono essere ritrovati).

Rischi per la salute e la sicurezza

DIS ha condotto un'analisi e una valutazione dei rischi potenziali a cui i marittimi possono essere esposti, valutando tre diverse aree:

- **area di lavoro**;
- **mansioni specifiche**;
- **attività lavorative**.

Per quanto riguarda le potenziali cause di infortunio, sono stati esaminati i rischi derivanti da strutture, macchine, videoterminali, contatti elettrici e sostanze pericolose. Per quanto riguarda le malattie professionali, sono stati considerati i rischi causati da agenti chimici, fisici, biologici ed ergonomici, per i quali, ove necessario, è stato adottato uno specifico criterio di valutazione. I diversi parametri coinvolti nella Valutazione dei rischi per le mansioni e l'area di lavoro sono stati poi quantificati per definire le eventuali azioni correttive da attuare con urgenza. Le **azioni correttive e preventive** sono incluse nelle procedure utilizzate a bordo e diventano parte integrante dell'IMS. Infine, come descritto nei paragrafi precedenti, è in atto una valutazione strutturata e continuativa dei rischi per valutare i rischi prima di svolgere un'attività.

I principali rischi per la salute e la sicurezza sul lavoro identificati e presi in considerazione da DIS sono i seguenti:

- Fisici;
- Meccanici;
- Termici;
- Acustici;
- Elettrici (fulminazione diretta; fulminazione indiretta);
- Vibrazioni (vibrazioni mano-braccio; vibrazioni dell'intero corpo);
- Radiazioni (campo elettromagnetico; radiazioni ottiche artificiali; radiazioni ionizzanti);
- Ergonomia dei videoterminali (VDT) (postura sfavorevole; movimentazione manuale dei carichi; movimenti ripetuti e continui);
- Chimici (polveri, aerosol, nebbie, fumi, liquidi, contatto con sostanze o miscele pericolose; inalazione di sostanze e/o miscele pericolose;
- Fattori di stress sul lavoro (fattori di stress oggettivi e carico di lavoro mentale; fattori di stress psicosociali; contenuto e organizzazione del lavoro);
- Esposizione ad agenti cancerogeni e/o mutageni;
- Esposizione ad agenti biologici;
- Incendi ed esplosioni (presenza/uso di materiali esplosivi/infiammabili; presenza di grandi quantità di sostanze combustibili);
- Mezzi di trasporto (guida di carrelli elevatori; guida di autocarri/autoarticolati; guida di automobili);
- Mezzi di sollevamento (uso di carroponte; uso di piattaforme; guida di gru);
- Luoghi di lavoro/postazioni di lavoro (postazioni di lavoro ergonomiche e postura; ergonomia delle macchine e delle attrezzature; postazioni di lavoro in altezza; postazioni di lavoro in spazi ristretti; postazioni di lavoro potenzialmente instabili; postazioni di lavoro in prossimità di corsi d'acqua o sott'acqua; postazioni di lavoro che comportano isolamento/solitudine; condizioni igieniche; scale e pavimenti fissi e mobili; distanza delle uscite di emergenza; larghezza delle vie di fuga; segnaletica orizzontale/verticale; illuminazione; luci di emergenza; rumore ambientale; vibrazioni; pavimenti bagnati; movimenti della nave).

Diritti umani

GRI 2-23 (2021); GRI 2-26 / ESRS S1

Nessuna tolleranza	**Politica sui diritti umani dei marittimi**	**Nessuna situazione di lavoro forzato e di servitù per debiti**
per qualsiasi tipo di molestia o bullismo, a terra o a bordo	pubblicata nel 2023	nelle fasi di reclutamento, garantita da *audit* annuali

Impatti, rischi e opportunità derivanti dalla doppia materialità e relativi approcci di gestione

Secondo i risultati dell'analisi, i rischi per DIS risiedono in **potenziali violazioni dei diritti umani nella catena del valore**.
Allo stesso modo, un impatto negativo materiale può derivare da violazioni delle norme sul lavoro forzato e minorile nelle società con cui il Gruppo intrattiene rapporti commerciali.

DIS incoraggia la **promozione di una condotta etica sul luogo di lavoro, come sancito dal Codice Etico**, che costituisce la base della cultura aziendale della Società e funge da costante riferimento per il comportamento cui tutti i destinatari sono invitati ad attenersi nella conduzione delle attività, degli affari aziendali e nelle relazioni con tutti gli *stakeholder*.
Il Gruppo d'Amico vieta il lavoro forzato e si impegna incondizionatamente a rispettare i diritti umani dei marittimi, indipendentemente da qualsiasi considerazione legata allo status sociale, alle origini, alla posizione professionale e al genere.

Il Codice Etico stabilisce che le attività interne ed esterne dovrebbero essere condotte conformemente ai **valori di equità, onestà e trasparenza**, in conformità alle leggi e garantendo il rispetto della dignità della persona. Uno dei principali obiettivi della divisione HR è far sentire i dipendenti apprezzati, rispettati e coinvolti nella Società, fornendo loro accesso a pari opportunità andando ben oltre gli obblighi di legge. A bordo delle navi gestite, i turni di lavoro e di riposo sono garantiti e costantemente monitorati per assicurare uno stato psicofisico sano, idoneo a tutelare la salute e la sicurezza del personale di bordo. A tutti i marittimi è garantita l'assistenza sanitaria necessaria durante la loro intera permanenza in servizio e anche successivamente alla scadenza del contratto in caso di malattia o infortunio. In tutti i casi è sempre tutelato il diritto dei marittimi di essere rimpatriati in sicurezza.

Non è tollerato alcun tipo di molestia o bullismo, né a terra né a bordo; a tal riguardo esistono rigorose procedure e i dipendenti o i soggetti terzi sono incoraggiati a segnalare immediatamente qualsiasi episodio, in modo da poter adottare adeguate misure correttive. Le segnalazioni possono pertanto riguardare comportamenti illeciti, rischi, reati o irregolarità attribuibili a violazioni del Codice Etico di DIS e del sistema di controllo interno, come il bullismo e le molestie sessuali. Le segnalazioni dovrebbero essere inviate tramite il seguente sito https://openreportingsystem.damicoship.com. In alternativa, le segnalazioni possono essere inviate ad account di posta elettronica e numeri verdi dedicati e indipendenti.

Nel 2023 DIS e il Gruppo d'Amico hanno continuato a rafforzare le proprie pratiche riguardanti diversità e inclusione e più in generale in relazione ai diritti umani del personale sia di terra che marittimo. In particolare, nel 2023 il Gruppo d'Amico ha istituito una politica dedicata ai "**Diritti umani dei marittimi**" che sottolinea l'importanza

fondamentale di trattare ogni individuo con dignità, riconoscendone il valore intrinseco e mostrando un rispetto incondizionato, privo di qualsiasi forma di discriminazione.

DIS assicura che tutti i marittimi siano informati dei loro diritti inserendo un'appendice specifica nei loro contratti di lavoro durante il *briefing* precedente all'imbarco.

Infine, la **Società proibisce il lavoro forzato**, anche attraverso pratiche di indebitamento che possono portare a situazioni di lavoro forzato, come ad esempio la servitù per debiti dovuta al pagamento di tasse di reclutamento e oneri di reclutamento correlati. Per evitare tali situazioni, DIS verifica con audit annuali che i marittimi non abbiano pagato alcun compenso o altri oneri per il reclutamento o il collocamento a un servizio di reclutamento e collocamento, e include questo requisito nei contratti dell'armatore con i servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi.

Codice Etico

Le tre dichiarazioni del Codice Etico riportate di seguito evidenziano il chiaro impegno di DIS verso il rispetto dei diritti umani:

- **Rispetto delle leggi**: i destinatari, nello svolgimento delle proprie attività, devono agire per garantire il pieno rispetto sia di tutte le normative vigenti negli ordinamenti dei Paesi in cui operano per conto di DIS che principi espressi nel Codice Etico, accettando di osservarli con imparzialità e obiettività. Il personale è tenuto anche al rispetto delle direttive e delle procedure aziendali che fanno parte del Sistema di gestione integrata.
- **Onestà, equità e trasparenza**: i rapporti che DIS intrattiene con i vari destinatari sono improntati ai principi di trasparenza, onestà, collaborazione, integrità, correttezza, lealtà e rispetto reciproco, che i destinatari del Codice Etico sono tenuti a rispettare in tutte le attività d'affari.
- **Rispetto della dignità della persona**: i destinatari devono rispettare i diritti fondamentali delle persone tutelandone l'integrità fisica, morale e culturale e garantendo pari opportunità. Nei rapporti interni ed esterni al Gruppo non sono ammesse pratiche di natura discriminatoria sulla base dei dati sensibili di una persona e relativi, a titolo meramente esemplificativo, ad origine razziale ed etnica, convinzioni religiose, filosofiche o di altro genere, opinioni politiche, adesione a partiti, sindacati, associazioni od organizzazioni a carattere religioso, filosofico, politico o sindacale nonché relativi a dati personali che possano rivelare lo stato di salute e/o la vita sessuale.

Clienti

GRI 3-3 (2021)

3 reclami ricevuti nel periodo 2021-2023	**Zero** fermi per il controllo da parte dello Stato di approdo ("port-state control", PSC) nel periodo 2021-2023	**Lettera di encomio** alle navi della flotta di DIS per la loro sicurezza operativa rilasciata dal Registro liberiano nel luglio 2023

Impatti, rischi e opportunità derivanti dalla doppia materialità e relativi approcci di gestione

L'analisi identifica come prioritari un numero significativo di rischi materiali legati all'evoluzione del mercato assicurativo e alla capacità di DIS di rispettare le condizioni contrattuali stipulate con i propri clienti.

L'aumento previsto della frequenza di **eventi meteorologici estremi potrebbe portare a una rigidità del mercato assicurativo**, con un conseguente peggioramento delle condizioni di copertura o l'impossibilità di trovare assicuratori disposti a coprire i rischi. L'aumento della frequenza di tali eventi potrebbe anche costringere DIS a **modificare le rotte di navigazione**, il che comporterebbe un allungamento delle distanze di viaggio e il **mancato rispetto delle tempistiche convenute** a causa di danni fisici alle navi; l'indisponibilità di *hub* strategici, come porti o cantieri navali, a causa di danni strutturali (indisponibilità di reti elettriche e condutture); la mancanza di risorse essenziali (acqua, cibo, energia), con conseguente riduzione della forza lavoro disponibile; e la chiusura di corsi d'acqua e canali a causa di siccità o alluvioni.

Le deviazioni indotte dal clima potrebbero anche generare **opportunità materiali** per DIS, nella misura in cui la Società potrebbe ottenere **tariffe di nolo più elevate e vantaggi economici** sfruttando le inefficienze del mercato e la riduzione della disponibilità di tonnellaggio dovuta all'aumento delle distanze medie percorse. Inoltre, se la Società riuscisse ad adattarsi ai nuovi requisiti normativi e alle richieste del mercato, prima dei suoi concorrenti o in modo più completo rispetto agli stessi, anche attraverso la proprietà di navi con un minore impatto ambientale, ciò potrebbe consentirle di ottenere tariffe di nolo più elevate e di accedere a maggiori opportunità commerciali.

La Società è consapevole che il proprio successo sul mercato dipenderà anche dalla comprensione e dal soddisfacimento delle esigenze sia attuali che future, dei clienti esistenti e potenziali. Per questo motivo, grazie alla sua presenza globale e all'impiego di personale altamente qualificato, DIS fornisce ai propri clienti una vasta gamma di servizi diversificati e un'assistenza continuativa e tempestiva in ogni momento.

Qualità del servizio

DIS applica le seguenti **politiche sulla qualità** del Gruppo d'Amico:

- personale qualificato, esperto e formato;
- attrezzature e strutture idonee al servizio prestato;
- ispezioni sulla flotta gestita e adozione di misure necessarie per rimediare a difetti e carenze;
- controllo dei processi, monitoraggio delle prestazioni, audit e implementazione di azioni correttive;
- comunicazione e cooperazione efficaci con tutti gli *stakeholder* tra cui clienti, noleggiatori, produttori, fornitori, venditori e autorità, nonché uffici delle compagnie e navi gestite.

Il Gruppo determina le esigenze e i requisiti dei clienti, provvedendo a comunicarli a tutte le divisioni responsabili del servizio in modo che si adoperino per raggiungere l'obiettivo di aumentare la soddisfazione del cliente. DIS utilizza diversi **canali e strumenti per verificare la percezione dei clienti** sui servizi offerti e la loro soddisfazione. Tra questi rientrano:

- comunicazioni dirette con i clienti;
- reclami e segnalazioni dei clienti;
- rapporti del comando della nave e degli agenti delle navi;

- risultati di audit effettuati da organizzazioni incaricate;
- relazioni professionali dei suoi dipendenti volte a ottenere *feedback* persone a diretto contatto con i clienti.

Inoltre, il Gruppo si interfaccia direttamente con i propri clienti attraverso la divisione vendite, che raccoglie annualmente *feedback* sulla qualità del servizio offerto.

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 – sorte dalle condizioni contrattuali, ad esempio da contratti di noleggio;
- reclami MOA – controversie aventi ad oggetto un Memorandum d'intesa per la compravendita di una nave;
- controversie sulla *performance* della nave – reclami ricevuti dai clienti per una non adeguata *performance* della nave, secondo quanto stabilito dai contratti di noleggio. Ad esempio, spesso è garantita la velocità della nave che, durante il viaggio, viene monitorata da aziende esterne, che poi emettono un *report* sulla *performance* della nave. Se la velocità della nave è inferiore e/o i consumi sono superiori a quelli convenuti contrattualmente tra l'armatore e il noleggiatore, quest'ultimo ha diritto a ricevere il risarcimento del danno.

La maggior parte dei reclami ricevuti rientra nella copertura assicurativa P&I (*Protection and Indemnity*) o FD&D (*Freight, Demurrage and Defence*).

Una volta pervenuto all'Ufficio Legale, il reclamo viene comunicato anche agli assicuratori, i quali forniscono assistenza nella sua gestione e contribuiscono economicamente qualora la pretesa della controparte risulti fondata. I reclami vengono transati sia in sede stragiudiziale, senza l'ausilio di assistenza legale esterna, sia in sede giudiziale, circostanza nella quale il Gruppo può avvalersi di un'importante rete di legali esterni incaricati di rappresentarne gli interessi in tribunale.

Reclami dei clienti

	2021	2022	2023
Reclami di valore superiore a US$ 50 mila ricevuti e non ancora risolti	1	1	1
Reclami di valore superiore a US$ 50 mila risolti	-	2	-

Nel 2023 DIS aveva in totale 2 reclami aperti di valore superiore a US$ 50 migliaia. Nel corso dell'esercizio non sono stati risolti reclami risalenti ad anni precedenti, mentre un nuovo reclamo sul carico di valore superiore a US$ 50 migliaia[48] è stato ricevuto da d'Amico Tankers d.a.c.[49].

48 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 migliaia.

49 C'è anche un reclamo pendente sul carico risalente al 2015, che non è ancora stato risolto.

Ispezioni esterne

Un'ulteriore conferma della qualità del servizio è data dai risultati delle ispezioni effettuate dalle autorità marittime.

Numero di carenze e fermi per controllo da parte dello Stato di approdo (PSC)

	2021	2022	2023
Numero medio di carenze rilevate per ogni ispezione	0,28	0,29	0,32
Numero di fermi	-	-	-

Inoltre, mentre il numero di carenze medie rilevate dalle organizzazioni di controllo dello Stato di approdo segue una tendenza leggermente crescente, le **navi di DIS non hanno subito alcun fermo** nel triennio 2021-2023.

Grazie all'eccellente *performance* delle navi di DIS, nel luglio 2023 il **Registro liberiano ha rilasciato una lettera di encomio alle navi della flotta di DIS per la loro sicurezza operativa**.

Comunicazione con i clienti

La maggior parte dei contatti commerciali avviene attraverso **società di intermediazione** con cui DIS collabora da tempo. In alcune aree geografiche, come il Giappone, alcune relazioni risalgono addirittura agli anni '70, quando il Gruppo d'Amico fu una delle prime società italiane a intraprendere rapporti commerciali con l'Estremo Oriente. Il *broker* riveste un ruolo chiave: funge da mediatore per entrambe le parti, conosce la flotta dell'armatore e le necessità specifiche del potenziale cliente.

Occasione importante di relazione e comunicazione più diretta fra le parti sono le **conferenze di settore**; DIS partecipa regolarmente a questi eventi che si tengono in molte località diverse in tutto il mondo.

Inoltre, **DIS partecipa ogni anno alle conferenze Star organizzate da Borsa di Milano per incontrare investitori e analisti**. Nel 2023, DIS ha anche partecipato con il proprio Amministratore Delegato, il Direttore finanziario e altri alti dirigenti a diverse conferenze ed eventi in presenza e on-line organizzati dai principali attori del settore della navigazione e della comunità finanziaria.

DIS inoltre **utilizza il web per la comunicazione a clienti e *stakeholder* delle principali informazioni di carattere istituzionale e commerciale**, alle quali è possibile accedere sia tramite il sito web di DIS (https://en.damicointernationalshipping.com) sia tramite il sito di Investor Relations di DIS (http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/en/home-page/index).

Partecipazione ad associazioni e organizzazioni leader del settore

GRI 2-28 (2021); GRI 3-3 / ESRS G1



Impatti, rischi e opportunità derivanti dalla doppia materialità e relativi approcci di gestione

Secondo i risultati dell'analisi, un impatto positivo materiale può derivare dall'emanazione di **politiche pro-marittime in grado di promuovere la crescita e l'occupazione nel settore marittimo**, nonché dallo sviluppo di *standard* contrattuali in linea con le aspettative degli operatori marittimi, che possono essere supportati dall'interazione e dalla collaborazione del Gruppo con le principali associazioni di settore.

Conscia di questo potenziale impatto, **DIS partecipa**, anche attraverso il Gruppo d'Amico, **a diverse organizzazioni e associazioni leader di settore a livello nazionale e internazionale**.

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), International Chamber of Shipping, ECSA (European Community Shipowners' Association), CONFITARMA (Confederazione Italiana Armatori) – la principale associazione del settore della navigazione a livello italiano –, BIMCO e l'European Sustainable Shipping Forum. In varie di queste organizzazioni i dirigenti del Gruppo ricoprono ruoli di primo piano.

INTERTANKO

Paolo d'Amico, Presidente e Amministratore Delegato di DIS, presiede INTERTANKO dal novembre 2018. L'Associazione promuove un'industria delle navi cisterna altamente competitiva, trasparente e sostenibile. Nel management di INTERTANKO vi è anche il Direttore tecnico del Gruppo d'Amico, membro del Safety and Technical Committee (ISTEC) e dell'Environmental Committee.

European Sustainable Shipping Forum (ESSF)

Inoltre, dal 2017 il Gruppo d'Amico è *expert member* dello **European Sustainable Shipping Forum (ESSF)**, nato con l'obiettivo di promuovere lo scambio di conoscenze tecniche e la cooperazione e il coordinamento tra le parti allo scopo di incoraggiare uno *shipping* sostenibile, competitivo e di qualità senza compromettere la sicurezza. All'interno dell'ESSF il Gruppo d'Amico è anche membro del **sottogruppo "Air Emissions from Ships" e del sottogruppo sull'Efficienza Energetica delle Navi**.

Promozione dell'attenzione del pubblico su temi sociali, culturali e ambientali

GRI 413-1 (2016); GRI 3-3 (2021) / ESRS G1



Formazione

DIS e il Gruppo d'Amico **forniscono istruzione, sviluppo professionale e orientamento ai propri dipendenti e a studenti esterni al Gruppo** interessati al settore marittimo, allo scopo di contribuire a gettare le basi per una carriera di successo all'interno e all'esterno dell'organizzazione, finanziando vari progetti a diversi livelli d'istruzione e stringendo *partnership* con varie istituzioni marittime e a livello nazionale e internazionale.

Royal Institution of Naval Architects e Dipartimento di Ingegneria navale dell'Università di Genova (DITEN)

Il Gruppo d'Amico ha inoltre rafforzato la sua *partnership* con la **Royal Institution of Naval Architects** – l'associazione professionale britannica degli ingegneri navali fondata nel 1860 a Londra – e con il **Dipartimento di Ingegneria navale dell'Università di Genova (DITEN)** allo scopo di promuovere e favorire lo scambio di informazioni tecniche e scientifiche nella progettazione e nella costruzione in ambito navale. A tal riguardo, più di dieci anni fa le tre organizzazioni hanno istituito lo **Student Naval Architect Award**, un premio assegnato alla migliore tesi realizzata da uno dei loro studenti.

Istituto per ricerche e attività educative di Napoli (IPE)

Ogni anno il Gruppo d'Amico offre una borsa di studio allo studente più meritevole dell'**Istituto per ricerche e attività educative di Napoli (IPE**), contribuendo alla sua formazione professionale. Il Master in HR e Social Recruiting dell'IPE di Napoli è un percorso didattico unico nel suo genere in Italia. Ha la finalità di formare professionisti esperti nei processi di selezione, gestione e valutazione delle Risorse Umane. Il corso fornisce anche le competenze necessarie per gestire la trasformazione digitale aziendale, tecniche di *social recruiting*, *employer branding* e gestione del cambiamento. Grazie a questa collaborazione, ogni anno gli studenti possono sviluppare un *project work* finale presso il Gruppo d'Amico.

ITS Academy Fondazione G. Caboto

Il Gruppo d'Amico è uno dei soci fondatori dell'**ITS Academy Fondazione G. Caboto** – un istituto di istruzione tecnica avanzata che offre una formazione post-secondaria di due o tre anni per i giovani interessati a una carriera internazionale nel settore della navigazione.

National Maritime College of Ireland

Il Gruppo d'Amico supporta da oltre sette anni il **National Maritime College of Ireland**, offrendo a circa 22 cadetti l'opportunità di imbarcarsi per 90 giorni sulle navi della flotta d'Amico. I nuovi ufficiali della Marina possono così completare la propria formazione con il periodo di addestramento a bordo e ottenere il certificato di competenza necessario alla navigazione. Attraverso la sua collaborazione con il National Maritime College of Ireland, inoltre, il Gruppo d'Amico è anche partner di Chiltern Maritime, società specializzata nel reclutamento, nella formazione e somministrazione di tirocinanti ufficiali per programmi di borse di studio della Marina Mercantile britannica.

Connecticut Maritime Association (CMA)

Il Gruppo d'Amico partecipa attivamente alla **Connecticut Maritime Association (CMA)**, un'associazione di categoria senza scopo di lucro che rappresenta persone provenienti dal settore dei trasporti marittimi, di cui il Gruppo d'Amico è parte attiva dal 2001. Dal 2014, il Gruppo d'Amico sponsorizza la "Business of Shipping Competition", organizzata dalla CMA e dalla CMA Education Foundation, un concorso che premia i migliori saggi redatti da studenti che frequentano college e università americane con programmi e/o corsi specializzati in trasporto marittimo, commercio internazionale, biologia marina e ingegneria marittima.

Solidarietà

DIS sostiene progetti volti a **generare un impatto positivo per le comunità locali**. In particolare, attraverso il Gruppo d'Amico, la Società sostiene **progetti di solidarietà, di formazione e in ambito culturale** nei paesi in cui opera e contribuisce a **iniziative di beneficenza in tutto il mondo per fornire assistenza alle popolazioni e ai territori più bisognosi**, dedicando un'attenzione particolare ai bambini; inoltre supporta 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 questo ente di beneficenza, il cui obiettivo è quello di **mettere in contatto i giovani con l'oceano e i suoi valori**, coinvolgendoli non solo nello sviluppo delle loro competenze marittime, ma anche con programmi educativi sulla conservazione e la sostenibilità ecologica che includono l'uso e l'apprendimento dei metodi di raccolta dei dati oceanografici. Per perseguire questi obiettivi, l'Atlantic Youth Trust ha acquistato un'imbarcazione a tre alberi che navigherà sotto bandiera irlandese intorno all'Irlanda. Le attività del DIS a sostegno dell'Altantic Youth Trust sono proseguite nel 2023.

The Mission to Seafarers

Il Gruppo d'Amico sostiene anche **The Mission to Seafarers**, che fornisce assistenza e supporto a 1,89 milioni di membri dell'equipaggio, uomini e donne, che affrontano pericoli quotidiani per sostenere la nostra economia globale. Con una lunga e stimata storia, l'organizzazione si è espansa fino a diventare una delle più grandi organizzazioni portuali di *welfare* a livello mondiale, operando in quasi 200 porti.

Il Porto dei Piccoli

Dal 2018 il Gruppo d'Amico supporta l'associazione "**Il Porto dei Piccoli**", che si rivolge a tutti i bambini che affrontano l'esperienza della malattia e alle loro famiglie, con l'obiettivo di costituire un supporto, indipendentemente dalla patologia, nel percorso di cura e di rappresentare un porto sicuro in cui trovare comprensione e sostegno.

Save the Children

Dal 2013 il Gruppo d'Amico è a fianco dell'organizzazione **Save the Children**, che sostiene nei suoi progetti di emergenza e sviluppo in tutto il mondo, attraverso programmi specifici per l'infanzia e la campagna natalizia.

Fondazione Telethon

Il Gruppo d'Amico sostiene da anni le attività di **Fondazione Telethon, il cui obiettivo è accelerare il processo di ricerca di una cura per le malattie genetiche rare attraverso il finanziamento della ricerca biomedica**. Nel corso del 2023 DIS, attraverso il Gruppo d'Amico, ha aderito al "**Club delle imprese Telethon**" sostenendo il progetto "Come a casa" per aiutare tante famiglie ad affrontare il lungo percorso della cura per i loro bambini.

Arte e cultura

DIS e il Gruppo d'Amico sostengono anche il mondo dell'arte e della cultura, con l'intento di **presentare temi sociali, culturali, economici e ambientali ad un pubblico sempre più ampio**. Oltre a sponsorizzare diversi musei e mostre in tutto il mondo, nel 2015 il Gruppo ha lanciato il progetto "**The Owner's Cabin**", un programma di residenza unico che promuove la produzione di opere ispirate all'ambiente del trasporto marittimo internazionale sperimentato dagli artisti durante il viaggio sulle navi del Gruppo.

Ambiente

DIS crede nella **protezione dell'ambiente marino** e per questo motivo sostiene le Associazioni e le ONG che dedicano i loro sforzi alla sua conservazione.

Istituto Italiano di Navigazione

Il Gruppo d'Amico è partner dell'**Istituto Italiano di Navigazione**. Fondata nel 1959, l'organizzazione si considera il tramite tra le varie istituzioni e imprese allo scopo di promuovere lo sviluppo tecnico e scientifico della navigazione e del trasporto marittimo. Allo scopo di promuovere e far crescere l'eredità marittima italiana, ivi compresa la sua attenzione per l'ambiente, il Gruppo d'Amico sostiene anche la ONG "Associazione Promotori Musei del Mare e della Navigazione Onlus".

Ogyre

Nel 2023 il Gruppo d'Amico ha avviato una *partnership* triennale con Ogyre, una "***benefit corporation***" e *startup* italiana che si occupa di **raccolta di rifiuti marini** e che opera in Italia, Brasile e Indonesia. Questa collaborazione segna l'inizio di un piano triennale volto a raccogliere un totale di 10.500 kg di rifiuti dagli oceani.

RESPONSABILITÀ ECONOMICA

Informazioni per gli azionisti



Impatti, rischi e opportunità rilevanti e relative procedure di gestione

Come dimostrato dall'analisi della doppia rilevanza, DIS affronta **rischi finanziari** rilevanti che sono inerenti al **settore** in cui opera.

Data la crescente rilevanza dei criteri ESG nella conformità normativa e nella copertura assicurativa, si prevede un aumento dei **costi assicurativi** e delle **spese legate alla conformità**.

Inoltre, l'analisi di doppia materialità evidenzia i **potenziali impatti negativi** sul prezzo delle azioni e sul merito creditizio di DIS derivanti da potenziali costi e sanzioni originati da possibili errori, mancanze o ritardi nel rispondere a nuove richieste di informazioni da parte delle autorità (Borsa Italiana, CSSF, Consob, ecc.).

È probabile che DIS continui a investire in navi di nuova costruzione a minore impatto ambientale e ad adottare soluzioni innovative per aumentare l'efficienza delle proprie navi, limitando l'aumento dei costi operativi e riducendo al minimo il rischio di incorrere in sanzioni e spese per il ripristino di ecosistemi inquinati.

Nel lungo periodo, si prevede che la **domanda di trasporto di prodotti petroliferi raffinati** crescerà a un ritmo più moderato per poi diminuire. DIS monitora con attenzione i fondamentali del suo mercato, comprese le dinamiche previste per l'offerta di tonnellaggio e le tendenze previste per la domanda. **Grazie al rapido invecchiamento della flotta di navi cisterna, all'età media relativamente bassa e all'efficienza nel consumo di carburante superiore alla media della flotta di DIS, la Società non prevede attualmente un calo strutturale significativo della domanda dei suoi servizi, per tutto il ciclo di vita delle sue attività correnti**.

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 e di 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 sarà 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 *investor relations* sia nelle procedure di comunicazione. A questo proposito, il 14 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 questo dialogo, anche tenendo conto delle opinioni e dei suggerimenti degli *stakeholder* e degli azionisti.

Andamento della quotazione del titolo

Al 31 dicembre 2023, il capitale sociale di d'Amico International Shipping S.A. era composto da **n. 124.106.556 azioni ordinarie, corrispondenti a una capitalizzazione di mercato, ad esclusione delle n. 3.453.542 azioni proprie (equivalenti al 2,78% del capitale sociale emesso) alla stessa data, di € 681.689.529,10**.

Le azioni della Società sono quotate su Borsa Italiana S.p.A. nel segmento STAR. Inoltre, a partire dal 20 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.

Prezzo dell'azione d'Amico International Shipping durante il 2023 (Euro)



Grazie a un robusto mercato delle navi cisterna, la Società ha ulteriormente rafforzato il proprio bilancio nel 2023; **il prezzo delle azioni DIS è aumentato del 51,5% nel 2023**, raggiungendo un picco intra-annuale di € 6,17 il 20 dicembre 2023. Nello specifico, DIS ha raggiunto un prezzo per azione di € 4,670 alla fine del primo trimestre 2023 (+25,2% su base trimestrale), € 3,550 alla fine del secondo trimestre 2023 (-24,0% su base trimestrale), € 4,606 alla fine del terzo trimestre 2023 (+29,7% su base trimestrale) e € 5,650 (+22,7% su base trimestrale) a fine esercizio.

I volumi medi giornalieri scambiati di azioni DIS sono stati di € 1,4 milioni nel corso dell'anno, corrispondente a una media di 317,3 migliaia di azioni, il 66% in più rispetto all'anno precedente.

Calendario finanziario

Di seguito è riportato il calendario finanziario della Società per il 2024:

Bilancio annuale 2023	Marzo	Giovedì 14
Assemblea annuale degli azionisti	Aprile	Martedì 23
Primo resoconto intermedio di gestione 2024	Maggio	Mercoledì 08
Relazione finanziaria semestrale 2024	Agosto	Giovedì 01
Terzo resoconto intermedio di gestione 2024	Novembre	Giovedì 07

TASSONOMIA UE PER LE ATTIVITÀ SOSTENIBILI

ESRS E1

Alla data di pubblicazione delle Informazioni di natura non finanziaria di DIS al 31 dicembre 2023, 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 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 2023 a fianco del bilancio consolidato di DIS per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023.

Al 31 dicembre 2023, 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 questi quattro obiettivi sarà obbligatoria nel 2025 per l'esercizio 2024.

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).
Questo 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 questa 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 2023 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 questo approccio sono presentate nelle tabelle da 1 a 3 di questa sezione. Le informazioni finanziarie riportate in queste tabelle sono state estratte dal bilancio di DIS per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, 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 2023 sono allineati alla tassonomia UE. Informazioni dettagliate sull'allineamento alla tassonomia secondo questo approccio sono presentate nelle tabelle da 1 a 3 di questa sezione.

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

				Criteri di contributo sostanziale						Criteri DNSH (*'Do No Significant Harm'*) (d)									
Attività economiche (1)	Codici (a) (2)	Fatturato assoluto (3)	Percentuale di fatturato (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acque e risorse marine (7)	Economia circolare (8)	Inquinamento (9)	Biodiversità ed ecosistemi (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acque e risorse marine (13)	Economia circolare (14)	Inquinamento (15)	Biodiversità ed ecosistemi (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Percentuale di fatturato allineato (A.1) o ammissibile (A.2) con rispetto alla tassonomia, anno N-1 (18)	Categoria (attività abilitanti) (19)	Categoria (attività di transizione) (20)
Trasporto marittimo e costiero di merci, operazione portuali di navi ed attivita' ausiliarie sono le uniche attività di d'Amico International Shipping nell'ambito di quelle riportabili previste dalla tassonomia	CCM 6.10 / CCA 6.10	US$ migliaia	%	Si; No; NEL (b)	Si; No; NEL (b)	Si; No; NEL (b)	Si; No; NEL (b)	Si; No; NEL (b)	Si; No; NEL (b)	Si; No	Si; No	Si; No	Si; No	Si; No	Si; No	Si; No	%	A	T
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA			100%																
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	N	N	N	N	0%		
di cui abilitanti		-	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	N	N	N	N	0%	A	
di cui di transizione		-	0%	0%						N	N	N	N	N	N	N	0%		T
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																			
				Si; No; NEL (c)	Si; No; NEL (c)	Si; No; NEL (c)	Si; No; NEL (c)	Si; No; NEL (c)	Si; No; NEL (c)	Si; No	Si; No	Si; No	Si; No	Si; No	Si; No	Si; No	%		
Trasporto marittimo e costiero di merci, operazione portuali di navi ed attivita' ausiliarie	CCM 6.10 / CCA 6.10	401,839	100%	EL	EL	NEL	NEL	NEL	NEL	N	N	N	Y	N	N	N	100%		
Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		401,839	100%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	N	100%		
A. Fatturato ammissibile in base alla tassonomia (A.1 + A.2)		401,839	100%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	N	100%		
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
Fatturato delle attività non ammissibili alla tassonomia		-	0%																
Totale		**401,839**	**100%**																

(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;
/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.

Il fatturato riportato nella tabella precedente rappresenta i ricavi da noli e *time charter* pari a US$ 396.970 (migliaia) più i ricavi da noleggio a scafo nudo pari a US$ 4.869 (migliaia), riportati nel Conto economico consolidato di DIS nel bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 (pag. 128).

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

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

				Criteri di contributo sostanziale						Criteri DNSH (*'Do No Significant Harm'*) (d)									
Attività economiche (1)	Codici (a) (2)	Fatturato assoluto (3)	Percentuale di fatturato (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acque e risorse marine (7)	Economia circolare (8)	Inquinamento (9)	Biodiversità ed ecosistemi (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acque e risorse marine (13)	Economia circolare (14)	Inquinamento (15)	Biodiversità ed ecosistemi (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Percentuale di fatturato allineato (A.1) o ammissibile (A.2) con rispetto alla tassonomia, anno N-1 (18)	Categoria (attività abilitanti) (19)	Categoria (attività di transizione) (20)
Trasporto marittimo e costiero di merci, operazione portuali di navi ed attivita' ausiliarie sono le uniche attività di d'Amico International Shipping nell'ambito di quelle riportabili previste dalla tassonomia	CCM 6.10 / CCA 6.10	US$ migliaia	%	Si; No; NEL (b)	Si; No; NEL (b)	Si; No; NEL (b)	Si; No; NEL (b)	Si; No; NEL (b)	Si; No; NEL (b)	Si; No	Si; No	Si; No	Si; No	Si; No	Si; No	Si; No	%	A	T
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASS		US$ migliaia	%																
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																			
***CapEx* delle attività ecosostenibili (allineate alla**		-	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	N	0%		
di cui abilitanti		-	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	N	0%	A	
di cui di transizione		-	0%	0%						N	N	N	Y	N	N	N	0%		T
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																			
				Si; No; NEL (c)	Si; No; NEL (c)	Si; No; NEL (c)	Si; No; NEL (c)	Si; No; NEL (c)	Si; No; NEL (c)	Si; No	Si; No	Si; No	Si; No	Si; No	Si; No	Si; No	%		
Trasporto marittimo e costiero di merci, operazione portuali di navi ed attivita' ausiliarie	CCM 6.10 / CCA 6.10	41,488	100%	EL	EL	NEL	NEL	NEL	NEL	N	N	N	Y	N	N	N	100%		
***CapEx* delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)**		41,488	100%	100%	100%	-	-	-	-	N	N	N	Y	N	N	N	100%		
A. Capex ammissibili in base alla tassonomia (A.1 + A.2)		41,488	100%	100%	100%	-	-	-	-	N	N	N	Y	N	N	N	100%		
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
***CapEx* delle attività non ammissibili alla tassonomia**		-	0%																
Totale (A + B)		**41,488**	**100%**																

(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.

Le spese in conto capitale riportate nella tabella precedente rappresentano l'acquisizione di immobilizzazioni riportata nel Rendiconto finanziario consolidato di DIS nel bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 (pag. 130).

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 nello 0%.

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

				Criteri di contributo sostanziale						Criteri DNSH (*"Do No Significant Harm"*) (d)									
Attività economiche (1)	Codici (a) (2)	Fatturato assoluto (3)	Percentuale di fatturato (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acque e risorse marine (7)	Economia circolare (8)	Inquinamento (9)	Biodiversità ed ecosistemi (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acque e risorse marine (13)	Economia circolare (14)	Inquinamento (15)	Biodiversità ed ecosistemi (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Percentuale di fatturato allineato (A.1) o ammissibile (A.2) con rispetto alla tassonomia, anno N-1 (18)	Categoria (attività abilitanti) (19)	Categoria (attività di transizione) (20)
Trasporto marittimo e costiero di merci, operazione portuali di navi ed attivita' ausiliarie sono le uniche attività di d'Amico International Shipping nell'ambito di quelle riportabili previste dalla tassonomia	CCM 6.10 / CCA 6.10	US$ migliaia	%	Sì; No; N/EL (b)	Sì; No; N/EL (b)	Sì; No; N/EL (b)	Sì; No; N/EL (b)	Sì; No; N/EL (b)	Sì; No; N/EL (b)	Sì; No	Sì; No	Sì; No	Sì; No	Sì; No	Sì; No	Sì; No	%	A	T
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASS		US$ migliaia	%																
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																			
***OpEx* delle attività ecosostenibili (allineate alla**		-	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	N	0%		
di cui abilitanti		-	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	N	0%	A	
di cui di transizione		-	0%	0%						N	N	N	Y	N	N	N	0%		T
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																			
				Sì; No; N/EL (c)	Sì; No; N/EL (c)	Sì; No; N/EL (c)	Sì; No; N/EL (c)	Sì; No; N/EL (c)	Sì; No; N/EL (c)	Sì; No	Sì; No	Sì; No	Sì; No	Sì; No	Sì; No	Sì; No	%		
Trasporto marittimo e costiero di merci, operazione portuali di navi ed attivita' ausiliarie	CCM 6.10 / CCA 6.10	93,630	100%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	Y	N	N	N	100%		
***OpEx* delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)**		93,630	100%	100%	100%	-	-	-	-	N	N	N	Y	N	N	N	100%		
A. OpEx ammissibili in base alla tassonomia (A.1 + A.2)		93,630	100%	100%	100%	-	-	-	-	N	N	N	Y	N	N	N	100%		
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
***OpEx* delle attività non ammissibili alla tassonomia**		-	0%																
Totale (A + B)		**93,630**	**100%**																

(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.

Le spese operative riportate nella tabella precedente rappresentano gli altri costi operativi diretti riportati nel Conto economico consolidato di DIS nel bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 (pag. 128).

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 di spese in conto capitale 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 nello 0%.

Catena di approvvigionamento

GRI 308-1 (2016) / ESRS G1



430 fornitori	**Politica sulle sanzioni** applicata nella selezione di tutti i fornitori	**Zero** soggetti tra i fornitori vagliati e valutati sulla base di criteri ambientali sono identificati come aventi un significativo impatto ambientale negativo nel triennio 2021-2023

Impatti, rischi e opportunità materiali e relative procedure di gestione

L'analisi di doppia materialità individua gli **impatti positivi** legati all'integrazione della sostenibilità all'interno della catena di fornitura di DIS, derivanti dal sostegno fornito allo sviluppo di altre attività economiche che beneficiano di un'occupazione stabile, grazie anche a pratiche di gestione corrette, inclusi i pagamenti. La gestione dei rapporti con i fornitori può far sorgere significative **opportunità** per DIS in termini di vantaggi di prezzo e stabilità delle forniture.

I **rischi** materiali risiedono nei danni reputazionali e nei costi derivanti da errori, mancanze o ritardi nel rispondere alle richieste di informazioni da parte dei fornitori, che potrebbero derivare da inefficienze nella struttura organizzativa o da controlli inadeguati sui flussi informativi interni ed esterni.

DIS seleziona e valuta i fornitori in base alla loro reputazione legata **alla qualità, alla sicurezza e al rispetto dell'ambiente**. Le procedure attuati mirano a evitare rapporti commerciali con soggetti responsabili di violazioni dei **diritti umani** e prevedono requisiti più rigorosi per i fornitori appartenenti alla **categoria Ambiente e Sicurezza**.

Le parti correlate del Gruppo d'Amico che forniscono servizi a DIS dispongono di un **registro di fornitori selezionati sulla base della loro affidabilità, qualità, prezzo e tempi di consegna**. I fornitori inseriti in questo elenco devono rispettare i seguenti criteri:

- **possesso di certificazioni di conformità alle norme ISO 9001 e ISO 14001**, rilasciate da un soggetto terzo riconosciuto, per i prodotti e i servizi che hanno un impatto sull'ambiente;
- **rispetto dei requisiti di DIS e del Gruppo d'Amico in tema di consumi ed efficienza energetica**.

DIS non instaura rapporti commerciali né sottoscrive contratti con persone o entità incluse nelle liste di riferimento antiterrorismo, persone o entità sanzionate o entità direttamente o indirettamente possedute/controllate da persone sanzionate. Tutti i possibili 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 invitati ad accettare e rispettare le regole, le procedure e i principi etici e comportamentali adottati dalla Società**. Nei contratti

o nelle lettere di incarico, i fornitori dichiarano di aver letto e compreso il contenuto del Codice Etico adottato dal Gruppo.

Inoltre, per **evitare situazioni di lavoro forzato** derivanti da pratiche come la servitù per debiti, la Società verifica con audit annuali che i marittimi non abbiano pagato alcun compenso o altri oneri per agenti di reclutamento o collocamento, e include questo requisito nei contratti dell'armatore con i servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi.

Fornitori vagliati e valutati sulla base di criteri ambientali

	2021	2022	2023
Numero di fornitori vagliati e valutati sulla base di criteri ambientali	60	55	58
% di fornitori vagliati e valutati sulla base di criteri ambientali	13,2%	12,5%	13,5%
Numero totale di fornitori	455	440	430

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 2021-2023**.

Nella gestione della catena di fornitura d'Amico International Shipping S.A. – attraverso il Sistema di gestione integrata (IMS) del Gruppo d'Amico – ha adottato misure volte a **garantire che i prodotti e i servizi acquistati siano conformi alla qualità, alla sicurezza e al rispetto dell'ambiente**. Più specificamente, queste misure si applicano ai prodotti e ai servizi che hanno o potrebbero avere un **impatto significativo sul consumo di energia**, a quelli necessari per garantire un'erogazione ottimale delle attività di navigazione del Gruppo (ad es. interventi di bacino, attività di manutenzione e riparazione delle navi e fornitura di carburanti) e ai servizi che d'Amico esternalizza. Le misure comprendono:

- valutazione e selezione accurata dei fornitori;
- dati chiari e completi sugli ordini di acquisto e sulle responsabilità;
- esecuzione di ispezioni e controlli secondo quanto necessario;
- valutazioni basate sulle prestazioni energetiche;
- richiesta di informazioni ai fornitori, se i servizi sono esternalizzati, in merito al potenziale impatto sui processi, sui prodotti e sui servizi offerti.

I prodotti e i servizi acquistati vengono controllati per tipologia, quantità e qualità come definito contrattualmente; vengono inoltre verificati eventuali difetti. I controlli vengono normalmente condotti al momento del ricevimento a bordo, dal personale della nave, e a terra, dalla divisione acquisti. I relativi risultati vengono registrati e presentati all'Ufficio Tecnico per un eventuale aggiornamento delle prestazioni del fornitore. Inoltre, almeno una volta all'anno la divisione competente valuta i fornitori strategici attraverso un sistema di punteggi che dà luogo a una classifica finale.

Per i fornitori appartenenti alla categoria Ambiente e Sicurezza, la valutazione è più severa, in quanto la classifica finale include valutazioni sul livello di consapevolezza dei fornitori e sulla conseguente capacità di controllare l'impatto ambientale delle attività che svolgono e sull'impatto dei prodotti e dei servizi forniti sulla sicurezza del personale di d'Amico.

NOTA METODOLOGICA

La Relazione annuale di DIS per il 2023 è stata redatta secondo i *GRI Standards* della Global Reporting Initiative, avvalendosi dell'opzione di rendicontazione "*with reference to*", e anticipando parzialmente la conformità alla direttiva relativa alla rendicontazione societaria di sostenibilità (CSRD), facendo riferimento alle norme ESRS.

Come descritto nel capitolo "*Analisi di doppia materialità*", l'analisi di doppia materialità è stata utilizzata come base per la rendicontazione: tutti i temi di sostenibilità valutati come *materiali* sono stati trattati nei diversi capitoli del documento attraverso una sintesi degli impatti, dei rischi e delle opportunità materiali emersi dall'analisi, una spiegazione dettagliata delle politiche e delle procedure di DIS e una presentazione comparativa dei risultati raggiunti nel periodo 2021-2023.

Inoltre, DIS ha seguito i seguenti principi per la redazione della Relazione:

- **Inclusività degli *stakeholder*** – L'applicazione di questo principio ha permesso al DIS di tracciare una mappa dei propri *stakeholder*, identificando le loro esigenze, le loro aspettative e le strategie necessarie per soddisfarle. I dettagli sono descritti nel capitolo "*Stakeholder di DIS*".
- **Descrizione del contesto** – Nella sezione "*Responsabilità ambientale*", in particolare nei capitoli "*Quadro normativo*", "*Regolamenti e direttive ambientali futuri*" e "*Decarbonizzazione della flotta*", DIS ha fornito una chiara descrizione del proprio approccio teso ad anticipare gli obiettivi sull'efficienza energetica delle navi e la riduzione delle emissioni definiti dall'IMO e dall'UE.
- **Completezza** – La Relazione è stata concepita per permettere agli *stakeholder* di avere un quadro completo delle attività svolte da DIS. Il perimetro di rendicontazione fa riferimento al Gruppo al 31 dicembre 2023, come indicato nella sezione "*Identità e governance*", in particolare nel capitolo "*Struttura del Gruppo e presenza globale*".
- **Equilibrio** – Nella descrizione dei risultati delle attività svolte sono stati considerati sia gli aspetti positivi sia quelli negativi al fine di permettere una valutazione equilibrata dell'andamento della Società.
- **Chiarezza** – La struttura della Relazione è stata definita per rendere le informazioni contenute di facile individuazione da parte degli *stakeholder*. Il livello di dettaglio delle informazioni è stato scelto in modo da rendere la Relazione comprensibile, accessibile e utilizzabile dai differenti *stakeholder*. Si è inoltre provveduto a esplicitare in apposite note il significato degli acronimi utilizzati.
- **Tempestività** – La Relazione è redatta con cadenza annuale; per soddisfare maggiormente le esigenze informative degli *stakeholder*, gli eventi verificatisi successivamente alla fine del 2023 sono stati riportati, ove rilevanti.
- **Affidabilità** – Il Bilancio di sostenibilità 2023 è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella riunione del 14 marzo 2024. Il documento contiene inoltre i recapiti a cui rivolgersi per ottenere approfondimenti e chiarimenti delle informazioni in esso riportate.

Per assicurare la qualità della Relazione, nella selezione e nell'elaborazione dei dati DIS ha seguito i seguenti principi (definiti negli *standard* GRI e ESRS):

- **Accuratezza** – l'accuratezza dei dati ambientali, di salute e sicurezza e sulla qualità deriva dall'esistenza di sistemi di gestione certificati, in particolare il Codice internazionale di gestione della sicurezza, le norme ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001 e ISO 50001, e della divisione Monitoraggio della *performance* della flotta. I dati della Società sono stati prevalentemente estratti dai sistemi operativi della Società. Per il calcolo delle emissioni di CO_2 sono stati utilizzati i seguenti Fattori di emissione relativi alle diverse tipologie di combustibile.

TIPI DI CARBURANTE	C_F (t-CO_2/MT)
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% 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 calcolate utilizzando i fattori di emissione pubblicati dall'IMO (Quarto studio IMO sui gas a effetto sera, 2020), mentre il valore totale delle emissioni di gas a effetto serra (ossia l'anidride carbonica equivalente totale) è stato calcolato applicando i rispettivi potenziali di riscaldamento globale. Questi ultimi sono stati estratti dall'ultimo rapporto IPCC e, per un orizzonte temporale di 100 anni, sono stati: 1 per l'anidride carbonica (CO_2), 29,8 per il metano (CH_4) e 273 per il protossido di azoto (N_2O). Per calcolare le emissioni di SOx sono state utilizzate le seguenti percentuali di zolfo attualmente contenute nei carburanti utilizzati: HSFO (Olio combustibile ad alto tenore di zolfo) = 3,5% S; LSFO (Olio combustibile a basso tenore di zolfo) = 1% S; VLSFO (Olio combustibile a bassissimo tenore di zolfo) = 0,5% S; HSDO (Combustibile diesel ad alto tenore di zolfo) = 0,5% S; LSDO (Combustibile diesel a basso tenore di zolfo) = 0,1 % S. La valutazione ha tenuto conto anche della presenza di depuratori in grado di catturare e ridurre le emissioni di SOx. Per il calcolo delle emissioni di NOx, invece, non è stata fatta distinzione tra motori a bassa velocità (motore principale) e generatori (media velocità), utilizzando un fattore di emissione medio pari a 57 kg NOx/tonnellata di combustibile.
- **Comparabilità** – Per consentire agli *stakeholder* di analizzare i cambiamenti delle *performance*, la Relazione presenta i dati relativi al triennio 2021-2023.

ALLEGATO: VALUTAZIONE DI DOPPIA MATERIALITÀ

Di seguito sono presentati i temi di sostenibilità materiali trattati nella Relazione, classificati in base alla rilevanza dei loro impatti, rischi e opportunità, al fine di consentire una comprensione più dettagliata dell'importanza relativa di ciascun tema, così come percepita dagli *stakeholder* coinvolti nella valutazione.

Impatto positivo

Posizione	Area ESG	Tema di sostenibilità
1	S	Dipendenti del Gruppo: formazione e sviluppo delle competenze
2	S	Dipendenti del Gruppo: benessere
3	G	Condotta aziendale
4	S	Dipendenti del Gruppo: salute e sicurezza
5	S	Dipendenti del Gruppo: occupazione sicura e dialogo sociale
6	S	Lavoratori nella catena del valore: occupazione sicura e dialogo sociale
7	S	Lavoratori nella catena del valore: formazione e sviluppo delle competenze
8	S	Comunità interessate
9	A	Cambiamento climatico
10	S	Dipendenti del Gruppo: diversità e pari opportunità

Impatto negativo

Posizione	Area ESG	Tema di sostenibilità
1	S	Dipendenti del Gruppo: benessere
2	A	Inquinamento
3	A	Economia circolare
4	S	Dipendenti del Gruppo: salute e sicurezza
5	A	Biodiversità ed ecosistemi
6	S	Lavoratori nella catena del valore: benessere
7	S	Lavoratori nella catena del valore: salute e sicurezza
8	S	Dipendenti del Gruppo: occupazione sicura e dialogo sociale
9	A	Cambiamento climatico
10	S	Lavoratori nella catena del valore: lavoro minorile e lavoro forzato
11	S	Comunità interessate
12	G	Condotta aziendale
13	S	Lavoratori nella catena del valore: diversità e pari opportunità
14	A	Acque e risorse marine
15	S	Lavoratori nella catena del valore: occupazione sicura e dialogo sociale
16	S	Dipendenti del Gruppo: diversità e pari opportunità

Rischi

Posizione	Area ESG	Tema di sostenibilità
1	A	Cambiamento climatico
2	A	Inquinamento
3	A	Biodiversità ed ecosistemi
4	S	Dipendenti del Gruppo
5	S	Lavoratori nella catena del valore
6	G	Condotta aziendale
7	A	Economia circolare
8	A	Acque e risorse marine
9	S	Comunità interessate

Opportunità

Posizione	Area ESG	Tema di sostenibilità
1	A	Cambiamento climatico
2	A	Economia circolare
3	S	Dipendenti del Gruppo
4	G	Condotta aziendale



INDICE DEI CONTENUTI

Indice dei contenuti GRI

Dichiarazione di utilizzo	DIS ha riportato le informazioni citate nel presente indice dei contenuti per il periodo 01/01/2023 – 31/12/2023 *in riferimento ai GRI Standards*.
GRI 1 utilizzato	GRI 1: Principi fondamentali 2021

***STANDARD* GRI**	**INFORMATIVA**	**PAGINE**
GRI 2: Informativa generale 2021	2-1 Dettagli sull'organizzazione	Profilo del Gruppo, struttura del Gruppo
	2-2 Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	Struttura del Gruppo e presenza globale
	2-3 Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto	Nota metodologica
	2-6 Attività, catena del valore e altri rapporti commerciali	Profilo del Gruppo, la nostra attività
	2-7 Dipendenti	Risorse umane
	2-8 Lavoratori non dipendenti	Risorse umane
	2-9 Struttura e composizione della governance	Governo societario
	2-14 Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità	Governo societario
	2-22 Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	Lettera del nostro amministratore delegato
	2-23 Impegni in termini di policy	Etica e integrità, sistemi di gestione
	2-26 Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	Governo societario, diritti umani
	2-27 Conformità a leggi e regolamenti	Etica e integrità
	2-28 Appartenenza ad associazioni	Partecipazione ad associazioni e organizzazioni *leader* del settore
	2-29 Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	Valutazione della doppia rilevanza, *stakeholder* di DIS
	2-30 Contratti collettivi	Tipi di contratto
GRI 3: Temi materiali 2021	3-1 Processo di determinazione dei temi materiali	Valutazione della doppia rilevanza
	3-2 Elenco di temi materiali	Valutazione della doppia rilevanza
	3-3 Gestione dei temi materiali	Tutto da dopo il capitolo "valutazione della doppia rilevanza"
GRI 201: Prestazioni economiche 2016	201-1 Valore economico diretto generato e distribuito	La nostra attività
GRI 205: Anticorruzione 2016	205-3 Incidenti confermati di corruzione e misure adottate	Etica e integrità

GRI 206: Comportamento anti competitivo 2016	206-1 Azioni legali relative a comportamento anti competitivo, attività di trust e prassi monopolistiche	Etica e integrità
GRI 302: Energia 2016	302-1 Consumo di energia interno all'organizzazione	Decarbonizzazione della flotta
	302-3 Intensità energetica	Decarbonizzazione della flotta
	302-4 Riduzione del consumo di energia	Decarbonizzazione della flotta
	302-5 Riduzioni dei requisiti energetici di prodotti e servizi	Responsabilità ambientale, decarbonizzazione della flotta, innovazione e digitalizzazione
GRI 303: Acqua ed effluenti 2018	303-1 Interazioni con l'acqua come risorsa condivisa	Gestione delle acque
	303-3 Prelievo idrico	Gestione delle acque
	303-5 Consumo idrico	Gestione delle acque
GRI 304: Biodiversità 2016	304-2 Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	Sicurezza del mare e dell'ambiente marino
GRI 305: Emissioni 2016	305-1 Emissioni di gas a effetto serra (GHG) dirette (Scope 1)	Decarbonizzazione della flotta
	305-4 Intensità delle emissioni di gas a effetto serra (GHG)	Decarbonizzazione della flotta
	305-5 Riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (GHG)	Decarbonizzazione della flotta
	305-7 Ossidi di azoto (NOx), ossidi di zolfo (SOx) e altre emissioni nell'aria rilevanti	Decarbonizzazione della flotta
GRI 306: Scarichi idrici e rifiuti 2016	306-3 Sversamenti significativi	Sicurezza del mare e dell'ambiente marino
GRI 306: Rifiuti 2020	306-3 Rifiuti generati	Gestione dei rifiuti
	306-5 Rifiuti conferiti in discarica	Gestione dei rifiuti
GRI 308: Valutazione ambientale dei fornitori 2016	308-1 Nuovi fornitori che sono stati selezionati utilizzando criteri ambientali	Catena di fornitura
GRI 401: Occupazione 2016	401-1 Assunzioni di nuovi dipendenti e avvicendamento dei dipendenti	Reclutamento, assunzione e dimissioni
	401-2 Benefici per i dipendenti a tempo pieno che non sono disponibili per i dipendenti a tempo determinato o part-time	Benefici e benessere
	401-3 Congedo parentale	Benefici e benessere
GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro 2018	403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Salute e sicurezza sul lavoro
	403-2 Identificazione del pericolo, valutazione del rischio e indagini sugli incidenti	Salute e sicurezza sul lavoro
	403-3 Servizi per la salute professionale	Salute e sicurezza sul lavoro
	403-5 Formazione dei lavoratori sulla salute e sicurezza sul lavoro	Salute e sicurezza sul lavoro
	403-8 Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Salute e sicurezza sul lavoro
	403-9 Infortuni sul lavoro	Salute e sicurezza sul lavoro

GRI 404: Formazione e istruzione 2016	404-1 Numero medio di ore di formazione all'anno per dipendente	Formazione e sviluppo delle persone
	404-2 Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e di assistenza nella transizione	Formazione e sviluppo delle persone
	404-3 Percentuale di dipendenti che ricevono periodicamente valutazione delle loro *performance* e dello sviluppo professionale	Formazione e sviluppo delle persone
GRI 405: Diversità e pari opportunità 2016	405-1 Diversità negli organi di governance e tra i dipendenti	Governo societario, persone che lavorano per la Società
GRI 406: Non discriminazione 2016	406-1 Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	Equità, inclusione e approccio multiculturale
GRI 413: Comunità locali 2016	413-1 Operazioni con il coinvolgimento della comunità locale, valutazione degli impatti e programmi di sviluppo	Promozione dell'attenzione del pubblico su temi sociali, culturali e ambientali

Indice dei contenuti SASB

Dichiarazione di utilizzo	d'Amico ha riportato le informazioni citate nel presente indice dei contenuti per il periodo 01/01/2023 – 31/12/2023 *in riferimento agli standard* SASB per il trasporto marittimo nella versione 2018-10.

***STANDARD* SASB**	**INFORMATIVA**	**PAGINE**
TR-MT-160a.3	Sversamenti e rilasci nell'ambiente	Sicurezza del mare e dell'ambiente marino
TR-MT-320a.1	Tasso di incidenti a tempo perso	Salute e sicurezza sul lavoro
TR-MT-540a.1	Incidenti in mare	Salute e sicurezza sul lavoro
TR-MT-540a.2	Numero di condizioni di Classe o raccomandazioni	Qualità del servizio
TR-MT-540a.3	Numero di carenze e fermi per controllo da parte dello Stato di approdo	Qualità del servizio

Indice dei contenuti ESRS

Dichiarazione di utilizzo	d'Amico ha riportato le informazioni citate nel presente indice dei contenuti per il periodo 01/01/2023 - 31/12/2023 in riferimento ai principi europei di rendicontazione di sostenibilità (come pubblicati il 31/07/2023 nell'allegato del regolamento delegato (UE) della Commissione che integra la direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i principi di rendicontazione di sostenibilità).

PRINCIPIO ESRS	INFORMATIVA	PAGINE
BP-1	Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità	Nota metodologica
GOV-1	Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	Governo societario
GOV-2	Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate	Valutazione della doppia rilevanza
GOV-3	Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	Remunerazione
SBM-1	Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	Struttura del Gruppo e presenza globale – La nostra attività – Tassonomia UE per le attività sostenibili
SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	*Stakeholder* di DIS – Valutazione della doppia rilevanza
SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	Tutti i capitoli con un box sulla "Doppia rilevanza"
IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	Valutazione della doppia rilevanza
IRO-2	Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa	Indice dei contenuti
MDR-P	Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti	Tutti i capitoli dopo il capitolo "Valutazione della doppia rilevanza"
MDR-A	Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti	Tutti i capitoli dopo il capitolo "Valutazione della doppia rilevanza"
MDR-M	Metriche relative a questioni di sostenibilità rilevanti	Tutti i capitoli dopo il capitolo "Valutazione della doppia rilevanza"
E1-1	Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici	Quadro normativo – Regolamenti e direttive ambientali futuri
E1-2	Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	Responsabilità ambientale – Decarbonizzazione della flotta
E1-3	Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici	Responsabilità ambientale – Decarbonizzazione della flotta – Innovazione e digitalizzazione
E1-4	Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	Quadro normativo – Regolamenti e direttive ambientali futuri

E1-5	Consumo di energia e mix energetico	Decarbonizzazione della flotta
E1-6	Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES	Decarbonizzazione della flotta
E2-1	Politiche relative all'inquinamento	Decarbonizzazione della flotta – Sicurezza del mare e dell'ambiente marino – Gestione delle acque
E2-2	Azioni e risorse connesse all'inquinamento	Decarbonizzazione della flotta – Sicurezza del mare e dell'ambiente marino – Gestione delle acque
E2-4	Inquinamento di aria, acqua e suolo	Decarbonizzazione della flotta – Sicurezza del mare e dell'ambiente marino – Gestione delle acque
E3-1	Politiche connesse alle acque e alle risorse marine	Sicurezza del mare e dell'ambiente marino – Gestione delle acque
E3-2	Azioni e risorse connesse alle acque e alle risorse marine	Sicurezza del mare e dell'ambiente marino – Gestione delle acque
E3-4	Consumo idrico	Gestione delle acque
E4-1	Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello aziendale	Sicurezza del mare e dell'ambiente marino
E4-2	Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi	Sicurezza del mare e dell'ambiente marino
E4-3	Azioni e risorse relative alla biodiversità e agli ecosistemi	Sicurezza del mare e dell'ambiente marino
E4-5	Metriche d'impatto relative ai cambiamenti della biodiversità e degli ecosistemi	Sicurezza del mare e dell'ambiente marino
E5-1	Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	Gestione dei rifiuti
E5-2	Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	Gestione dei rifiuti
E5-5	Flussi di risorse in uscita	Riciclo delle navi – Gestione dei rifiuti
S1-1	Politiche relative alla forza lavoro propria	Intera sezione "Risorse umane"
S1-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni	Diritti umani
S1-4	Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni	Intera sezione "Risorse umane"
S1-6	Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	Persone che lavorano per la Società – Tipi di contratto
S1-8	Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale	Tipi di contratto
S1-9	Metriche della diversità	Governo societario – Persone che lavorano per la Società – Equità, inclusione e approccio multiculturale
S1-10	Salari adeguati	Sistemi di valutazione delle prestazioni e remunerazione

S1-11	Protezione sociale	Benefici e benessere
S1-13	Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	Formazione e sviluppo delle persone
S1-14	Metriche di salute e sicurezza	Salute e sicurezza sul lavoro
S1-15	Equilibrio vita privata-lavoro	Benefici e benessere
S1-16	Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)	Equità, inclusione e approccio multiculturale – Sistemi di valutazione delle prestazioni e remunerazione
S1-17	Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani	Diritti umani
S2-1	Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore	Diritti umani
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 efficacia di tali azioni	
G1-1	Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese	Etica e integrità
G1-2	Gestione dei rapporti con i fornitori	Catena di fornitura
G1-3	Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	Etica e integrità
G1-4	Casi accertati di corruzione attiva o passiva	Etica e integrità

RESOCONTO DI GESTIONE

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

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

Ricavi base time charter

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

Ricavi da noleggio a scafo nudo

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

EBITDA e margine di EBITDA

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

EBIT e margine di EBIT

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

ROCE (Return on capital employed)

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

Investimenti lordi (CapEx)

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

Indebitamento netto

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

Impatto dell'IFRS 16

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

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

IAP NON FINANZIARI (non tratti da dati di bilancio)

Giorni-nave disponibili

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

Percentuale di copertura

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

Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE

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

Off-hire

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

Ricavi base time charter giornalieri

È un indicatore dei ricavi giornalieri medi di una nave o della flotta di DIS. Il metodo di calcolo dei ricavi base *time charter* giornalieri applicato da DIS è coerente con gli standard di settore ed è stabilito dividendo i ricavi di viaggio (al netto delle spese di viaggio) per i giorni di noleggio del periodo di tempo in oggetto. I ricavi base *time charter* giornalieri costituiscono un indicatore di *performance standard* nel settore dei trasporti marittimi, utilizzato principalmente per comparare le variazioni della *performance* di una società di trasporto tra un periodo e l'altro

poiché non è influenzato dalle variazioni nel *mix* di contratti di noleggio (ossia noleggi *spot*, noleggi *time charter* e contratti di nolo) attraverso i quali le navi sono impiegate. Si tratta di un indicatore che consente di confrontare la *performance* del Gruppo con le controparti di settore ed i valori di riferimento del mercato (si vedano i Dati di sintesi).

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

ALTRE DEFINIZIONI

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

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

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

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

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

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

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

SINTESI DEI RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE E DELL'ESERCIZIO 2023

Durante tutto il 2023, le condizioni del mercato delle navi cisterna sono rimaste solide, anche se non hanno raggiunto i livelli eccezionalmente elevati osservati alla fine del 2022 ed hanno mostrato un leggero rallentamento all'inizio del quarto trimestre, seguito poi da una ripresa a metà ottobre. Questo rimbalzo è attribuibile principalmente alla riduzione dei transiti nel Canale di Panama, dovute a una grave siccità, e nel Mar Rosso, a causa degli attacchi al trasporto marittimo commerciale da parte dei ribelli Houthi. A metà dicembre, diversi noleggiatori ed armatori di navi cisterna hanno annunciato di voler sospendere i transiti nel Mar Rosso a seguito dei numerosi attacchi alle navi avvenuti nella regione. La situazione si è evoluta rapidamente ed ha avuto ripercussioni significative sui flussi commerciali delle navi cisterna, causando interruzioni e modifiche delle rotte.

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

Il 24 febbraio 2024 ha segnato il secondo anniversario dell'invasione dell'Ucraina da parte della Russia. La guerra ha avuto un impatto profondo sul mercato del petrolio e delle navi cisterna, sconvolgendo i flussi commerciali sia per il greggio che per i prodotti raffinati, provocando un aumento delle tariffe di nolo e portando ad un incremento delle transazioni relative alle navi di seconda mano più vecchie.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di dicembre 2023 era valutata intorno a US$ 31.500 al giorno per una MR2 di tipo *Eco*, con un sovrapprezzo di circa US$ 3.000 al giorno rispetto a una MR convenzionale.

Nel 2023, DIS ha registrato un utile netto di US$ 192,2 milioni, rispetto ad un utile netto di US$ 134,9 milioni registrato nel 2022. Tale variazione positiva è attribuibile al netto rafforzamento del mercato delle navi cisterna rispetto all'esercizio precedente. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività registrate nel 2022, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US$ 196,7 milioni nel 2023 rispetto a US$ 139,5 milioni registrati nell'esercizio precedente. **DIS ha registrato un utile netto di US$ 43,5 milioni nel quarto trimestre 2023** rispetto ad un utile netto di US$ 72,1 milioni ottenuto nel quarto trimestre dello scorso esercizio. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US$ 43,7 milioni

nel quarto trimestre 2023 rispetto a US$ 70,2 milioni nel quarto trimestre 2022.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US$ 277,6 milioni nel 2023, rispetto a US$ 226,6 milioni raggiunti nel 2022 (quarto trimestre 2023: US$ 64,5 milioni vs. quarto trimestre 2022: US$ 91,3 milioni, con **flussi di cassa operativi positivi pari a US$ 292,9 milioni nel 2023**, rispetto agli US$ 147,8 milioni generati nell'esercizio precedente.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US$ 32.873 nel 2023** rispetto agli US$ 31.758 nel 2022 (quarto trimestre 2023: US$ 30.999 vs. quarto trimestre 2022: US$ 42.751), grazie ad un mercato mediamente più forte, rispetto all'esercizio precedente.

Allo stesso tempo, il 29,8% dei giorni di impiego totali di DIS nel 2023 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US$ 28.107, (2022: copertura del 34,0% ad una tariffa giornaliera media di US$ 15.925). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante cicli negativi. **La tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia i contratti spot che i contratti *time charter*) è stata pari a US$ 31.451 nel 2023** rispetto a US$ 26.376 raggiunti nel 2022 (quarto trimestre 2023: US$ 30.099 vs. quarto trimestre 2022: US$ 38.294).

Risultati operativi

US$ migliaia	2023	2022
Ricavi	538.954	479.619
Costi diretti di viaggio	(141.984)	(149.661)
Ricavi base *time charter**	**396.970**	**329.958**
Ricavi da noleggio a scafo nudo	4.869	4.812
Ricavi netti totali	**401.839**	**334.770**
Costi per noleggi passivi	(136)	(3.250)
Altri costi operativi diretti	(93.630)	(86.152)
Costi generali ed amministrativi	(25.758)	(15.544)
Risultato dalla vendita di navi	(4.697)	(3.212)
Risultato operativo lordo (EBITDA*)	**277.618**	**226.612**
Ammortamenti e svalutazioni	(62.454)	(60.934)
Risultato operativo (EBIT*)	**215.164**	**165.678**
Proventi finanziari	4.983	2.802
(Oneri) finanziari	(26.697)	(33.208)
Utile ante imposte	**193.450**	**135.272**
Imposte sul reddito	(1.225)	(403)
Utile netto	**192.225**	**134.869**

* Si vedano gli Indicatori alternativi di *performance* a pagina 136.

I ***ricavi*** nel 2023 sono stati pari a US$ 539,0, milioni rispetto a US$ 479,6 milioni nell'esercizio precedente. L'incremento dei ricavi lordi rispetto all'anno precedente è attribuibile principalmente alla maggiore solidità del mercato dei noli. La percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel 2023 (2,2%) è stata leggermente superiore a quella dell'esercizio precedente (2,0%) principalmente per effetto delle tempistiche di *off-hire* di tipo commerciale e degli interventi di bacino (*drydock*).

I ***costi diretti di viaggio*** sono espressione del *mix* di contratti di impiego *spot* o *time charter*. Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato *spot*, ammontano a US$ (142,0) milioni nel 2023 rispetto a US$ (149,7) milioni nel 2022.

I ***ricavi base time charter*** nel 2023 sono stati pari a US$ 397,0 milioni (US$ 330,0 milioni nel 2022). In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa *spot* giornaliera media di US$ 32.873 nel 2023** rispetto a US$ 31.758 nel 2022, e di US$ 30.999 nel quarto trimestre del 2023 rispetto a US$ 42.751 nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Nel 2023 la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa[50] (percentuale di copertura) è rimasta positiva, assicurando una media del 29,8% dei giorni-nave disponibili (2022: 34,0%) ad una tariffa fissa media giornaliera di US$ 28.107 (2022: US$ 15.925). 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*)[51] sono stati di US$ 31.451 nel 2023 rispetto a US$ 26.376 nel 2022 (quarto trimestre 2023: US$ 30.099 vs. quarto trimestre 2022: US$ 38.294).

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	**2022**					**2023**				
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	**Esercizio**	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	**Esercizio**
Spot	12.857	28.687	37.159	42.751	**31.758**	36.652	31.746	31.782	30.999	**32.873**
Tariffa fissa	14.968	15.373	15.497	19.957	**15.925**	26.367	28.383	28.830	28.474	**28.107**
Media	13.796	23.389	30.230	38.294	**26.376**	34.056	30.831	30.860	30.099	**31.451**

I ***ricavi da noleggio a scafo nudo*** ammontavano a US$ 4,9 milioni nel 2023, in linea con l'esercizio precedente, e riguardano il contratto di noleggio a scafo nudo a decorrere dall'ottobre 2021 su una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c.

Costi per noleggi passivi. L'IFRS 16 Leasing è applicabile negli esercizi con inizio a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato adottato dalla Società. Questo principio contabile modifica sostanzialmente il bilancio consolidato del Gruppo, con effetti significativi sul trattamento dei contratti che in periodi precedenti erano trattati dai locatari come *leasing* operativi. Con qualche eccezione, le passività per pagamenti previsti in contratti precedentemente classificati come *leasing* operativi vengono ora attualizzate al tasso di finanziamento marginale del locatario, portando alla rilevazione di una passività del *leasing* e di una corrispondente attività consistente nel diritto di utilizzo (di importo pari alla somma della passività, con il valore attuale di qualsiasi costo di ripristino e di qualsiasi onere accessorio alla stipula della locazione, nonché qualsiasi pagamento effettuato prima dell'inizio del *leasing*, meno eventuali incentivi per *leasing* già ricevuti). Di conseguenza, a partire dal 1° gennaio 2019 i costi per noleggi passivi includono solo i contratti time charter la cui durata residua è inferiore a 12 mesi da quella data o contratti con decorrenza successiva la cui durata è inferiore a 12 mesi dalla data d'inizio. L'applicazione dell'IFRS 16 ha ridotto i "costi per noleggi passivi" di US$ 40,8 milioni nel 2023 e di US$ 48,0 milioni nel 2022, poiché all'interno del conto economico tali costi sono stati sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti.

50 La percentuale di copertura (%) e la tariffa media giornaliera includono un contratto di noleggio a scafo nudo su una nave LR1 di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., che comprende un Opex giornaliero ipotizzato di US$ 6.885 (in linea con i costi effettivi medi della flotta di DIS per l'esercizio 2022), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in termini di *time charter equivalent*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.

51 I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali includono un contratto di noleggio a scafo nudo su una nave LR1 di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., comprensivi di un Opex giornaliero ipotizzato di US$ 6.885 (in linea con i costi effettivi medi della flotta di DIS per l'esercizio 2022), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base ***time charter***. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.

Escludendo l'effetto dell'IFRS 16, i "costi per noleggi passivi" di DIS si sarebbero attestati a US$ (40,9) milioni nel 2023, rispetto a US$ (51,2) milioni nel 2022. Nel 2023 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (7,4 navi equivalenti) rispetto all'anno precedente (9,6 navi equivalenti).

Gli ***altri costi operativi diretti*** comprendono principalmente i costi per equipaggi, le spese tecniche e per lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà, nonché costi assicurativi per le navi di proprietà e a noleggio. La rettifica agli "altri costi operativi diretti" sorta dall'applicazione dell'IFRS 16 comporta un aumento di tali voci di costo di US$ 17,9 milioni nel 2023 (aumento di US$ 21,7 milioni nel 2022), poiché all'interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. Escludendo gli effetti dell'IFRS 16, gli altri costi operativi diretti di DIS si sarebbero attestati a US$ (75,7) milioni nel 2023 rispetto a US$ (64,4) milioni nel 2022. Nel 2023 la Società ha gestito una flotta più ampia di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto all'esercizio precedente (2023: 28,6 vs. 2022: 26,1). DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati standard di procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. Il mantenimento di un eccellente standard qualitativo della flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

I ***costi generali e amministrativi*** ammontavano a US$ (25,8) milioni nel 2023 (US$ (15,5) milioni nel 2022). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

Il risultato dalla vendita di navi è stato negativo per US$ (4,7) milioni nel 2023 (US$ (3,2) milioni nell'anno precedente). L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto delle navi vendute e riprese in *leasing* (*lease-back*) negli esercizi precedenti. Inoltre, l'importo per il 2023 include US$ (3,4) milioni di risultato negativo relativo all'ammortamento accelerato delle perdite differite sulle navi M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Trader e M/T High Loyalty, le cui opzioni di acquisto sono state esercitate da d'Amico Tankers d.a.c. nella prima metà dell'anno in corso.

Il ***risultato operativo lordo (EBITDA)*** è stato di US$ 277,6 milioni nel 2023 rispetto a US$ 226,6 milioni nel 2022 (US$ 64,5 milioni nel quarto trimestre 2023, rispetto a US$ 91,3 milioni nel quarto trimestre 2022), rispecchiando il rafforzamento registrato dal mercato dei noli nel 2023.

La voce ***Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni*** ammonta a US$ (62,5) milioni nel 2023 (US$ (60,9) milioni nel 2022). Nel 2023 non è stata registrata alcuna svalutazione o storno di svalutazioni, mentre l'importo per il 2022 includeva: i) una svalutazione di US$ (2,1) milioni su una nave MR (M/T High Priority), di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., la cui vendita è stata annunciata nel primo trimestre 2022 e finalizzata nel secondo trimestre 2022. Conformemente all'IFRS 5, questa nave è stata classificata come "attività disponibili per la vendita" alla fine del primo trimestre 2022, imputando la differenza tra il suo *fair value* al netto del costo di cessione ed il suo valore contabile a conto economico; ii) uno storno di svalutazioni pari a US$ 2,0 milioni su due navi MR (M/T High Seas e M/T High Tide), il cui *fair value* al 31 dicembre 2022 era superiore al rispettivo valore contabile alla stessa data.

Il ***risultato operativo lordo (EBIT)*** è stato di US$ 215,2 milioni nel 2023, rispetto a US$ 165,7 milioni nel 2022.

I ***proventi finanziari netti*** sono stati di US$ 5,0 milioni nel 2023 (US$ 2,8 milioni nel 2022). L'importo per il 2023 comprende principalmente interessi attivi su titoli a breve termine e fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari. L'importo del 2022 comprendeva principalmente US$ 2,3 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

La voce ***Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni*** ammonta a US$ (62,5) milioni nel 2023 (US$ (60,9) milioni nel 2022). Nel 2023, non sono state registrate svalutazioni o storni di svalutazioni mentre l'importo per il 2022 includeva: i) una svalutazione di US$ (2,1) milioni su una nave MR (M/T High Priority), di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., la cui vendita è stata annunciata nel primo trimestre 2022 e finalizzata nel secondo trimestre 2022. Conformemente all'IFRS 5, questa nave è stata classificata come "attività disponibili per la vendita" alla fine del primo trimestre 2022, imputando la differenza tra il suo fair value al netto del costo di cessione ed il suo valore contabile a conto economico; ii) uno storno di svalutazioni pari a US$ 2,0 milioni su due navi MR (M/T High Seas e M/T High Tide), il cui *fair value* al 31 dicembre 2022 era superiore al rispettivo valore contabile alla stessa data.

Il ***risultato operativo (EBIT)*** è stato di US$ 215,2 milioni nel 2023, rispetto a US$ 165,7 milioni nel 2022.

I ***proventi finanziari netti*** sono stati di US$ 5,0 milioni nel 2023 (US$ 2,8 milioni nel 2022). L'importo per il 2023 comprende principalmente interessi attivi su titoli a breve termine e fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari. L'importo del 2022 comprendeva principalmente US$ 2,3 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli ***oneri finanziari netti*** sono stati pari a US$ (26,7) milioni nel 2023 rispetto a US$ (33,2) milioni del 2022. L'importo 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. L'importo registrato nel 2022 comprendeva principalmente US$ (29,6) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse ed interessi su passività da *leasing*, nonché perdite realizzate nette su strumenti derivati di US$ (1,1) milioni (US$ (1,1) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura, US$ (0,5) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su noli, US$ 0,5 milioni di utili realizzati dalla chiusura di alcuni *swap* su tassi di interesse), e US$ (2,5) milioni di impatto negativo derivante dalla risoluzione dei contratti di leasing sulle navi High Fidelity e High Discovery.

DIS ha registrato un ***utile ante imposte*** di US$ 193,5 milioni nel 2023, rispetto a US$ 135,3 milioni nel 2022.

Le ***imposte sul reddito*** sono state di US$ (1,2) milioni nel 2023 (US$ (0,4) milioni nel 2022).

DIS ha registrato un ***utile netto*** **di US$ 192,2 milioni nel 2023** rispetto ad un utile netto di US$ 134,9 milioni nel 2022, ed un utile netto di US$ 43,5 milioni nell'ultimo trimestre del 2023, rispetto ad un utile netto di US$ 72,1 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente. **Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti** dal 2023 (US$ (4,5) milioni[52]) e dal 2022 (US$ (4,5) milioni[53]), nonché le svalutazioni delle attività (US$ (0,1) milioni nel 2022), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US$ 196,7 milioni nel 2023**, rispetto a US$ 139,5 milioni registrati nell'esercizio precedente. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal quarto trimestre 2023 (US$ (0,2) milioni) e dallo stesso periodo del 2022 (US$ (0,1) milioni), nonché lo storno di svalutazioni delle attività (US$ 2,0 milioni nel quarto trimestre 2022), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US$ 43,7 milioni nel quarto trimestre 2023 rispetto a US$ 70,2 milioni registrati nel quarto trimestre 2022.

52 US$ (4,7) milioni di perdita su vendite, US$ 0,2 milioni di utili realizzati e non realizzati su strumenti derivati usati per fini di copertura.

53 US$ (3,2) milioni di perdita su vendite, US$ 2,3 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace di contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, US$ (1,1) milioni di perdita realizzata su strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura, US$ (0,5) milioni di perdita realizzata su strumenti derivati su noli, US$ 0,5 milioni di utili realizzati sulla chiusura di alcuni *swap* su tassi di interesse), e US$ (2,5) milioni di impatto negativo derivante dalla risoluzione dei contratti di *leasing* sulle navi High Fidelity e High Discovery.

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2023	Al 31 dicembre 2022
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	796.693	818.401
Attività correnti	205.014	236.484
Totale attività	**1.001.707**	**1.054.885**
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	617.806	478.414
Passività non correnti	290.667	419.681
Passività correnti	93.234	156.790
Totale passività e patrimonio netto	**1.001.707**	**1.054.885**

Le ***attività non correnti*** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, comprese le attività consistenti nel diritto di utilizzo (non sono presenti navi in costruzione al 31 dicembre 2023). Secondo le valutazioni fornite da 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 2023 era pari a US$ 1.104,5 milioni.

Gli ***investimenti lordi (CapEx)*** nel 2023 sono stati di US$ 41,5 milioni rispetto a US$ 35,5 milioni nel 2022. Questi importi includono principalmente i costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a scafo nudo. Inoltre, l'importo per il 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 2023 ammontavano a US$ 205,0 milioni. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US$ 13,7 milioni e US$ 75,7 milioni), le attività correnti comprendono "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" per US$ 111,2 milioni.

Le ***passività non correnti*** erano pari a US$ 290,7 milioni al 31 dicembre 2023 e rappresentano principalmente la parte a lungo termine dei debiti verso banche (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione) e le passività da *leasing*.

Nelle ***passività correnti***, oltre ai debiti verso banche ed altri finanziatori (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione), al 31 dicembre 2023 sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US$ 41,5 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US$ 20,2 milioni per passività da *leasing* e US$ 2,8 milioni per altre passività finanziarie correnti.

Il **patrimonio netto** ammontava a US$ 617,8 milioni al 31 dicembre 2023 (US$ 478,4 milioni al 31 dicembre 2022). L'incremento rispetto a fine 2022 è attribuibile principalmente al risultato netto generato nel 2023, nonché alla modifica della valutazione degli strumenti di copertura dei flussi finanziari nel corso del periodo, al dividendo lordo di US$ 22,0 milioni approvato e distribuito nel secondo trimestre di quest'anno e all'acconto su dividendi di US$ 20,0 milioni approvato e distribuito nell'ultimo trimestre dell'esercizio.

Indebitamento netto*

L'**indebitamento netto di DIS al 31 dicembre 2023** ammontava a **US$ 224,3 milioni** rispetto a US$ 409,9 milioni al 31 dicembre 2022. In seguito all'applicazione dell'IFRS 16, dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono una passività per *leasing* aggiuntiva, pari a US$ 25,6 milioni alla fine di dicembre 2023, rispetto a US$ 39,8 milioni alla fine del 2022. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era

pari al 18,0% al 31 dicembre 2023 rispetto al 36,0% al 31 dicembre 2022 (60,4% al 31 dicembre 2021, 65,9% al 31 dicembre 2020, 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018).

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2023	Al 31 dicembre 2022
Liquidità – *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti*	111.154	117.896
Altre attività finanziarie correnti	4.431	8.754
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata**	28	33
Totale attività finanziarie correnti	**115.613**	**126.683**
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	28.699	51.086
Passività per *leasing* – correnti	20.215	71.740
Altre passività finanziarie correnti – terzi	2.810	3.129
Totale passività finanziarie correnti	**51.724**	**125.955**
Indebitamento finanziario netto corrente	**(63.889)**	**(728)**
Altre attività finanziarie non correnti - terzi	2.434	9.077
Altre attività finanziarie non correnti – parte correlata**	-	26
Totale attività finanziarie non correnti	**2.434**	**9.103**
Debiti verso banche – non correnti	214.738	266.124
Passività per *leasing* finanziari – non correnti	73.193	150.225
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	2.736	3.332
Totale passività finanziarie non correnti	**290.667**	**419.681**
Indebitamento finanziario netto non corrente	**288.233**	**410.578**
Indebitamento finanziario netto	**224.344**	**409.850**

* Si vedano gli Indicatori alternativi di *performance* a pagina 136.

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

Alla fine di dicembre 2023 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US$ 115,6 milioni. L'importo totale comprende principalmente *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* pari a US$ 111,2 milioni, la quota corrente delle perdite differite su operazioni di vendita e *lease-back*, pari a US$ 1,0 milioni, e il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (principalmente swap su tassi di interesse), pari a US$ 3,3 milioni.

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

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 31 dicembre 2023 ammontava a US$ 243,4 milioni, comprensivo di US$ 28,7 milioni con scadenza entro un anno. L'indebitamento bancario di DIS al 31 dicembre 2023 comprende principalmente i seguenti finanziamenti a favore di d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo:

(i) Finanziamento a 5 anni concesso da Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e ING per finanziare 1 nave *handysize* costruita nel 2016 e 4 navi MR precedentemente di proprietà di Glenda International Shipping d.a.c. costruite tra il 2010 e il 2011, per un debito residuo di US$ 43,7 milioni.

(ii) Finanziamento a 5 anni concesso da ING e Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per finanziare 3 navi LR1 costruite nel 2018 e 1 nave *handysize* costruita nel 2014, per un debito residuo di US$ 73,4 milioni.

(iii) Finanziamento a 5 anni concesso da ABN Amro per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014, per un debito residuo di US$ 10,9 milioni.

(iv) Finanziamento a 5 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken per finanziare una nave LR1 costruita nel 2017, per un debito residuo di US$ 17,0 milioni.

(v) Finanziamento a 5 anni concesso da Tokyo Century Corporation per finanziare una nave MR costruita nel 2017, per un debito residuo di US$ 12,0 milioni.

(vi) Finanziamento a 5 anni concesso da Banco BPM S.p.A. per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2016, per un debito residuo di US$ 13,2 milioni.

(vii) Finanziamento a 7 anni concesso da Danish Ship Finance per finanziare 2 navi MR costruite nel 2012, per un debito residuo di US$ 20,7 milioni.

(viii) Finanziamento a 5 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per finanziare 1 nave MR costruita nel 2017 e acquisita da d'Amico Tankers nel quarto trimestre 2022, per un debito residuo di US$ 18,3 milioni.

(ix) Finanziamento a 8 anni concesso da IYO Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2018 e acquisita da d'Amico Tankers nel secondo trimestre 2023, per un debito residuo di US$ 16,8 milioni.

(x) Finanziamento ESG a 2,5 anni concesso da Crédit Agricole Italia, per un debito residuo di US$ 0,3 milioni.

(xi) Finanziamento a 5 anni concesso da NTT TC Leasing per finanziare una nave LR1 costruita nel 2019, per un debito residuo di US$ 19,7 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; le navi sono state successivamente rifinanziate con nuovi *leasing* della durata di 10 anni. Inoltre, le "passività da *leasing*" al 31 dicembre 2023 includono US$ 25,6 milioni derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 a contratti classificati fino al 2018 come "*leasing* operativi".

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

Flussi di cassa

Nel 2023 i flussi di cassa netti di DIS sono stati pari a US$ 2,9 milioni, rispetto a US$ 81,8 milioni nel 2022.

US$ migliaia	2023	2022
Flussi di cassa da attività operative	**292.924**	147.804
Flussi di cassa da attività di investimento	**(41.488)**	(41.769)
Flussi di cassa da attività finanziarie	**(248.520)**	(24.203)
Variazioni della liquidità	**2.916**	**81.832**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo*	**108.238**	**26.406**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	111.154	117.896
Scoperti di conto a fine periodo	-	(9.658)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	**111.154**	**108.238**

* Si veda la nota 1 al bilancio consolidato.

I ***flussi di cassa da attività operative*** sono stati positivi e pari a US$ 292,9 milioni nel 2023, contro US$ 147,8 milioni nel 2022. Tale variazione positiva è attribuibile ai migliori risultati operativi ottenuti nel 2023 rispetto all'esercizio precedente.

I ***flussi di cassa netti da attività di investimento*** sono stati negativi per US$ (41,5) milioni nel 2023 (US$ (41,8) milioni nel 2022). L'importo per il 2023 comprende l'esercizio da parte di d'Amico Tankers d.a.c. dell'opzione di acquisto sulla M/T High Explorer per un corrispettivo di JPY (4,1) miliardi (equivalenti a circa US$ (30,0) milioni). Inoltre, l'importo totale per l'anno comprende anche i costi relativi agli interventi di bacino realizzati nel periodo. L'importo per il 2022 comprendeva l'acquisizione da parte di d'Amico Tankers d.a.c. del 100% di Glenda International Shipping d.a.c. (o "la *joint venture*") attraverso il riscatto delle azioni di proprietà di Topley Corporation (parte del Gruppo Glencore) nella *joint venture* per un corrispettivo di US$ (27,4) milioni. L'impatto di questa operazione, al netto dell'equivalente di cassa acquisito dalla *joint venture* alla data di riscatto, era rispecchiato nei flussi di cassa da attività di investimento, per un ammontare di US$ (25,5) milioni. Inoltre, l'importo per il 2022 comprendeva l'esercizio da parte di d'Amico Tankers d.a.c. della sua opzione di acquisto sulla M/T High Adventurer per un corrispettivo di JPY (4,1) miliardi (equivalenti a circa US$ (30,4) milioni). L'importo totale per il 2022 comprendeva anche i costi relativi agli interventi di bacino realizzati nel periodo, compensati da US$ 19,3 milioni generati dalla vendita della nave M/T High Valor nel primo trimestre 2022 e della nave M/T High Priority nel secondo trimestre 2022.

I ***flussi di cassa da attività finanziarie*** sono stati negativi e pari a US$ (248,5) milioni nel 2023. Questa cifra comprende principalmente: **(i) US$ (102,6) milioni di ammortamento del debito**, di cui US$ (23,4) milioni dovuti al rimborso del finanziamento relativo alla M/T Cielo di Londra (il cui debito aveva scadenza prevista nel marzo 2024), US$ (13,8) milioni dovuti al rimborso del finanziamento relativo alla M/T High Wind (il cui debito aveva scadenza prevista nel 2025), e US$ (24,4) milioni dovuti al rimborso del finanziamento relativo alla M/T Cielo di Ulsan ed alla M/T Cielo di Hanoi (il cui debito aveva scadenza prevista nel dicembre 2026); **ii) US$ 37,8 milioni di utilizzo di linee di credito** riguardanti principalmente US$ 17,5 milioni di finanziamento della M/T High Explorer, acquistata da d'Amico Tankers d.a.c. nel secondo trimestre 2023 e US$ 20,0 milioni di rifinanziamento della M/T Cielo di Londra (il cui precedente finanziamento è stato rimborsato nel secondo trimestre 2023); **iii) US$ (134,5) milioni di rimborso di passività da *leasing***, inclusi US$ (102,8) milioni relativi alla risoluzione dei *leasing* sulle navi High Voyager, High Freedom, High Loyalty, High Trust e High Trader, a seguito dell'esercizio da parte di d'Amico Tankers d.a.c. delle rispettive opzioni di acquisto; **iv) US$ (42,0) milioni di distribuzione di dividendi**, comprensivi di US$ 22,0 milioni distribuiti nel secondo trimestre 2023 e dell'acconto su dividendi di US$ 20,0 milioni distribuito nell'ultimo trimestre dell'esercizio; **v) US$ (7,1) milioni di riacquisto di azioni proprie**.

RISULTATI TRIMESTRALI

Risultati del quarto trimestre

US$ migliaia	4° trim. 2023	4° trim. 2022
Ricavi	131.175	167.845
Costi diretti di viaggio	(36.000)	(47.667)
Ricavi base time charter*	**95.175**	**120.178**
Ricavi da noleggio a scafo nudo	1.229	1.213
Ricavi netti totali	**96.404**	**121.391**
Costi per noleggi passivi	(109)	(341)
Altri costi operativi diretti	(24.239)	(23.812)
Costi generali ed amministrativi	(7.312)	(4.290)
Risultato dalla vendita di navi	(272)	(1.651)
Risultato operativo lordo (EBITDA*)	**64.472**	**91.297**
Ammortamenti e svalutazioni	(16.096)	(13.569)
Risultato operativo (EBIT*)	**48.376**	**77.728**
Proventi finanziari	1.458	2.106
(Oneri) finanziari	(5.878)	(7.605)
Utile ante imposte	**43.956**	**72.229**
Imposte sul reddito	(450)	(136)
Utile netto	**43.506**	**72.093**

* Si vedano gli Indicatori alternativi di *performance* a pagina 136.

Risultati trimestrali

I dati finanziari trimestrali del 2023 riflettono la solida *performance* dei mercati dei noli durante l'anno.

US$ migliaia	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Ricavi	140.233	130.599	136.947	131.175	538.954
Costi diretti di viaggio	(33.967)	(33.371)	(38.646)	(36.000)	(141.984)
Ricavi base *time charter**	106.266	97.228	98.301	95.175	396.970
Ricavi da noleggio a scafo nudo	1.197	1.215	1.228	1.229	4.869
Ricavi netti totali	107.463	98.443	99.529	96.404	401.839
Costi per noleggi passivi	(27)	-	-	(109)	(136)
Altri costi operativi diretti	(24.427)	(23.561)	(21.403)	(24.239)	(93.630)
Costi generali ed amministrativi	(4.220)	(7.096)	(7.130)	(7.312)	(25.758)
Risultato dalla vendita di navi	(2.379)	(1.447)	(599)	(272)	(4.697)
Risultato operativo lordo (EBITDA*)	76.410	66.339	70.397	64.472	277.618
Ammortamenti e svalutazioni	(15.807)	(14.682)	(15.869)	(16.096)	(62.454)
Risultato operativo (EBIT*)	60.603	51.657	54.528	48.376	215.164
Proventi finanziari netti	1.170	1.208	1.147	1.458	4.983
(Oneri) finanziari netti	(7.380)	(6.828)	(6.611)	(5.878)	(26.697)
Utile ante imposte	54.393	46.037	49.064	43.956	193.450
Imposte sul reddito	(277)	(320)	(178)	(450)	(1.225)
Utile netto	54.116	45.717	48.886	43.506	192.225

* Si vedano gli Indicatori alternativi di *performance* a pagina 136.

La seguente tabella illustra il **Debito netto** alla fine del quarto trimestre in confronto ai valori alla fine del terzo trimestre 2023:

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2023	Al 30 settembre 2023
Totale attività finanziarie correnti	115.613	109.938
Totale passività finanziarie correnti	51.724	55.582
Indebitamento finanziario netto corrente	**(63.889)**	**(54.356)**
Totale attività finanziarie non correnti	2.434	4.944
Totale passività finanziarie non correnti	290.667	323.894
Indebitamento finanziario netto non corrente	**288.233**	**318.950**
Indebitamento finanziario netto*	**224.344**	**264.594**

* Si vedano gli Indicatori alternativi di *performance* a pagina 136.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NELL'ESERCIZIO

d'Amico International Shipping S.A.

Distribuzione dei dividendi: nel mese di marzo 2023 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping ha proposto agli Azionisti la distribuzione di un dividendo in contanti di US$ 22.011.953,96 lordi (US$ 18.710.160,87 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale applicabile del 15%), corrispondente a US$ 0,0153 (US$ 0,153 per azione se rettificato per il raggruppamento 1:10 attuato dalla Società ed efficace a decorrere dal 19 giugno 2023) per azione emessa e in circolazione al netto delle ritenute, da corrispondere a valere sulle riserve distribuibili, compresa la riserva sovrapprezzo azioni.

Nel mese di novembre 2023 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato la distribuzione di un acconto su dividendi lordo di US$ 20.025.983,50 (US$ 17.022.085,97 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale applicabile massima del 15%), corrispondente a US$ 0,1410 per azione emessa e in circolazione al netto delle ritenute, da corrispondere a valere sulle riserve distribuibili, compresa la riserva sovrapprezzo azioni.

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

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

aggiunta, come stabilito nella delibera dell'Assemblea Straordinaria e reso noto tramite comunicato stampa, con effetto a partire dalla Data di Efficacia, è stato attuato il rinnovo dell'autorizzazione al riacquisto di azioni proprie.

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

Il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di avviare il 19 giugno 2023 il programma di riacquisto di azioni proprie ai sensi della nuova autorizzazione conferitagli dall'assemblea generale straordinaria degli azionisti tenutasi il 13 giugno 2023 (il "Programma"). Ai sensi degli articoli 430-15 e segg. della legge lussemburghese del 10 agosto 1915 sulle società commerciali e delle sue successive modifiche (la "Legge Lussemburghese"), dell'articolo 8 dello statuto della Società (lo "Statuto"), delle disposizioni rilevanti del Reg. UE n. 596/2014 e dei suoi atti delegati e di esecuzione (il "Regolamento sugli Abusi di Mercato"), insieme alle leggi e ai regolamenti applicabili italiani e lussemburghesi nonché alle prassi di mercato accettate sul mercato regolamentato italiano e attualmente autorizzate o che saranno autorizzate in futuro dalle leggi e regolamenti applicabili. Il Programma è finalizzato alla creazione di una "riserva di azioni proprie" che sarà disponibile come mezzo di pagamento, scambio, trasferimento, conferimento, cessione, vendita o altre azioni dispositive connesse in particolare a transazioni riconducibili alla Società e/o alle sue controllate e per qualsiasi progetto che offra un'effettiva opportunità di investimento in linea con la politica strategica della Società. Il Programma sarà realizzato utilizzando riserve disponibili e/o utili distribuibili sufficienti per il riacquisto pianificato di azioni proprie interamente liberate, a condizione che queste operazioni non abbiano l'effetto di ridurre il patrimonio netto della Società al di sotto dell'importo indicato nei paragrafi 1 e 2 dell'articolo 461-2 della Legge Lussemburghese (ossia, la somma del capitale sociale sottoscritto e delle riserve che non possono essere distribuite secondo la legge o lo Statuto) e ad un prezzo per azione compreso tra: (i) un minimo che non potrà essere inferiore al 10% del prezzo ufficiale delle azioni registrato nella seduta di borsa del giorno precedente all'esecuzione di ciascuna transazione; (ii) un massimo che non potrà essere superiore al 10% del prezzo ufficiale delle azioni registrato nella seduta di borsa del giorno precedente all'esecuzione di ciascuna transazione. Sulla base della nuova autorizzazione degli azionisti, possono essere riacquistate fino a 18.615.795 azioni ordinarie della Società (comprese le azioni proprie già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società in conformità con l'articolo 430-15 della Legge Lussemburghese). Ai sensi della delibera del Consiglio di Amministrazione, il controvalore massimo delle azioni proprie riacquistabili secondo il Programma non potrà superare l'importo di Euro 100 milioni.

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

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

Esecuzione del programma di riacquisto: nel 2023 d'Amico International Shipping S.A. ha riacquistato n. 1.650.619 azioni proprie (corrispondenti all'1,33% del capitale sociale in circolazione della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 3,9280 euro, per un corrispettivo complessivo di 6.483.621 euro. Alla fine di dicembre 2023, d'Amico International Shipping S.A. detiene n. 3.453.542 azioni proprie, corrispondenti allo 2,78% del capitale sociale.

Domanda di adesione all'OTCQX® Best Market: nel mese di settembre 2023, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato di presentare domanda di adesione all'OTCQX Best Market ("OTCQX" o "Mercato OTCQX"), gestito da OTC Market Group ("OTCM"). Nel novembre 2023 DIS è stata ammessa alla quotazione sull'OTCQX Best market, con il ticker (OTCQX: DMCOF). Le azioni di DIS sono quotate sul segmento STAR del mercato borsistico italiano (Borsa Italiana) ed erano precedentemente negoziate over the counter (OTC) negli USA, nel Pink Market, gestito da OTC Market Group. L'OTCQX International Market, dedicato alle società internazionali, è un mercato pubblico consolidato, con elevati standard finanziari e di corporate governance, riconosciuto dalla Securities Exchange Commission (SEC) statunitense, che offre agli investitori americani un'alternativa di cross-trading più trasparente, liquida ed efficiente rispetto al Pink Market. Inoltre, le società quotate su OTCQX sono conformi alla normativa Blue Sky in 37 Stati USA (non disponibile nel Pink Market), che consente la sollecitazione inversa e la distribuzione di ricerche da parte di *broker* agli investitori americani residenti in tali stati.

Inclusione nell'indice FTSE Italia Mid Cap: a partire dal 15 dicembre 2023, d'Amico International Shipping S.A. è entrata a far parte dell'indice FTSE Italia Mid Cap. L'indice FTSE Italia Mid Cap include le azioni delle 60 aziende con la maggiore capitalizzazione di mercato quotate sui mercati MTA e MIV di Borsa Italiana, posizionate subito dopo le prime 40 aziende, che compongono l'indice FTSE MIB. Questo indice fa parte della serie di indici FTSE Italia, che offre agli investitori un set completo e complementare di indici con cui valutare le *performance* dei principali segmenti del mercato italiano.

d'Amico Tankers d.a.c.

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

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

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

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

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

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

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

Nel mese di ottobre 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante società di *trading* per una delle sue navi LR1, per un periodo minimo di 11 mesi e massimo di 13 mesi, a decorrere da novembre 2023.

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

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

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 *handysize*, per un periodo minimo di 11 mesi e massimo di 13 mesi, a decorrere da gennaio 2024.

Nel mese di dicembre 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo di 12 mesi a decorrere da dicembre 2023.

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

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

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

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

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

- M/T Crimson Jade, una nave cisterna MR da 50.000 Tpl (Dwt) costruita nel 2017 da Minaminippon Shipbuilding,

Giappone, per un ulteriore anno a decorrere da giugno 2024;

- M/T Green Planet, una nave cisterna MR da 50.843 Tpl (Dwt) costruita nel 2014 da Daesun Shipbuilding, Corea del Sud, per un ulteriore anno a decorrere da dicembre 2023.

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

d'Amico Tankers d.a.c.

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

Nel mese di marzo 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante società di *trading* per una delle sue navi *handysize*, per un periodo minimo di 9 mesi e massimo di 12 mesi.

Flotta in "noleggio passivo": nel mese di febbraio 2024, il contratto di *time charter* relativo alla M/T High SD Yihe, una nave MR costruita nel 2005, è terminato e la nave è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Vendita di navi: nel mese di marzo 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha firmato un accordo per la vendita della M/T Glenda Melanie (la "Nave"), una MR di proprietà di portata lorda pari a 47.162 tonnellate, costruita nel 2010 presso Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un importo pari a US$ 27,4 milioni. Si stima che la nave verrà consegnata agli acquirenti nel corso del Q2 2024.

Distribuzione di dividendi: il Consiglio di Amministrazione ha deciso oggi di proporre all'Assemblea Generale degli Azionisti, regolarmente convocata il 23 aprile 2024 (l'"AGM"), di approvare un dividendo lordo annuale di US$ 30.007.114,24 (US$ 25.506.047,10 al netto della detrazione alla fonte dell'imposta massima applicabile pari al 15%), corrispondente a US$ 0,2487 lordi per azione emessa e in circolazione (US$ 0,2114 per azione emessa e in circolazione netto di imposte alla fonte), da pagare dagli utili non distribuiti. Soggetto all'approvazione dell'AGM della Società e in conformità al calendario 2024 pubblicato da Borsa Italiana S.p.A., il pagamento del suddetto dividendo annuale sarà effettuato il 2 maggio 2024 con relativo stacco del coupon n. 7 (ex-date) il 29 aprile 2024 e record date il 30 aprile 2024. Per le azioni proprie riacquistate dalla Società non verrà corrisposto alcun dividendo, non godendo quest'ultime del diritto al dividendo. Ad oggi, le azioni proprie riacquistate dalla Società ammontano a 3.453.542, pari al 2,78% del capitale sociale della Società. Questo dividendo annuale proposto all'AGM si aggiunge al dividendo intermedio di US$ 20.025.983,50 (US$ 17.022.085,97 al netto della detrazione dell'imposta alla fonte massima applicabile pari al 15%), corrispondente a US$ 0,1659 lordi per azione emessa e in circolazione (US$ 0,1410 per azione emessa e in circolazione netto di imposte alla fonte), deliberato dal Consiglio di Amministrazione il 9 novembre 2023 e già pagato dalla riserva sovrapprezzo azioni il 29 novembre 2023.

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

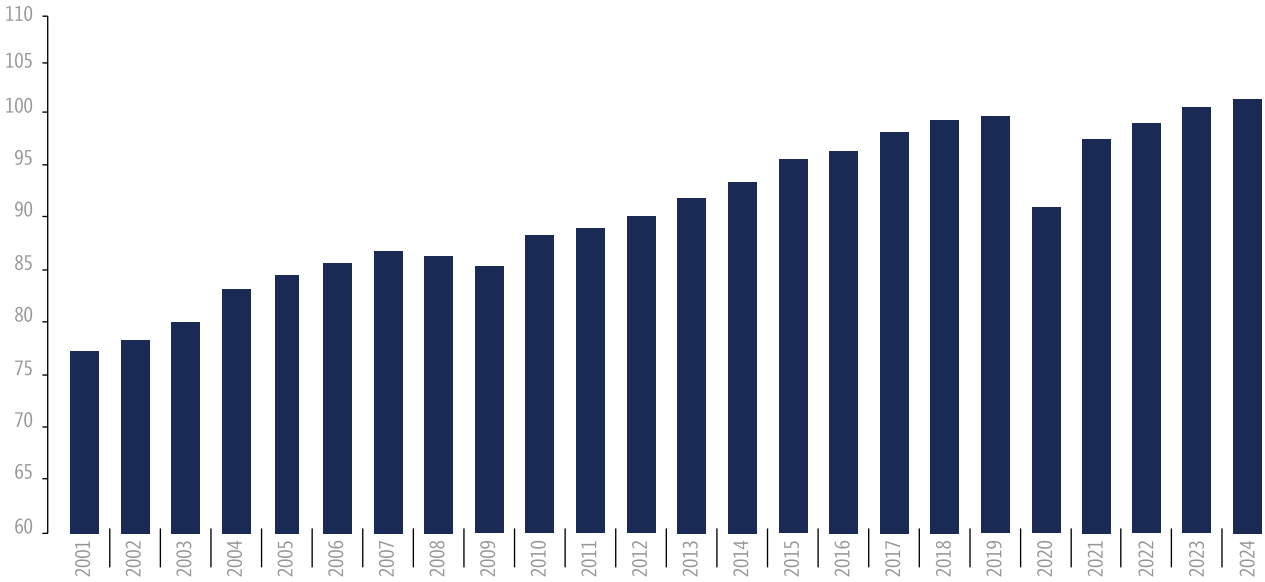
	Al 31 dicembre 2023				Al 14 marzo 2024			
	LR1	MR	*Handysize*	**Totale**	LR1	MR	*Handysize*	**Totale**
Di proprietà	5	15	6	**26**	5	15	6	**26**
A noleggio a scafo nudo*	1	2	-	**3**	1	2	-	**3**
A noleggio TC a lungo termine	-	3	-	**3**	-	3	-	**3**
A noleggio TC a breve termine	-	4	-	**4**	-	3	-	**3**
Totale	**6**	**24**	**6**	**36**	**6**	**23**	**6**	**35**

* Con obbligo di acquisto.

Evoluzione prevedibile della gestione

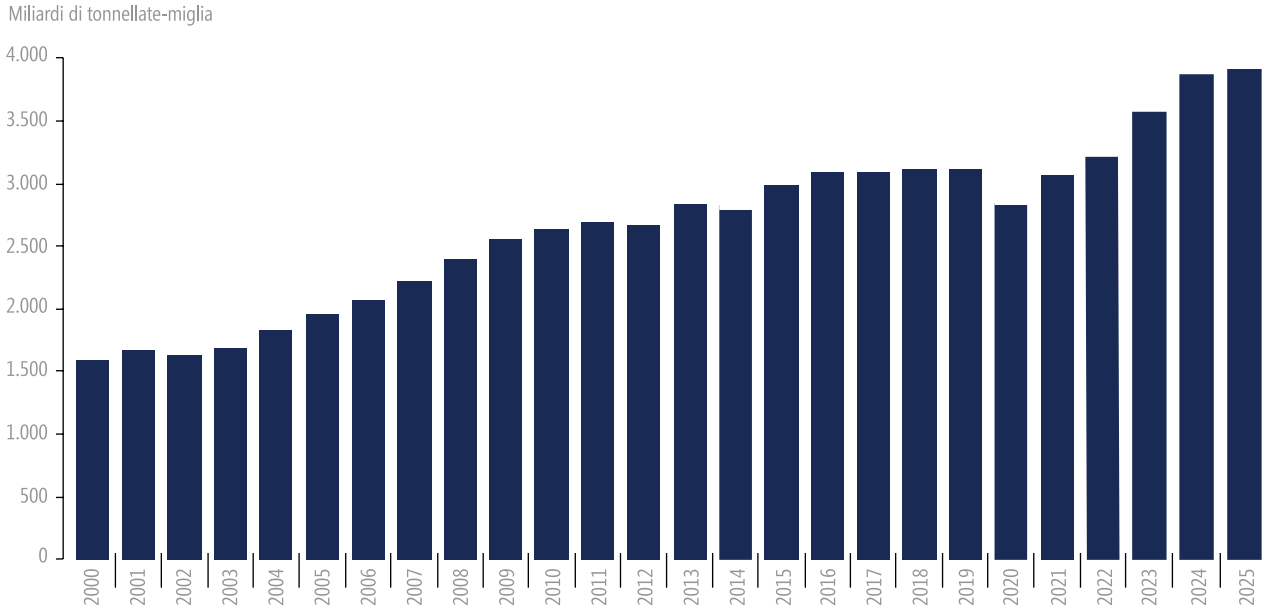
I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati dei noli di navi cisterna e sui risultati di d'Amico International Shipping sono (i) la crescita dell'offerta globale di petrolio, (ii) i margini e la produzione delle raffinerie, (iii) la domanda di raffinati, (iv) la struttura dei prezzi a termine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

Domanda globale di petrolio (milioni di barili al giorno)



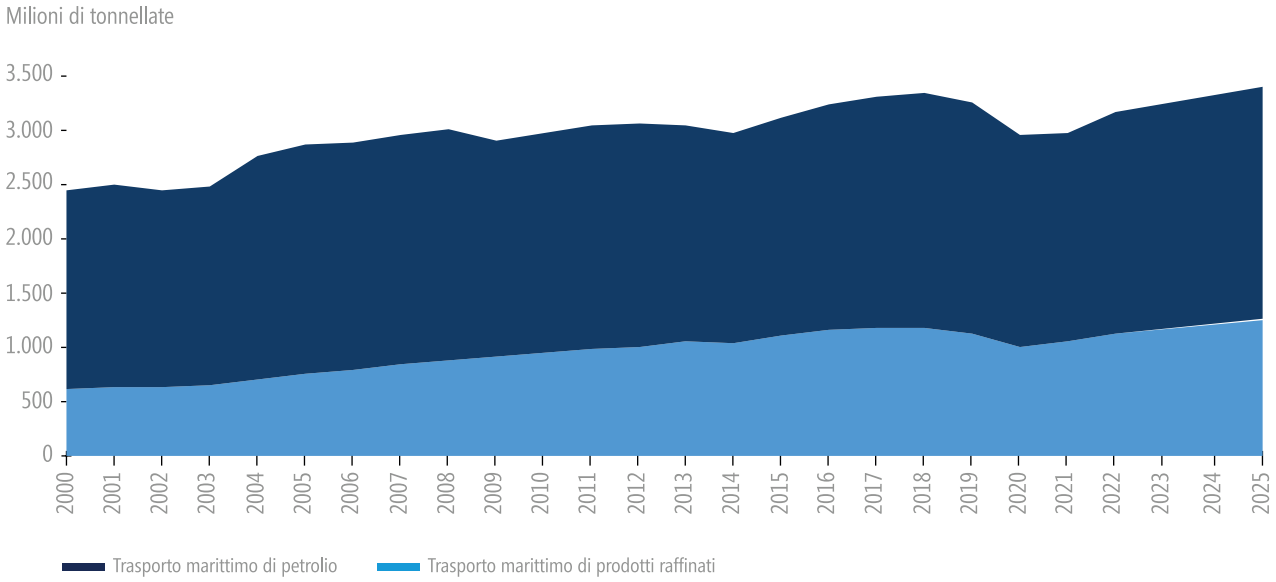
Fonte: IEA-Annual Statistical Supplement per il 2022 (edizione 2023) e IEA-Oil Market report Feb 2024

Commercio marittimo globale di raffinati



Fonte: Claskson Reseacrh Services al Feb 24

Quota di mercato del trasporto marittimo di petrolio



Fonte: Clarkson Research Services al Feb 24

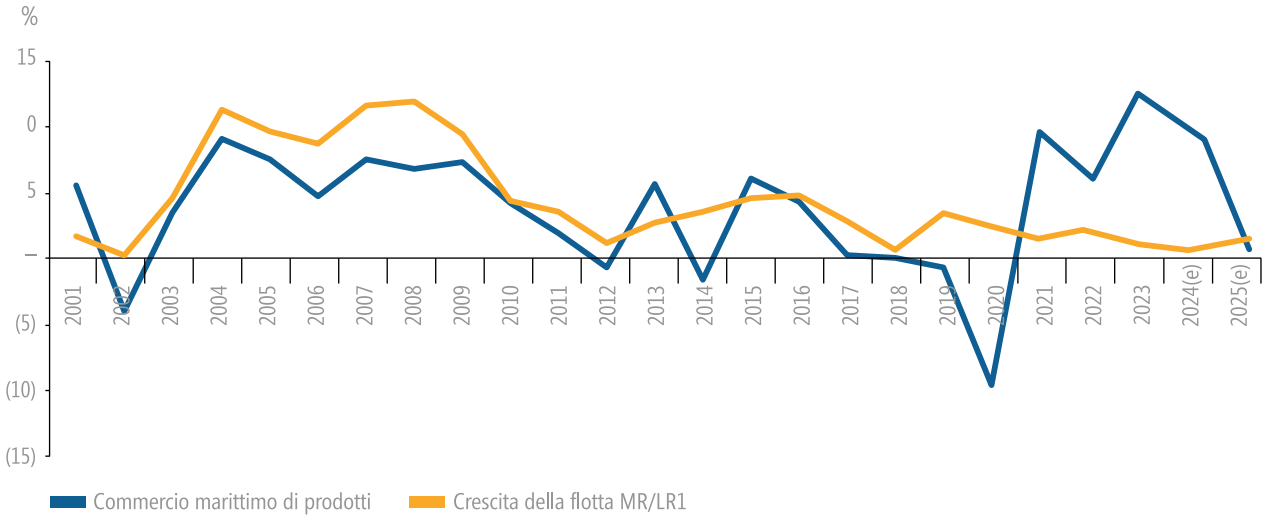
Domanda di navi cisterna

- Secondo l'Oil Market Report dell'AIE di febbraio di quest'anno, nel 2024 la produzione globale delle raffinerie dovrebbe attestarsi in media a 83,3 milioni di barili al giorno, circa 1,0 milioni di barili al giorno in più rispetto alla media del 2023.
- Secondo lo stesso rapporto dell'AIE di febbraio di quest'anno, nonostante condizioni economiche sfidanti, la domanda globale di petrolio nel 2024 è prevista continuare nella sua forte traiettoria di crescita, con un aumento annuo stimato di 1,2 milioni di barili al giorno, raggiungendo una media di 103,0 milioni di barili al giorno per l'intero 2024.
- Secondo il rapporto dell'AIE di febbraio di quest'anno, a gennaio le tariffe di nolo mondiali sono aumentate

nettamente, soprattutto per il trasporto di raffinati, a causa degli attacchi da parte dei ribelli Houthi a navi commerciali, che ha portato diversi operatori del mercato, a interrompere i passaggi per il Mar Rosso e di navigare invece lungo la rotta molto più lunga che attraversa il Capo di Buona Speranza. Intorno a metà febbraio 2024, gli arrivi di navi cisterna per il trasporto di raffinati nel Golfo di Aden erano diminuiti di circa il 50% rispetto alla prima metà di dicembre.

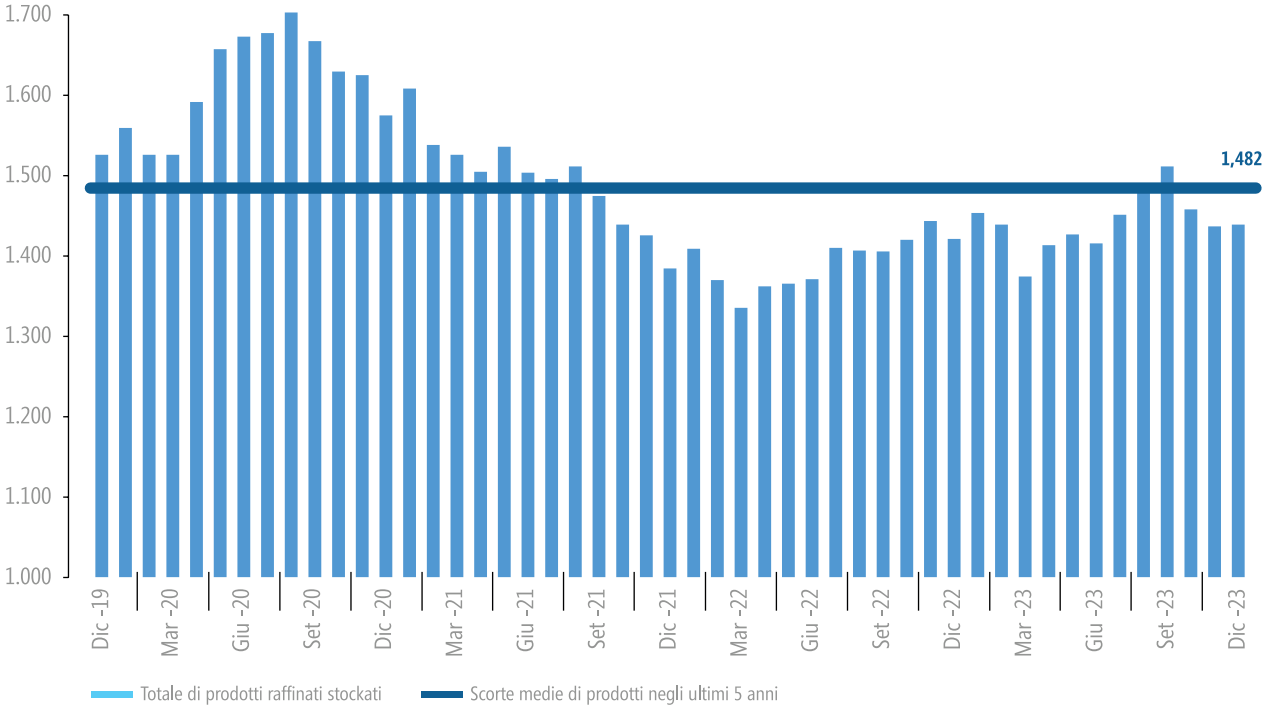
- Secondo l'*outlook* di Clarksons di gennaio 2024, quest'anno la crescita della domanda per il trasporto marittimo di raffinati dovrebbe attestarsi a circa il 6,2%.
- Anche le sanzioni contro la Russia stanno contribuendo ad un aumento delle distanze medie percorse dalla product tankers, con l'allungamento delle rotte sia per le esportazioni russe che per le importazioni europee di raffinati.
- Più a lungo termine, la crescita della domanda e le modifiche strutturali nell'ubicazione delle raffinerie dovrebbero continuare a favorire gli scambi commerciali a lungo raggio di prodotti raffinati.

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



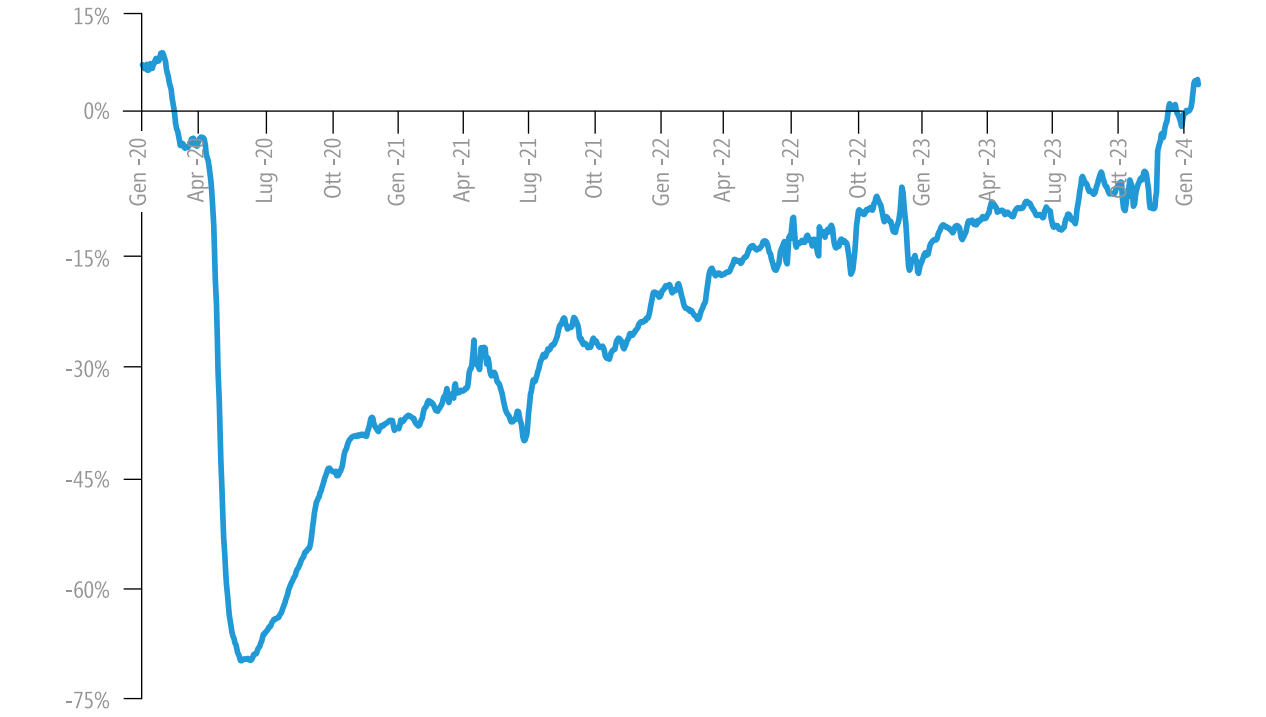
Fonte: Clarkson research Services al Feb 24

Scorte di prodotti raffinati dell'industria dell'OCSE (in milioni di barili)



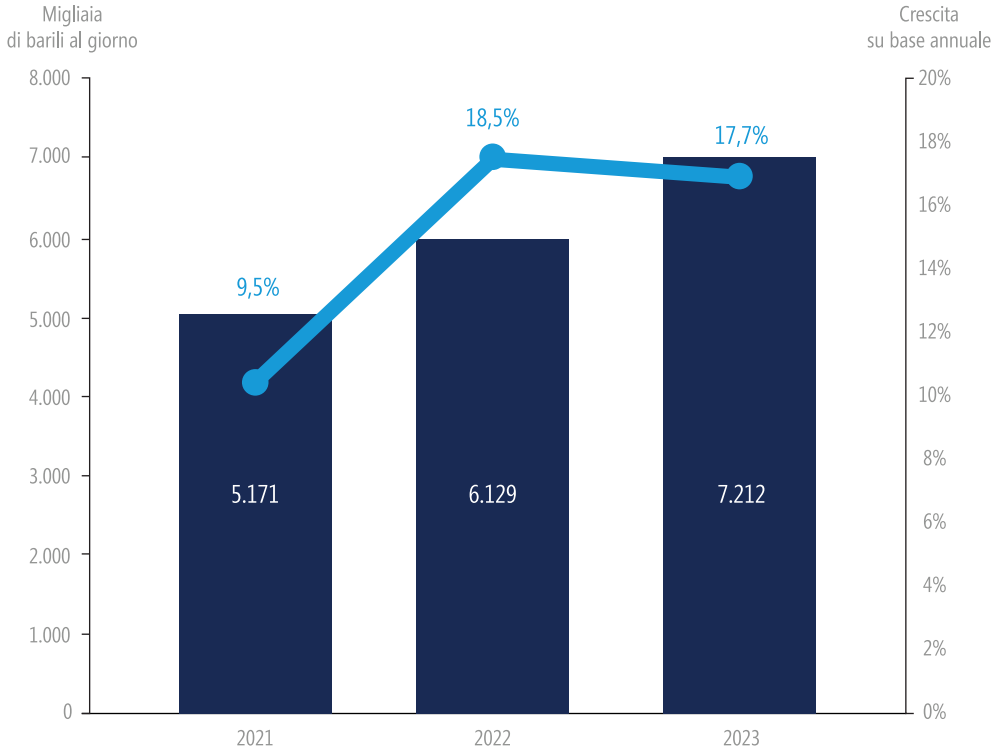
Fonte: IEA al Feb 24

% Variazione del numero di voli commerciali rispetto al 2019



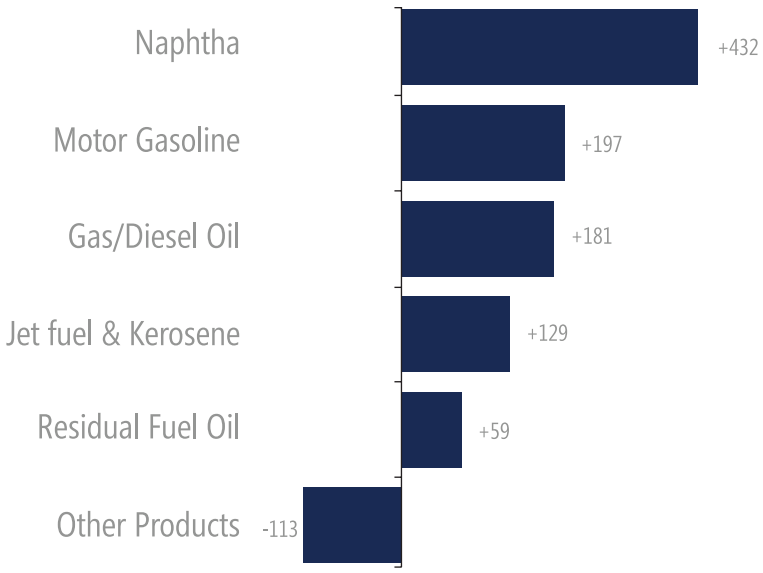
Fonte: www.flightradar24.com/data/statistics al Feb 24

Domanda di carburante per aerei e cherosene 2020-2023 (kbpd, migliaia di barili al giorno)



Fonte: IEA Oil Market report al Feb 24

Domanda globale di petrolio



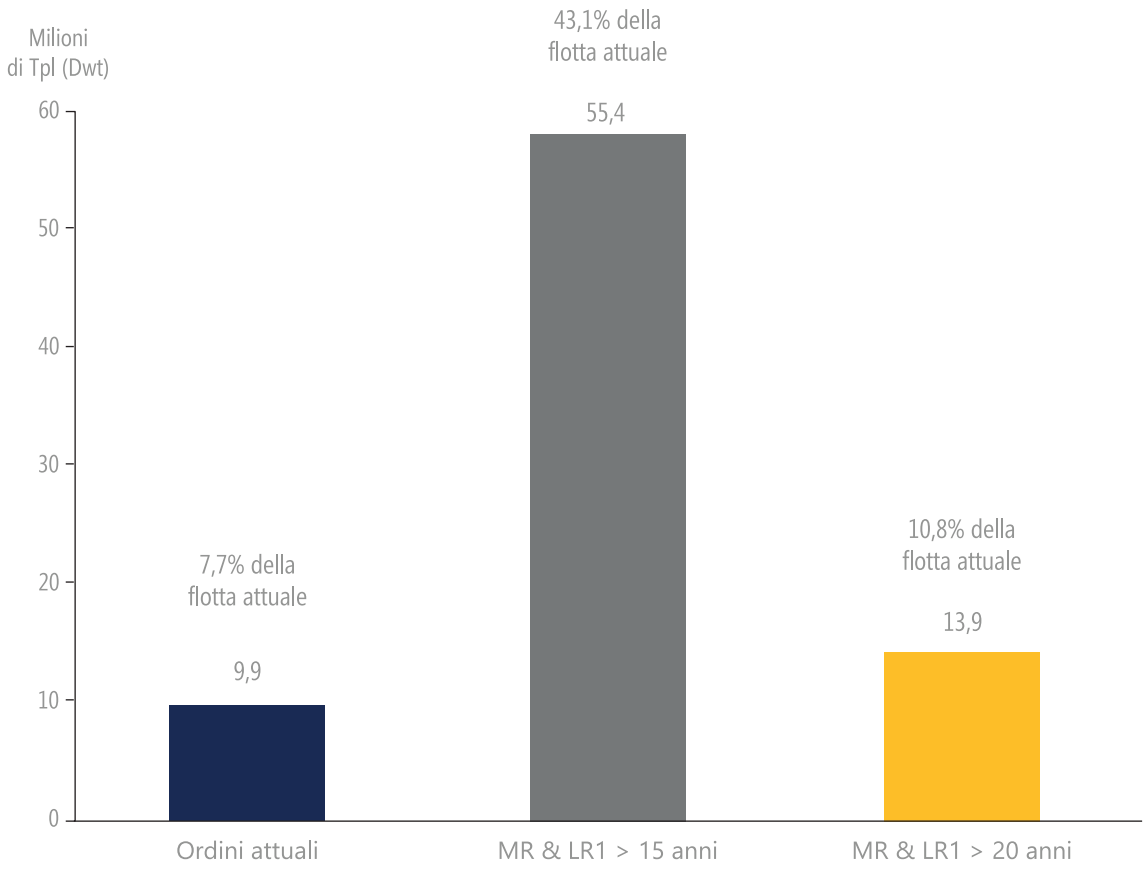
Fonte: IEA-Oil Market Report Feb 2024

Offerta di navi cisterna

- Le inefficienze commerciali, con l'aumento dei trasbordi dei carichi e del rapporto zavorra/carico, sono state uno dei fattori che hanno ridotto la produttività della flotta e dato forza al mercato dei noli dall'inizio della guerra in Ucraina.
- Le congestioni nel Canale di Panama dovute al basso livello dell'acqua hanno sostenuto i mercati lo scorso anno e si prevede che continueranno a farlo nei prossimi anni.

- Nell'*outlook* di gennaio 2024, Clarksons ha stimato che nel 2024 la flotta di navi cisterna crescerà solo dell' 1,6%.
- I forti mercati dei noli hanno ridotto le demolizioni nel 2023, con solo 6 navi nei segmenti MR e LR1 demolite durante il periodo.
- A causa della limitata attività di demolizione negli scorsi anni, la flotta di navi cisterna sta invecchiando rapidamente, con il 10,8% delle navi MR e LR1 nell'attuale flotta commerciale con un'età di 20 anni o più.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 ed il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e diverse banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convezioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'Unione Europea ha incluso 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 divulgare 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 & LR1



Fonte: Clarkson Oil & Tanker Outlook, Feb 24

MOORE Audit S.A.
5, rue de Turi
L-3378 Livange
T +352 26 26 84 1
F +352 26 26 84 99
E mail@moore-audit.lu
www.moore-audit.lu

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

Livange, 14 marzo 2024

(Traduzione della relazione ufficiale predisposta in inglese)

RELAZIONE DEL REVISEUR D'ENTREPRISES AGREE

Relazione sulla Revisione contabile del Bilancio Consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato della società **d'Amico International Shipping S.A.** e delle sue controllate (il "Gruppo"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 31 dicembre 2023, dal conto economico complessivo consolidato, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato e dal rendiconto finanziario consolidato per l'esercizio chiuso a 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 126 a 171) fornisce una rappresentazione veritiera e corretta, sotto tutti gli aspetti significativi, della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2023, del risultato economico consolidato e dei flussi di cassa consolidati 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 del revisore (Legge del 23 luglio 2016) ed ai principi di revisione internazionali (ISA) adottati per il Lussemburgo dalla "Commission de Surveillance du Secteur Financier" (CSSF). Le nostre responsabilità ai sensi del regolamento UE n. 537/2014, alla Legge del 23 luglio 2016 ed agli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF sono ulteriormente descritte nella sezione «Responsabilità del "réviseur d'entreprises agréé" per la revisione contabile del bilancio consolidato» della nostra relazione.

Siamo inoltre indipendenti rispetto al Gruppo in conformità con il Codice Etico Internazionale per i revisori contabili, inclusi i Principi Internazionali di Indipendenza, emanati dallo International Ethics Standards Board for Accountants (Codice IESBA) come adottato per il Lussemburgo dalla CSSF insieme con i requisiti etici rilevanti per la nostra revisione contabile del bilancio consolidato, e abbiamo adempiuto alle nostre altre responsabilità etiche in base a tali requisiti etici. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

MOORE

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 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 di valore dei valori contabili della flotta

Si rinvia alla Nota 1 "Informazioni rilevanti sui principi contabili - Immobilizzazioni (Flotta)" e alla Nota 12 "Immobili, impianti e macchinari (PPE) e Diritti d'uso (Rou)" del bilancio consolidato.

La voce Immobili, impianti e macchinari (PPE) e Diritti d'uso (RoU), che comprende principalmente le navi, rappresenta la voce più significativa del totale attivo per un valore netto contabile di 794.259 migliaia di US$ al 31 dicembre 2023.

Riguardo agli Immobili, impianti e macchinari (PPE) e Diritti d'uso (RoU), la Direzione aziendale valuta, ad ogni data di rendicontazione, l'esistenza di un fattore che indichi che il valore contabile di un'attività possa non essere recuperabile. A causa del potenziale impatto sul bilancio consolidato del Gruppo, data la dimensione dell'equilibrio e dell'incertezza legata al futuro contesto economico, e del giudizio del revisore richiesto nel valutare se le ipotesi della Direzione siano ragionevoli e sostenibili, la valutazione degli indicatori di perdita di valore del valore contabile di Immobili, impianti e macchinari (PPE) e Beni derivanti dal diritto d'uso (RoU) è stata considerata un aspetto chiave della revisione. Poiché il valore recuperabile eccedeva 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 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 nelle Nota 1 e nella Nota 12 del bilancio.

Informazioni aggiuntive

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per le informazioni aggiuntive. Le informazioni aggiuntive comprendono quelle riportate nella relazione sulla gestione e nella dichiarazione non finanziaria, ma non includono il bilancio consolidato (pagine da 126 a 171) e la nostra relativa relazione del "réviseur d'entreprises agréé".

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, la nostra responsabilità è di leggere le

informazioni aggiuntive e, nel fare ciò, considerare se sono significativamente incoerenti con il bilancio consolidato 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 informazioni aggiuntive siamo tenuti a segnalarlo. Non abbiamo nulla da segnalare a questo proposito.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione e dei responsabili della governance per il bilancio consolidato

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la redazione e la corretta rappresentazione del bilancio consolidato 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 consolidato che non contenga errori rilevanti, dovuti a frode o eventi non intenzionali.

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la presentazione e marcatura del bilancio consolidato in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato 2019/815 sul Formato Elettronico Unico Europeo ("Regolamento ESEF").

Nella redazione del bilancio consolidato, il Consiglio di Amministrazione è responsabile di valutare la capacità del Gruppo 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 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 con il Regolamento UE n. 537/2014, la Legge del 23 luglio 2016 e gli ISA 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 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 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

Siamo stati nominati "réviseur d'entreprises agréé" dall'Assemblea generale degli azionisti il 18 aprile 2023 e la

durata senza discontinuità del nostro incarico, compresi i precedenti rinnovi e riconferme, è di sette anni.

La relazione sulla gestione consolidata (pagine da 102 a 118) è coerente con il bilancio consolidato ed è stata predisposta in conformità alle norme di legge applicabili.

La Dichiarazione di Corporate Governance, pubblicata sul sito Web della Società https://it.damicointernationalshipping.com è responsabilità del Consiglio di Amministrazione. Le informazioni richieste dall'articolo 68ter paragrafo (1) lettere c) e d) della legge del 19 dicembre 2002 sul registro dei commercianti e delle imprese nonché sui registri contabili e sui conti annuali delle imprese, come modificati, sono coerenti, alla data di questo rapporto, con il bilancio consolidato che è stato preparato in conformità con le norme di legge applicabili.

Confermiamo che il giudizio di revisione contabile è coerente con la relazione aggiuntiva al comitato interno per la revisione contabile o equivalente.

Confermiamo che non sono stati forniti servizi aggiuntivi alla revisione vietati dal Regolamento UE n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti dal Gruppo durante lo svolgimento della revisione contabile.

Abbiamo verificato la conformità del bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2023 con il file nominato "DIS_2023-12-31_Annual Report-en" ai requisiti di legge rilevanti previsti dal Regolamento ESEF applicabili al bilancio consolidato.

Per il Gruppo si riferiscono a:

- Bilancio consolidato redatto in formato XHTML;
- Marcatura iXBRL del bilancio consolidato utilizzando la tassonomia di base e le regole comuni sulla marcatura specificate nel Regolamento ESEF.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2023 con il file nominato "DIS_2023-12-31_Annual Report-en" è stato predisposto in tutti gli aspetti rilevanti, in conformità alle disposizioni previste dal Regolamento ESEF.

MOORE Audit S.A.

Raphael LOSCHETTER
Réviseur d'entreprises agréé

Questa relazione è stata tradotta in italiano dall'originale in inglese esclusivamente per comodità dei lettori italiani.
Noi non abbiamo esaminato il bilancio consolidato tradotto in italiano.

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING
BILANCIO CONSOLIDATO

Esercizio chiuso al 31 dicembre 2023



Conto economico consolidato

US$ migliaia	Nota	2023	2022
Ricavi	(3)	538.954	479.619
Costi diretti di viaggio	(4)	(141.984)	(149.661)
Ricavi base *time charter**	(5)	**396.970**	**329.958**
Ricavi da noleggio a scafo nudo	(3)	4.869	4.812
Ricavi netti totali		**401.839**	**334.770**
Costi per noleggi passivi	(6)	(136)	(3.250)
Altri costi operativi diretti	(7)	(93.630)	(86.152)
Costi generali ed amministrativi	(8)	(25.758)	(15.544)
Risultato dalla vendita di navi	(9)	(4.697)	(3.212)
Risultato operativo lordo (EBITDA*)		**277.618**	**226.612**
Ammortamenti e svalutazioni	(12)	(62.454)	(60.934)
Risultato operativo (EBIT*)		**215.164**	**165.678**
Proventi finanziari	(10)	4.983	2.802
(Oneri) finanziari	(10)	(26.697)	(33.208)
Utile ante imposte		**193.450**	**135.272**
Imposte e tasse	(11)	(1.225)	(403)
Utile netto		**192.225**	**134.869**
Utile base per azione in US$[1]		**1,575**	**1,102**

* Si vedano gli Indicatori alternativi di *performance* a pagina 136.

Conto economico consolidato complessivo

US$ migliaia	2023	2022
Utile (perdita) del periodo	192.225	134.869
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*)	(5.131)	11.166
Variazioni nella riserva di conversione	879	(129)
Utile netto complessivo	**187.973**	**145.906**
Utile base complessivo per azione in US$[1]	**1,540**	**1,192**

Le note riportate alle pagine da 172 a 224 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

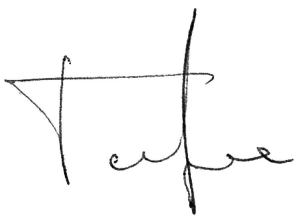
(1) L'informativa sugli utili per azione è riportata nella nota 28.

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

US$ migliaia	Nota	Al 31 dicembre 2023	Al 31 dicembre 2022
ATTIVITÀ			
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	(12)	794.259	809.298
Altre attività finanziarie non correnti	(13)	2.434	9.103
Totale attività non correnti		**796.693**	**818.401**
Rimanenze	(14)	13.727	18.303
Crediti a breve ed altre attività correnti	(15)	75.674	91.498
Altre attività finanziarie correnti	(13)	4.459	8.787
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(16)	111.154	117.896
Totale attività correnti		**205.014**	**236.484**
TOTALE ATTIVITÀ		**1.001.707**	**1.054.885**
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Capitale sociale	(17)	62.053	62.053
Utili a nuovo	(17)	246.054	53.938
Sovrapprezzo azioni	(17)	326.658	368.827
Altre riserve	(17)	(16.959)	(6.404)
Patrimonio netto totale		**617.806**	**478.414**
Banche ed altri finanziatori	(18)	214.738	266.124
Passività non correnti da *leasing*	(19)	73.193	150.225
Altre passività finanziarie non correnti	(13)	2.736	3.332
Passività non correnti		**290.667**	**419.681**
Banche ed altri finanziatori	(18)	28.699	51.086
Passività correnti da *leasing*	(19)	20.215	71.740
Debiti a breve ed altre passività correnti	(20)	41.390	30.734
Altre passività finanziarie correnti	(13)	2.810	3.129
Debiti per imposte correnti	(21)	120	101
Totale passività correnti		**93.234**	**156.790**
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		**1.001.707**	**1.054.885**

14 marzo 2024

Per il Consiglio di Amministrazione



Paolo d'Amico
Presidente e Amministratore Delegato



Antonio Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario

Le note riportate alle pagine da 172 a 224 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

Rendiconto finanziario consolidato

US$ migliaia	2023	2022
Utile del periodo	**192.225**	**134.869**
Ammortamenti	62.454	60.845
Svalutazione netta (storno di svalutazioni)	-	89
Imposte correnti e differite	1.225	403
Oneri per *leasing*	8.336	17.152
Altri oneri (proventi) finanziari	13.377	13.253
Ricavi netti da vendita di immobilizzazioni	4.697	3.212
Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide	867	(203)
Assegnazioni basate su azioni e ratei passivi per il Piano d'incentivazione a lungo termine	645	219
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	**283.826**	**229.839**
Variazioni delle rimanenze	4.577	(6.414)
Variazioni dei crediti a breve	17.004	(50.545)
Variazioni dei debiti a breve	9.521	2.891
Imposte pagate	(1.206)	(351)
Deflussi per la quota di interessi della passività del *leasing* relativa all'IFRS 16	(8.336)	(14.598)
Interessi netti (pagati)	(12.462)	(13.018)
Flussi di cassa netti da attività operative	**292.924**	**147.804**
Acquisto di immobilizzazioni	(41.488)	(35.486)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	-	19.259
Aumento della partecipazione in Glenda International Shipping*	-	(25.542)
Flussi di cassa netti da attività di investimento	**(41.488)**	**(41.769)**
Aumento di capitale	-	4
Altre variazioni del patrimonio netto	(131)	-
Variazione delle azioni proprie	(7.057)	-
Dividendi distribuiti	(42.038)	-
Variazione netta di altri crediti finanziari	-	121
Rimborso finanziamenti bancari	(102.572)	(183.182)
Utilizzi di linee di credito	37.750	194.478
Inizio del *leasing*	-	42.900
Rimborso netto della quota capitale di *leasing*	(134.472)	(78.524)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	**(248.520)**	**(24.203)**
Variazione netta in aumento delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	**2.916**	**81.832**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	108.238	26.406
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	**111.154**	**108.238**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	111.154	117.896
Scoperti di conto corrente	-	(9.658)

* Il corrispettivo pagato da d'Amico Tankers d.a.c. per l'aumento della partecipazione in Glenda International Shipping d.a.c. è stato allocato al *fair value* delle attività e passività acquisite.

Le note riportate alle pagine da 172 a 224 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

US$ migliaia	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve				Totale
				Pagamenti basatisu azioni	Azioni proprie	Cash-Flow hedge	Altro	
Saldo al 1° gennaio 2023	**62.053**	**53.938**	**368.827**	**238**	**(19.188)**	**9.707**	**2.839**	**478.414**
Acquisto di azioni proprie	-	-	-	-	(7.057)	-	-	(7.057)
Ratei passivi per Piano d'incentivazione a lungo termine, tutti i piani basati su azioni	-	-	-	645	-	-	-	645
Assegnazioni del Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piano 2019-2020)	-	(109)	-	(19)	128	-	-	-
Distribuzione di dividendi	-		(42.038)	-	-	-	-	(42.038)
Capitalizzazione di costi relativi a operazioni sul capitale*	-	-	(131)	-	-	-	-	(131)
Utile (perdita) complessivo	-	192.225	-	-	-	(5.131)	879	187.973
Saldo al 31 dicembre 2023	**62.053**	**246.054**	**326.658**	**864**	**(26.117)**	**4.576**	**3.718**	**617.806**

* Raggruppamento del 13 giugno 2023.

US$ migliaia	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve				Totale
		(Perdite portate a nuovo)		Pagamenti basati su azioni	Azioni proprie	Cash-Flow hedge	Altro	
Saldo al 1° gennaio 2022	**62.053**	**(80.568)**	**368.823**	**38**	**(19.316)**	**(1.459)**	**2.811**	**332.382**
Aumento di capitale	-	-	4	-	-	-	-	4
Ratei passivi per il Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piano 2021-2022)	-	-	-	219	-	-	-	219
Assegnazioni del Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piano 2019-2020)	-	(109)	-	(19)	128	-	-	-
Altre variazioni	-	(254)	-	-	-	-	157	(97)
Utile (perdita) complessivo	-	134.869	-	-	-	11.166	(129)	145.906
Saldo al 31 dicembre 2022	**62.053**	**53.938**	**368.827**	**238**	**(19.188)**	**9.707**	**2.839**	**478.414**

Le note riportate alle pagine da 172 a 224 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

Note

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società per azioni (*société anonyme*) di diritto del Granducato del Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 ed avente sede legale in Lussemburgo. La controllante di ultima istanza del Gruppo DIS è d'Amico Società di Navigazione. DIS è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo che opera principalmente tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), oltre ad altre società controllate indirettamente. Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere ed agenzie commerciali di intermediazione.

Il bilancio consolidato del Gruppo d'Amico International Shipping è redatto secondo i principi contabili internazionali (IFRS – International Financial Reporting Standards e IAS – International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) ed adottati dall'Unione Europea. Il termine "IFRS" include anche tutti gli "IAS" nonché tutte le interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC"), denominato in precedenza Standing Interpretations Committee ("SIC"), adottati dall'Unione europea. Il bilancio consolidato è predisposto secondo la convenzione del costo storico, a eccezione di alcune attività e passività finanziarie che sono rilevate al *fair value* a conto economico o nelle altre componenti dell'utile complessivo per la parte efficace delle coperture.

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

1. INFORMAZIONI RILEVANTI SUI PRINCIPI CONTABILI

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

Principi di consolidamento

Il bilancio consolidato presenta i risultati consolidati della società controllante, d'Amico International Shipping S.A., e delle sue controllate per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023.

Continuità aziendale

Il bilancio consolidato è stato redatto con il presupposto che il Gruppo DIS operi sulla base del principio di continuità aziendale, ipotizzando che 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, dove la liquidità viene costantemente 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 n.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. Le controllate sono integralmente consolidate alla data in cui il controllo viene trasferito al gruppo, mentre vengono escluse 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 prendendo in considerazione i diritti e gli 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, mentre le *joint venture* sono iscritte utilizzando il metodo del patrimonio netto: la quota di utile o perdita della partecipata di competenza del Gruppo DIS viene iscritta a Conto economico consolidato; le distribuzioni ricevute da una partecipata riducono il valore contabile della partecipazione; le variazioni post-acquisizione delle Altre componenti dell'utile (perdita) complessivo sono esposte nell'Altro utile (perdita) complessivo con una corrispondente rettifica al valore contabile della partecipazione.

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 adiacente alla "quota di utile (perdita) delle collegate".

Nel 2023 il Gruppo DIS non aveva alcun accordo a controllo congiunto. Nell'agosto 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha ottenuto il controllo del 100% di Glenda International Shipping d.a.c. ("Glenda" o "la *joint venture*") attraverso il riscatto delle azioni (il "Riscatto") di proprietà di Topley Corporation ("Topley", parte del Gruppo Glencore) nella *joint venture* per un corrispettivo di US$ 27,4 milioni. Prima dell'operazione, Topley deteneva una partecipazione del 50% in Glenda International Shipping. Glenda International Shipping possedeva le seguenti navi MR al momento del Riscatto:

- GLENDA Melissa, 47.203 Tpl (Dwt), costruita nel 2011 da Hyundai Mipo, Corea del Sud;
- GLENDA Meryl, 47.251 Tpl (Dwt), costruita nel 2011 da Hyundai Mipo, Corea del Sud;
- GLENDA Melody, 47.238 Tpl (Dwt), costruita nel 2011 da Hyundai Mipo, Corea del Sud;
- GLENDA Melanie, 47.162 Tpl (Dwt), costruita nel 2010 da Hyundai Mipo, Corea del Sud.

Prima del Riscatto, i prestiti bancari correlati alle navi sono stati rimborsati integralmente. Nel mese di settembre 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha acquisito tutte le navi di Glenda.

Quando le aggregazioni aziendali sono considerate come l'acquisizione di un gruppo di attività, è pertinente l'orientamento di cui all'IFRS 3 2(b), che richiede alla Società di identificare e rilevare le singole attività acquisite identificabili e le singole passività identificabili assunte e di imputare il costo dell'acquisto alle singole attività e passività identificabili sulla base dei rispettivi *fair value* (valori equi) alla data di acquisto. Nei conti consolidati di DIS, in conformità all'IFRS 3 2(b), il corrispettivo di US$ 27,4 milioni al netto della liquidità di US$ 1,9 milioni acquisita nella *joint venture*, pagato per aumentare la partecipazione di d'Amico Tankers d.a.c. in Glenda, è stato quindi allocato al *fair value* delle attività nette acquisite.

Operazioni in valuta

Gran parte dei ricavi e dei costi del Gruppo DIS è denominata in dollari USA, la valuta funzionale del Gruppo DIS. Le operazioni poste in essere nel corso dell'esercizio in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite all'opportuno tasso di cambio in vigore al momento dell'operazione stessa. 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 al 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 di conto economico 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

Questioni legate al clima

La transizione energetica in corso e le nuove normative che stanno entrando in vigore influenzeranno il settore del trasporto di prodotti petroliferi. È possibile che la domanda di petrolio raggiunga il picco prima della fine di questo decennio a causa della transizione energetica in corso, influendo negativamente sulla domanda di trasporto marittimo di raffinati. Le tariffe di nolo dipendono tuttavia dall'equilibrio tra la domanda e l'offerta di trasporto di raffinati ed è possibile che l'offerta di navi si contragga in risposta a un calo della domanda previsto a lungo termine. Sebbene in tale scenario sia possibile ipotizzare un mercato con tariffe di nolo basse e non redditizie, che alla fine porterebbe a un riequilibrio tra domanda e offerta attraverso una maggiore attività di demolizione delle navi di età superiore, è anche possibile che, a causa di livelli molto bassi di ordini come quelli osservati negli ultimi anni, inizialmente l'offerta di navi si contragga più rapidamente della domanda, portando alla solidità dei mercati dei noli. È anche possibile che il *mix* di carichi trasportati dalle navi cisterna che gestiamo cambi in futuro, passando da una prevalenza di prodotti petroliferi a una quota maggiore di combustibili rinnovabili, come biocarburanti o metanolo verde. Esiste quindi una notevole incertezza ed è pertanto difficile per DIS fare previsioni su come la transizione verso carburanti più puliti influenzerà il nostro settore.

Le nuove normative entrate in vigore nel 2023, ovvero l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (EEXI) e l'indicatore di intensità carbonica (CII), nonché il sistema di scambio delle quote di emissione (ETS) dell'UE, che entrerà in vigore nel 2024, incoraggeranno probabilmente la demolizione delle navi più vecchie. La demolizione delle navi, tuttavia, dipende da diversi fattori, tra cui i prezzi dell'acciaio e le tariffe di nolo prevalenti e previste. Il sistema ETS dell'UE, in particolare, potrebbe portare a un aumento dei costi diretti di viaggio, poiché gli operatori navali dovranno pagare anche i costi delle emissioni di CO_2 generate dalle loro navi. Poiché queste nuove normative cercano di incoraggiare l'adozione di nuovi combustibili meno inquinanti, è probabile che il prezzo delle quote UE per le emissioni generate dovrà essere fissato a livelli tali da incentivare le compagnie a perseguire tale cambiamento. È molto difficile per DIS valutare oggi come questo probabile aumento dei costi diretti di viaggio influirà sui suoi guadagni, poiché spesso in passato, anche di recente, la Società è stata molto redditizia quando i prezzi dei bunker erano elevati (si rimanda anche alla nota 12 per una disamina di come le questioni legate al clima abbiano influenzato i nostri calcoli del valore d'uso).

DIS ha una flotta moderna con una media di circa 8,8 anni al 31 dicembre 2023, rispetto a una media del settore di 13,5 anni per le MR e 14,8 per le LR1 (25.000 - 84.999 Tpl (Dwt)), alla stessa data. DIS si trova quindi in una posizione favorevole per affrontare tali cambiamenti. La Società ha inoltre pianificato spese per dispositivi di risparmio energetico al fine di aumentare ulteriormente l'efficienza dei consumi della propria flotta (si rimanda alla sezione Ambiente delle Informazioni di natura non finanziaria per una discussione più dettagliata di queste iniziative).

La guerra in Ucraina

La guerra in Ucraina ha avuto un impatto significativo sul mercato del trasporto marittimo di raffinati. Le sanzioni imposte da diverse economie e in particolare dall'Unione europea, dagli Stati Uniti e dal Regno Unito alla Russia hanno generato importanti inefficienze nel mercato, riducendo la produttività delle navi cisterna e contribuendo a rendere più rigido l'equilibrio tra domanda e offerta, con un conseguente forte aumento delle tariffe di nolo (per una disamina di come la guerra in Ucraina abbia influenzato i nostri calcoli del valore d'uso, i ricavi e i crediti, si rimanda anche alle note 12, 3 e 15, rispettivamente).

Inflazione e tassi di interesse

L'inizio della guerra in Ucraina, gli straordinari stimoli fiscali e monetari degli ultimi anni e la rapida riapertura dell'economia mondiale dopo la pandemia di Covid-19 hanno contribuito a un'impennata dell'inflazione in molti Paesi del mondo. Inoltre, il settore dei trasporti marittimi ha dovuto far fronte a un rapido aumento dei costi operativi, in particolare per i membri dell'equipaggio, il carburante e le assicurazioni. Le banche centrali, sebbene inizialmente esitanti, hanno infine reagito con forza aumentando notevolmente i tassi di attualizzazione e attuando una stretta quantitativa. Queste politiche si sono rivelate efficaci nel contenere l'inflazione, che nella maggior parte dei Paesi si è mantenuta su una traiettoria discendente per buona parte del 2023 e nel 2024. Il conseguente aumento dei tassi di interesse ha comportato un incremento dei costi di gestione del debito per il Gruppo DIS, per la parte del suo indebitamento finanziario che è soggetta a tassi variabili (SOFR) e non è coperta da *swap* su tassi di interesse (si rimanda alla nota 23 per un'analisi della sensibilità del Gruppo DIS alle variazioni dei tassi di interesse).

Conflitti in Medio Oriente

La guerra tra Israele e Hamas ha acuito le tensioni in tutto il Medio Oriente, aumentando il rischio che possa scoppiare un conflitto più ampio. Gli attacchi a diverse imbarcazioni da parte degli Houthi nello Yemen, presumibilmente a sostegno di Hamas, hanno interrotto i flussi commerciali attraverso il Canale di Suez. Il numero di navi cisterna che attraversano lo stretto di Bab-el-Mandeb è diminuito significativamente in seguito all'*escalation* di attacchi nelle prime settimane di quest'anno, con gli armatori che hanno scelto di percorrere la rotta più lunga attorno al Capo di Buona Speranza. Il Canale di Suez è un importante corridoio per le navi cisterna che trasportano sia greggio che raffinati, di conseguenza le interruzioni causate da questi attacchi sono state significative e hanno portato a una contrazione importante della disponibilità della flotta, generando un mercato più rigido e tassi di nolo più elevati. Un'*escalation* del conflitto, che comporti una guerra anche con l'Iran, potrebbe portare alla chiusura dello stretto di Hormuz, un collo di bottiglia essenziale per le esportazioni di greggio e raffinati dal Medio Oriente. Un simile evento provocherebbe una grave carenza di offerta sui mercati petroliferi, con immediate ripercussioni negative per le navi cisterna che trasportano sia greggio che raffinati.

Ulteriori informazioni sono riportate nel paragrafo Valutazione del rischio all'interno della sezione Sistema di gestione delle Informazioni di natura non finanziaria.

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

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

Valore di bilancio delle navi. Il valore contabile delle navi può discostarsi anche sensibilmente dal loro valore di mercato. È infatti determinato dalla valutazione effettuata dalla dirigenza della vita utile residua delle navi, dal loro valore residuo e dagli indicatori di svalutazione. Se il valore di bilancio delle navi supera il valore di realizzo, viene

iscritta una svalutazione per perdita durevole di valore. Ulteriori dettagli riguardanti la valutazione delle attività consistenti nel diritto di utilizzo e delle passività intrinseche sono riportati nella nota 12.

Proventi da controstallie. I proventi da controstallie sono rilevati come parte del viaggio nel tempo, conformemente ai termini e alle condizioni del contratto di noleggio, sulla base di una stima dell'importo guadagnato durante il periodo sui viaggi non portati a termine e costituiscono il corrispettivo stimato per il tempo aggiuntivo necessario per caricare scaricare la nave (si veda la Politica di riconoscimento dei ricavi più avanti nella nota).

Spese di viaggio. Le spese di viaggio sui viaggi non portati a termine sono stimate in base alle nostre stime più recenti di tali spese per ogni viaggio specifico.

Debiti d'imposta. 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.

Valutazione del fair value. Il "*fair value*" è 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* degli strumenti finanziari è rappresentato dalla loro quotazione di mercato o, se non disponibile, dal valore risultante dall'adozione di adeguati modelli di valutazione finanziaria che tengano conto di tutti i fattori utilizzati dagli operatori del mercato e dei prezzi ottenuti in operazioni simili effettivamente 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 nel livello di *fair value* appropriato. Nella valutazione del fair value ci si deve avvalere del maggior numero possibile di dati di mercato.

Per misurare il *fair value* si ricorre a tecniche di valutazione basate su tre livelli di elementi:

- Gli elementi del primo livello sono costituiti dai prezzi quotati su mercati attivi 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.

Quando gli elementi utilizzati per determinare il *fair value* di un'attività o di una passività appartengono a categorie differenti, la valutazione del *fair value* viene classificata interamente al posto più basso e più significativo della gerarchia del *fair value*. Il trasferimento tra livelli gerarchici di *fair value* è contabilizzato alla fine del periodo di rendicontazione durante il quale è avvenuta la modifica.

Alcuni dei seguenti principi contabili richiedono la valutazione del *fair value* di attività e passività finanziarie e non finanziarie. Ulteriori informazioni sul calcolo del *fair value* sono riportate nella nota 23.

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono rilevati conformemente all'IFRS 15, un principio elaborato allo scopo di fornire un insieme completo di principi per presentare la natura, l'ammontare, la tempistica e la certezza dei ricavi e dei flussi di cassa derivanti dai contratti con un cliente: la valutazione del momento in cui viene trasferito il controllo sui beni o servizi costituisce il pilastro del riconoscimento dei ricavi secondo questo principio.

Tutti i ricavi di DIS derivanti da contratti con i clienti sono rilevati nel corso del tempo. Come riportato in dettaglio nella sezione Indicatori alternativi di *performance* della presente relazione per i "viaggi *spot*", il nolo è pagato al completamento del viaggio che trasporta la merce dal porto di carico a quello di scarico e i ricavi sono rilevati durante tali viaggi con carico. I costi sostenuti per posizionare la nave cisterna dall'ultimo porto di scarico al porto di carico successivo ("costi di zavorra") sono capitalizzati al termine del viaggio in zavorra e ammortizzati durante il successivo viaggio con carico, dal porto di carico al porto di scarico.

Tutti i ricavi derivanti da servizi di trasporto sono iscritti a bilancio in base alla percentuale di completamento. Tale percentuale viene determinata con il metodo "da carico a scarico" (*load-to-discharge*) per tutti i viaggi *spot* e per quelli relativi a contratti di trasporto (*contract of affreightment* - COA) Secondo questo metodo, i ricavi da trasporti sono rilevati lungo il periodo intercorso tra la partenza di una nave dal porto di carico originario e il porto di scarico successivo ("da carico a scarico").

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. La stima dei ricavi viene effettuata basandosi sulla durata prevista e sulla destinazione del viaggio. I ricavi derivanti da contratti di noleggio (*time charter*) sono rilevati proporzionalmente lungo il periodo del noleggio stesso, in relazione al servizio prestato.

Proventi da controstallie

Nei contratti di trasporto sono inserite alcune condizioni relative alla quantità di tempo disponibile per il carico e lo scarico della nave. I proventi da controstallie, rilevati nel corso del tempo, rappresentano il corrispettivo stimato per il tempo aggiuntivo necessario per caricare e 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 (si veda la nota 23).

L'applicazione dell'IFRS 15 include cinque fasi per la rilevazione dei ricavi:

1. Identificazione del contratto;
2. Identificazione delle obbligazioni di prestazione previste dal contratto. Da quest'analisi il Gruppo DIS ha concluso che l'IFRS 15 si applicherebbe solo ai ricavi da contratti *spot* per il trasporto di prodotti raffinati da un porto di carico a un porto di scarico; l'IFRS 15 non si applica ai ricavi base *time charter* poiché fanno riferimento a un altro principio contabile (IFRS 16 Leasing);
3. Determinare il prezzo dell'operazione. 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. Le controstallie rappresentano una somma aggiuntiva dovuta dal noleggiatore, che sorge quando la nave impiega più tempo per caricare e/o scaricare la merce di quanto stabilito nel contratto di noleggio a viaggio; nel contratto non è presente alcun elemento finanziario, pertanto la Società non si avvale dell'espediente pratico previsto dall'IFRS 15;
4. Allocazione del prezzo dell'operazione all'obbligo di prestazione. Si basa sul metodo da carico a scarico (*load-to-discharge*);
5. Rilevazione del ricavo nel momento in cui un obbligo di prestazione è soddisfatto. Si basa sul metodo da carico a scarico (*load-to-discharge*). In particolare, il ricavo è rilevato nel corso del tempo in base alla durata del viaggio *spot*. I proventi da controstallie sono considerati un corrispettivo variabile che dipende dalla tariffa di controstallia e dal ritardo delle operazioni di carico e scarico; l'obbligazione di fare viene soddisfatta nel corso del tempo in base alla durata del viaggio *spot* e l'importo viene fatturato successivamente allo scarico.

Il principio contabile prevede anche l'applicazione di altri principi specifici in caso di modifica contrattuale, per la contabilizzazione degli oneri contrattuali nonché di rimborsi e garanzie. Quando è necessario un riposizionamento

perché una nave possa soddisfare il proprio obbligo di fare (senza alcun beneficio aggiuntivo derivante da tale spostamento), i relativi costi sono capitalizzati prima del carico se soddisfano tutte e tre le condizioni seguenti: 1. sono legati direttamente ad un contratto; 2. generano o incrementano risorse da utilizzarsi nel soddisfacimento degli obblighi previsti dal contratto; 3. si prevede che saranno recuperati.

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 e per contratti COA (*contract of affreightment*) e sono rilevati nel momento in cui sono sostenuti, in base al principio di corrispondenza IFRS15.

Altri costi operativi diretti

Le tariffe di noleggio passivo sostenute per prendere a nolo le navi, per contratti di durata iniziale inferiore a 12 mesi, sono imputate a conto economico secondo il principio della competenza. 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 nel corso del periodo.

Costi generali ed amministrativi

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.

Proventi e oneri finanziari

I proventi e gli oneri finanziari comprendono gli interessi, gli utili o le perdite su cambi realizzati e non realizzati relativi a operazioni in valute diverse dalla valuta funzionale, nonché altri proventi e oneri finanziari, tra cui le rettifiche di valore di taluni strumenti finanziari che ai fini contabili non sono considerati strumenti di copertura. Gli interessi sono rilevati secondo il principio di competenza, utilizzando il metodo dell'interesse effettivo.

Utile dalla vendita di navi

L'utile dalla vendita di navi è rilevato al momento della consegna all'acquirente e rappresenta la differenza tra i proventi di vendita al netto dei costi di cessione e il valore contabile della nave. Per le navi successivamente rilocate, l'utile dalla vendita è ammortizzato lungo la durata del *leasing*.

Nell'esprimere il proprio giudizio in merito alla contabilizzazione delle plusvalenze e delle minusvalenze derivanti dalla vendita di navi, la dirigenza prende in considerazione i dettagliati criteri stabiliti dall'IFRS 15 e, in particolare, se la Società abbia soddisfatto i propri obblighi di prestazione trasferendo l'attività all'acquirente e quest'ultimo abbia ottenuto il controllo sull'attività e se il prezzo dell'operazione al netto dei costi di cessione siano riportati nelle condizioni contrattuali. Per le navi già classificate come "Attività disponibili per la vendita", la plusvalenza o la minusvalenza iscritta sarà pari al prezzo di vendita meno i costi di cessione al netto del più basso tra il valore contabile e il *fair value* della nave alla data dell'ultimo bilancio.

Imposte

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 applicando le aliquote 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.

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 in relazione a tutte le attività ad esso assoggettate. In base a tale regime, la passività fiscale non è calcolata sulla base dei ricavi e dei costi, come invece avviene per le società in regime fiscale ordinario, ma in base ai ricavi nozionali determinati sul tonnellaggio netto totale della flotta controllata. L'onere relativo alla *tonnage tax* è iscritto tra gli oneri per imposte sul reddito nel Conto economico consolidato. Per tutte le attività che fanno capo all'Irlanda e che non ricadono nel regime di *tonnage tax*, l'onere fiscale è determinato in base al 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.

Immobilizzazioni (Flotta)

Navi

Le navi di proprietà sono iscritte a bilancio al costo storico al netto del fondo ammortamento e di eventuali svalutazioni (*impairment*). 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 di acquisizione.

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. Per le navi appaltate dal Gruppo DIS si stima che la vita utile sia normalmente di 25 anni, a seconda delle specifiche e del tipo di impiego previsto. 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. I rivestimenti delle cisterne delle navi sono ammortizzati in dieci anni, mentre i costi degli interventi di bacino sono ammortizzati lungo il periodo che prevedibilmente intercorre fino alla successiva entrata in bacino (si veda sotto). La stima della vita utile residua avviene alla data di acquisto o di consegna dal cantiere e viene rivista periodicamente.

Le navi in costruzione 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.

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 attivo richiede la formulazione di congetture. La dirigenza di DIS ha individuato una sola unità generatrice di flussi finanziari: 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.

Fino al 2022, il Gruppo DIS impiegava alcune delle proprie navi tramite accordi di *partnership*. Dal 2023 il Gruppo è responsabile della gestione commerciale, operativa e tecnica, nonché dell'amministrazione finanziaria dell'intera Flotta DIS. 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 di navi cisterna piuttosto che a livello delle singole navi.

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. I costi di bacino sono capitalizzati e ammortizzati a quote costanti lungo il periodo che intercorre fino alla successiva entrata in bacino. Nel caso in cui il bacino di una nave venga effettuato prima che le spese relative all'intervento di bacino precedente siano stati interamente ammortizzati, si procede alla svalutazione di tale saldo residuo.

Per le navi di nuova costruzione e le altre navi acquisite, l'iniziale voce di bacino viene evidenziata e capitalizzata separatamente. Il costo di tale voce dell'attivo viene stimato sulla base dei costi previsti in relazione al primo bacino.

Perdite di valore e svalutazioni ("*impairment*")

Il valore dell'intera flotta, comprese le navi a noleggio e classificate come attività consistenti nel diritto di utilizzo, è considerato un'unica unità generatrice di flussi finanziari (CGU) e viene rivista regolarmente per valutare se vi siano indicazioni di svalutazione. Il valore contabile della CGU viene sottoposto a impairment test ogni volta che gli eventi o le mutate circostanze indichino che il valore contabile possa non essere recuperabile. Qualora esistano indicazioni in tal senso, viene stimato il valore recuperabile della CGU per determinare l'eventuale portata della svalutazione. Il valore recuperabile è di norma definito come il maggiore tra il valore al netto dei costi di vendita di tutte le navi e il loro valore d'uso, rappresentato dal valore attuale netto dei flussi di cassa generati nelle vite utili residue delle navi. Per la valutazione del valore d'uso del cespite si procede alla determinazione del valore attuale dei flussi di cassa futuri stimati. Si registra una svalutazione quando il valore contabile supera il valore recuperabile. La svalutazione viene quindi attribuita ad ogni singola 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.

I flussi di cassa vengono determinati applicando varie ipotesi riguardanti i ricavi futuri al netto di commissioni, spese operative, bacini programmati, *off-hire* previsti e tariffe di rottamazione. Nello specifico, 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 ogni classe di nave per i giorni "non fissati" nel corso della vita residua stimata di ciascuna nave. Le tariffe base *time charter* giornaliere stimate utilizzate per i giorni "non fissati" si basano su una combinazione tra le tariffe previste internamente, in linea con le previsioni fornite all'alta dirigenza e ai consiglieri di amministrazione, e la media storica dei ricavi di mercato negli ultimi 10 anni, basata sui dati pubblicati da società di ricerca attive nel settore marittimo. Le tariffe previste internamente sono applicate alle stime a breve termine, mentre per le stime a lungo termine viene utilizzata la media storica a 10 anni. La dirigenza prende atto che le tariffe tendono ad avere un andamento ciclico e a essere 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 volti ad aumentare l'efficienza energetica delle nostre navi. L'utilizzo si basa sui livelli storici raggiunti e le stime del valore residuo sono coerenti con le medie storiche, basate su ricerche di mercato, delle tariffe di rottamazione.

Benché la dirigenza ritenga che le ipotesi adottate per valutare la potenziale svalutazione siano ragionevoli e appropriate, tali ipotesi sono altamente soggettive e passibili di future modifiche, anche sostanziali. Non può esservi alcuna garanzia che le tariffe di noleggio e i valori delle navi rimarranno ai loro livelli attuali per un dato periodo di tempo o che miglioreranno o peggioreranno in misura significativa.

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 dell'unità generatrice di flussi finanziari 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 si fosse verificata 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.

Attività disponibili per la vendita

In conformità all'IFRS 5, le attività non correnti (navi) sono classificate come disponibili per la vendita se il loro valore contabile sarà recuperato tramite un'operazione di vendita invece che attraverso l'uso continuativo. Si ritiene che questa condizione sia soddisfatta solamente quando la vendita è altamente probabile, l'attività è disponibile per la vendita immediata nel suo stato attuale ed è commercializzata attivamente ai fini della vendita ad un prezzo ragionevole rispetto al suo *fair value* attuale. La dirigenza deve essere impegnata alla vendita, che deve essere prevista entro un anno dalla data di classificazione del cespite come disponibile per la vendita.

Immediatamente prima di tale classificazione, le attività vengono 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. Le svalutazioni rispetto alla classificazione iniziale come disponibili per la vendita e i successivi utili o perdite derivanti dalla rivalutazione, se la nave non è più classificata come disponibile per la vendita, sono esposti a conto economico.

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.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, alla costruzione o alla produzione di immobilizzazioni materiali sono ritenuti "beni che giustificano la capitalizzazione" secondo la definizione dello IAS 23 – *Oneri finanziari*, e vengono pertanto capitalizzati.

Leasing

A decorrere dal 1° gennaio 2019, le attività e le passività sorte da un leasing vengono valutate inizialmente al valore attuale, rilevando un'attività consistente nel diritto di utilizzo (RoU) ed una passività del *leasing*, laddove le attività consistenti nel diritto di utilizzo dovrebbero essere stimate come valore attuale dei pagamenti minimi dovuti per il *leasing*, più eventuali costi diretti iniziali, costi di smantellamento o rimozione, al netto di eventuali incentivi o anticipi ricevuti, mentre le passività del *leasing* sono misurate come la somma dei pagamenti fissi, eventuali garanzie di valore residuo, il valore di un'opzione di acquisto, al netto di eventuali incentivi esigibili. Il calcolo del valore attuale dovrebbe utilizzare il tasso di interesse implicito nella locazione, o il tasso di finanziamento marginale qualora il primo non possa essere determinato con facilità.

Nel conto economico, i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti, e pertanto, parametri chiave come TCE, EBITDA (si vedano gli IAP a pagina 75), EBIT ed il risultato netto sono stati colpiti. La quota di interessi dei leasing finanziari viene dedotta dai flussi di cassa operativi, che tuttavia vengono influenzati positivamente, poiché i pagamenti per la passività del leasing residua sono adesso classificati tra le attività finanziarie.

I *leasing* (successivi all'applicazione 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, per gruppi di contratti aventi la medesima scadenza, ottenuto aggiungendo allo *swap* su tassi di interesse il margine applicato ai finanziamenti di terzi più recenti; per i leasing precedentemente identificati come tali in conformità allo IAS 17, i pagamenti di *leasing* sono attualizzati usando il tasso intrinseco del *leasing* di DIS (il locatario). Tutti i tassi di attualizzazione di DIS per tali contratti variano tra il 2,8% e il 7,1%, con una media ponderata del 5,5%.

Quando i contratti prevedono periodi opzionali per il noleggiatore, DIS 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 senza alcuna rettifica dovuta alla transizione;
- includere i costi diretti iniziale nella valutazione dell'attività consistente nel diritto di utilizzo alla data di prima applicazione.

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.

Rimanenze

Si tratta delle rimanenze di *intermediate fuel oil* (IFO), *marine diesel oil* (MDO) e lubrificanti a bordo delle navi. Le rimanenze di carburanti IFO e MDO e 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 rimanenze sulle navi.

Attività e passività finanziarie

Le attività finanziarie sono valutate al costo ammortizzato, al *fair value* a conto economico o al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo. La valutazione al costo ammortizzato può avvenire qualora il Gruppo DIS abbia un modello di business volto a detenere l'attività finanziaria al fine di riscuotere flussi di cassa contrattuali, laddove tali flussi di cassa siano realizzati in date specifiche e costituiscano il solo pagamento del capitale e degli interessi. 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. Tutte le altre attività finanziarie sono valutate al *fair value* a conto economico.

Diversamente dal modello delle perdite sostenute previsto dallo IAS 39, nell'IFRS 9 l'esposizione delle svalutazioni (*impairment*) si basa sulle perdite attese su crediti. I requisiti di svalutazione si applicano alle attività finanziarie valutate al costo ammortizzato e al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo, registrando inizialmente le perdite in base alle perdite attese su crediti nei 12 mesi successivi, oppure, qualora sia constatato un significativo incremento del rischio di credito dell'attività finanziaria, la svalutazione si basa sulle perdite previste lungo l'intera durata della stessa. Per le svalutazioni (*impairment*) viene applicato un approccio in tre fasi: nella prima (svalutazione dei crediti previste nei 12 mesi) se non vi è un incremento significativo del rischio di credito, le svalutazioni dei crediti attese sono rilevate e aggiornate a ogni data di bilancio e l'attività continua a essere esposta al lordo; nella seconda fase, a causa del significativo incremento del rischio di credito, si prevede e rileva una svalutazione del credito lungo la sua durata, continuando a esporre l'attività al lordo; nell'ultima fase viene rilevata una perdita attesa sul credito lungo la sua durata, e successivamente la perdita durevole di valore (*impairment*) dell'attività è presentata al netto.

Di seguito sono illustrati i principi contabili adottati per specifiche attività e passività.

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti derivanti dai noli in corso vengono inizialmente valutati al loro valore normale (che rappresenta il *fair value* dell'operazione); successivamente vengono valutati al costo ammortizzato, al netto delle svalutazioni per perdita durevole di valore e del fondo svalutazione crediti. La svalutazione è rilevata a conto economico qualora vi siano prove oggettive della svalutazione del credito. Tali svalutazioni vengono calcolate 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. In particolare, per quanto concerne i crediti commerciali a breve - alla luce del breve periodo di tempo - la valutazione al costo ammortizzato coincide con il valore nominale, al netto di svalutazioni per perdita durevole di valore. I crediti insoluti derivanti da noli in corso risultano in attività contrattuali come indicato nell'IFRS 15; le attività contrattuali rappresentano un rateo attivo derivante dal diritto di Gruppo DIS di ricevere un corrispettivo per il lavoro svolto ma non fatturato alla data di rendicontazione su contratti spot (diritto condizionato al corrispettivo per la parte dell'obbligazione contrattuale onorata). Il nolo viene fatturato al momento della consegna.

Le svalutazioni dei crediti attese sono calcolate sui crediti per controstallie e si basano sulla valutazione delle svalutazioni del credito previste lungo la sua durata, adottando l'approccio semplificato, e determinate alla rilevazione iniziale e successivamente rettificate per eventuali variazioni delle aspettative.

Ai sensi dell'IFRS 9 la perdita durevole di valore (*impairment*) è valutata in riferimento alle perdite attese su crediti associate ai crediti commerciali (controstallie), rilevando la variazione del fondo a conto economico. Per le controstallie,

il Gruppo DIS applica l'approccio semplificato consentito dall'IFRS 9, che richiede la rilevazione delle svalutazioni dei crediti previste lungo la sua durata a partire dalla rilevazione iniziale dei crediti; tuttavia la metodologia di svalutazione applicata dipende dal fatto che si sia verificato o meno un significativo incremento del rischio di credito.

Nella valutazione del rischio di credito e delle perdite attese, la dirigenza considera in modo continuativo il rischio di default assegnando una probabilità per ogni finestra di pagamento fissata. 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 ai quali ha assegnato una maggiore probabilità di default maggiore sia il ritardo nei pagamenti, e per cui di conseguenza rileva accantonamenti che rappresentano una percentuale crescente degli importi residui. La politica prevede di stornare eventuali controstallie non dovute al perfezionamento delle trattative commerciali, seguendo le condizioni concordate.

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 al loro valore nominale, o al costo storico più eventuali interessi passivi.

Banche ed altri finanziatori

I finanziamenti bancari gravati da interessi relativi al finanziamento delle navi e agli scoperti di conto sono rilevati 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 viene iscritta a conto economico lungo la durata del finanziamento.

Debiti commerciali e altri debiti

I debiti commerciali e altri debiti vengono valutati al costo ammortizzato che, tenuto 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* comportano la rilevazione di risconti passivi.

Strumenti derivati

Gli strumenti finanziari derivati sono utilizzati principalmente a copertura dell'esposizione al rischio di tasso di interesse (*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 solo 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, e
- il delta della relazione di copertura equivale a quello risultante dalla quantità dell'operazione oggetto di copertura che l'entità copre effettivamente, e dalla quantità dello strumento di copertura utilizzato dall'entità per tale specifica operazione oggetto di copertura, pertanto senza rispecchiare uno squilibrio tra l'operazione oggetto di copertura e lo strumento di copertura tale da essere incoerente 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 la scadenza rimanente dello strumento di copertura superiore a dodici mesi dalla data di rendicontazione e l'attività o passività corrente è la scadenza dello strumento di copertura che si prevede sia regolata entro dodici mesi dalla data di rendicontazione.

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 degli Amministratori, dell'esborso richiesto per estinguere l'obbligo alla data di bilancio e sono attualizzati.

Azioni proprie

In seguito a un programma di riacquisto sono rilevate al costo storico e sono evidenziate come voce separata in diminuzione del patrimonio netto. Il costo di acquisto delle azioni proprie e i proventi della loro eventuale vendita successiva sono esposti come variazioni del patrimonio netto. La rimozione di azioni proprie è rilevata seguendo il metodo del costo di acquisto medio.

Piano d'incentivazione azionaria a lungo termine (pagamenti basati su azioni e benefici per i dipendenti)

La Società fornisce benefici aggiuntivi ad alcuni membri dell'alta dirigenza e in conformità all'IFRS 2 – Pagamenti basati su azioni e allo IAS 19 Benefici per i dipendenti tale piano rappresenta una componente della remunerazione del destinatario.

Nell'aprile 2023, a seguito della scadenza del precedente piano di *stock option*, è stato approvato un nuovo piano retributivo per la dirigenza (Piano d'incentivazione a lungo termine, LTI), che prevede pagamenti basati su azioni; il Piano, oltre a criteri legati alle prestazioni finanziarie e operative del Gruppo DIS, include anche elementi legati alle prestazioni ambientali della flotta, per sostenere gli obiettivi di DIS di ridurre la propria impronta ambientale e di generare valore sostenibile a lungo termine. In particolare, il Piano si basa sui risultati finanziari medi raggiunti da DIS nel corso di tre periodi biennali continuativi (il/i "Periodo/i" o "Ciclo/i"). Il Piano intende allineare gli interessi degli azionisti e dei principali responsabili delle decisioni di DIS. In particolare, stabilisce un *bonus pool* basato sul ROCE (ritorno del capitale investito) medio conseguito da DIS nel corso di ogni Periodo biennale consecutivo, con una soglia minima del 5% – l'obiettivo di "*gate*". Il bonus pool viene quindi calcolato come il 10% della differenza, se positiva, 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%. 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 raggiungibile investendo nelle azioni di un gruppo di concorrenti.

Il *bonus pool* viene allocato secondo sei obiettivi che intendono 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 particolare, i sei obiettivi misurati sono:

(i) Il ROCE rettificato (75% del *pool*) – modifica il ROCE tramite una matrice che tiene conto della leva finanziaria nella struttura del capitale di DIS e della percentuale di copertura dei contratti;

(ii) Efficacia della copertura (5% del *pool*) – da calcolarsi 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;

(iii) Spese generali e amministrative giornaliere (5% del *pool*) – da calcolarsi come la percentuale di riduzione o aumento 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;

(iv) Costi operativi diretti giornalieri (5% del *pool*) – da calcolarsi come la percentuale di riduzione o aumento 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;

(v) EEDI/EEXI (5% del *pool*) – CO_2 per tonnellata Tpl (Dwt)-miglia per tutte le navi di proprietà e a scafo nudo – da calcolarsi come la 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 e delle effettive miglia percorse, per tutte le navi di proprietà e a scafo nudo di DIS durante il periodo di riferimento del Piano, rispetto al livello di questo indicatore nell'anno precedente l'inizio del Piano;

(vi) 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 delle 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 di questo indicatore nell'anno precedente l'inizio del Piano.

Per ognuno dei suddetti obiettivi vengono stabilite soglie minime, con 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, ed il restante 30% mediante azioni di DIS (gratuite) nei due anni successivi al periodo di maturazione (15% all'anno).

Secondo questo nuovo 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.

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 2023-2024 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 consolidato).

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*.

Dividendi

Le distribuzioni di dividendi sono registrate come variazione del patrimonio netto nel periodo in cui sono approvate dall'assemblea degli azionisti, quando i dividendi sono definitivi, o dal Consiglio di Amministrazione, per gli acconti sui dividendi.

Informazioni di settore

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

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

Modifica allo IAS 1, *Presentazione del bilancio*

Il Gruppo ha adottato per la prima volta le modifiche allo IAS 1, che sostituiscono tutte le istanze dell'espressione "principi contabili significativi" con "principi contabili rilevanti", nel 2023. Le informazioni sui principi contabili sono rilevanti se, considerate insieme ad altre informazioni incluse nel bilancio di un'entità, è ragionevole attendersi che influenzino le decisioni che gli utilizzatori principali del bilancio redatto per scopi di carattere generale prendono sulla base di tale bilancio.

Modifiche allo IAS 12, *Imposte sul reddito*

Nel 2021, il quadro inclusivo dell'OCSE ha raggiunto un accordo politico su un approccio a due pilastri alla riforma fiscale internazionale. Questo include 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 rientrerà nel campo di applicazione di tali norme. Tuttavia, le norme non sono state attuate in modo uniforme e in alcuni Paesi non sono ancora state rese esecutive. Nella maggior parte dei casi la legge entrerà in vigore nel 2024 o successivamente. L'Irlanda ha promulgato la legge per i periodi contabili che iniziano il 31 dicembre 2023 o successivamente, in linea di massima in linea con il quadro inclusivo dell'OCSE. Poiché la nuova legislazione irlandese assumerà efficacia per il Gruppo solo a partire dal 1° gennaio 2024, non vi è alcun impatto fiscale corrente per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023. In base all'attuale profilo delle attività del Gruppo, non si prevede che la legislazione del secondo pilastro abbia un impatto significativo sul bilancio consolidato del Gruppo. Il Gruppo continua a monitorare e valutare l'attuazione del secondo pilastro nei Paesi in cui opera.

Sebbene il secondo pilastro entri in vigore nel 2024, 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.

Riforma del tasso di interesse di riferimento

I tassi LIBOR in USD per periodi di 3 e di 6 mesi, che sono stati i tassi di riferimento per tutti i nostri prestiti ipotecari, non sono più pubblicati dal 30 giugno 2023. Tutti i nostri finanziamenti sono pertanto passati al tasso di finanziamento *overnight* garantito (*Secured Overnight Financing Rate* – SOFR), il nuovo tasso di riferimento privo di rischio, che si basa sul SOFR a termine o sul SOFR composto cumulativo in via posticipata. È possibile procedere a coperture efficaci per i finanziamenti collegati sia al SOFR a termine, sia al SOFR composto cumulativo in via posticipata.

Non ci sono ulteriori nuovi principi contabili che abbiano un impatto significativo sul bilancio consolidato del Gruppo DIS.

Principi contabili IFRS nuovi e rivisti emessi ma non in vigore

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

- Modifiche allo IAS 1, Presentazione del bilancio, Classificazione delle passività come correnti e non correnti (gennaio 2024);
- Modifiche all'IFRS 16, Passività del *leasing* in un'operazione di vendita e lease-back (gennaio 2024);
- Modifiche allo IAS 7 e all'IFRS 7, *Supplier Finance Arrangements* (gennaio 2024);
- Modifiche allo IAS 21 Effetti delle variazioni dei cambi delle valute estere: mancanza di convertibilità (gennaio 2025);
- IFRS 10 e IAS 28 (modifiche) *Sale or Contribution of Assets between an Investor and its Associate or Joint Venture* pubblicato nel settembre 2014 (rinviato a tempo indeterminato).

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

2. INFORMATIVA SUL CAPITALE

Gli obiettivi perseguiti dal Gruppo d'Amico International Shipping nella gestione del capitale sono:

- Salvaguardare la continuità aziendale del Gruppo, in modo da continuare a remunerare gli azionisti e a beneficiare gli altri stakeholder, e

- 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 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 come società e il settore in cui il Gruppo opera. Gli aumenti di capitale sono stati coerenti con la strategia della Società di modernizzazione della flotta e rafforzamento del suo bilancio.

Il Gruppo gode anche di vari finanziamenti, linee di credito e *leasing* (si vedano le note 18 e 19).

La struttura del capitale viene riesaminata nel corso dell'esercizio e, se necessario, modificata in base alle esigenze di capitalizzazione del Gruppo, ai cambiamenti delle condizioni economiche generali e delle prospettive per il settore. Il Gruppo effettua il monitoraggio del proprio capitale sulla base di un indice di copertura patrimoniale pari alla somma dell'importo residuo delle linee di credito e delle passività per *leasing* diviso il valore equo di mercato delle navi di proprietà e a scafo nudo (per ulteriori dettagli si vedano le note 12, 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 consolidate, in quanto secondo i vincoli finanziari (*covenant*) inclusi nella maggior parte dei prestiti bancari di DIS, tale rapporto non deve mai essere inferiore al 25%.

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2023	Al 31 dicembre 2022
Valore patrimoniale netto	617.806	478.414
Totale attività	1.001.707	1.054.885
Valore patrimoniale netto/attività totali > 25%	**62%**	**45%**

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

US$ migliaia	2023	2022
Ricavi da noleggi a viaggio (*spot*) – trasporti e controstallie	391.583	381.542
Ricavi da leasing operativi (*time charter*)	120.342	74.697
Ricavi da *sub-leasing* di diritti di utilizzo (*time charter*)	26.500	21.457
Altri ricavi	529	1.923
Ricavi, esclusi i ricavi da noleggio a scafo nudo	**538.954**	**479.619**
Ricavi da noleggio a scafo nudo*	**4.869**	**4.812**
Ricavi totali	**543.823**	**484.431**

* Si vedano anche gli Indicatori alternativi di *performance* a pagina 136.

I ricavi costituiscono i proventi derivanti dall'attività della flotta per noleggi passivi, trasporti, controstallie e noleggi a scafo nudo e sono rilevati nel corso del tempo. DIS ha un solo flusso di ricavi, che deriva dall'impiego delle navi per il trasporto di raffinati.

Tutti I ricavi da contratti – come definiti dall'IFRS15 – derivano da noleggi e controstallie: il pagamento di tali ricavi avviene al termine del viaggio, in maniera tale che l'obbligo di fare risulti adempiuto.

I costi di adempimento di un contratto (giorni di zavorra fino al primo porto di carico) sono rilevati nel corso del

tempo e capitalizzati alla data di rendicontazione; ammontano a US$ 1,1 milioni a fine 2023 (US$ 3,8 milioni al 31 dicembre 2022) e saranno ammortizzati durante l'intera durata dei relativi contratti.

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

I ricavi da noleggio a scafo nudo rappresentano i proventi derivanti dall'impiego di una nave attraverso un contratto di noleggio a scafo nudo; in tali contratti il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, compreso il pagamento dei costi per l'equipaggio. I ricavi da noleggio a scafo nudo ammontavano a US$ 4,9 milioni nel 2023, mentre nel 2022 erano pari a US$ 4,8 milioni.

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

Nel 2023 un cliente ha contribuito alla generazione di ricavi per US$ 85,1 milioni, pari a circa il 15,8% del totale del Gruppo. Nel 2022 un cliente aveva contribuito alla generazione di ricavi per US$ 49,5 milioni, pari a circa il 10,2% del totale del Gruppo (si veda anche la nota 23 sul rischio di credito). I 5 clienti principali della Società rappresentavano US$ 178,3 milioni di ricavi per la Società nel 2023, pari al 33,1% del totale. I 5 clienti principali della Società rappresentavano US$ 146,0 milioni di ricavi per la Società nel 2022, pari al 30,1% del totale.

La guerra in Ucraina ha avuto finora un impatto significativo sul mercato del trasporto marittimo di raffinati. Le sanzioni imposte da diverse economie e in particolare dall'Unione europea, dagli Stati Uniti e dal Regno Unito alla Russia hanno generato importanti inefficienze nel mercato, riducendo la produttività delle navi cisterna e contribuendo a rendere più rigido l'equilibrio tra domanda e offerta, con un conseguente forte aumento delle tariffe di nolo dal febbraio 2022.

Gli attacchi degli Houthi nello stretto di Bal-el-Mandeb hanno costretto alcune navi a percorrere la rotta più lunga, via Capo di Buona Speranza, contribuendo a un aumento delle tonnellate-miglia, con un'ulteriore contrazione del mercato. (si veda la nota 1, aree di incertezza).

4. COSTI DIRETTI DI VIAGGIO

US$ migliaia	2023	2022
Carburanti (*Bunker*)	(78.186)	(93.270)
Commissioni	(15.443)	(14.650)
Oneri portuali	(30.730)	(27.996)
Altro	(17.625)	(13.745)
Totale	**(141.984)**	**(149.661)**

I costi diretti di viaggio derivano dall'impiego, diretto o mediante *partnership* (si veda anche la nota 1 sui principi contabili rilevanti di DIS), delle navi di DIS, attraverso noleggi a viaggio o contratti di noleggio (*contract of affreightment*). Quando le navi sono impiegate in noleggi *time charter* non sostengono costi diretti di viaggio. I *bunker* sono forniti attraverso la parte correlata Rudder S.A.M., che addebita una commissione compresa tra US$2,0 e US$5,0 a tonnellata metrica, a seconda delle condizioni di pagamento; i calcoli del costo del *bunker* si basano su una stima del consumo durante il viaggio utilizzando il metodo *first-in first-out* e dipendono dalle cifre riguardanti le quantità di combustibile residuo a bordo fornite dalle navi. Gli altri costi diretti di viaggio includono tutte le altre spese di viaggio sorte durante lo svolgimento del viaggio, ad esempio ispezioni, pulizia delle cisterne e assicurazione aggiuntiva.

5. RICAVI BASE TIME CHARTER

US$ migliaia	2023	2022
Ricavi base *time charter**	**396.970**	**329.958**

* Si vedano anche gli Indicatori alternativi di *performance* a pagina 136.

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 2023 i giorni-nave a contratti a tariffa fissa hanno rappresentato il 29,8% dei giorni-nave disponibili totali (34,0% nel 2022).

6. COSTI PER NOLEGGI PASSIVI

US$ migliaia	2023	2022
Costi per noleggi passivi	**(136)**	**(3.250)**

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

7. ALTRI COSTI OPERATIVI DIRETTI

US$ migliaia	2023	2022
Costi per equipaggi	(39.476)	(34.035)
Spese tecniche	(15.460)	(11.600)
Lubrificanti	(2.426)	(2.133)
Gestione tecnica e controllo qualità	(11.425)	(10.973)
Assicurazione	(2.786)	(2.447)
Costi di servizio legati alle navi in *leasing*	(17.890)	(21.705)
Altri costi	(4.167)	(3.259)
Totale	**(93.630)**	**(86.152)**

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.

Personale

Al 31 dicembre 2023, d'Amico International Shipping SA e le sue controllate impiegavano l'equivalente di 626 dipendenti come personale marittimo e 25 dipendenti come personale di terra (al 31 dicembre 2022: 593 come personale marittimo e 24 come personale di terra); nel 2023 il personale marittimo ammontava in media a 639 unità (2022: 543), mentre quello di terra 25,0 unità (2022: 23,4); per maggiori dettagli sulla forza lavoro del Gruppo DIS si rimanda alla sezione Risorse umane delle Informazioni di natura non finanziaria. I costi del personale di terra sono registrati tra i costi generali ed amministrativi. Il Gruppo non presenta passività riguardanti trattamenti di quiescenza ed altri benefici post-pensionamento.

8. COSTI GENERALI ED AMMINISTRATIVI

US$ migliaia	2023	2022
Personale	(11.020)	(6.047)
Altri costi generali ed amministrativi	(14.738)	(9.497)
Totale	**(25.758)**	**(15.544)**

Nella voce "costo del personale" sono compresi i costi del personale di terra, nonché nel 2023 US$ 0,8 milioni relativi agli emolumenti degli amministratori e US$ 2,3 milioni relativi alla remunerazione conseguita dagli alti dirigenti tra cui l'amministratore delegato, il direttore operativo, il direttore finanziario e altri dirigenti con responsabilità strategiche (2022: US$ 0,9 milioni di emolumenti degli amministratori e US$ 0,9 milioni per gli alti dirigenti). Nel 2023 il costo del personale include ratei passivi pari a US$ 1,4 milioni relativi ai periodi continuativi 2022-2023 e 2023-2024 del Piano di incentivazione a lungo termine concesso ai dirigenti in ruoli chiave e agli amministratori esecutivi di DIS e adottato nell'aprile 2023. Si rimanda alla nota 1, Piano d'incentivazione azionaria a lungo termine (pagamenti basati su azioni) per un'informativa completa sui calcoli per il Piano. Le azioni di DIS al servizio del Piano sono quelle detenute in portafoglio dalla Società al 14 marzo 2024 (n. 3.453.542 azioni proprie senza valore nominale). Per maggiori dettagli sulla Remunerazione del Gruppo DIS si rimanda alle sezioni Governo societario e Risorse umane delle Informazioni di natura non finanziaria.

La voce "Altri costi generali ed amministrativi" comprende gli onorari per consulenze, tra cui le spese di revisione, i canoni di locazione degli uffici nonché altre spese diverse derivanti dalla gestione delle società del Gruppo d'Amico International Shipping. Nel 2023 questi includono anche le commissioni di gestione con parti correlate riguardanti i marchi, i servizi informatici, i servizi legali e di controllo interno per US$ 11,3 milioni (US$ 7,0 milioni nel 2022) (si veda la nota 24). Includono inoltre spese minori relative a leasing a breve termine, riguardanti principalmente attrezzatura da ufficio.

Le spese sostenute nel 2023 e nel 2022 in relazione ai compensi richiesti dalla società di revisione di d'Amico International Shipping e dai revisori delle sue controllate per le revisioni legali dei bilanci separati e consolidati, nonché per la revisione dei bilanci intermedi consolidati, sono state le seguenti:

US$ migliaia	2023	2022
Spese di revisione	**(447)**	**(347)**

La società di revisione non ha fornito servizi aggiuntivi alla revisione al Gruppo DIS nel 2023 e nel 2022.

9. RICAVI DA VENDITA DI IMMOBILIZZAZIONI

US$ migliaia	2023	2022
Utile (perdita) netto dalla vendita di navi	**(4.697)**	**(3.212)**

Gli importi per il 2023 e il 2022 includono l'ammortamento della parte non realizzata del risultato differito (lungo la durata del *leasing*) sulla vendita delle navi riprese in *leasing*, compreso l'ammortamento accelerato del risultato differito sulle navi per le quali d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato le opzioni di acquisto (M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Trader e M/T High Loyalty nel 2023 e M/T High Voyager nel 2022). Nel 2023 non è stata venduta alcuna nave. Nel 2022 una nave è stata venduta senza generare un risultato dalla vendita, poiché era già stata classificata come disponibile per la vendita alla fine del 2021.

10. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI

US$ migliaia	2023	2022
Proventi finanziari		
Da debiti e crediti al costo ammortizzato		
Interessi attivi	4.806	482
Differenze di cambio realizzate	151	-
Al fair value a conto economico		
Utili non realizzati su strumenti derivati	26	2.320
Totale proventi finanziari	**4.983**	**2.802**
Oneri finanziari		
Altri oneri finanziari correnti al costo ammortizzato		
Interessi passivi e commissioni finanziarie	(17.839)	(14.943)
Oneri per *leasing*	(8.336)	(17.157)
Perdite realizzate su strumenti derivati	-	(1.100)
Differenze di cambio realizzate	(522)	(8)
Totale oneri finanziari	**(26.697)**	**(33.208)**
Oneri finanziari netti	**(21.714)**	**(30.406)**

Nel 2023, i proventi finanziari includono interessi attivi realizzati pari a US$ 4,8 milioni derivanti da titoli a breve termine e fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari, nonché utili su cambi realizzati su strumenti di copertura; gli utili non realizzati sono sorti da variazioni del *fair value* della parte inefficace degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura).

Gli oneri finanziari nel 2023 includono US$ 17,8 milioni di interessi passivi realizzati e oneri finanziari, inclusivi di US$ 16,5 milioni per interessi su prestiti bancari relativi alle navi di proprietà di DIS, linee di credito ed il risultato realizzato su *swap* su tassi di interesse, nonché US$ 1,3 milioni per commissioni finanziarie o l'ammortamento delle stesse. Gli oneri finanziari realizzati nel 2023 includono anche US$ 8,3 milioni di interessi impliciti in *leasing*. Nel 2023 le perdite su cambi commerciali realizzate ammontavano a US$ 0,5 milioni. Non sono state registrate perdite non realizzate nel 2023.

I proventi finanziari del 2022 includono interessi attivi realizzati per US$ 0,5 milioni derivanti da fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari; l'importo non realizzato pari a US$ 2,3 milioni rappresenta la variazione positiva del *fair value* della parte inefficace degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US$ 1,5 milioni, e degli *swap* su tassi di interesse non di copertura pari a US$ 0,8 milioni.

Gli oneri finanziari nel 2022 includono US$ 14,9 milioni di interessi passivi realizzati e oneri finanziari, inclusivi di US$ 12,8 milioni per interessi su prestiti bancari relativi alle navi di proprietà di DIS, linee di credito ed il risultato realizzato su *swap* su tassi di interesse, nonché US$ 2,2 milioni per commissioni finanziarie o l'ammortamento delle stesse. Nel 2022 gli oneri finanziari realizzati includono anche US$ 17,2 milioni di interessi impliciti in *leasing* e US$ 1,1 milioni di perdite realizzate su contratti di copertura dei cambi e contratti di nolo a termine. Non sono state registrate perdite non realizzate nel 2022.

11. IMPOSTE E TASSE

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

Secondo tale regime, l'imposizione fiscale si basa sul reddito figurativo conseguito dalla flotta controllata, definito a sua volta in base al tonnellaggio totale netto. L'accantonamento per la *tonnage tax* effettuato da d'Amico Tankers d.a.c. nel 2023 US$ 0,2 milioni (2022: US$ 0,2 milioni). Alcune attività secondarie non possono rientrare nel regime di *tonnage tax* e sono soggette alle aliquote fiscali ordinarie dell'imposta societaria locale (attualmente pari al 12,5% sul reddito d'impresa, al 25% sul reddito da capitale e al 33% sulle plusvalenze che non rientrano nel regime di *tonnage tax*). Tali attività potrebbero dare origine ad attività e passività fiscali differite. Le voci delle altre componenti dell'utile complessivo sono tassate in base al regime fiscale in cui rientrano.

A fine 2023 la *holding* d'Amico International Shipping SA aveva perdite fiscali accumulate da portare a nuovo, pari a circa € 58,2 milioni (pari a US$ 65,1 milioni), di cui circa € 54,6 milioni possono essere portati a nuovo a tempo indeterminato e la parte restante, generata dal 2017, può essere portata 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 contabilizzate attività fiscali differite perché la dirigenza 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 e che per il 2023 ha dato luogo a un onere fiscale equivalente a US$ 4,8 migliaia (2022: US$ 23,2 migliaia) esposto nei Costi generali e amministrativi.

US$ migliaia	2023	2022
Imposte correnti:		
Tassazione alle aliquote d'imposta sui redditi delle società	(1.049)	(233)
Tonnage tax	(176)	(170)
Imposta patrimoniale (Net Wealth Tax)/altre imposte	-	-
Totale imposte correnti	**(1.225)**	**(403)**
Utile (perdita) ante imposte	**193.450**	**135.272**
Imposte sul reddito teoriche (aliquota del 24,94%)	(48.246)	(33.737)
- non soggette a imposte sul reddito (per via del regime di tonnage tax)	48.305	33.822
- impatto di aliquote fiscali estere	527	106
- effetto di differenze temporanee	(1.635)	(424)
Tassazione alle aliquote d'imposta sui redditi delle società	**(1.049)**	**(233)**

12. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI ED ATTIVITÀ CONSISTENTI NEL DIRITTO DI UTILIZZO

US$ migliaia	Totale flotta di proprietà	Altro	**Totale immobilizzazioni materiali**	**Diritti di utilizzo**	**Totale immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo**
Valore contabile lordo					
al 1° gennaio 2023	**764.979**	**315**	**765.294**	**332.919**	**1.098.213**
Incrementi	41.487	1	41.488	-	41.488
Storni	(720)	-	(720)	(10.120)	(10.840)
Riclassificazione da *Leasing* (riclassificazione a Di proprietà)	140.356	-	140.356	(140.356)	-
Modifica delle condizioni contrattuali	-	-	-	5.894	5.894
Differenze di cambio	-	-	-	12	12
al 31 dicembre 2023	**946.102**	**316**	**946.418**	**188.349**	**1.134.767**
Accantonamenti per ammortamenti e svalutazioni					
al 1° gennaio 2023	**179.582**	**79**	**179.661**	**109.254**	**288.915**
Quota di ammortamento del periodo	37.859	51	37.910	24.545	62.455
Storni	(720)	-	(720)	(10.120)	(10.840)
Riclassificazione da *Leasing* (riclassificazione a Di proprietà)	28.217	-	28.217	(28.217)	-
Differenze di cambio	-	(12)	(12)	(10)	(22)
al 31 dicembre 2023	**244.938**	**118**	**245.056**	**95.452**	**340.508**
Valore contabile al 31 dicembre 2023	**701.164**	**198**	**701.362**	**92.897**	**794.259**
Valore contabile al 31 dicembre 2022	**585.397**	**236**	**585.633**	**223.665**	**809.298**

Di seguito sono riportati i relativi valori per l'esercizio 2022 per finalità comparative:

US$ migliaia	Totale flotta di proprietà	Altro	**Totale immobilizzazioni materiali**	**Diritti di utilizzo**	**Totale immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo**
Valore contabile lordo					
al 1° gennaio 2022	**725.219**	**571**	**725.790**	**373.688**	**1.099.478**
Riclassificazione	(20.886)	(46)	(20.932)	-	(20.932)
Incrementi	35.486	(185)	35.301	42.020	77.321
Modifica delle condizioni contrattuali	-	-	-	(18.753)	(18.753)
Acquisizione delle navi di Glenda	41.279	-	41.279	-	41.279
Dismissioni	-	-	-	(63.922)	(63.922)
Riclassificazione ad Attività disponibili per la vendita	(16.119)	-	(16.119)	-	(16.119)
Differenzedi cambio	-	(25)	(25)	(114)	(139)
al 31 dicembre 2022	**764.979**	**315**	**765.294**	**332.919**	**1.098.213**
Accantonamenti per ammortamenti e svalutazioni					
al 1° gennaio 2022	**178.754**	**315**	**179.069**	**98.975**	**278.044**
Riclassificazione	(20.886)	(277)	(21.163)	-	(21.163)
Dismissioni	-	-	-	(21.889)	(21.889)
Riclassificazione ad Attività disponibili per la vendita	(7.011)	-	(7.011)	-	(7.011)
Svalutazione alla riclassifica verso Attività disponibili per la vendita	2.080	-	2.080	-	2.080
Storno di svalutazioni	(1.991)	-	(1.991)	-	(1.991)
Quota di ammortamento del periodo	28.636	41	28.677	32.168	60.845
al 31 dicembre 2022	**179.582**	**79**	**179.661**	**109.254**	**288.915**
Valore contabile al 31 dicembre 2022	**585.397**	**236**	**585.633**	**223.665**	**809.298**
Valore contabile al 31 dicembre 2021	**546.465**	**256**	**546.721**	**274.713**	**821.434**



Flotta

Una descrizione dettagliata della Flotta è riportata nella relativa sezione del resoconto di gestione.

Il valore contabile netto delle immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo di proprietà di DIS al 31 dicembre 2023 è pari a US$ 794,3 milioni, comprensivi di attività consistenti nel diritto di utilizzo pari a US$ 92,9 milioni e immobilizzazioni materiali pari a US$ 701,4 milioni.

Il valore contabile netto della flotta di DIS (le attività legate alla navigazione del Gruppo, di proprietà o in *leasing*) ammonta a US$ 793,0 milioni al 31 dicembre 2023, e consiste nel valore contabile netto della Flotta navigante e degli interventi di bacino (*drydock*) associati, pari a US$ 701,2 milioni, nonché il valore capitalizzato e ammortizzato delle obbligazioni per *leasing* legate all'attività marittima di DIS e degli interventi di bacino associati (attività consistenti nel diritto di utilizzo come previsto dall'IFRS 16), pari a US$ 91,9 milioni. Una descrizione dettagliata della Flotta è riportata nella relativa sezione del resoconto di gestione.

Il valore delle altre immobilizzazioni materiali e attività consistenti nel diritto di utilizzo non legate alla navigazione al 31 dicembre 2023 ammonta a US$ 1,2 milioni ed è composto principalmente da obblighi per la locazione di uffici e il valore contabile netto di arredi, accessori e attrezzature per ufficio.

Nel corso dell'anno sono state esercitate diverse opzioni di acquisto su navi in noleggio passivo e noleggio a scafo nudo. Nel gennaio 2023, d'Amico Tankers ha esercitato la sua opzione di acquisto sulla M/T High Explorer in noleggio passivo per un corrispettivo di JPY 4,1 miliardi, equivalenti a circa US$ 30,0 milioni, e sulla M/T High Freedom in noleggio a scafo nudo, per un corrispettivo di US$ 20,1 milioni. Nel mese di maggio sono state esercitate altre tre opzioni di acquisto su navi noleggiate a scafo nudo, segnatamente M/T High Loyalty, M/T High Trust e M/T High Trader, per un corrispettivo totale di US$ 65,2 milioni.

Il valore contabile netto delle navi in locazione per le quali esiste un obbligo di acquisto o un'opzione di acquisto a prezzi favorevoli ammonta a US$ 69,6 milioni al 31 dicembre 2023.

La seguente tabella indica gli obblighi di acquisto e le opzioni, al 31 dicembre 2023, su tutte le navi vendute e riprese in leasing tramite contratti a scafo nudo:

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

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

La voce comprende le spese relative al programma di bacino della flotta ed il relativo ammortamento; le aggiunte nel periodo chiuso al 31 dicembre 2023 riguardano rate versate al cantiere per interventi di bacino, per attività consistenti sia in immobilizzazioni materiali che in diritti di utilizzo pari, rispettivamente, a US$ 11,7 milioni e US$ 1,1 milioni. Durante il 2023 sei navi di DIS hanno iniziato e completato il rispettivo intervento.

Il *fair value totale* della flotta del Gruppo al 31 dicembre 2023 ammonta a US$ 1.105 milioni e 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 di queste navi si basa su valutazioni dei *broker* indipendenti, mentre per le rimanenti attività consistenti nel diritto d'uso si basa sul loro valore di utilizzo, come descritto di seguito.

Tutti i finanziamenti bancari sulle navi di proprietà del Gruppo DIS sono garantiti tramite ipoteche di primo grado. Il *fair value* totale delle navi del Gruppo DIS soggette ad ipoteca era pari a US$ 681,0 milioni al 31 dicembre 2023 e alla stessa data il valore contabile netto di tali navi e dei relativi interventi di bacino (*drydock*) era pari a US$ 682,3 milioni, e il valore totale dei finanziamenti in essere ammontava a US$ 245,7 milioni. Si faccia riferimento anche al Resoconto di gestione per ulteriori informazioni.

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

Alla data di riferimento non erano presenti indicatori di perdita di valore in quanto a tale data il *fair value* (valutazioni dei *broker*) della Flotta di DIS superava in misura significativa il suo valore contabile di US$ 311,5 milioni.

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

Altre attività

Comprendono arredi, accessori ed attrezzature per ufficio.

13. ALTRE ATTIVITÀ (PASSIVITÀ) FINANZIARIE

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2023			Al 31 dicembre 2022		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Perdita differita su attività in *leasing*	1.053	1.036	2.089	5.774	2.275	8.049
Fair value degli strumenti derivati	1.381	3.338	4.719	3.303	6.479	9.782
Crediti finanziari	-	85	85	26	33	59
Totale altre attività finanziarie	**2.434**	**4.459**	**6.893**	**9.103**	**8.787**	**17.890**
Fair value degli strumenti derivati	(41)	(45)	(86)	(9)	(36)	(45)
Utile differito su attività in *leasing*	(2.622)	(342)	(2.964)	(3.284)	(558)	(3.842)
Altre passività finanziarie	(73)	(2.423)	(2.496)	(39)	(2.535)	(2.574)
Totale altre passività finanziarie	**(2.736)**	**(2.810)**	**(5.546)**	**(3.332)**	**(3.129)**	**(6.461)**

Al 31 dicembre 2023, le altre attività finanziarie non correnti ammontano a US$ 2,4 milioni (31 dicembre 2022: US$ 9,1 milioni) e includono principalmente la quota di perdite differite cumulative sulla vendita e *lease-back* di navi, che sarà ammortizzata oltre i prossimi dodici mesi, pari a US$ 1,1 milioni (31 dicembre 2022: US$ 5,8 milioni) e *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) valutati in US$ 1,4 milioni (31 dicembre 2022: strumenti di copertura dei tassi di interesse valutati in US$ 3,3 milioni); nel 2022 includevano anche crediti per *leasing* finanziario (sub-locazione di uffici da parte della controllata d'Amico Tankers UK Ltd) pari a US$ 0,03 milioni.

I crediti finanziari correnti totali, pari a US$ 4,5 milioni al 31 dicembre 2023 (31 dicembre 2022: US$ 8,8 milioni) comprendono US$ 1,0 milioni di perdite differite cumulative su vendita e *lease-back* di navi, che saranno ammortizzate nei prossimi dodici mesi (31 dicembre 2022: US$ 2,3 milioni), *swap* su tassi di interesse e strumenti

di copertura dei cambi valutati in un totale di US$ 3,3 milioni (31 dicembre 2022: *swap* su tassi di interesse valutati in US$ 6,5 milioni), e crediti per *leasing* e interessi accumulati su depositi pari a US$0,1 milioni (31 dicembre 2022: crediti per leasing pari a US$ 0,03 milioni). L'esposizione del Gruppo a vari rischi associati alle tecniche di calcolo del *fair value* degli strumenti finanziari e degli strumenti derivati è illustrata alla nota 23.

Al 31 dicembre 2023, le altre passività finanziarie non correnti pari a US$ 2,7 milioni (31 dicembre 2022: US$ 3,3 milioni) includono principalmente US$ 2,6 milioni di utile differito dalla vendita di navi vendute e rilocate (31 dicembre 2022: principalmente US$ 3,3 milioni di utile differito dalla vendita di navi vendute e rilocate) nonché importi trascurabili che rappresentano il *fair value* degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) di US$ 0,04 milioni e la riserva per passività potenziali di US$ 0,07 milioni (31 dicembre 2022: *fair value* trascurabile di *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura).

Al 31 dicembre 2023, le altre passività finanziarie correnti pari a US$ 2,8 milioni (31 dicembre 2022: US$ 3,1 milioni) includono il *fair value* degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US$ 0,04 milioni (31 dicembre 2022: US$ 0,04 milioni), utile differito dalla vendita di navi vendute e rilocate pari a US$ 0,3 milioni (31 dicembre 2022: US$ 0,6 milioni) e altre passività finanziarie correnti pari a US$ 2,4 milioni, composte da interessi finanziari maturati su finanziamenti bancari (31 dicembre 2022: US$ 2,5 milioni).

La dirigenza di DIS ha valutato se le sue attività e passività finanziarie correnti e non correnti siano state colpite dalla guerra in Ucraina, dai conflitti in Medio Oriente, dagli alti tassi di inflazione e di interesse, e ritiene che non sia necessario attuare rettifiche a tali importi (si rimanda anche alle note 1 e 12 e agli Eventi significativi verificatisi nel periodo per ulteriori informazioni sull'impatto delle aree di incertezza sul Gruppo).

14. RIMANENZE

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2023	Al 31 dicembre 2022
Rimanenze	**13.727**	**18.303**

Le rimanenze si riferiscono alle scorte di *Intermediate Fuel Oil* (IFO), *Marine Diesel Oil* (MDO) – denominati collettivamente carburanti *bunker* – e lubrificanti a bordo delle navi. Gli importi relativi ai consumi nel corso del periodo sono illustrati dettagliatamente nelle note 4 e 7.

15. CREDITI A BREVE ED ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2023	Al 31 dicembre 2022
Crediti contrattuali	57.666	63.783
Attività derivante da contratto (ratei, anticipi)	7.435	22.591
Anticipi *time charter*, altri crediti e ratei	3.787	1.964
Altri crediti esigibili	6.786	3.160
Totale	**75.674**	**91.498**

Al 31 dicembre 2023, i crediti a breve e altre attività correnti includono i crediti contrattuali pari a US$ 57,7 milioni (31 dicembre 2022: US$ 63,8 milioni) al netto del fondo svalutazione crediti di US$ 0,8 milioni (31 dicembre 2022: US$ 1,1 milioni). I crediti derivanti da contratti sono rilevati quando il diritto al corrispettivo diventa incondizionato ovvero, nel caso dei noleggi a viaggio, quando il viaggio viene completato e la fattura è emessa al cliente. Il Gruppo DIS detiene crediti commerciali allo scopo di riscuotere i flussi di cassa derivanti da contratti e pertanto li

valuta successivamente al costo ammortizzato. Ulteriori dettagli riguardanti le politiche di svalutazione del Gruppo DIS ed il calcolo del fondo svalutazione crediti sono riportati nella nota 23.

Le attività contrattuali legate ai ricavi rappresentano un rateo attivo derivante dal diritto del Gruppo DIS di ricevere un corrispettivo per il lavoro svolto, ma non fatturato, alla data di rendicontazione sui suddetti noleggi a viaggio (diritto condizionato al corrispettivo per la parte dell'obbligazione contrattuale svolta) pari a US$ 7,4 milioni al 31 dicembre 2023 (US$ 22,6 milioni al 31 dicembre 2022). Le variazioni delle attività derivanti da contratti dipendono, inter alia, dalla durata dei viaggi, dai livelli delle tariffe di nolo e dal numero di navi impiegate tramite tali contratti. Il 100% del prezzo dell'operazione allocato ad attività derivanti da contratti al 31 dicembre 2023 è stato fatturato durante il mese di gennaio 2024.

Gli altri anticipi, crediti e ratei ammontano a US$ 3,8 milioni al 31 dicembre 2023 (US$ 2,0 milioni al 31 dicembre 2022) e rappresentano anticipi per contratti time charter, altri anticipi e spese rifatturabili.

Gli altri crediti esigibili pari a US$ 6,8 milioni nel 2023 consistono in crediti non commerciali e anticipi verso agenzie (31 dicembre 2022: crediti non commerciali e anticipi verso agenzie per US$ 3,2 milioni).

Di seguito sono riportate le scadenze dei crediti commerciali.

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2023	Al 31 dicembre 2022
0-60 giorni	40.459	49.160
61-90 giorni	6.968	3.180
91-120 giorni	3.910	5.978
>120 giorni	6.329	5.465
Totale	**57.666**	**63.783**

Gli importi in scadenza tra 90 e 120 giorni rappresentano principalmente crediti per controstallie. La dirigenza ritiene che gli importi non svalutati scaduti da più di 30 giorni siano ancora interamente recuperabili, sulla base dei pagamenti passati e di un'approfondita analisi del rischio di credito cliente, poiché sono dovuti principalmente da controparti di primo livello (grandi compagnie petrolifere e importanti agenzie commerciali di intermediazione). I clienti di DIS sono principalmente compagnie petrolifere e importanti agenzie commerciali di intermediazione di materie prime. I *rating* creditizi di queste controparti non sono stati influenzati dalla guerra in Ucraina, dal contesto caratterizzato da inflazione elevata ed alti tassi di interesse e dai conflitti in Medio Oriente, e la maggior parte dei clienti di DIS ha registrato risultati molto buoni nel 2023, anche grazie all'aumento del prezzo del petrolio e della sua volatilità, derivante da tali eventi, che ha creato maggiori opportunità di arbitraggio per la negoziazione. DIS non ha quindi registrato finora e non prevede di registrare in futuro un aumento delle perdite su crediti o dei crediti scaduti.

16. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2023	Al 31 dicembre 2022
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	**111.154**	**117.896**

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono rappresentate dalla liquidità a bordo, dai saldi bancari, dai depositi a breve termine e dai titoli di Stato *investment grade* con una scadenza inferiore a 3 mesi.

17. PATRIMONIO NETTO

Le variazioni delle voci del patrimonio netto registrate nei 2023 sono riportate in dettaglio nel prospetto delle variazioni del patrimonio netto.

Capitale sociale

Nel mese di giugno 2023, d'Amico International Shipping ha completato un raggruppamento di tutte le azioni della Società nel rapporto di una (1) ogni dieci (10) (il "Raggruppamento"), con efficacia al 19 giugno 2023 (la "Data di Efficacia"), come precedentemente approvato dall'assemblea generale straordinaria degli azionisti della Società tenuta in data 13 giugno 2023 (l'"Assemblea Straordinaria") e attuata mediante delibera del Consiglio di Amministrazione in data 14 giugno 2023 in conformità alla relativa delega conferita dall'Assemblea Straordinaria. Per evitare la creazione di frazioni di azioni per effetto del Raggruppamento, nove (9) delle azioni ordinarie esistenti sono state annullate, riducendo il numero di azioni emesse della Società da 1.241.065.569 a 1.241.065.560, senza ridurre il capitale sociale della Società.

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

Al 31 dicembre 2023 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 (al 31 dicembre 2022: US$ 62.053.278,45 corrispondente a 1.241.055.569 azioni ordinarie senza valore nominale).

Il capitale autorizzato della Società, ivi compreso il capitale sociale emesso, è fissato a ottantasette milioni cinquecentomila dollari USA (US$ 87.500.000), suddiviso in centosettantacinque milioni (175.000.000) di azioni senza valore nominale.

Risultati a nuovo

Al 31 dicembre 2023 questa voce comprende gli utili netti dell'attuale e del precedente esercizio, oltre alle detrazioni derivanti dai dividendi approvati per la distribuzione.

Riserva opzioni su azioni

La riserva opzioni su azioni è stata costituita inizialmente attraverso l'IPO del Gruppo DIS e del relativo aumento di capitale a maggio 2007 e successivamente per via di ulteriori aumenti di capitale. Come previsto per legge, tali riserve sono distribuibili. 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.

Nell'aprile 2023, l'Assemblea ordinaria degli azionisti di DIS ha approvato un dividendo lordo di US$ 22.011.953,96 (US$ 0,1800 lordi per azione – importo rettificato per il raggruppamento 1 a 10 attuato dalla Società, come indicato nel paragrafo Capitale sociale). Nel novembre 2023, il Consiglio di Amministrazione di DIS ha autorizzato un acconto su dividendi lordo di US$ 20.025.983,50 (US$ 0,1659 lordi per azione). I dividendi approvati nel 2023 sono stati distribuiti dalla riserva sovrapprezzo azioni.

Riserva per pagamenti basati su azioni

È stato stabilito di contabilizzare la parte di compenso relativa al piano di incentivazione a lungo termine della Società che viene regolata con azioni. Nel 2023 ai beneficiari del piano di incentivazione a lungo termine sono

state consegnate azioni equivalenti a 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.

Altre riserve

Le altre riserve sono composte dalle seguenti voci:

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2023	Al 31 dicembre 2022	Variazione nel 2023
Totale Altre riserve	**(16.959)**	**(6.404)**	**(10.555)**
Riserva per pagamenti basati su azioni	864	238	626
Azioni proprie	(26.117)	(19.188)	(6.929)
Riserva cash flow hedge (in altre componenti dell'utile complessivo)	4.576	9.707	(5.131)
Altro	3.718	2.839	879
di cui			
Riserva di conversione (in altre componenti dell'utile complessivo)	293	(347)	640
Riserve legale e di consolidamento	3.425	3.186	239

Azioni proprie

Si rimanda alla precedente informativa riguardante il Raggruppamento. Le azioni proprie al 31 dicembre 2023 consistono in 3.453.542 azioni ordinarie con un valore contabile pari a US$ 26,1 milioni, equivalenti all'2,78% delle azioni emesse alla stessa data. Tali azioni sono state acquistate in seguito ai programmi di riacquisto azioni proprie autorizzati di DIS. Un nuovo programma di riacquisto azioni proprie è stato autorizzato dall'assemblea ordinaria degli azionisti tenuta il 18 aprile 2023, consentendo alla Società di acquistare fino a 18.615.795 delle proprie azioni ordinarie (comprese le azioni proprie già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società, in conformità all'articolo 430-15 della legge lussemburghese). Il nuovo programma ha lo stesso scopo del programma precedente conclusi nell'aprile 2023. Nel corso del 2023 DIS ha consegnato ai beneficiari del suo Piano di incentivazione a lungo termine adottato nel 2019, che comprende i dirigenti in ruoli chiave e gli amministratori esecutivi del Gruppo DIS, n. 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 2023 DIS ha acquistato n. 1.650.619 azioni proprie, mentre nel 2022 non aveva acquistato azioni proprie.

Riserva fair value

La riserva *fair value* non è distribuibile ed è sorta dalla variazione di valore della parte efficace dei contratti di swap su tassi di interesse di DIS collegati ad alcune delle sue linee di credito bancarie. I dettagli riguardanti il *fair value* degli strumenti finanziari derivati sono riportati nella nota 23.

Riserva di conversione

Questa riserva non è distribuibile ed è il risultato della conversione in US$ del patrimonio netto delle società del Gruppo DIS aventi valute funzionali diverse dal dollaro statunitense.

Riserva legale

La riserva legale è prevista dalla Legge lussemburghese e il suo saldo non è distribuibile.

18. BANCHE ED ALTRI FINANZIATORI

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2023	Al 31 dicembre 2022
Banche e altri finanziatori - *Passività non correnti*	214.738	266.124
Banche e altri finanziatori - *Passività correnti*	28.699	51.086
Totale	**243.437**	**317.210**

I finanziamenti bancari in essere al 31 dicembre 2023 – espressi in migliaia di US$ – includevano:

Finanziatore/dettagli	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse	Vincolo finanziario (covenant) rapporto prestito/valore	Vincoli finanziari (covenant)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31 dicembre 2023
DTL								
Skandinaviska Enskilda Banken AB Dicembre 2021 finanziamento da US$ 20 mln	Cielo Bianco	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 12,4 mln alla scadenza	SOFR composto + 0,26161% CAS + 2,40% o + 2,30% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.520	15.440	16.960
Banco BPM SpA/ dicembre 2021 finanziamento da US$ 15,5 mln	Cielo di Salerno	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 8,97 mln alla scadenza	SOFR composto + 0,26161% CAS + 2,40%	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.305	11.910	13.215
ABN Amro N.V./ Dicembre 2021 finanziamento da US$ 43 mln (modificato e riesposto di volta in volta –prestito "sustainability linked")	Cielo di Gaeta	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 6,2 mln alla scadenza	SOFR composto + 0,26161% CAS + 2,40% o + 2,35% sulla base dell'impiego della flotta + differenziale di sostenibilità (+/- 5 pb)	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.555	9.360	10.915
Tokyo Century Corp. Novembre 2015 finanziamento da US$ 21,78 ml	High Challenge	24+18 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 6,6 mln alla scadenza	SOFR a termine CME + 2,40%	< 87,0%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.452	10.527	11.979
Danish Ship Finance A/S / Luglio 2022 finanziamento da US$ 25,2 mln	High Seas	28 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	SOFR composto + 2,30%	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.800	8.550	10.350
	High Tide					1.800	8.550	10.350

ING Bank N.V., filiale di Londra & Skandinaviska Enskilda Banken AB/Luglio 2022 finanziamento da US$ 82 mln	Cielo di Cagliari	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 13,6 mln alla scadenza	SOFR composto + 2,20% + Differenziale di sostenibilità (+/- 10 pb)	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.696	18.228	19.924
	Cielo Rosso	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 13,6 mln alla scadenza				1.696	18.228	19.924
	Cielo di Rotterdam	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 13,6 mln alla scadenza				1.696	18.228	19.924
	Cielo di New York	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 7,05 mln alla scadenza				1.763	11.903	13.666
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. filiale di Londra/settembre 2022 finanziamento da US$ 54,213 mln	Glenda Melanie	20 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	SOFR composto + 2,30%	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.845	5.074	6.919
	Glenda Melody	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 0,471 mln alla scadenza				1.886	5.657	7.543
	Glenda Meryl	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 0,9 mln alla scadenza				1.800	5.850	7.650
	Glenda Melissa	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 0,9 mln alla scadenza				1.800	5.850	7.650
	Cielo di Capri	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 8,34 mln alla scadenza				1.390	12.508	13.898
Skandinaviska Enskilda Banken AB/dicembre 2022 finanziamento da US$ 20 mln	High Adventurer	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 11,7 mln alla scadenza	SOFR composto + 2,30% + Differenziale di sostenibilità (+/- 10 pb)	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.660	16.680	18.340
The Iyo Bank/maggio 2023 finanziamento da US$ 17,5 mln	High Explorer	32 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 6,7 mln alla scadenza	SOFR a termine CME + 2,00%	< 90%	n.a.	1.350	15.475	16.825
NTT TC Leasing Co., Ltd./ agosto 2023 finanziamento da US$ 20 mln	Cielo di Londra	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 13,75 mln alla scadenza	SOFR composto + 1,975%	<80%	n.a.	1.250	18.438	19.688

Crédit Agricole Italia S.p.A./ dicembre 2022 finanziamento ESG da US$ 3,5 mln	n.a.	10 rate trimestrali consecutive a decorrere da settembre 2024 senza maxirata alla scadenza	SOFR a termine CME + 2,00% + differenziale KPI ESG (+ 5 pb /- 7 pb)	n.a.	n.a.	50	200	250
Commissioni finanziarie						(615)	(1.918)	(2.533)
Totale al 31 dicembre 2023						**28.699**	**214.738**	**243.437**

I finanziamenti bancari in essere al 31 dicembre 2022 – espressi in migliaia di US$ – includevano:

Finanziatore/dettagli	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse	Vincolo finanziario (covenant) rapporto prestito/valore	Vincoli finanziari (covenant)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31 dicembre 2022
DTL								
Crédit Agricole CIB + consorzio di 8 banche / Marzo 2016 Finanziamento da US$ 250 mln (integrato e modificato)	Cielo di Londra	17 rate trimestrali consecutive + maxirata alla scadenza	US$ LIBOR + 2,00% o + 2,15% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.720	22.120	23.840
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. filiale di Londra/novembre 2020 finanziamento da US$ 29 mln	High Wind	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 10,91 mln alla scadenza	US$ LIBOR + 2,00%-2,15% per il primo anno e 2,50% per il periodo rimanente	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.263	13.438	14.701
Skandinaviska Enskilda Banken AB Dicembre 2021 finanziamento da US$ 20 mln	Cielo Bianco	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 12,4 mln alla scadenza	US$ LIBOR + 2,40% o + 2,30% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.520	16.960	18.480
ABN Amro N.V./ Dicembre 2021 finanziamento da US$ 43 mln (modificato e riesposto di volta in volta –prestito "sustainability linked")	Cielo di Gaeta	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 6,2 mln alla scadenza	US$ LIBOR + 2,40 %[1]	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.554	10.916	12.470
	Cielo di Hanoi	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 8,5 mln alla scadenza	US$ LIBOR + 2,40 %[1]	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.293	12.365	13.658
	Cielo di Ulsan	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 7,5 mln alla scadenza	US$ LIBOR + 2,40 %[1]	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.302	11.421	12.723

(1) Il prestito "sustainability linked" include un premio o una penale di un massimo di 5 pb del margine a seconda dell'indicatore AER delle navi di proprietà e a scafo nudo di d'Amico Tankers rispetto ad alcuni obiettivi prefissati.

Banco BPM SpA/ dicembre 2021 finanziamento da US$ 15,5 mln	Cielo di Salerno	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 8,97 mln alla scadenza	US$ LIBOR + 2,40%	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.305	13.216	14.521
Tokyo Century Corp. Novembre 2015 finanziamento da US$ 21,78 mln	High Challenge	24+18 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 6,6 mln alla scadenza	SOFR a termine + 2,40%	< 87,0%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.452	11.979	13.431
Danish Ship Finance A/S / Luglio 2022 finanziamento da US$ 25,2 mln	High Seas	28 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	SOFR composto + 2,30%	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.800	10.350	12.150
	High Tide					1.800	10.350	12.150
ING Bank N.V., filiale di Londra & Skandinaviska Enskilda Banken AB/ Luglio 2022 finanziamento da US$ 82 mln	Cielo di Cagliari	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 13,2 mln alla scadenza	SOFR composto + 2,20%	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.696	19.923	21.619
	Cielo Rosso	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 13,2 mln alla scadenza				1.696	19.923	21.619
	Cielo di Rotterdam	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 13,2 mln alla scadenza				1.696	19.923	21.619
	Cielo di New York	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 13,2 mln alla scadenza				1.762	13.668	15.430
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. filiale di Londra/settembre 2022 finanziamento da US$ 54,213 mln	Glenda Melanie	20 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	SOFR composto + 2,30%	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.845	6.919	8.764
	Glenda Melody	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 0,471 mln alla scadenza				1.886	7.543	9.429
	Glenda Meryl	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 0,9 mln alla scadenza				1.800	7.650	9.450
	Glenda Melissa	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 0,9 mln alla scadenza				1.800	7.650	9.450
	Cielo di Capri	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 8,34 mln alla scadenza				1.390	13.898	15.288
Skandinaviska Enskilda Banken AB/dicembre 2022 finanziamento da US$ 20 mln	High Adventurer	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 11,7 mln alla scadenza	SOFR composto + 2,30% + Differenziale di sostenibilità (+/- 10 pb)	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 ml Rapporto patrimonio netto > 25%	1.660	18.340	20.000

Banca Intesa / hot money"	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	10.000	-	10.000
Bank of Ireland/ scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	5.287	-	5.287
MPS / scoperto di conto	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2.415	-	2.415
Banco Popolare/ scoperto di conto	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1.956	-	1.956
Commissioni finanziarie						(812)	(2.428)	(3.240)
Totale al 31 dicembre 2022						**51.086**	**266.124**	**317.210**

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

I prestiti ipotecari di DIS in essere al 31 dicembre 2023 ammontavano a US$ 245,7 milioni.

DIS dispone anche di linee di credito non soggette a ipoteche (scoperti di conto o finanziamenti a medio termine), con una disponibilità pari a US$ 22,0 milioni al 31 dicembre 2023, di cui US$ 0,3 milioni in essere alla stessa data.

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:

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2023	Al 31 dicembre 2022
Totale dei pagamenti minimi di *leasing* previsti (investimento lordo)	**109.648**	**263.561**
con scadenza entro un anno	24.912	81.932
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	59.128	106.637
con scadenza oltre cinque anni	25.608	74.992
Principali rimborsi di pagamenti minimi di *leasing*	**93.408**	**221.965**
con scadenza entro un anno	20.215	71.740
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	50.801	81.827
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	22.392	68.398
Oneri finanziari compresi nei pagamenti minimi di *leasing*	**16.240**	**41.596**
dei quali pertinenti al periodo	8.336	17.157

Il valore contabile delle attività possedute mediante contratti di *leasing*, così come i termini principali di *leasing*, sono descritti nella nota 12; il tasso di rendimento annuale su tali operazioni di *leasing* di DIS erano, al momento della loro conclusione, in linea con le tariffe di mercato. Una componente non di *leasing* (elemento di servizio) è esclusa dal calcolo iniziale della passività per *leasing* per contratti *time charter*; il suo importo era stimato a US$ 6.926 forfettari al giorno per l'intera durata di tali contratti, in linea con gli importi dei costi operativi preventivati per l'esercizio successivo per le navi di proprietà della flotta, al momento della rilevazione iniziale.

20. DEBITI A BREVE ED ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2023	Al 31 dicembre 2022
Debiti commerciali	16.068	25.339
Altri debiti	2.058	2.695
Ratei passivi	23.264	2.700
Totale	**41.390**	**30.734**

I debiti a breve e altre passività correnti al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022 comprendono principalmente debiti commerciali. Includono un fondo per la componente di cassa dei benefici per i dipendenti legati al piano di incentivazione a lungo termine di DIS, pari a US$ 1,8 milioni 31 dicembre 2023 (US$ 1,0 milioni al 31 dicembre 2022). Il valore contabile dei debiti di DIS è considerato equivalente al *fair value* per via della loro natura a breve termine.

Il Gruppo DIS ha predisposto politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze concordate; per ulteriori informazioni si rimanda alla nota 23.

21. DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2023	Al 31 dicembre 2022
Debiti per imposte correnti	**120**	**101**

Il saldo a fine 2023 rispecchia le imposte sul reddito delle società dovute dalle controllate di DIS; a fine 2022 includeva l'imposta patrimoniale (Net Wealth Tax) dovuta dalla *holding* del Gruppo DIS.

22. VARIAZIONI DELLE PASSIVITÀ ORIGINATE DA ATTIVITÀ FINANZIARIE E DEI DERIVATI DI COPERTURA DEI PRESTITI

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2022	Flussi di cassa netti	Variazioni che non influenzano le disponibilità liquide						Al 31 dicembre 2023
			Commissioni finanziarie ammortizzate	Oneri per leasing	Modifica delle condizioni contrattuali, storno, e cambi	Utili/perdite da derivati Variazioni realizzate	Utili/perdite da derivati Variazioni non realizzate	Cash-flow hedge	
Passività per leasing[1]	**221.965**	(142.807)	-	8.336	5.914	-	-	-	**93.408**
Banche e altri finanziatori[2]	**317.210**	(74.480)	707	-	-	-	-	-	**243.437**
Derivati detenuti con finalità di copertura per prestiti a lungo termine[3]	**(7.801)**	-	-	-	-	-	(26)	3.319	**(4.508)**

(1) Si veda la nota n. 19.

(2) Si veda la nota n. 18.

(3) Il *fair value* totale degli strumenti derivati di copertura al 31 dicembre 2022 è pari a US$ 9.736 migliaia e comprende il *fair value* di *swap* su tassi di interesse pari a US$ 7.801 migliaia (attività) e il *fair value* di contratti *forward* su tassi di cambio pari a US$ 1.935 migliaia di dollari (attività); il *fair value* totale degli strumenti derivati di copertura al 31 dicembre 2023 era un'attività pari a US$ 4.632 migliaia, che comprendeva il *fair value* di *swap* su tassi di interesse pari a US$ 4.508 migliaia (attività) e il *fair value* di contratti *forward* su tassi di cambio pari a US$ 124 migliaia (attività). Per maggiori dettagli si rimanda alla nota n. 13.

23. GESTIONE DEL RISCHIO FINANZIARIO E STRUMENTI FINANZIARI

Il Gruppo DIS è esposto a diversi rischi connessi con le sue operazioni. DIS deve assumere nuovi rischi per condurre la propria attività e raggiungere i propri obiettivi, ma ambisce a farlo tramite la loro identificazione, misurazione,

gestione e controllo, 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. 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.

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.

Strumenti derivati

Swap su tassi di interesse

Al 31 dicembre 2023 d'Amico Tankers d.a.c. ha in essere dodici contratti di *swap* su tassi di interesse (IRS) a copertura dei rischi legati ai tassi di interesse sui finanziamenti bancari; tutti questi 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: sei con ING Bank N.V., uno con ABN Amro Bank N.V., uno con Banco BPM S.p.A., due con DnB Bank ASA e due con Skandinaviska Enskilda Banken AB.

La seguente tabella illustra l'impatto contabile della valutazione a fine esercizio degli *swap* su tassi di interesse del Gruppo DIS sull'utile/perdita e sulle altre riserve di patrimonio netto di DIS nel 2023 e nel 2022:

US$ migliaia	2023		2022	
	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**	**26**	**(3.319)**	**28**	**8.921**

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).

Contratti *forward* su valute

Al 31 dicembre 2023 il Gruppo DIS aveva in essere un accordo di copertura sulle fluttuazioni valutarie per un importo nozionale di € 10,4 milioni (al 31 dicembre 2022 per un importo nozionale di € 8,4 milioni). Alla fine del 2022 il Gruppo DIS aveva anche contratti *forward* su valute per l'acquisto di 4,1 milioni di yen contro USD, a copertura dell'esposizione valutaria relativa all'esercizio dell'opzione di acquisto per la M/T High Explorer, che è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. nel maggio 2023.

La seguente tabella illustra l'impatto contabile della valutazione a fine esercizio dei contratti *forward* su valute in euro del Gruppo DIS sull'utile/perdita e sulle altre riserve di patrimonio netto di DIS nel 2023 e nel 2022:

US$ migliaia	2023		2022	
	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	-	**(1.812)**	-	**455**

Alla fine del 2023 non erano in essere contratti *forward* su valute in yen per il Gruppo DIS; nel 2022 avevano avuto il seguente impatto sul conto economico e sulle altre riserve di patrimonio netto di DIS:

US$ migliaia	2023		2022	
	Utile o perdita	Δ Riserva di patrimonio netto	Utile o perdita	Δ Riserva di patrimonio netto
Contratto *forward* su valute in yen, valutazione a fine esercizio	-	-	-	**1.790**

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).

Valutazione del *fair value*

Il *fair value* per gli *swap* su tassi di interesse è stato valutato come di secondo livello in quanto tale valutazione deriva da elementi diversi dai prezzi di mercato osservabili (si veda la nota 1). Le informative previste per il terzo livello di *fair value* non sono applicabili alla valutazione attuale.

La valutazione del *fair value* degli strumenti derivati e di copertura esistenti avviene a ciascuna data di chiusura.

Le controparti dei contratti derivati di DIS sono banche e istituti finanziari con rating da A1 a Baa2 (Moody's).

Rischio di credito

Il Gruppo DIS è esposto al rischio di credito derivante da possibili inadempienze delle sue controparti, principalmente clienti, agenti, partner in *joint venture* e istituti finanziari. Il Gruppo DIS tratta solitamente con controparti affidabili in termini di qualità del credito e ha predisposto politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze concordate. Tali politiche comprendono attività di monitoraggio e valutazione continui, anche del rischio del settore e del paese in cui operano i clienti, allo scopo di limitare l'esposizione a eventi di ritardato pagamento. Per ridurre al minimo il rischio di credito, il Gruppo DIS adotta le seguenti strategie di gestione del rischio: (i) 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; (ii) per i pagamenti relativi a servizi, quali la gestione dell'equipaggio e i servizi tecnici, e l'acquisto di carburante *bunker*, i pagamenti sono programmati in modo da ridurre al minimo il rischio di credito. (iii) per i pagamenti rateali relativi alle navi in costruzione, gli anticipi sono coperti da adeguata garanzia bancaria da parte di istituti affidabili in termini di qualità del credito; (iv) per i pagamenti destinati ad agenti portuali sono gestiti da DA Desk, un'organizzazione professionale esterna specializzata nel garantire un'efficace e puntuale esecuzione delle operazioni commerciali. Il rapporto con gli agenti e il DA Desk sono gestiti da un team interno con notevole esperienza. (v) 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. (vi) i possibili effetti della guerra in Ucraina, del contesto di inflazione e tassi di interessi elevati e dei conflitti in Medio Oriente sulle controparti del Gruppo DIS sono stati valutati ed è stato stabilito che il rischio di credito dei nostri clienti non ne è risultato aumentato. I clienti di DIS sono principalmente compagnie petrolifere e grandi società di intermediazione nel settore petrolifero. I *rating* creditizi di queste controparti non sono stati influenzati da questi eventi, e la maggior parte dei clienti di DIS ha registrato risultati molto solidi nel 2023 (si rimanda anche alle note 1, 12 e agli Eventi significativi verificatisi nel periodo).

I dieci maggiori clienti di DIS nel 2023 rappresentano circa il 46,6% dei suoi ricavi (2022: 43,6%). Al 31 dicembre 2023 il 64,6% dei crediti commerciali totali del Gruppo DIS ha come controparte i suoi dieci maggiori clienti (a fine esercizio 2022: 58,6%). DIS tratta principalmente con importanti compagnie petrolifere e grandi società di intermediazione nel settore petrolifero, che vantano un solido *rating* creditizio. Il rischio di controparte, pertanto, riguarda principalmente i crediti per controstallie e le spese sostenute per conto dei noleggiatori. Entrambi sono monitorati individualmente.

Per valutare le svalutazioni dei crediti attese, la dirigenza ha utilizzato indici del rischio per fasce orarie per le controstallie scadute come illustrato nella seguente tabella (si vedano anche i principi contabili). Le seguenti tabelle illustrano i relativi dati per il 2023:

US$ migliaia	**< 30 giorni**	**> 30 giorni < 60**	**> 60 giorni < 90**	**> 90 giorni < 120**	**> 120 giorni**	**Totale**
Crediti per controstallie	4.727	1.711	2.356	2.074	4.218	**15.086**
Accantonamento percentuale per perdite attesi su crediti	3,5%	4,0%	4,5%	5,5%	6,3%	**-**
Fondo svalutazione crediti lungo la loro durata a fine esercizio 2023 (interessi lordi)	165	68	106	114	265	**718**
Impairment dei crediti oggetto di controversia legale lungo la loro durata a fine esercizio 2023	-	-	-	-	-	**-**

Le seguenti tabelle illustrano i relativi dati per il 2022:

US$ migliaia	**< 30 giorni**	**> 30 giorni < 60**	**> 60 giorni < 90**	**> 90 giorni < 120**	**> 120 giorni**	**Totale**
Crediti per controstallie	5.173	6.735	2.354	5.674	3.504	**23.440**
Accantonamento percentuale per perdite attesi su crediti	3,5%	4,0%	4,5%	5,5%	6,8%	**-**
Fondo svalutazione crediti lungo la loro durata a fine esercizio 2023 (interessi lordi)	181	269	106	312	216	**1.084**
Impairment dei crediti oggetto di controversia legale lungo la loro durata a fine esercizio 2023	-	-	-	-	-	**-**

A fine 2023 il fondo svalutazione crediti è diminuito di US$ 0,4 milioni rispetto al 31 dicembre 2022; l'accantonamento totale per perdite su crediti commerciali e altri crediti al 31 dicembre 2023 ammontava a US$ 0,7 milioni (2022: US$ 1,1 milioni).

Il Gruppo detiene consistenti depositi di liquidità presso le seguenti banche, ai quali è attribuito il seguente *rating* creditizio di Moody's: Credit Agricole Bank (Aa3), DNB (Aa2) e JP Morgan (A1).

Le altre attività finanziarie al 31 dicembre 2023 (senza tenere conto delle perdite differite non ammortizzate su vendita e *lease-back* di navi) sono costituite principalmente da US$ 4,7 milioni di fair value degli strumenti derivati (si veda anche la nota 13 per ulteriori dettagli).

Secondo l'IFRS 9, queste attività sono valutate alla fine di ogni periodo per verificare se il relativo rischio di credito sia aumentato in misura significativa rispetto alla rilevazione iniziale. In caso affermativo, viene accantonato un fondo per le svalutazioni del credito previste lungo la sua durata. Qualora il rischio non sia aumentato, vengono rilevate solo le svalutazioni del credito previste sugli inadempimenti entro 12 mesi dalla fine del periodo. Il rischio di default è valutato individualmente per la controparte e le svalutazioni dei crediti previste sono valutate in base a dati storici e attuali.

Rischio di liquidità

Il Gruppo DIS sostiene il rischio di liquidità in quanto, per via della sua esposizione al mercato *spot*, le tariffe di nolo ottenute potrebbero non essere sufficienti per coprire i suoi costi operativi, gli investimenti richiesti e gli impegni finanziari, portando 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 concentrandosi sulla struttura di capitale in modo da bilanciare le linee di credito significative e i fondi attualmente disponibili con la liquidità prevista generata dalle attività operative, per consentirle di mantenere un livello di liquidità adeguato. A tal riguardo, il Gruppo DIS cerca inoltre di gestire le condizioni, la scadenza e la composizione dei suoi finanziamenti. La struttura del capitale del Gruppo DIS è fissata entro i limiti stabiliti dal Consiglio di Amministrazione della Società e la dirigenza del Gruppo DIS riesamina periodicamente i finanziamenti e il fabbisogno di liquidità del Gruppo DIS.

Nonostante le condizioni precedentemente difficili in cui versava il mercato del credito, il Gruppo DIS era riuscito a mantenere l'accesso ad una vasta gamma di finanziamenti a prezzi competitivi attraverso istituti finanziari, capitale di debito privato e sui mercati dei capitali (si vedano anche le note 18 e 19).

Le seguenti tabelle riportano nel dettaglio i flussi finanziari possibili del Gruppo DIS relativi al rimborso di capitale per le sue passività finanziarie in base alle condizioni contrattuali, rispettivamente per il 2023 e il 2022. Le tabelle sono redatte sulla base dei flussi di cassa non attualizzati, ad esclusione degli interessi, alla data di rimborso più vicina.

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	**49.528**	**65.730**	**186.419**	**35.168**	**336.845**

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2022				
	< 1 anno	1-2 anni	2-5 anni	> 5 anni	Totale
Totale banche e altri finanziatori	51.086	51.426	208.398	6.300	**317.210**
Leasing	71.740	19.403	62.424	68.398	**221.965**
Totale	**122.826**	**70.829**	**270.822**	**74.698**	**539.175**

Come divulgato nell'analisi delle scadenze riportata sopra, non si prevede che i flussi di cassa possano verificarsi particolarmente in anticipo o per importi considerevolmente diversi.

DIS ha adottato un Sistema di Controllo Interno e Gestione del Rischio con l'intento di identificare, misurare, gestire e monitorare i rischi principali affrontati dalla Società. Questo 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.

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.

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 le tariffe potrebbero essere troppo basse per garantire un adeguato ritorno o coprire i costi. Le strategie di gestione del rischio applicate sono le seguenti: (i) se possibile, il Gruppo DIS copre una parte dei suoi giorni nave disponibili nei dodici mesi successivi, così da ridurre la propria esposizione al mercato *spot*; (ii) le navi operano su scala mondiale per ridurre l'effetto delle diverse condizioni di mercato a livello regionale; (iii) il Gruppo DIS ricorre a strumenti finanziari derivati, come contratti di nolo a termine e *swap* su *bunker*, per gestire la propria esposizione alle tariffe di nolo del mercato *spot*.

Rischio dei mercati finanziari

Essendo un gruppo multinazionale con attività sparse in tutto il mondo, DIS è esposta al rischio di mercato legato alle variazioni dei tassi di cambio e alla fluttuazione dei tassi di interesse.

Rischio di cambio

DIS utilizza il dollaro USA come valuta funzionale e la maggior parte delle sue operazioni è denominata in questa valuta. Il Gruppo DIS è esposto al rischio di cambio in relazione alle operazioni denominate in valute diverse dal dollaro USA.

Il Gruppo DIS monitora regolarmente la propria esposizione al rischio di cambio. La dirigenza non ritiene che il Gruppo DIS abbia un'esposizione significativa al rischio di cambio derivante dalle attività operative, poiché praticamente tutti i ricavi del Gruppo DIS e gran parte dei suoi costi operativi sono denominati in dollari statunitensi. 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. In particolare, l'esposizione al tasso di cambio sui flussi di cassa finanziari e operativi previsti potrebbe essere coperta 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 2023 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. Per il 2023, i pagamenti in valuta ammontano all'equivalente di US$ 39,2 milioni, pari al 16,2% delle spese operative, amministrative, finanziarie e degli oneri fiscali totali, di cui le operazioni in euro rappresentano l'11,4% (71,1% dei pagamenti in valuta totali). 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$ 28,0 milioni.

US$ migliaia	2023		2022	
	+ 10%	- 10 %	+ 10 %	-10 %
US$ / Valuta	2.754	(2.754)	1.364	(1.364)

Nell'ambito di un'analisi di sensibilità, abbiamo stabilito che al netto 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$ 2,8 milioni per l'esercizio 2023 (+/-US$ 1,4 milioni nel 2022). La sensibilità complessiva del Gruppo DIS al rischio di cambio non ha subito particolari variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Rischio di tasso di interesse

Il Gruppo DIS è esposto al rischio di tasso di interesse in quanto i suoi depositi bancari e le linee di credito utilizzati per finanziare l'acquisto di navi di nuova costruzione e di navi di seconda mano hanno un tasso di interesse variabile. Il rischio viene gestito dal Gruppo DIS attraverso *swap* su tassi di interesse e l'attività di copertura viene regolarmente valutata per garantirne l'adeguatezza.

Le strategie di gestione del rischio prevedono che: (i) per una parte delle linee di credito di d'Amico Tankers d.a.c. (controllata di d'Amico International Shipping SA) il tasso venga trasformato in fisso utilizzando contratti *swap* su tassi di interesse (IRS). Per tutti i contratti classificati come contratti di copertura ai fini contabili (IFRS 9), la parte efficace dell'utile o della perdita non realizzati dello strumento di copertura viene imputata alle altre componenti dell'utile complessivo. Per gli *swap* su interessi che non sono considerati coperture, la variazione del *fair value* è iscritta direttamente a conto economico. La dirigenza ritiene che la trasformazione in tasso fisso di una parte degli interessi sul finanziamento consenta di migliorare la visibilità degli interessi passivi futuri, fino a un livello ritenuto idoneo per l'impresa e permettendo al Gruppo DIS di ridurre il rischio di fluttuazioni significative dei tassi di interesse (*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; (ii) la dirigenza esamina continuamente le condizioni disponibili sul mercato per accertarsi che le linee di credito siano concorrenziali.

Sensibilità al tasso di interesse (i)

US$ migliaia	2023		2022	
	***i*+1%** Incremento	***i*-1%** Decremento	***i*+1%** Incremento	***i*-1%** Decremento
Costo delle variazioni dei tassi d'interesse (al netto delle coperture)	**1.467**	**(1.467)**	**508**	**(508)**
Valutazione a fine esercizio degli swap su tassi di interesse	**1.808**	**(1.865)**	**2.710**	**(2.710)**

Al netto degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) 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$ 1,5 milioni (US$ 0,5 milioni nel 2022), mentre una riduzione di 100 punti base dei tassi di interesse avrebbe comportato un decremento degli oneri finanziari netti di US$ 1,5 milioni (US$ 0,5 milioni nel 2022). Al 31 dicembre 2023, 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$ 1,8 milioni o diminuita di US$ 1,9 milioni (2022: rispettivamente aumento e decremento di US$ 2,7 milioni).

Le seguenti variazioni della riserva *cash flow hedge* riguardano le coperture di tassi di interesse e cambi:

US$ migliaia	Riserva *cash-flow hedge* *Swap* su tassi di interesse	Riserva *cash-flow hedge* Contratti *forward* su valute	Riserva *cash-flow hedge*
Al 1° gennaio 2022	(1.148)	(311)	(1.459)
Variazione del *fair value* degli strumenti di copertura rilevati nelle altre componenti dell'utile complessivo	8.921	2.245	11.166
al 31 dicembre 2022	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

Strumenti finanziari - *Fair value* e gestione del rischio

Rischio di *fair value* e tecniche di valutazione

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

- Il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie con termini e condizioni standard e negoziate su mercati liquidi e attivi, è determinato facendo riferimento ai prezzi di mercato (1° livello).
- Il *fair value* degli strumenti derivati è calcolato utilizzando i prezzi di mercato. Qualora questi non siano disponibili, si provvede ad un'analisi dei flussi di cassa attualizzati. I *contratti forward su valute* sono valutati utilizzando tassi di cambio 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 del flusso di cassa futuro stimato e attualizzato sulla base delle 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 conformemente ai modelli di determinazione del prezzo generalmente accettati, che si basano sull'analisi dei flussi di cassa attualizzati.
- Il *fair value* degli strumenti finanziari tiene conto del rischio di controparte (attività finanziarie) e del rischio di credito della società stessa (passività).

Classificazione contabile e *fair value*

La seguente tabella illustra il valore contabile ed il fair value delle attività e delle passività finanziarie, nonché i relativi principi contabili, oltre al loro livello all'interno della gerarchia del fair value, al 31 dicembre 2023:

31 dicembre 2023

US$ migliaia	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 non correnti	1.053	-	1.381	2.434	-	1.381	1.381
Altre attività finanziarie correnti	1.121	-	3.338	4.459	-	3.338	3.338
Crediti a breve ed 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 non correnti	2.695	19	22	2.736	-	41	41
Altre passività finanziarie correnti	2.765	35	10	2.810	-	45	45
Debiti a breve ed altre passività correnti	32.561	-	-	32.561	-	-	-

La seguente tabella illustra il valore contabile ed il fair value delle attività e delle passività finanziarie, nonché i relativi principi contabili, oltre al loro livello all'interno della gerarchia del fair value, al 31 dicembre 2022:

31 dicembre 2022

US$ migliaia	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	8,108	-	9,782	17,890	-	9,782	9,782
Crediti a breve ed altre attività correnti	91,498	-	-	91,498	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	117,896	-	-	117,896		-	-
Passività							
Banche ed altri finanziatori	317,210	-	-	317,210	-	-	-
Passività per *leasing*	221,965	-	-	221,965	-	-	-
Altre passività finanziarie	6,416	28	45	6,489	-	73	73
Debiti a breve ed altre passività correnti	30,734	-	-	30,734	-	-	-

Gli strumenti finanziari di secondo livello riportati nelle tabelle precedenti si riferiscono a strumenti derivati rilevati al *fair value*. Le controparti di tali derivati sono costituite da istituti finanziari con *rating* da A1 a Baa2 (Moody's). Tenuto conto di ciò, non è stato ritenuto necessario applicare rettifiche per riflettere 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.

Il valore contabile delle attività finanziarie rappresenta la massima esposizione creditizia.

Nel 2023, gli utili realizzati ammontavano a US$ 0,2 milioni, relativi a derivati di copertura dei cambi (2022: perdite realizzate di US$ 1,1 milioni da FFA e derivati di copertura dei cambi); gli utili non realizzati nel 2023 ammontavano a US$ 0,3 migliaia, relativi a *swap* su tassi di interesse (2022: US$ 2,3 milioni di utili non realizzati relativi a *swap* su tassi di interesse). Non sono state registrate perdite non realizzate né nel 2023 né nel 2022.

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, sulle società appartenenti al Gruppo d'Amico e sulle *joint venture* del Gruppo DIS. 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 2023 sono:

US$ migliaia	2023		2022	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Ricavi	538.954	14.714	479.619	10.933
Costi diretti di viaggio	(141.984)	(482)	(149.661)	(521)
Ricavi da noleggio a scafo nudo	4.869	-	4.812	-
Costi per noleggi passivi	(136)	-	(3.250)	-
Altri costi operativi diretti	(93.630)	(8.165)	(86.152)	(7.342)
Costi generali ed amministrativi	(25.758)	(10.507)	(15.544)	(6.376)
Risultato dalla vendita di navi	(4.697)	-	(3.212)	(20)
Ammortamenti e svalutazioni	(62.454)	(524)	(60.934)	(488)
Proventi (oneri) finanziari netti	(21.714)	(60)	(30.406)	(771)

I costi di viaggio includono gli acquisti di olio combustibile e gasolio da Rudder SAM, su base *back-to-back* da fornitori terzi; su queste operazioni Rudder SAM ha guadagnato un margine medio per tonnellata metrica di US$ 3,17 nel 2023 e US$ 3,49 nel 2022 per i volumi venduti al Gruppo DIS di 114.144 Mt nel 2023 e 114.511 Mt nel 2022, con un conseguente margine lordo per Rudder SAM di US$ 362 migliaia nel 2023 e US$ 399 migliaia nel 2022. L'importo totale fatturato da Rudder SAM al Gruppo DIS in relazione a queste operazioni è stato di US$ 76,0 milioni nel 2023 e di US$ 97,3 milioni nel 2022. Si rimanda anche alla sezione Responsabilità ambientale delle Informazioni di natura non finanziaria per i dettagli sui servizi di gestione tecnica forniti al Gruppo DIS dal Gruppo d'Amico.

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo DIS al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022, non riportati in altre parti del presente bilancio, sono i seguenti:

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2023		Al 31 dicembre 2022	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
ATTIVITÀ				
Attività non correnti				
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	794.259	615	809.298	1.559
Altre attività finanziarie non correnti	2.434	-	9.103	-
Attività correnti				
Rimanenze	13.727	-	18.303	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	75.674	6.704	91.498	4.367
Altre attività finanziarie correnti	4.459	28	8.787	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	111.154	-	117.896	-
PASSIVITÀ				
Passività non correnti				
Banche ed altri finanziatori	214.738	-	266.124	-
Passività non correnti da *leasing*	73.193	486	150.225	982
Altre passività finanziarie non correnti	2.736		3.332	-
Passività correnti				
Banche ed altri finanziatori	28.699	-	51.086	-
Passività correnti da *leasing*	20.215	193	71.740	488
Debiti a breve ed altre passività correnti	41.390	6.626	30.734	7.422
Altre passività finanziarie correnti	2.810	-	3.129	-
Debiti per imposte correnti	120	-	101	-

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 SpA	d'Amico. Shipping Singapore	d'Amico. Shipping USA	Ishima Pte.Ltd.	Rudder SAM	COGEMA SAM	d'Amico Dry Maroc
Ricavi totali	**538.954**											
di cui												
Nolo attivo (Freight out)		14.714	-	-	-	-	14.714	-	-	-	-	-
Costi diretti di viaggio	**(141.984)**											
di cui												
Bunkers		(362)	-	-	-	-	-	-	-	(362)	-	-
Commissioni		(120)	-	-	-	-	(120)	-	-	-	-	-
Altri costi operativi diretti	**(93.630)**											
di cui												
Gestione tecnica		(8.165)	-	-	-	(7.827)	-	-	(338)	-	-	-
Costi generali e 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, 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$ 2,3 milioni (2022: US$ 1,8 milioni).

La seguente tabella illustra gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo DIS per l'esercizio 2022:

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 SpA	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico Shipping USA	Ishima Pte.Ltd.	Rudder SAM	COGEMA SAM	St.Andrews Estates Limited sarl	d'Amico Dry Maroc
Ricavi totali	**484.431**												
di cui													
Nolo attivo (Freight out)		10.933	-	-	-	-	10.933	-	-	-	-	-	-
Costi diretti di viaggio	**(149.661)**												
di cui													
Bunkers		(399)	-	-	-	-	-	-	-	(399)	-	-	-
Commissioni		(122)	-	-	-	-	(122)	-	-	-	-	-	-
Altri costi operativi diretti	**(86.152)**												
di cui													
Spese di gestione tecnica e SQE		(7.342)	-	-	-	(6.787)	-	-	(555)	-	-	-	-
Costi generali e amministrativi	**(15.544)**												
di cui													
Accordo di fornitura di servizi - Incentivi a lungo termine		(81)	-	-	-	-	(36)	(45)	-	-	-	-	-
Accordo di fornitura di servizi - Consulenze		(6.377)	(245)	-	-	(2.454)	1.792	(1.122)	-	-	(790)	-	26
Risultato dalla vendita di navi	**(3.212)**												
di cui													
Commissioni		(20)	(20)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni	**(60.934)**												
di cui													
Svalutazione del diritto di utilizzo		(488)	-	(107)	(29)	-	-	-	-	-	-	(352)	-
Proventi (oneri) finanziari netti	**(30.406)**												
di cui													
Proventi (oneri) da leasing		(77)	4	(35)	(1)	-	-	-	-	-	-	(45)	-
Totale		**(3.973)**	**(261)**	**(142)**	**(30)**	**(9.241)**	**8.983**	**(1.167)**	**(555)**	**(399)**	**(790)**	**(397)**	**26**

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 erano 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 Nav SpA	d'Amico. Shipping Singapore	d'Amico. Shipping USA	Ishima Pte.Ltd.	Rudder SAM	COGEMA S.A.M.
Attività consistenti nel diritto 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											
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)**	**4579**	**(643)**	**(66)**	**(2.320)**	**110**

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate rilevanti sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo DIS al 31 dicembre 2022 erano 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 SpA	d'Amico. Shipping Singapore Pte. Ltd.	d'Amico. Shipping USA	Ishima Pte.Ltd.	Rudder SAM	St.Andrews Estates Limited sarl	d'Amico Dry Maroc	COGEMA S.A.M.	Anglo Canadian Shipping Company
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	**223.665**													
di cui		1.559	150	591	104	-	-	-	-	-	714	-	-	-
Crediti e altre attività correnti	**91.498**													
di cui		4.367	272	60	2	5	3.652	3	101	-	-	27	245	-
Passività non correnti da leasing	**150.225**													
di cui		982	-	536	70	-	-	-	-	-	376	-	-	-
Passività correnti da leasing	**71.740**													
di cui		488	-	97	34	-	-	-	-	-	357	-	-	-
Debiti e altre passività correnti	**30.734**													
di cui		7.422	45	181	54	353	192	78	66	6.391	-	-	11	51
Totale (attività meno passività)		**(2.966)**	**377**	**(163)**	**(52)**	**(348)**	**3.460**	**(75)**	**35**	**(6.391)**	**(19)**	**27**	**234**	**(51)**

25. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

Impegni finanziari

Non erano presenti impegni finanziari al 31 dicembre 2023, le navi hanno interventi di bacino programmati ma al momento non sono stati conclusi contratti formali. Al 31 dicembre 2022, l'unico impegno finanziario riguardava l'esercizio dell'opzione di acquisto per la M/T High Explorer, consegnata a DIS nel maggio 2023, per un prezzo di acquisto di 4,1 miliardi di yen, equivalenti a US$ 30,0 milioni.

Controversie legali in corso

Il Gruppo DIS è attualmente coinvolto in numerose controversie commerciali in corso che coinvolgono sia le navi di proprietà che quelle a noleggio, e riguardano per lo più pretese per contaminazione del carico trasportato (per ulteriori dettagli si rimanda alla sezione Clienti delle Informazioni di natura non finanziaria). Le controversie risultano coperte per la maggior parte dall'assicurazione presso il P&I Club, pertanto non si prevede un'esposizione finanziaria significativa.

Tassazione differita

Tutte le società operative irlandesi sono autorizzate ad applicare il regime di tonnage tax vigente in Irlanda. Tale regime prevede che, in caso di vendita delle navi o di perdita da parte del Gruppo DIS dei requisiti necessari per

continuare a godere di tale regime fiscale, vi possa essere un recupero a tassazione secondo il regime ordinario.

Passività potenziali e impegni

Non vi sono passività potenziali né impegni presi dal Gruppo DIS che non siano rilevati alla data di bilancio.

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.

High Pool Tankers Limited (HPT) è trattata come entità a controllo congiunto e consolidata proporzionalmente voce per voce (durante il 2022 d'Amico Tankers d.a.c. era l'unica partecipante ad HPT, che deteneva il 100% delle azioni della società); nell'agosto 2022 Glenda International Shipping d.a.c. (GIS) ha riscattato le azioni di proprietà di Topley Corporation (parte del Gruppo Glencore) nella società. A seguito di questa operazione d'Amico Tankers d.a.c. possiede il 100% delle azioni di GIS.

Denominazione	Sede legale	Capitale sociale	Valuta	% di partecipazione	Metodo di consolidamento
d'Amico International Shipping S.A.	Lussemburgo	62.052.650	US$	n.a.	Integral
d'Amico Tankers d.a.c.	Dublino / Irlanda	100.001	€	100,0%	Integral
High Pool Tankers Limited	Dublino / Irlanda	2	€	100,0%	Proportional
Glenda International Shipping d.a.c.*	Dublino / Irlanda	202	US$	100,0%	Integral
d'Amico Tankers Monaco SAM	Monaco	150.000	€	99,8%	Integral
d'Amico Tankers UK Ltd	Londra / Regno Unito	50.000	US$	100,0%	Integral

* inattiva

Partecipazioni in entità a controllo congiunto

Al 31 dicembre 2023 il Gruppo DIS non aveva partecipazioni in entità a controllo congiunto.

Nel mese di agosto 2022, Glenda International Shipping d.a.c. (GIS), un'entità a controllo congiunto consolidata proporzionalmente al 50%, ha riscattato le azioni di proprietà di Topley Corporation (parte del Gruppo Glencore) nella società. A seguito di questa operazione d'Amico Tankers d.a.c. possiede il 100% delle azioni di GIS.

27. FATTI DI RILIEVO SUCCESSIVI CHE NON DANNO LUOGO A RETTIFICHE

In data odierna il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di proporre all'Assemblea ordinaria degli Azionisti convocata per il 23 aprile 2024 (l'"Assemblea ordinaria"), l'approvazione di un dividendo annuale lordo di US$ 30.007.114,24. Per un'informativa dettagliata degli Eventi successivi alla chiusura del periodo di riferimento, si rimanda alle sezioni Eventi successivi al periodo di rendicontazione ed Evoluzione prevedibile della gestione del Resoconto di gestione.

28. UTILE PER AZIONE

US$	2023	2022
Utile base per azione	**1,575**	**0,110**
Utile per azione diluito	1,575	0,110
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile base per azione	122.028.044	122.279.375*
Rettifica per il calcolo dell'utile per azione diluito – opzioni	-	-
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile per azione diluito	122.028.044	122.279.375*

* Per motivi comparativi, le azioni in circolazione medie riportate utilizzate nel computo dell'utile per azione 2022 sono state rettificate seguendo il criterio del Raggruppamento verificatosi il 13 giugno 2023 (si rimanda alla nota 17 per informazioni più dettagliate), e l'utile per azione è stato riesposto di conseguenza.

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

29. APPROVAZIONE DELLA RELAZIONE ANNUALE DA PARTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 (compresi i dati comparabili) è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione il 14 marzo 2024.

Dichiarazione delle responsabilità del Direttore finanziario

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

14 marzo 2024



Antonio Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.
RESOCONTO DI GESTIONE E BILANCIO D'ESERCIZIO
Esercizio chiuso al 31 dicembre 2023



Questo documento è disponibile su **www.damicointernationalshipping.com**

d'Amico International Shipping S.A.
RCS LUXEMBOURG B 124 790
25C Boulevard Royal, Lussemburgo
Capitale sociale al 31 dicembre 2023 US$ 62.053.278,45

RESOCONTO DI GESTIONE

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società a responsabilità limitata 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*.

Si rimanda alle informazioni di natura non finanziaria e al resoconto di gestione per informazioni sugli indicatori chiave di *performance* (IAP) finanziari e non finanziari, sulla probabile evoluzione futura della Società (Eventi successivi al periodo di rendicontazione nelle informazioni di evoluzione prevedibile della gestione) e sugli utili per azione, così da rispettare i requisiti della Legge lussemburghese. La Società non ha strumenti finanziari significativi per la posizione finanziaria della Società.

Rendiconto di gestione di d'Amico International Shipping S.A.

Risultati operativi

Nel 2023 la Società ha registrato un utile netto di US$ 49,6 milioni. Il conto economico della Società è sintetizzato nel seguente prospetto.

US$ migliaia	2023	2022
Proventi da investimenti (dividendi)	52.989	75
Costo del personale	(1.985)	(1.053)
Altri costi generali e amministrativi, ammortamenti e imposte	(4.439)	(2.229)
Proventi (oneri) finanziari	2.991	1.992
Utile (perdita) netto	**49.556**	**(1.215)**

Nel 2023 sono stati registrati proventi da investimenti per US$ 53,0 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 DAC.

La Società non ha filiali; non vi sono costi di ricerca e sviluppo; le azioni proprie sono descritte nella nota 12.

Situazione patrimoniale-finanziaria

US$ migliaia	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Attività non correnti	407.379	407.423
Attività correnti	5.479	2.156
Totale attività	**412.858**	**409.579**
Patrimonio netto	408.957	407.980
Passività non correnti	36	70
Passività correnti	3.865	1.529
Totale passività e patrimonio netto	**412.858**	**409.579**

- Le attività non correnti della Società pari a US$ 407,4 milioni al 31 dicembre 2023 rappresentano principalmente il valore contabile dell'investimento in d'Amico Tankers d.a.c. (DTL), la principale controllata operativa del Gruppo;
- Le attività correnti pari a US$ 5,5 milioni includono principalmente US$ 0,5 milioni di crediti finanziari dalla controllata d'Amico Tankers d.a.c. e US$ 5,0 milioni di disponibilità liquide e mezzi equivalenti;
- Le passività correnti, pari a US$ 3,9 milioni, includono principalmente accantonamenti per il costo del Piano di incentivazione a lungo termine di DIS (Piano LTI), pari a US $ 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 del Resoconto di gestione consolidato.

14 marzo 2024
Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente e Amministratore Delegato

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario

MOORE

MOORE Audit S.A.
5, rue de Turi
L-3378 Livange
T +352 26 26 84 1
F +352 26 26 84 99
E mail@moore-audit.lu
www.moore-audit.lu

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

Livange, 14 marzo 2024

(Traduzione della relazione ufficiale predisposta in inglese)

RELAZIONE DEL REVISEUR D'ENTREPRISES AGREE

Relazione sulla Revisione contabile del Bilancio d'Esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della società **d'Amico International Shipping S.A.** (la "Società) costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2023, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati e altre informazioni esplicative.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio allegato (pagine da 181 a 200) fornisce una rappresentazione veritiera e corretta, sotto tutti gli aspetti significativi, della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2023, 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 (Legge del 23 luglio 2016) ed ai principi di revisione internazionali (ISA) adottati per il Lussemburgo dalla "Commission de Surveillance du Secteur Financier" (CSSF). Le nostre responsabilità ai sensi del regolamento UE n. 537/2014, alla Legge del 23 luglio 2016 ed agli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF sono ulteriormente descritte nella sezione «Responsabilità del "réviseur d'entreprises agréé " per la revisione contabile del bilancio d'esercizio"» della nostra relazione.

Siamo inoltre indipendenti dalla Società in conformità con il Codice Etico Internazionale per i revisori contabili, inclusi i Principi Internazionali di Indipendenza, emanati dallo IESBA (Codice IESBA) come adottato per il Lussemburgo dalla CSSF insieme con i requisiti etici rilevanti per la nostra revisione contabile del bilancio, e abbiamo adempiuto alle nostre altre responsabilità etiche in base 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

Si rinvia alla Nota 1 "Informazioni rilevanti sui principi contabili – Attività finanziarie non correnti (partecipazioni in società controllate)" e alla Nota 8 "Attività finanziarie non correnti Investimenti in controllate". La società detiene partecipazioni in società controllate pari a US$ 407.301.320 al 31 dicembre 2023.

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 eccedeva 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 1 e nella Nota 8 del Bilancio.

Informazioni aggiuntive

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per le informazioni aggiuntive. Le informazioni aggiuntive comprendono quelle riportate nella relazione annuale, inclusa la relazione sulla gestione e la dichiarazione sul governo societario, ma non comprendono il bilancio d'esercizio e la nostra relativa relazione del "réviseur d'entreprises agréé".

Il nostro giudizio sul bilancio d'esercizio non si estende alle altre informazioni 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 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 questo proposito.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione e dei responsabili della governance per il bilancio d'esercizio

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 è responsabile per la presentazione e marcatura del bilancio d'esercizio in conformità alle disposizioni del 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.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità con il Regolamento UE n. 537/2014, la Legge del 23 luglio 2016 e gli ISA 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.

Avviamo 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 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

Siamo stati nominati "réviseur d'entreprises agréé" dall'Assemblea generale degli azionisti il 18 aprile 2023 e la durata senza discontinuità del nostro incarico, compresi i precedenti rinnovi e riconferme, è di sette anni.

La relazione sulla gestione (pagine da 173 a 174) è coerente con il bilancio d'esercizio ed è stata predisposta in conformità alle norme di legge applicabili.

La Dichiarazione di Corporate Governance, pubblicata sul sito Web della Società https://it.damicointernationalshipping.com è responsabilità del Consiglio di Amministrazione. Le informazioni richieste

dall'articolo 68ter paragrafo (1) lettere c) e d) della legge del 19 dicembre 2002 sul registro dei commercianti e delle imprese nonché sui registri contabili e sui conti annuali delle imprese, come modificati, sono coerenti, alla data di questo rapporto, con il bilancio d'esercizio che è stato preparato in conformità con le norme di legge applicabili.

Confermiamo che il giudizio di revisione contabile è coerente con la relazione aggiuntiva al comitato interno per la revisione contabile o equivalente.

Confermiamo che non sono stati forniti servizi aggiuntivi alla revisione vietati dal Regolamento UE n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti dalla Società durante lo svolgimento della revisione contabile.

Abbiamo verificato la conformità del bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2023 ai requisiti di legge pertinenti previsti dal Regolamento ESEF applicabili al bilancio d'esercizio.

Per la Società si riferisce a:

- Bilancio d'esercizio redatto in formato XHTML.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2023, è stato predisposto in tutti gli aspetti rilevanti, in conformità alle disposizioni previste dal Regolamento ESEF.

MOORE Audit S.A.

Raphael LOSCHETTER
Réviseur d'entreprises agréé

Questa relazione è stata tradotta in italiano dall'originale in inglese esclusivamente per comodità dei lettori italiani.
Noi non abbiamo esaminato il bilancio consolidato tradotto in italiano.

d'Amico International Shipping S.A. Bilancio e Nota integrativa
per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023

Conto economico complessivo

US$	Nota	2023	2022
Ricavi	(3)	52.989.011	74.844
Costi generali ed amministrativi	(4)	(6.380.875)	(3.248.293)
Risultato operativo lordo		**46.608.136**	**(3.173.449)**
Ammortamenti	(7)	(43.329)	(34.089)
Risultato operativo		**46.564.807**	**(3.207.538)**
Proventi finanziari	(5)	3.019.795	2.125.170
Oneri finanziari	(5)	(28.589)	(132.680)
Utile (perdita) netto		**49.556.013**	**(1.215.048)**
Utile (Perdita) netto complessivo		**49.556.013**	**(1.215.048)**
Utile (Perdita) base complessivo per azione in US$[1]		**0,406**	**(0,010)**

(1) L'informativa sugli utili per azione è riportata nella nota 19.

L'utile netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società

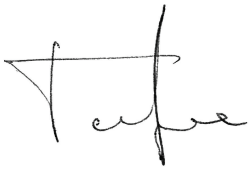
Le note riportate alle pagine da 237 a 257 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.



Situazione patrimoniale-finanziaria

US$	Nota	Al 31 dicembre 2023	Al 31 dicembre 2022
Attività non correnti			
Immobilizzazioni materiali	(7)	9.661	17.476
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	(7)	68.204	103.718
Immobilizzazioni finanziarie	(8)	407.301.320	407.301.320
Totale attività non correnti		**407.379.185**	**407.422.514**
Attività correnti			
Crediti a breve ed altre attività correnti	(9)	85.829	50.449
Crediti finanziari correnti	(10)	440.144	582.022
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(11)	4.952.616	1.523.969
Totale attività correnti		**5.478.589**	**2.156.440**
Totale attività		**412.857.774**	**409.578.954**
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(12)	62.053.278	62.053.278
Risultati portati a nuovo	(12)	42.071.587	(7.375.471)
Sovrapprezzo azioni	(12)	326.657.825	368.826.283
Altre riserve	(12)	(21.825.634)	(15.523.728)
Patrimonio netto totale		**408.957.056**	**407.980.362**
Passività non correnti			
Debiti per *leasing*	(13)	35.663	70.087
Totale passività non correnti		**35.663**	**70.087**
Passività correnti			
Debiti per *leasing*	(13)	36.950	33.815
Debiti a breve ed altre passività correnti	(14)	3.828.105	1.494.690
Totale passività correnti		**3.865.055**	**1.528.505**
Totale passività e patrimonio netto		**412.857.774**	**409.578.954**

14 marzo 2024
Per il Consiglio di Amministrazione



Paolo d'Amico
Presidente e Amministratore Delegato



Antonio Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario

Le note riportate alle pagine da 237 a 257 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.

Rendiconto finanziario

US$	2023	2022
Utile (perdita) del periodo	**49.556.013**	**(1.215.048)**
Proventi da dividendi	(52.989.011)	(74.844)
Ammortamenti	43.329	34.089
Oneri (proventi) finanziari	(28.640)	132.680
Assegnazione e ratei passivi per il Piano LTI* (pagamenti basati su azioni)	645.837	219.026
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	**(2.772.472)**	**(904.097)**
Variazioni dei crediti a breve	106.499	3.970.200
Variazioni dei debiti a breve	(175.105)	40.929
Variazioni dei debiti per il Piano LTI* (pagamenti di cassa)	2.582.331	901.792
Interessi (versati)	(23.783)	(120.406)
Imposte (pagate)	(16.584)	(5.497)
Flussi di cassa netti da attività operative	**(299.114)**	**3.882.921**
Acquisto di immobilizzazioni materiali	-	(20.382)
Investimento in società interamente controllate	-	(3.179.400)
Rimborso di prestiti da società interamente controllate	-	4.074.578
Proventi da investimenti – Dividendi ricevuti	52.989.011	74.844
Flussi di cassa netti da attività di investimento	**52.989.011**	**949.640**
Aumento di capitale	-	4.279
Costi relativi a operazioni sul capitale	(130.613)	-
Dividendi distribuiti	(42.037.845)	-
Acquisto di azioni proprie	(7.056.698)	-
Deflussi per la quota di interessi della passività del *leasing*	(4.805)	(1.275)
Rimborso della quota capitale della passività del *leasing*	(31.289)	(32.188)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	**(49.261.250)**	**(29.184)**
Variazioni della liquidità	**3.428.647**	**4.803.377**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	1.523.969	(3.279.408)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	**4.952.616**	**1.523.969**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	4.952.616	1.523.969
Scoperti di conto a fine periodo	-	-

* Per Piano LTI si intende il Piano di incentivazione a lungo termine; ulteriori dettagli sono riportati nella nota n. 1.

Le note riportate alle pagine da 237 a 257 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

US$	Capitale sociale	Risultati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Riserva legale	Riserva di azioni proprie	Riserva per pagamenti basati su azioni	Totale
Saldo al 1° gennaio 2023	**62.053.278**	**(7.375.471)**	**368.826.283**	**3.425.076**	**(19.187.097)**	**238.293**	**407.980.362**
Acquisto di azioni proprie	-	-	-	-	(7.056.697)	-	(7.056.697)
Ratei passivi per Piano d'incentivazione a lungo termine, tutti i piani basati su azioni	-	-	-	-		645.836	645.836
Assegnazioni del Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piano 2019-2020)	-	(108.955)	-	-	128.220	(19.265)	-
Distribuzione di dividendi	-	-	(42.037.845)	-	-	-	(42.037.845)
Capitalizzazione di costi relativi a operazioni sul capitale*	-	-	(130.613)	-	-	-	(130.613)
Utile (perdita) complessivo	-	49.556.013	-	-	-	-	49.556.013
Saldo al 31 dicembre 2023	**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

US$	Capitale sociale	Risultati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Riserva legale	Riserva di azioni proprie	Riserva per pagamenti basati su azioni	Totale
Saldo al 1° gennaio 2022	**62.052.778**	**(5.797.202)**	**368.822.504**	**3.171.198**	**(19.315.705)**	**38.530**	**408.972.103**
Aumento di capitale	500	-	3.779	-	-	-	4.279
Ratei passivi per il Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piano 2021-2022)		-	-	-	-	219.028	219.028
Assegnazioni del Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piano 2019-2020)	-	(109.343)	-	-	128.608	(19.265)	-
Altre variazioni	-	(253.878)	-	253.878	-	-	-
Utile (perdita) complessivo	-	(1.215.048)	-	-	-	-	(1.215.048)
Saldo al 31 dicembre 2022	**62.053.278**	**(7.375.471)**	**368.826.283**	**3.425.076**	**(19.187.097)**	**238.293**	**407.980.362**

Le note riportate alle pagine da 237 a 257 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.

NOTE

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società a responsabilità limitata (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.

d'Amico International Shipping S.A. ha adottato i principi contabili internazionali (IFRS – International Financial Reporting Standards e IAS – International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) e recepiti dall'articolo 26 della legge lussemburghese del 10 dicembre 2010. 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). 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.

1. PRINCIPI CONTABILI RILEVANTI

Il presente bilancio è stato redatto secondo la convenzione del costo storico e in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS) applicabili, come adottati dall'Unione Europea.

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

Continuità aziendale

d'Amico International Shipping S.A. dispone di risorse adeguate tali da garantire la propria operatività nel prossimo futuro; il bilancio è stato quindi redatto sulla base del principio di continuità aziendale.

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.

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)

La Società fornisce benefici aggiuntivi ad alcuni membri dell'alta dirigenza e in conformità all'IFRS 2 – Pagamenti basati su azioni e allo IAS 19 Benefici per i dipendenti tale piano rappresenta una componente della remunerazione del destinatario.

Nell'aprile 2023, a seguito della scadenza del precedente piano di *stock option*, è stato approvato un nuovo piano retributivo per la dirigenza (Piano d'incentivazione a lungo termine, LTI), che prevede pagamenti basati su azioni; il Piano, oltre a criteri legati alle prestazioni finanziarie e operative del Gruppo DIS, include anche elementi legati alle prestazioni ambientali della flotta, per sostenere gli obiettivi di DIS di ridurre la propria

impronta ambientale e di generare valore sostenibile a lungo termine. In particolare, il Piano si basa sui risultati finanziari medi raggiunti da DIS nel corso di tre periodi biennali continuativi (il/i "Periodo/i" o "Ciclo/i"). Il Piano intende allineare gli interessi degli azionisti e dei principali responsabili delle decisioni di DIS. In particolare, stabilisce un *bonus pool* basato sul ROCE (ritorno del capitale investito) medio conseguito da DIS nel corso di ogni Periodo biennale consecutivo, con una soglia minima del 5% – l'obiettivo di "*gate*". Il bonus pool viene quindi calcolato come il 10% della differenza, se positiva, 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%. 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 raggiungibile investendo nelle azioni di un gruppo di concorrenti.

Il *bonus pool* viene allocato secondo sei obiettivi che intendono 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 particolare, i sei obiettivi misurati sono:

(i) Il ROCE rettificato (75% del *pool*) – modifica il ROCE tramite una matrice che tiene conto della leva finanziaria nella struttura del capitale di DIS e della percentuale di copertura dei contratti;

(ii) Efficacia della copertura (5% del *pool*) – da calcolarsi 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.

(iii) Spese generali e amministrative giornaliere (5% del *pool*) – da calcolarsi come la percentuale di riduzione o aumento 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.

(iv) Costi operativi diretti giornalieri (5% del *pool*) – da calcolarsi come la percentuale di riduzione o aumento 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.

(v) EEDI/EEXI (5% del *pool*) – CO_2 per tonnellata Tpl (Dwt)-miglia per tutte le navi di proprietà e a scafo nudo – da calcolarsi come la 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 e delle effettive miglia percorse, per tutte le navi di proprietà e a scafo nudo di DIS durante il periodo di riferimento del Piano, rispetto al livello di questo indicatore nell'anno precedente l'inizio del Piano.

(vi) 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 delle 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 di questo indicatore nell'anno precedente l'inizio del Piano.

Per ognuno dei suddetti obiettivi vengono stabilite soglie minime, con 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, ed il restante 30% mediante azioni di DIS (gratuite) nei due anni successivi al periodo di maturazione (15% all'anno).

Secondo questo nuovo 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.

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 2023-2024 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).

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*.

Proventi e oneri finanziari

I proventi e oneri finanziari includono gli interessi rilevati secondo il principio di competenza, utilizzando il metodo dell'interesse effettivo.

Imposte

Le imposte correnti vengono calcolate sul reddito imponibile d'esercizio applicando le aliquote fiscali locale 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 il Gruppo 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 qualora sussista la probabilità futura di 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.

Operazioni in valuta

Le operazioni poste in essere nel corso dell'esercizio in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite all'opportuno tasso di cambio in vigore al momento dell'operazione stessa. Le attività e le passività 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 complessivo.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono evidenziate 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.

Attività e passività finanziarie

Le attività finanziarie sono valutate al costo ammortizzato, al *fair value* a conto economico o al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo. La valutazione al costo ammortizzato può avvenire qualora il Gruppo abbia un modello di business volto a detenere l'attività finanziaria al fine di riscuotere flussi di cassa contrattuali, laddove tali flussi di cassa siano realizzati in date specifiche e costituiscano il solo pagamento del capitale e degli interessi. 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. Tutte le altre attività finanziarie sono valutate al *fair value* a conto economico.

I derivati incorporati all'interno di un contratto ospitante ai sensi dell'IFRS 9 non sono più separati e l'intero contratto è valutato al *fair value* a conto economico, quando il contratto ospitante è un'attività; potrebbero tuttavia essere separati qualora il contratto ospitante sia una passività ai sensi dell'IFRS 9. Nessuna modifica invece è apportata al trattamento dei derivati incorporati in un contratto ospitante che non costituisca uno strumento finanziario. Il Gruppo ha derivati incorporati all'interno dei suoi contratti, sebbene non costituiscano strumenti finanziari ai sensi dell'IFRS 9 e pertanto non sono rilevati all'interno del presente bilancio.

Diversamente dal modello delle perdite sostenute previste dallo IAS 39, nell'IFRS 9 l'esposizione delle svalutazioni (impairment) si sposta verso un modello basato sulla previsione di una svalutazione dei crediti. I requisiti di svalutazione si applicano alle attività finanziarie valutate al costo ammortizzato e al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo, registrando le svalutazioni dei crediti attese al momento della rilevazione iniziale sulla base di quelle previste nei 12 mesi, oppure, qualora sia constatato un significativo incremento del rischio di credito dell'attività finanziaria, la svalutazione si basa sulle perdite previste lungo l'intera durata della stessa. Per le svalutazioni (*impairment*) viene applicato un approccio in tre fasi: la prima (svalutazione dei crediti previste nei 12

mesi) è applicabile quando non vi è un incremento significativo del rischio di credito, pertanto le svalutazioni dei crediti attese sono rilevate e aggiornate a ogni data di bilancio e la posizione è esposta al lordo; nella seconda fase si prevede e rileva una svalutazione del credito lungo la sua durata a causa dell'incremento del rischio di credito, laddove gli interessi continuano ad essere esposti al lordo; l'ultima fase considera una svalutazione del credito prevista lungo la sua durata, presentando la successiva perdita durevole di valore (*impairment*) del credito e degli interessi al netto.

Di seguito sono illustrati i principi contabili adottati per specifiche attività e passività.

Attività finanziarie non correnti (partecipazioni in imprese controllate)
Le partecipazioni in società controllate, in entità a controllo congiunto e in imprese collegate 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 fino a concorrenza del valore inizialmente contabilizzato come costo dell'investimento.

Crediti
I crediti vengono inizialmente valutati al loro valore normale (che rappresenta il *fair value* dell'operazione); successivamente vengono valutati al costo ammortizzato, al netto delle svalutazioni per perdita durevole di valore e del fondo svalutazione crediti. La svalutazione è rilevata a conto economico qualora vi siano prove oggettive della svalutazione del credito. Tali svalutazioni vengono calcolate 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. In particolare, per quanto concerne i crediti commerciali a breve - alla luce del breve periodo di tempo - 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*) è valutata in riferimento alle perdite attese su crediti associate ai crediti commerciali, rilevando la variazione del fondo a conto economico.

Nella valutazione del rischio di credito e delle perdite attese, la dirigenza considera in modo continuativo il rischio di default assegnando una probabilità per ogni finestra di pagamento fissata. 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 ai quali ha assegnato una maggiore probabilità di *default* maggiore sia il ritardo nei pagamenti, e per cui di conseguenza rileva accantonamenti che rappresentano una percentuale crescente degli importi residui.

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 al loro valore nominale, o al costo storico più eventuali interessi passivi.

Banche e altri finanziatori
Gli scoperti di conto a breve termine sono rilevati 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 viene iscritta a conto economico lungo la durata del finanziamento.

Debiti

I debiti vengono valutati al costo ammortizzato che, tenuto conto delle caratteristiche e della scadenza di tali debiti, coincide generalmente con il loro valore nominale.

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 degli Amministratori, dell'esborso richiesto per estinguere l'obbligo alla data di bilancio e sono attualizzati laddove l'effetto sia rilevante.

Azioni proprie

Le azioni proprie sono rilevate al costo storico di acquisto e sono evidenziate come voce separata in diminuzione del patrimonio netto. Il costo di acquisto delle azioni proprie e i proventi della loro eventuale vendita successiva sono esposti come variazioni del patrimonio netto.

Dividendi

Le distribuzioni di dividendi sono registrate come variazione del patrimonio netto nel periodo in cui sono approvate dall'assemblea degli azionisti, quando i dividendi sono definitivi, o dal Consiglio di Amministrazione, per gli acconti sui dividendi.

Leasing

L'*IFRS 16 – Leasing* è applicabile a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato adottato dalla Società.

Il *leasing* è un mezzo per ottenere accesso ad attivi, ottenere finanziamenti e ridurre l'esposizione di un'entità al rischio di proprietà degli attivi. Il nuovo approccio ai *leasing* comporta una rappresentazione più fedele delle attività e delle passività di un locatario e, unitamente all'informativa ampliata, incrementa la 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 della Attività.

La Società si è inoltre avvalsa dell'espediente pratico che consente di non rilevare come leasing i contratti di durata inferiore a 12 mesi (*leasing* a breve termine) e quelli di valore inferiore a US$ 5.000 (voci di valore ridotto). Per tali contratti, il costo del leasing è registrato come spesa senza alcuna rettifica dovuta alla transizione.

Aree di incertezza

Questioni legate al clima

La transizione energetica in corso e le nuove normative che stanno entrando in vigore influenzeranno il settore del trasporto di prodotti petroliferi. È possibile che la domanda di petrolio raggiunga il picco prima della fine di questo decennio a causa della transizione energetica in corso, influendo negativamente sulla domanda di trasporto marittimo di raffinati. Le tariffe di nolo dipendono tuttavia dall'equilibrio tra la domanda e l'offerta di trasporto di raffinati ed è possibile che l'offerta di navi si contragga in risposta a un calo della domanda previsto a lungo termine. Sebbene in tale scenario sia possibile ipotizzare un mercato con tariffe di nolo basse e non redditizie, che alla fine porterebbe a un riequilibrio tra domanda e offerta attraverso una maggiore attività di demolizione delle

navi di età superiore, è anche possibile che, a causa di livelli molto bassi di ordini come quelli osservati negli ultimi anni, inizialmente l'offerta di navi si contragga più rapidamente della domanda, portando alla solidità dei mercati dei noli. È anche possibile che il *mix* di carichi trasportati dalle navi cisterna che gestiamo cambi in futuro, passando da una prevalenza di prodotti petroliferi a una quota maggiore di combustibili rinnovabili, come biocarburanti o metanolo verde. Esiste quindi una notevole incertezza ed è pertanto difficile per DIS fare previsioni su come la transizione verso carburanti più puliti influenzerà il nostro settore.

Le nuove normative entrate in vigore nel 2023, ovvero l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (EEXI) e l'indicatore di intensità carbonica (CII), nonché il sistema di scambio delle quote di emissione (ETS) dell'UE, che entrerà in vigore nel 2024, incoraggeranno probabilmente la demolizione delle navi più vecchie. La demolizione delle navi, tuttavia, dipende da diversi fattori, tra cui i prezzi dell'acciaio e le tariffe di nolo prevalenti e previste. Il sistema ETS dell'UE, in particolare, potrebbe portare a un aumento dei costi diretti di viaggio, poiché gli operatori navali dovranno pagare anche i costi delle emissioni di CO_2 generate dalle loro navi. Poiché queste nuove normative cercano di incoraggiare l'adozione di nuovi combustibili meno inquinanti, è probabile che il prezzo delle quote UE per le emissioni generate dovrà essere fissato a livelli tali da incentivare le compagnie a perseguire tale cambiamento. È molto difficile per d'Amico Tankers d.a.c., la controllata di DIS che possiede la Flotta del Gruppo DIS, valutare oggi come questo probabile aumento dei costi diretti di viaggio influirà sui suoi guadagni, poiché spesso in passato, anche di recente, la Società è stata molto redditizia quando i prezzi dei bunker erano elevati (si rimanda anche alla nota n. 12 del bilancio consolidato per una disamina di come le questioni legate al clima abbiano influenzato i nostri calcoli del valore d'uso).

La controllata di DIS d'Amico Tankers d.a.c. (DTL) ha una flotta moderna con una media di circa 8,8 anni al 31 dicembre 2023, rispetto a una media del settore di 13,5 anni per le MR e le LR1 (25.000 - 84.999 Tpl (Dwt)), alla stessa data. DTL si trova quindi in una posizione favorevole per affrontare tali cambiamenti. La Controllata di DIS ha inoltre pianificato spese per dispositivi di risparmio energetico al fine di aumentare ulteriormente l'efficienza dei consumi della propria flotta (si rimanda alla sezione Ambiente delle Informazioni di natura non finanziaria per una discussione più dettagliata di queste iniziative).

La guerra in Ucraina

La guerra in Ucraina ha avuto un impatto significativo sul mercato del trasporto marittimo di raffinati. Le sanzioni imposte da diverse economie e in particolare dall'Unione europea, dagli Stati Uniti e dal Regno Unito alla Russia hanno generato importanti inefficienze nel mercato, riducendo la produttività delle navi cisterna e contribuendo a rendere più rigido l'equilibrio tra domanda e offerta, con un conseguente forte aumento delle tariffe di nolo (per una disamina di come la guerra in Ucraina abbia influenzato i nostri calcoli del valore d'uso, i ricavi e i crediti, si rimanda anche alle note 12, 3 e 16, rispettivamente, del bilancio consolidato).

Inflazione e tassi di interesse

L'inizio della guerra in Ucraina, gli straordinari stimoli fiscali e monetari degli ultimi anni e la rapida riapertura dell'economia mondiale dopo la pandemia di Covid-19 hanno contribuito a un'impennata dell'inflazione in molti Paesi del mondo. Inoltre, il settore dei trasporti marittimi ha dovuto far fronte a un rapido aumento dei costi operativi, in particolare per i membri dell'equipaggio, il carburante e le assicurazioni. Le banche centrali, sebbene inizialmente esitanti, hanno infine reagito con forza aumentando notevolmente i tassi di attualizzazione e attuando una stretta quantitativa. Queste politiche si sono rivelate efficaci nel contenere l'inflazione, che nella maggior parte dei Paesi si è mantenuta su una traiettoria discendente per buona parte del 2023 e nel 2024. Il conseguente aumento dei tassi di interesse ha comportato un incremento dei costi di gestione del debito per la controllata di DIS (d'Amico Tankers d.a.c.) per la parte del suo indebitamento finanziario che è soggetta a tassi variabili (SOFR) e non è coperta da *swap* su tassi di interesse.

Conflitti in Medio Oriente

La guerra tra Israele e Hamas ha acuito le tensioni in tutto il Medio Oriente, aumentando il rischio che possa scoppiare un conflitto più ampio. Gli attacchi a diverse imbarcazioni da parte degli Houthi nello Yemen, presumibilmente a sostegno di Hamas, hanno interrotto i flussi commerciali attraverso il Canale di Suez. Il numero di navi cisterna che attraversano lo stretto di Bab-el-Mandeb è diminuito significativamente in seguito all'*escalation* di attacchi nelle prime settimane di quest'anno, con gli armatori che hanno scelto di percorrere la rotta più lunga attorno al Capo di Buona Speranza. Il Canale di Suez è un importante corridoio per le navi cisterna che trasportano sia greggio che raffinati, di conseguenza le interruzioni causate da questi attacchi sono state significative e hanno portato a una contrazione importante della disponibilità della flotta, generando un mercato più rigido e tassi di nolo più elevati. Un'*escalation* del conflitto, che comporti una guerra anche con l'Iran, potrebbe portare alla chiusura dello stretto di Hormuz, un collo di bottiglia essenziale per le esportazioni di greggio e raffinati dal Medio Oriente. Un simile evento provocherebbe una grave carenza di offerta sui mercati petroliferi, con immediate ripercussioni negative per le navi cisterna che trasportano sia greggio che raffinati.

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 degli amministratori sono basate sull'esperienza e sulle previsioni connesse al verificarsi di eventi futuri, e pertanto sono da considerarsi ragionevoli. Le principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili e nell'utilizzo delle stime sono espresse per tutte le aree di business. Di seguito sono elencate le aree maggiormente interessate da tali procedimenti.

Valutazione del fair value

Il "*fair value*" è 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* degli strumenti finanziari è rappresentato dalla loro quotazione di mercato o, se non disponibile, dal valore risultante dall'adozione di adeguati modelli di valutazione finanziaria che tengano conto di tutti i fattori utilizzati dagli operatori del mercato e dei prezzi ottenuti in operazioni simili effettivamente 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 nel livello di *fair value* appropriato. Nella valutazione del *fair value* bisogna avvalersi del maggior numero possibile di dati di mercato.

Per misurare il *fair value* si ricorre a tecniche di valutazione basate su tre livelli di elementi:

- Gli elementi del primo livello sono costituiti dai prezzi quotati su mercati attivi 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 considerata;
- Gli elementi del terzo livello non sono osservabili a partire da dati di mercato.

Quando gli elementi utilizzati per determinare il *fair value* di un'attività o di una passività appartengono a categorie differenti, la valutazione del *fair value* viene classificata interamente al posto più basso e più significativo della gerarchia del *fair value*. Il trasferimento tra livelli gerarchici di *fair value* è contabilizzato alla fine del periodo di rendicontazione durante il quale è avvenuta la modifica.

Accantonamenti per debiti d'imposta

I debiti d'imposta sono calcolati sull'attuale conoscenza della situazione fiscale della Società in base all'impatto del quadro normativo lussemburghese.

Nuovi principi contabili

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

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2023

Non ci sono nuovi principi contabili che si prevede abbiano un impatto rilevante sulla società nel periodo di riferimento in corso e sulle sue operazioni prevedibili.

Principi contabili, variazioni ed interpretazioni non ancora in vigore

Non ci sono altri principi non ancora in vigore che avrebbero prevedibilmente un impatto rilevante sulla società nei periodi di riferimento in corso o futuri e sulle operazioni future prevedibili.

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 dei cambiamenti ai piani di investimento o delle 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 le passività per leasing, e il valore equo di mercato delle navi di proprietà e a scafo nudo del Gruppo.

3. RICAVI

US$	2023	2022
Proventi da dividendi	**52.989.011**	**74.844**

Nel 2023 è stato ricevuto un dividendo equivalente a US$ 53,0 milioni dalla principale controllata operativa, d'Amico Tankers d.a.c. (2022: US$ 75 migliaia da d'Amico Tankers d.a.c.).

4. COSTI GENERALI ED AMMINISTRATIVI

US$	2023	2022
Salari e stipendi, benefici ed emolumenti degli amministratori	(1.984.770)	(1.052.654)
Altri costi di gestione	(4.396.105)	(2.195.639)
Totale costi generali ed amministrativi	**(6.380.875)**	**(3.248.293)**

Dipendenti, retribuzioni, benefici ed emolumenti degli amministratori

La società impiega un dipendente amministrativo (2022: un dipendente amministrativo). I costi totali per stipendi e salari, compresi i contributi previdenziali, ammontavano all'equivalente di US$ 194.713 nel 2023 (nel 2022 i costi totali per stipendi e salari erano pari a US$ 138.658).

I costi generali e amministrativi totali includono ratei passivi pari a US$ 1,4 milioni relativi ai periodi continuativi 2022-2023 e 2023-2024 del Piano di incentivazione a lungo termine concesso ai dirigenti in ruoli chiave e agli amministratori esecutivi di DIS. Si rimanda alla nota 1, Piano d'incentivazione azionaria a lungo termine (pagamenti basati su azioni) per un'informativa completa sui calcoli per il Piano. Le azioni di DIS al servizio del Piano sono quelle detenute in portafoglio dalla Società al 14 marzo 2024 (n. 3.453.542 azioni proprie senza valore nominale). Per maggiori dettagli sulla Remunerazione del Gruppo DIS si rimanda alle sezioni Governo societario e Risorse umane delle Informazioni di natura non finanziaria.

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 2023 è stato versato un importo complessivo pari a € 330.000, che al netto di una ritenuta d'acconto del 20% rappresenta una remunerazione netta di € 264.000 (2022: 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 2023 (2022: € 35.000). Nel 2023 non sono sorti impegni in relazione a piani pensionistici e non sono stati concessi anticipi o prestiti ai dipendenti della Società (2022: 0).

Altri costi di gestione

Questa voce ammonta a US$ 4.396.105 nel 2023 (2022: US$ 2.195.639), che comprendono principalmente onorari professionali e spese di consulenza in relazione al fatto che la Società è quotata, pari a circa US$ 0,6 milioni (2022: US$ 0,5 milioni) oltre a costi per il Piano di incentivazione a lungo termine pari a US$ 1,8 milioni (2022: US$ 0,6 milioni). Nel 2023, le spese legate al *réviseur d'entreprise agrée* ammontavano all'equivalente di US$ 47,0 migliaia. Gli altri costi di gestione nel 2023 includono € 4,8 migliaia di imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) (2022: € 21,4 migliaia di imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*).

5. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI

US$	2023	2022
Proventi finanziari	3.019.795	2.125.170
Oneri finanziari	(28.589)	(132.680)
Proventi (oneri) finanziari netti	**2.991.206**	**1.992.490**

I proventi finanziari nel 2023 comprendono principalmente proventi da garanzie, per le garanzie finanziarie fornite alla controllata d'Amico Tankers d.a.c., per un totale di US$ 1.968.527, 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 (2022: proventi da garanzie e interessi attivi ricevuti da d'Amico Tankers pari a US$ 2.125.170), mentre il resto è costituito da differenze di cambio commerciali realizzate. Gli oneri finanziari nel 2023 includono US$ 23.729 di commissioni finanziarie (2022: US$ 35.297) e US$ 4.805 di interessi passivi sulla passività per *leasing* in relazione agli uffici (2022: US$ 1.275). Gli oneri finanziari dell'esercizio 2022 comprendevano anche perdite nette su differenze di cambio commerciali pari a US$ 10.999 e interessi passivi dovuti sullo scoperto di conto di US$ 85.109.

6. 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") saranno applicabili in Lussemburgo a partire dal 1° gennaio 2024. Dal 1° gennaio 2025 si applicherà in Lussemburgo, con alcune eccezioni, un'imposta basata sulla regola sui pagamenti a bassa imposizione ("UTPR").

L'aliquota dell'imposta sulle società in Lussemburgo nel 2023 è del 24,94%. A fine 2023 d'Amico International Shipping S.A. segnalava perdite fiscali complessive da portare a nuovo, compreso il risultato d'esercizio, pari a circa € 58,9 milioni (equivalenti a US$ 65,1 milioni). Per questo motivo, non è maturato alcun onere per l'imposta sul reddito delle società o per l'imposta comunale sulle attività produttive per il 2023 (2022: nessun onere fiscale). Non sono state contabilizzate attività fiscali differite perché la dirigenza non prevede che vengano conseguiti utili imponibili a fronte dei quali compensare le perdite accumulate.

7. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI ED ATTIVITÀ CONSISTENTI NEL DIRITTO DI UTILIZZO

Le immobilizzazioni classificate come immobilizzazioni materiali rappresentano attrezzature informatiche per la sede del Lussemburgo, 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; il locatore dell'ufficio è la parte correlata e azionista d'Amico International S.A.

US$	2023		2022	
	Immobilzzazioni materiali	Diritti di Utilizzo	Immobilzzazioni materiali	Diritti di Utilizzo
Al 1° gennaio				
Costo o valutazione	35.158	106.640	35.616	110.082
Accantonamenti per ammortamenti	(17.682)	(2.922)	(33.123)	(84.314)
Valore contabile netto ad inizio periodo	**17.476**	**103.718**	**2.493**	**25.768**
Incrementi	-	-	20.382	106.640
Storni – attività	-	-	(20.840)	(110.282)
Storni – fondo ammortamento	-	-	20.840	110.282
Quota di ammortamento del periodo	(7.815)	(35.514)	(5.399)	(28.690)
Valore contabile netto a fine periodo	**9.661**	**68.204**	**17.476**	**103.718**
Al 31 dicembre				
Costo o valutazione	35.158	106.640	35.158	106.640
Accantonamenti per ammortamenti	(25.497)	(38.436)	(17.682)	(2.922)

8. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Partecipazioni in società controllate

Società	Paese	Proprietà	Valuta	Valore di bilancio al 31 dicembre 2022	Incrementi (decrementi)	Valore di bilancio al 31 dicembre 2023
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

* inattiva

9. CREDITI A BREVE ED ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

US$	Al 31 dicembre 2023	Al 31 dicembre 2022
Crediti a breve ed altre attività correnti	85.829	50.449

A fine 2023 il saldo di US$ 85.829 rappresenta crediti diversi e ratei attivi della società (2022: US$ 50 migliaia di crediti diversi e ratei attivi della società; nel saldo precedentemente riportato per il 2022 era incluso anche un credito per garanzie finanziarie da ricevere, pari a US$ 582.022, che ora è stato riclassificato nei crediti finanziari).

10. CREDITI FINANZIARI

US$	Al 31 dicembre 2023	Al 31 dicembre 2022
Crediti finanziari correnti	440.144	582.022

Il saldo totale dei crediti finanziari a fine 2023 e 2022 rappresenta le commissioni su garanzie finanziarie dovute dalla società interamente controllata della Società, d'Amico Tankers d.a.c. Nel 2022 l'importo era precedentemente esposto tra i crediti commerciali.

11. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

US$	Al 31 dicembre 2023	Al 31 dicembre 2022
Cash and cash equivalents	4.952.616	1.523.969

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono rappresentati dalla liquidità detenuta in conti correnti bancari pari a US$ 1.000.914, e titoli di Stato investment grade con una scadenza fino a 3 mesi pari a US$ 3.951.702 (si veda la nota 1).

12. CAPITALE E RISERVE

Capitale sociale

Nel mese di giugno 2023, d'Amico International Shipping ha completato un raggruppamento di tutte le azioni della Società nel rapporto di una (1) ogni dieci (10) (il "Raggruppamento"), con efficacia al 19 giugno 2023 (la "Data di Efficacia"), come precedentemente approvato dall'assemblea generale straordinaria degli azionisti della Società tenuta in data 13 giugno 2023 (l'"Assemblea Straordinaria") e attuata mediante delibera del Consiglio di Amministrazione in data 14 giugno 2023 in conformità alla relativa delega conferita dall'Assemblea Straordinaria. Per evitare la creazione di frazioni di azioni per effetto del Raggruppamento, nove (9) delle azioni ordinarie esistenti sono state annullate, riducendo il numero di azioni emesse della Società da 1.241.065.569 a 1.241.065.560, senza ridurre il capitale sociale della Società.

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

Al 31 dicembre 2023 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 (al 31 dicembre 2022: US$ 62.053.278,45 corrispondente a 1.241.055.569 azioni ordinarie senza valore nominale).

Il capitale autorizzato della Società, ivi compreso il capitale sociale emesso, è fissato a ottantasette milioni cinquecentomila dollari USA (US$ 87.500.000), suddiviso in centosettantacinque milioni (175.000.000) di azioni senza valore nominale.

Utili portati a nuovo

Al 31 dicembre 2023 questa voce comprende gli utili netti dell'attuale e del precedente esercizio, oltre alle detrazioni derivanti dai dividendi distribuiti.

Riserva sovrapprezzo azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è stata costituita inizialmente dall'IPO del Gruppo e del relativo aumento di capitale (maggio 2007) e successivamente da ulteriori aumenti di capitale, di cui l'ultimo è stato effettuato nel mese di luglio 2022. Come previsto per legge, è distribuibile. Alcuni costi e oneri legati ai processi di quotazione e gli ulteriori aumenti di capitale (principalmente commissioni bancarie e relativi onorari e spese per consulenze) sono stati compensati a fronte di tali riserve.

Nell'aprile 2023, l'Assemblea ordinaria degli azionisti di DIS ha approvato un dividendo lordo di US$ 22.011.953,96 (US$ 0,1800 lordi per azione – importo rettificato per il raggruppamento 1 a 10 attuato dalla Società, come indicato nel paragrafo Capitale sociale). Nel novembre 2023, il Consiglio di Amministrazione di DIS ha autorizzato un acconto su dividendi lordo di US$ 20.025.983,50 (US$ 0,1659 lordi per azione). I dividendi approvati nel 2023 sono stati distribuiti dalla riserva sovrapprezzo azioni.

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 raggiunge il 10% del capitale sociale sottoscritto. Tale riserva non è distribuibile. Nel 2023 non è stato effettuato alcun accantonamento alla Riserva legale poiché nel 2022 la Società ha subito una perdita netta.

Azioni proprie

Si rimanda alla precedente informativa riguardante il Raggruppamento. Le azioni proprie al 31 dicembre 2023 consistono in 3.453.542 azioni ordinarie con un valore contabile pari a US$ 26,1 milioni, equivalenti all'2,78% delle azioni emesse alla stessa data. Tali azioni sono state acquistate in seguito agli autorizzati programmi di riacquisto azioni proprie. Un nuovo programma di riacquisto azioni proprie è stato autorizzato dall'assemblea ordinaria degli azionisti tenuta il 18 aprile 2023, consentendo alla Società di acquistare fino a 18.615.795 delle proprie azioni ordinarie (comprese le azioni proprie già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società, in conformità all'articolo 430-15 della legge lussemburghese). Il nuovo programma ha lo stesso scopo del programma precedente conclusi nell'aprile 2023. Nel corso del 2023 DIS ha consegnato ai beneficiari del suo Piano di incentivazione a lungo termine, che comprende i dirigenti in ruoli chiave e gli amministratori esecutivi del Gruppo DIS, 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 per il periodo 2019-2020. Nel 2023 DIS ha acquistato n. 1.650.619 azioni proprie, mentre nel 2022 non aveva acquistato azioni proprie.

Riserva per pagamenti basati su azioni

È stato stabilito di contabilizzare la parte di compenso relativa al piano di incentivazione a lungo termine della Società che viene regolata con azioni. Nel 2023 ai beneficiari del piano di incentivazione a lungo termine sono state consegnate azioni equivalenti a 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.

13. DEBITI PER LEASING

US$	Al 31 dicembre 2023	Al 31 dicembre 2022
Totale dei pagamenti minimi di *leasing* previsti (investimento lordo)	**76.245**	**111.983**
con scadenza entro un anno	39.780	38.394
con scadenza compresa tra uno e tre anni	36.465	73.589
Principali rimborsi di pagamenti minimi di *leasing*	**72.613**	**103.902**
con scadenza entro un anno	36.950	33.815
con scadenza compresa tra uno e tre anni	35.663	70.087

Le passività a breve e a lungo termine corrispondono ai pagamenti residui nell'ambito dei contratti di *leasing* in essere per il diritto di utilizzo degli uffici di DIS. Si rimanda alla nota n. 7 per ulteriori informazioni.

14. DEBITI A BREVE ED ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

US$	As at 31 December 2023	As at 31 December 2022
Debiti a breve ed altre passività correnti	**3,828.105**	**1.494.690**

La voce Debiti a breve e altre passività correnti al 31 dicembre 2023 include US$ 1,2 milioni di debiti e ratei passivi da fornitori di servizi e debito IVA, sorti dall'attività amministrativa ordinaria della Società (31 dicembre 2022: US$ 0,2 milioni di debiti e ratei passivi da fornitori di servizi, sorti dall'attività amministrativa ordinaria della Società) e il fondo accantonato per la componente di cassa dei benefici per i dipendenti nell'ambito del Piano d'incentivazione a lungo termine, pari a US$ 2,6 milioni. (31 dicembre 2022: US 0,9 milioni di fondo accantonato per la componente di cassa dei benefici per i dipendenti nell'ambito del Piano d'incentivazione a lungo termine, debito per imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) equivalente a US$ 17,7 migliaia). Non sono state iscritte Altre passività correnti al 31 dicembre 2023 o al 31 dicembre 2022.

15. GESTIONE DEL RISCHIO E STRUMENTI FINANZIARI

La Società è esposta ai seguenti rischi connessi con le sue operazioni.

Rischio di mercato

Le controllate di DIS sono esposte al rischio di mercato principalmente in relazione alle navi che operano sul mercato spot, per via delle fluttuazioni delle tariffe di nolo di mercato. In particolare, quando le navi vengono date a noleggio le tariffe potrebbero essere troppo basse per garantire un adeguato ritorno o coprire i costi. Le strategie di gestione del rischio applicate sono le seguenti: (i) Se possibile, il Gruppo DIS intende avere una copertura di contratti a tariffa fissa per una parte della sua flotta nei prossimi dodici mesi, così da ridurre l'esposizione al mercato *spot*; (ii) le navi operano su scala mondiale per ridurre l'effetto delle diverse condizioni di mercato a livello regionale; (iii) il Gruppo ricorre a strumenti finanziari derivati, come contratti di nolo a termine e *swap* su *bunker*, per gestire la propria esposizione ai mercati *spot*.

Rischio di cambio

La valuta funzionale della Società è il dollaro statunitense, e gran parte dei suoi proventi (dividendi e interessi attivi) 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.

Una fluttuazione del 10% del tasso di cambio medio del dollaro USA rispetto all'Euro avrebbe determinato una variazione del risultato netto della Società di +/- US$ 0,3 milioni nel 2023 (US$ +/0,2 milioni nel 2022). 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 derivante dal fatto che i suoi depositi bancari, crediti finanziari e passività finanziarie sono gravati da interessi a un tasso di interesse variabile. La dirigenza identifica e monitora tali rischi cercando di prevederne i potenziali effetti negativi e adottare azioni adeguate per mitigarli.

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 le esigenze di cassa e gli afflussi di cassa. DIS gestisce il proprio rischio di liquidità attraverso una pianificazione finanziaria regolare, nell'intento di ottenere una struttura di capitale adeguata e un saldo di liquidità minimo, alla luce delle spese previste, delle linee di credito disponibili e della liquidità che si prevede verrà generata dalle sue controllate. La struttura di capitale della Società è fissata entro i limiti stabiliti dal Consiglio di Amministrazione della Società.

La seguente tabella riporta nel dettaglio i flussi finanziari possibili della Società nel 2023 per le sue passività finanziarie in base ai termini di rimborso contrattuali.

	Al 31 dicembre 2023			
US$	**< 6 mesi**	**6-12 mesi**	**1-5 anni**	**Totale**
Leasing	19.890	19.890	36.465	**76.245**

Classificazione contabile e *fair value*

La seguente tabella illustra il valore contabile ed il fair value delle attività e delle passività finanziarie e il relativo principio contabile:

US$	**Al 31 dicembre 2023** Costo ammortizzato	**Al 31 dicembre 2022** Costo ammortizzato
Crediti a breve ed altre attività correnti	85.829	50.449
Crediti finanziari correnti	440.144	582.022
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	4.952.616	1.523.969
Debiti per *leasing*	72.613	103.902
Debiti a breve ed altre passività correnti	3.828.105	1.494.690

16. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Nel corso del 2023 d'Amico International Shipping S.A. ha effettuato operazioni con parti correlate attraverso accordi negoziati secondo termini e condizioni di mercato.

Non sono stati concessi prestiti o anticipi ai dirigenti in ruoli chiave o agli amministratori nel periodo.

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 S.A.	d'Amico Società di Navigazione S.p.A.	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 e 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)	-	-	-	-	-	-
Ammortamenti	**(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.

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico della Società per il 2022 (ad esclusione dell'impatto IVA) sono stati i seguenti:

US$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Società di Navigazione S.p.A.	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 *
Revenue	**74.844**								
di cui									
Dividendi	74.844	-	-	74.844	-	-	-	-	-
Costi generali e amministrativi	**(3.248.293)**								
di cui									
Costo del personale / emolumenti degli amministratori	(343.142)	-	-	-	-	-	-	-	(343.142)
Benefici del Piano d'incentivazione a lungo termine	(1.127.241)	-	(257.011)	-	-	(36.072)	(45.090)	(247.993)	(541.075)
Accordo di fornitura di servizi	(407.330)	(332.332)	(74.998)	-	-	-	-	-	-
Ammortamenti	**(34.089)**								
di cui									
Svalutazione del diritto di utilizzo	(28.690)	-	-	-	(28.690)	-	-	-	-
Proventi (oneri) finanziari netti	**1.992.490**								
di cui									
Interessi finanziari netti	49.552	-	-	49.552	-	-	-	-	-
Garanzie finanziarie	2.075.136	-	-	2.075.136	-	-	-	-	-
Interessi passivi su *leasing* finanziari	(1.275)	-	-	-	(1.275)	-	-	-	-
Totale		**(332.332)**	**(332.009)**	**2.199.532**	**(29.965)**	**(36.072)**	**(45.090)**	**(247.993)**	**(884.217)**

* 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.

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	Tankers UK Ltd.
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	**68.204**							
di cui verso parti correlate	68.204	-	68.204	-	-	-	-	-
Crediti a breve ed 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)**

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2022 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	Tankers UK Ltd.
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	**103.718**							
di cui verso parti correlate	103.718	-	103.718	-	-	-	-	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	**632.471**							
di cui verso parti correlate	583.624	582.022	1.602	-	-	-	-	-
Passività correnti	**1.494.690**							
di cui verso parti correlate	708.029	-	49.074	176	40.080	50.100	293.051	275.548
Passività non correnti	**70.087**							
di cui verso parti correlate	-	-		-	-	-	-	-
Totale netto (attività meno passività)	**(20.687)**	**582.022**	**56.246**	**(176)**	**(40.080)**	**(50.100)**	**(293.051)**	**(275.548)**

17. GARANZIE E IMPEGNI

d'Amico International Shipping S.A. ha prestato garanzie alla sua controllata, d'Amico Tankers d.a.c., al 31 dicembre 2023, 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	16.960
ABN Amro Bank N.V.	14.025	10.915
Banco BPM SpA	15.500	13.216
Tokyo Century Corporation	21.780	11.979
Danish Ship Finance A/S	25.200	20.700
ING Bank N.V., London Branch & Skandinaviska Enskilda Banken AB	82.000	73.437
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. - filiale di Londra	54.213	43.660
Skandinaviska Enskilda Banken AB	20.000	18.340
The Iyo Bank, Ltd. Singapore Branch	17.500	16.825
NTT TC Leasing Co., Ltd.	20.000	19.688
Totale	**290.218**	**245.720**

Leasing	Nave	Importo della passività per leasing
	High Fidelity	19.000
	Cielo di Houston	29.052
	High Discovery	19.781
Totale		**67.833**

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.

19. UTILE PER AZIONE

US$	2023	2022
Utile base per azione	**0,4061**	**(0,0010)**
Utile per azione diluito	0,4061	(0,0010)
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile base per azione	122.028.044	122.279.375*
Rettifica per il calcolo dell'utile per azione diluito – opzioni	-	-
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile per azione diluito	**122.028.044**	**122.279.375***

* Per motivi comparativi, le azioni in circolazione medie riportate utilizzate nel computo dell'utile per azione 2022 sono state rettificate seguendo il criterio del Raggruppamento verificatosi il 13 giugno 2023 (si rimanda alla nota 12 per informazioni più dettagliate), e l'utile per azione è stato riesposto di conseguenza.

Nel 2023 e nel 2022 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

20. FATTI DI RILIEVO SUCCESSIVI CHE NON DANNO LUOGO A RETTIFICHE

Un dividendo di US$ 40,0 milioni è stato versato alla Società dalla sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. nel mese di gennaio 2024.

In data odierna il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di proporre all'Assemblea ordinaria degli Azionisti convocata per il 23 aprile 2024 (l'"Assemblea ordinaria"), l'approvazione di un dividendo annuale lordo di US$ 30.007.114,24.

Per un'informativa dettagliata degli ulteriori eventi successivi alla chiusura del periodo di riferimento, si rimanda alle sezioni Eventi successivi al periodo di rendicontazione ed Evoluzione prevedibile della gestione del Resoconto di gestione consolidato.

Dichiarazione delle responsabilità del Direttore finanziario

Il manager responsabile della redazione dei bilanci, Carlos Antonio Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Direttore finanziario di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società") che, per quanto di sua conoscenza, il bilancio d'esercizio, redatto in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicato nel presente documento, fornisce una rappresentazione veritiera e corretta di attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e che la relazione sulle operazioni e il resoconto di gestione illustrano correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza associati.

14 marzo, 2024



Antonio Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario



d'Amico International Shipping S.A.

Lussemburgo
d'Amico International Shipping S.A.
25/C, Boulevard Royal - 11th Floor
L-2449 - Luxembourg
Gran Ducato di Lussemburgo
Ph. +352 2829 06 10

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
Dublino D02 DT18 - Irlanda
Ph. +353 1 676 0100

Principato di Monaco
d'Amico Tankers Monaco S.A.M.
20, Bd de Suisse
MC 98000 - Monaco
Ph. +377 9310 5656

Regno Unito
d'Amico Tankers UK Limited
2, Queen Anne's Gate Buildings
Dartmouth Street
Londra SW 1H 9BP - Regno Unito
Ph. +44 20 7340 2000

www.damicointernationalshipping.com


d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.