



## **COMUNICATO STAMPA**

**Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A.  
approva i risultati del Q3 e dei 9M'24:**

**'NEL Q3 E NEI PRIMI 9 MESI DEL 2024, DIS HA REGISTRATO OTTIMI RISULTATI:  
UTILE NETTO DI US\$ 40,2M NEL Q3'24 E US\$ 163,1M NEI PRIMI 9M'24.  
STRUTTURA FINANZIARIA SOLIDA CON IL RAPPORTO TRA IL DEBITO NETTO (ESCLUSO IFRS16) E  
IL VALORE DI MERCATO DELLA FLOTTA PARI A SOLO IL 6.2% E  
CASSA E MEZZI EQUIVALENTI DI US\$ 228,7M.**

***DISTRIBUZIONE DI UN ANTICIPO SUI DIVIDENDI PER UN IMPORTO LORDO  
PARI A US\$ 0,2520 PER AZIONE.'***

---

### ***RISULTATI DEI PRIMI NOVE MESI 2024***

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 294,5 milioni (US\$ 301,8 milioni nei 9M'23)
- Ricavi netti totali di US\$ 298,1 milioni (US\$ 305,4 milioni nei 9M'23)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 218,8 milioni (73,4% sui Ricavi netti totali) (US\$ 213,1 milioni nei 9M'23)
- Risultato netto di US\$ 163,1 milioni (US\$ 148,7 milioni nei 9M'23)
- Risultato netto rettificato (escludendo poste non ricorrenti) di US\$ 158,9 milioni (US\$ 153,0 milioni nei 9M'23)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 228,4 milioni (US\$ 224,4 milioni nei 9M'23)
- Debito netto di US\$ 83,0 milioni (US\$ 76,9 milioni escluso IFRS16) al 30 settembre 2024 (US\$ 224,3 milioni e US\$ 198,7 milioni escluso IFRS16, al 31 dicembre 2023)

---

### ***RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE 2024***

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 83,9 milioni (US\$ 98,3 milioni nel Q3'23)
- Ricavi netti totali di US\$ 85,2 milioni (US\$ 99,5 milioni nel Q3'23)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 57,7 milioni (US\$ 70,4 milioni nel Q3'23)
- Risultato netto di US\$ 40,2 milioni (US\$ 48,9 milioni nel Q3'23)
- Risultato netto rettificato (escludendo poste non ricorrenti) di US\$ 40,5 milioni (US\$ 49,4 milioni nel Q3'23)

**Lussemburgo – 7 novembre 2024** – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: "DIS") ("la Società", "d'Amico International Shipping" o "il Gruppo"), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna il resoconto intermedio di gestione per il periodo chiuso al 30 settembre 2024 (Risultati Finanziari del terzo trimestre e dei primi nove mesi del 2024).

### **MANAGEMENT COMMENTARY**

Carlos Balestra di Mottola, Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping commenta:

*'DIS ha ottenuto risultati straordinari nei primi 9 mesi del 2024, grazie a un mercato dei noli molto forte nella prima metà dell'anno, nonostante un certo indebolimento dalla fine del secondo trimestre. Abbiamo*



infatti realizzato un **utile netto di US\$ 163,1 milioni nei primi 9 mesi del 2024**, rispetto a US\$ 148,7 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente. Nel Q3 2024, l'utile netto di DIS è stato di US\$ 40,2 milioni rispetto a US\$ 49,4 milioni dello stesso trimestre dell'anno precedente.

La nostra **media spot giornaliera nei primi 9 mesi del 2024 è stata di US\$ 37.563**, contro i US\$ 33.434 dello stesso periodo del 2023, e di **US\$ 29.679 nel Q3 2024**, rispetto ai US\$ 31.782 nel Q3 2023. Inoltre, DIS ha coperto con successo il 42,4% dei suoi giorni nave a una media TCE di US\$ 27.738 nei primi nove mesi dell'anno, rispetto a una copertura del 27,9% a una media di US\$ 27.951 nello stesso periodo del 2023. Di conseguenza, **il nostro nolo complessivo base TCE (spot e time-charter) è stato di US\$ 33.395** nei primi 9 mesi del 2024, rispetto a US\$ 31.904 nei primi 9 mesi del 2023, e di US\$ 28.602 nel Q3 2024, rispetto ai US\$ 30.860 nello stesso trimestre dell'anno scorso.

**Nei primi nove mesi del 2024, e in particolare nella prima metà dell'anno, DIS ha beneficiato di un mercato dei noli solido**, grazie ad una crescita contenuta della flotta, all'aumento degli scambi di petrolio raffinato e ad inefficienze derivanti da perturbazioni ai traffici commerciali. Gli attacchi nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden hanno spinto molti operatori, inclusa DIS, a circumnavigare il Capo di Buona Speranza, aumentando le distanze percorse. La guerra in Ucraina, tuttora in corso, ha influenzato i mercati petroliferi, con sanzioni UE e il tetto ai prezzi sulle esportazioni russe che hanno ridisegnato i flussi commerciali, riducendo le spedizioni russe verso l'UE e aumentandole verso Cina, India, Turchia e altre regioni. L'Europa, di conseguenza, ha aumentato le importazioni dagli Stati Uniti, dal Medio Oriente e dall'Asia. Questi cambiamenti nelle rotte commerciali hanno portato a un notevole aumento delle distanze medie percorse dalle petroliere dedite al trasporto di prodotti raffinati.

**Nonostante un contesto favorevole, il mercato delle product tanker ha mostrato segnali di indebolimento nel corso del Q3 2024, pur mantenendosi su livelli molto redditizi.** Questo assestamento è stato principalmente causato dal numero elevato di petroliere 'uncoated' che quest'estate sono passate dal trasporto di carichi petroliferi sporchi a quelli puliti. Tale fenomeno, insolito e opportunistico, è stato incentivato dal forte divario nei guadagni tra product tanker e crude carriers, creando un'opportunità di arbitraggio interessante. Con l'arrivo della stagione invernale nell'emisfero settentrionale e con il miglioramento dei noli per il trasporto di carichi petroliferi sporchi, prevediamo che le navi passate al mercato 'clean' torneranno ai loro carichi abituali e che gli operatori di quel settore eviteranno ulteriori pulizie delle cisterne.

**Il nostro settore può contare su solidi fondamentali a lungo termine.** Sul fronte della domanda, l'IEA prevede che l'offerta di petrolio dai Paesi non OPEC crescerà di 1,5 milioni di barili al giorno entro il 2025, con i volumi aggiuntivi provenienti principalmente da Stati Uniti, Canada, Guyana e Brasile. Se una parte significativa di questi volumi sarà trasportata su lunghe distanze, principalmente verso l'Asia, ciò dovrebbe sostenere il mercato delle 'crude carrier' con effetti positivi anche per le 'product tanker'. Il mercato per il trasporto di petrolio crudo dovrebbe beneficiare anche di una crescita molto contenuta della flotta l'anno prossimo. L'IEA prevede che la produzione delle raffinerie aumenterà di soli 0,6 milioni di barili al giorno il prossimo anno, ma questa espansione limitata nasconde in realtà una crescita più sostenuta di 1,0 milioni di barili al giorno nei Paesi non OCSE, principalmente in Medio Oriente e Asia, e una contrazione di 0,4 milioni di barili al giorno nei Paesi OCSE (Europa, Nord America e Oceania). Questa espansione della capacità di raffinazione a est di Suez dovrebbe continuare a sostenere la crescita della domanda, misurata in tonnellate-miglia per le nostre navi. Sul fronte dell'offerta, il portafoglio ordini per MR e LR1 si attesta al 15,1% a fine ottobre 2024. **Tuttavia, la flotta sta invecchiando rapidamente, con alla stessa data il 15,6% delle navi MR e LR1 già oltre i 20 anni, e il 49,5% oltre i 15 anni.** Con l'invecchiamento, le navi diventano meno produttive e il nostro settore dovrebbe presto beneficiare anche di una significativa accelerazione



nelle demolizioni, poiché tra il '27 e il '35, circa il 50% della flotta attuale in commercio compirà 25 anni, l'età media di rottamazione per product tanker.

**Con l'obiettivo di mantenere una flotta giovane ed efficiente, nei primi nove mesi dell'anno, DIS ha partecipato attivamente al mercato della compravendita di navi. Abbiamo iniziato vendendo la MT Glenda Melanie, una MR costruita nel 2010 e la nave più vecchia della nostra flotta, a un prezzo interessante di US\$ 27,4 milioni. Nell'aprile 2024, abbiamo inoltre ordinato quattro nuove navi LR1 presso un rinomato cantiere navale cinese, con consegne previste nella seconda metà del 2027. Queste navi, altamente efficienti ed ecologiche, rafforzeranno notevolmente la nostra presenza nel segmento LR1, che prevediamo genererà ottimi risultati negli anni a venire. Continuiamo inoltre a investire in nuove soluzioni tecnologiche e misure operative per aumentare l'efficienza delle nostre navi.**

A giugno 2024, abbiamo esercitato un'opzione d'acquisto per la M/T Crimson Jade, una MR costruita nel 2017, al prezzo di US\$ 31,0 milioni, con consegna completata a luglio 2024. Ad agosto 2024, abbiamo esercitato un'altra opzione per la M/T Crimson Pearl, una MR costruita nel 2017, sempre al prezzo di US\$ 31,0 milioni, con consegna a ottobre 2024. Ad ottobre 2024, abbiamo esercitato ulteriori opzioni d'acquisto per altre due navi, la M/T High Navigator, una MR costruita nel 2018, per circa US\$ 34,3 milioni, con consegna prevista tra il Q1 e il Q2 2025, e la M/T High Leader, un'altra MR costruita nel 2018, anch'essa per circa US\$ 34,3 milioni, con consegna prevista tra il Q2 e il Q3 2025. Attraverso queste transazioni, **DIS si è assicurata la proprietà di sei navi MR giovani ed efficienti, tutte costruite in rinomati cantieri navali giapponesi, a prezzi di acquisto ben al di sotto dei valori di mercato attuali.** Queste acquisizioni strategiche stanno generando un valore significativo per la nostra Azienda e per i nostri Azionisti.

**Abbiamo colto l'opportunità offerta dal forte mercato dei noli per ampliare la nostra copertura con contratti a tariffa fissa, migliorando la visibilità sui flussi finanziari per gli anni a venire.** Ci siamo già assicurati una copertura del 39% dei giorni nave disponibili nel Q4 2024 a una media TCE giornaliera di circa US\$ 27.100 e del 25% dei giorni nave dell'intero anno fiscale 2025 a una media TCE giornaliera di circa US\$ 25.530.

**Grazie a solide prospettive di mercato e ad una robusta struttura finanziaria, possiamo ora puntare a ad aumentare la remunerazione per i nostri azionisti, attraverso il riacquisto di azioni proprie e la distribuzione di dividendi.** In aggiunta ad un dividendo di US\$ 30,0 milioni distribuito nel Q2 2024, DIS ha anche riacquistato azioni per un valore pari a EUR 8,3 milioni dall'inizio dell'anno. Oggi, **siamo lieti di annunciare un dividendo intermedio di circa US\$ 30.0 milioni, che prevediamo pagare entro la fine di novembre.**

Negli ultimi anni, **abbiamo continuato a gettare le basi per il successo a lungo termine della nostra Azienda.** Grazie alla nostra flotta giovane, efficiente e di alta qualità, alla nostra squadra competente e coesa, a relazioni preziose e di lunga data e ad una solida struttura finanziaria, siamo ben posizionati per continuare ad offrire rendimenti attraenti ai nostri azionisti negli anni a venire.'

Federico Rosen, Chief Financial Officer of d'Amico International Shipping commented:

**'Nei primi nove mesi del 2024, DIS ha registrato un solido utile netto di US\$ 163,1 milioni, rispetto ai US\$ 148,7 milioni dello stesso periodo dell'anno precedente, grazie a un forte mercato delle product tanker. Nel Q3 2024, nonostante una modesta correzione del mercato, abbiamo raggiunto un utile netto di US\$ 40,2 milioni, rispetto a US\$ 48,9 milioni dello stesso trimestre dell'anno precedente. Il nostro EBITDA per i primi nove mesi dell'anno ha raggiunto US\$ 218,8 milioni, con un margine EBITDA sul totale dei ricavi netti del 73,4%, mentre i flussi di cassa da attività operative si sono attestati a US\$ 228,4 milioni.**



*Nei primi nove mesi del 2024, abbiamo continuato a rafforzare la nostra struttura finanziaria, sostenuti da una solida generazione di cassa. **A fine settembre 2024, la nostra posizione finanziaria netta (NFP) era di US\$ 83,0 milioni**, con disponibilità liquide e mezzi equivalenti pari a US\$ 228,7 milioni, un miglioramento significativo rispetto a una NFP di US\$ 224,3 milioni a fine 2023. **La nostra leva finanziaria**, calcolata come rapporto tra NFP (escludendo gli effetti dell'IFRS 16) rispetto al valore di mercato della nostra flotta, ha mostrato un netto miglioramento, **raggiungendo il 6,2% alla fine del Q3 2024**, rispetto al 18,0% a fine 2023 e al 72,9% alla chiusura del 2018. Sfruttando la nostra forte liquidità e l'eccellente rating creditizio, abbiamo rimborsato diversi prestiti bancari più costosi e ottenuto nuove linee di credito con leva ridotta e margini significativamente più contenuti.*

*Sostenuti da un bilancio solido e da prospettive promettenti per il settore, abbiamo creato valore per i nostri azionisti attraverso una combinazione di riacquisto di azioni proprie e dividendi. In aggiunta al dividendo di US\$ 30,0 milioni distribuito nel Q2 2024, DIS ha riacquisito azioni per un ammontare pari a EUR 8,3 milioni dall'inizio dell'anno. Oggi, **abbiamo dichiarato un dividendo lordo intermedio di US\$ 0,2520 (US\$ 0,2142 netto, dopo l'applicazione della ritenuta massima del 15%) per ogni azione emessa e in circolazione**, con pagamento previsto entro la fine di novembre. Rimaniamo ottimisti riguardo al futuro e siamo orgogliosi della solidità finanziaria raggiunta, che riteniamo ci permetterà di continuare a generare valore e ricompensare i nostri azionisti negli anni a venire.'*

## **ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO**

### **SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2024**

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

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

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

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



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

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

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

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

Allo stesso tempo, il 42,4% dei giorni di impiego totali di DIS nei primi nove mesi del 2024 è stato coperto con contratti *time charter* a una tariffa giornaliera media di US\$ 27.738 (primi nove mesi del 2023: copertura del 27,9% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 27.951). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante cicli negativi. **La tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 33.395 nei primi 9 mesi del 2024** rispetto a US\$ 31.904 raggiunti nello stesso periodo del 2023 (terzo trimestre 2024: US\$ 28.602 vs. terzo trimestre 2023: US\$ 30.860).

## **RISULTATI OPERATIVI**

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

I **costi diretti di viaggio** sono espressione del *mix* di contratti di impiego *spot* o *time charter*. Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato *spot*, ammontano a US\$ (31,7) milioni nel terzo trimestre 2024 e US\$ (90,5) milioni nei primi 9 mesi dell'esercizio corrente (terzo trimestre 2023:

US\$ (38,6) milioni e primi 9 mesi del 2023: US\$ (106,0) milioni). I minori costi nei primi 9 mesi del 2024 riflettono la minore esposizione al mercato *spot* rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio.

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

Nei primi 9 mesi del 2024 la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa<sup>1</sup> (percentuale di copertura) è rimasta positiva, assicurando una media del 42,4% dei giorni-nave disponibili (primi 9 mesi del 2023: 27,9%) a una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 27.738 (primi 9 mesi del 2023: US\$ 27.951). Oltre a garantire un certo livello di ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche consentito da sempre a DIS di consolidare i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere.

I **ricavi base time charter giornalieri medi totali di DIS (spot e time charter)**<sup>2</sup> sono stati di US\$ 28.602 nel terzo trimestre 2024 rispetto a US\$ 30.860 nel terzo trimestre 2023, e di **US\$ 33.395 nei primi 9 mesi del 2024** rispetto a US\$ 31.904 nei primi 9 mesi dello scorso esercizio.

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

I **ricavi da noleggio a scafo nudo** ammontavano a US\$ 1,2 milioni nel terzo trimestre 2024 e a US\$ 3,7 milioni nei primi 9 mesi del 2024, in linea con lo stesso periodo dello scorso esercizio; riguardano il contratto di noleggio a scafo nudo avviato nell'ottobre 2021 su una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c.

**Costi per noleggi passivi.** La Società ha adottato l'IFRS 16 Leasing, in vigore dal 1° gennaio 2019, modificando in modo significativo il trattamento dei leasing nel Bilancio consolidato del Gruppo. Con qualche eccezione, la passività per pagamenti previsti in contratti precedentemente classificati come leasing operativi viene ora attualizzata al tasso di finanziamento marginale del locatario, portando alla rilevazione di una passività per leasing e di una corrispondente attività consistente nel diritto di utilizzo. Di conseguenza, a partire dal 1° gennaio 2019 i costi per noleggi passivi includono solo i contratti *time charter* la cui durata residua è inferiore a 12 mesi da quella data o contratti con decorrenza successiva la cui durata è inferiore a 12 mesi dalla data d'inizio. L'applicazione dell'IFRS 16 ha ridotto i "costi per noleggi

<sup>1</sup> La percentuale di copertura (%) e la tariffa media giornaliera includono un contratto di noleggio a scafo nudo su una nave LR1 di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., che comprende un Opex giornaliero ipotizzato di US\$ 7.504 (in linea con i costi effettivi di DIS), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.

<sup>2</sup> I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali includono un contratto di noleggio a scafo nudo su una nave LR1 di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., comprensivi di un Opex giornaliero ipotizzato di US\$ 7.504 (in linea con i costi effettivi di DIS), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.

passivi” di US\$ 21,0 milioni nei primi nove mesi del 2024 e di US\$ 31,1 milioni nello stesso periodo del 2023, poiché all'interno del conto economico tali costi sono stati sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. Escludendo l'effetto dell'IFRS 16, i “costi per noleggi passivi” di DIS si sarebbero attestati a US\$ (21,0) milioni nei primi nove mesi del 2024, rispetto a US\$ (31,1) milioni nello stesso periodo dello scorso esercizio. Nei primi nove mesi del 2024 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (5,3 navi equivalenti) rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio (7,5 navi equivalenti).

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, le spese tecniche e per lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà, nonché costi assicurativi per le navi di proprietà e a noleggio. La rettifica agli “altri costi operativi diretti” sorta dall'applicazione dell'IFRS 16 comporta un aumento di tali spese di US\$ 9,2 milioni nei primi 9 mesi del 2024 (aumento di US\$ 13,5 milioni nei primi 9 mesi del 2023), poiché all'interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. Escludendo gli effetti dell'IFRS 16, gli altri costi operativi diretti di DIS si sarebbero attestati a US\$ (58,3) milioni nei primi 9 mesi del 2024 rispetto a US\$ (55,6) milioni nei primi 9 mesi del 2023. Nei primi nove mesi del 2024 la Società ha gestito una flotta simile di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio (primi nove mesi del 2024: 28,7 vs. primi 9 mesi del 2023: 28,5). DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati standard di procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. Il mantenimento di un eccellente *standard* qualitativo della flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

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

L'**utile dalla vendita di navi** è stato negativo per US\$ (0,3) milioni nel terzo trimestre 2024 rispetto a US\$ (0,6) milioni nel terzo trimestre 2023 e di US\$ (4,3) milioni nei primi nove mesi del 2024 rispetto a US\$ (4,4) milioni nello stesso periodo dello scorso esercizio. L'importo per i primi 9 mesi 2024 include un utile di US\$ 5,1 milioni dalla vendita della M/T Glenda Melanie, avvenuta nel secondo trimestre 2024, parzialmente compensato dall'ammortamento del risultato differito netto delle navi vendute e riprese in *leasing (lease-back)* negli esercizi precedenti. Inoltre, l'importo per i primi nove mesi del 2023 include US\$ (3,4) milioni di risultati relativi all'ammortamento accelerato delle perdite differite sulle navi M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Trader e M/T High Loyalty, le cui opzioni di acquisto sono state esercitate da d'Amico Tankers d.a.c. nella prima metà dello stesso anno.

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

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

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

I **proventi finanziari netti** sono stati pari a US\$ 2,4 milioni nel terzo trimestre 2024 (US\$ 1,1 milioni nel terzo trimestre 2023) ed a US\$ 5,9 milioni nei primi nove mesi del 2024 (US\$ 3,5 milioni nei primi nove mesi del 2023). L'importo per i primi nove mesi del 2024 comprende principalmente interessi attivi su



titoli a breve termine e fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari** ammontavano a US\$ (5,0) milioni nel terzo trimestre 2024 (US\$ (6,6) milioni nel terzo trimestre 2023) e a US\$ (15,8) milioni nei primi 9 mesi del 2023 (US\$ (20,8) milioni nei primi 9 mesi del 2023). L'importo per i primi 9 mesi dell'esercizio include principalmente US\$ (15,5) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, oltre a una differenza di cambio negativa di US\$ (0,2). L'importo registrato per lo stesso periodo dello scorso esercizio include principalmente US\$ (19,8) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, oltre a una differenza di cambio negativa di US\$ (1,0) milioni.

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

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

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

#### **FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO**

I **flussi di cassa netti di DIS per i primi 9 mesi del 2024 sono stati pari a US\$ 117,5 milioni** rispetto a US\$ (2,9) milioni dello stesso periodo del 2023 (terzo trimestre 2024: US\$ 46,8 milioni vs. terzo trimestre 2023: US\$ (7,9) milioni).

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

L'**indebitamento netto di DIS al 30 settembre 2024** ammontava a US\$ 83,0 milioni rispetto a US\$ 224,3 milioni al 31 dicembre 2023. A causa dell'applicazione dell'IFRS 16, dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono una passività aggiuntiva per *leasing*, pari a US\$ 6,1 milioni alla fine di settembre 2024 rispetto a US\$ 25,6 milioni alla fine del 2023. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) e il valore di mercato della flotta era pari al 6,2% al 30 settembre 2024 rispetto al 18,0% al 31 dicembre 2023 (36,0% al 31 dicembre 2022, 60,4% al 31 dicembre 2021, 65,9% al 31 dicembre 2020, 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018).





## EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

Gli eventi principali per il Gruppo d'Amico International Shipping nei primi 9 mesi del 2024 stati i seguenti:

### ***D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.:***

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

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

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

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



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

#### **D'AMICO TANKERS D.A.C.:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

### ***D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:***

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

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

### ***D'AMICO TANKERS D.A.C.:***

**Esercizio di un'opzione di acquisto:** nel mese di ottobre 2024, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato le proprie opzioni d'acquisto sulle seguenti navi:

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

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

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

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

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

\* con obbligo di acquisto

### **EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

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

#### **Domanda di navi cisterna**

- Secondo quanto riportato nel report di ottobre 2024 dell'AIE, la domanda mondiale di petrolio dovrebbe crescere di quasi 900.000 barili al giorno nel 2024 e di quasi 1 milione di barili al giorno nel 2025. Ciò rappresenta una significativa decelerazione rispetto alla crescita di circa 2 milioni di barili al giorno osservata nel periodo post-pandemia 2022-2023. Tale rallentamento è imputabile alla Cina, che rappresenta circa il 20% dei guadagni globali sia per quest'anno che per il prossimo, rispetto a quasi il 70% nel 2023.
- Secondo quanto riportato nel report di ottobre 2024 dell'AIE, la produzione globale di greggio dovrebbe attestarsi in media a 82,8 milioni di barili al giorno nel 2024, con un aumento di 540.000 barili al giorno su base annua. Questa stima è stata rivista al rialzo di 100.000 barili al giorno, in gran parte a causa della revisione dei dati di riferimento cinesi per il 2022 e il 2023.
- Inoltre, l'AIE osserva che la domanda petrolifera cinese continua a essere inferiore alle aspettative, con un impatto significativo sulla crescita complessiva. Dopo un'impennata di 1,4 milioni di barili al giorno nel 2023, si prevede che quest'anno la crescita scenda bruscamente a

soli 150.000 barili al giorno. Dopo un forte primo trimestre, la domanda è diminuita in media di 190.000 barili al giorno da aprile ad agosto, con una contrazione di 500.000 barili al giorno nel solo mese di agosto. Si prevede una crescita modesta nell'ultimo trimestre dell'anno e nel 2025, con un aumento annuo previsto di 220.000 barili al giorno.

- L'AIE riporta inoltre che l'attività di raffinazione nei paesi non-OCSE dovrebbe registrare un aumento di 460.000 barili al giorno nel 2024, raggiungendo i 46,8 milioni di barili al giorno. La persistente debolezza dei livelli di produzione in Cina e un *outlook* conservativo in relazione alla produzione russa, sono compensati dalla crescita in Medio Oriente, Africa e altre regioni asiatiche. Nel 2025, la produzione di greggio nei paesi non-OCSE dovrebbe registrare un aumento di 1,0 milioni di barili al giorno, raggiungendo 47,8 milioni di barili al giorno, in seguito al rallentamento della crescita in queste tre regioni ed alla prevista ripresa della Cina. Il Medio Oriente rimane il principale contributore a questa crescita, con un aumento di 630.000 barili al giorno su base annua, seguito dall'Africa (230.000 barili al giorno) e da altre regioni asiatiche (130.000 barili al giorno), guidate dall'India.
- Secondo l'*outlook* di Clarksons di ottobre 2024, quest'anno la crescita della domanda per il trasporto marittimo di raffinati dovrebbe attestarsi a circa il 6,1%.
- Più a lungo termine, la ripresa della domanda e gli spostamenti strutturali nell'ubicazione delle raffinerie dovrebbero continuare a favorire gli scambi commerciali a lungo raggio di prodotti raffinati. L'*outlook* di Clarksons di ottobre 2024 prevede un aumento della capacità di raffinazione di 0,4 milioni di barili al giorno nel 2025, dopo l'aumento di 1,9 milioni di barili al giorno nel 2024.

#### **Offerta di navi cisterna**

- Le inefficienze commerciali, con l'aumento dei trasbordi dei carichi e del rapporto zavorra/carico, sono state uno dei fattori che hanno ridotto la produttività della flotta e hanno dato forza al mercato dei noli dall'inizio della guerra in Ucraina.
- Secondo l'*outlook* di Clarksons di ottobre 2024, la flotta di navi cisterne dovrebbe crescere solo del 2,0% nel 2024.
- È stato registrato un considerevole incremento degli ordini di nuove navi, pari a circa 170 unità nei segmenti MR e LR1 dall'inizio dell'anno. Tuttavia, a causa della ridotta capacità e disponibilità dei cantieri, la consegna di tali navi è prevista solo nel 2026-2027.
- I forti mercati dei noli hanno scoraggiato l'attività di demolizione, che rimane limitata nel 2024 con solo 2 navi nei segmenti MR e LR1 demolite durante il periodo.
- A causa della limitata attività di demolizione negli ultimi anni, la flotta di navi cisterna è invecchiata rapidamente, con il 15,6% delle navi MR e LR1 nell'attuale flotta commerciale con un'età di 20 anni o più.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 ed il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e diverse banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convezioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'Unione Europea ha incluso la navigazione nel suo Sistema di Scambio delle quote di Emissione a partire da gennaio 2024. Inoltre, importanti noleggiatori, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti società di *trading* come Trafigura,



hanno recentemente firmato la “Sea Cargo Charter” allo scopo di divulgare le emissioni di CO2 delle navi che gestiscono e ridurle in linea con gli obiettivi dell’IMO. Da gennaio 2023, gli operatori sono tenuti a misurare l’indice di efficienza energetica delle loro navi esistenti (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI), che ne rispecchia l’efficienza tecnica, e il loro indicatore di intensità carbonica (Carbon Intensity Indicator, CII), che valuta il livello di efficienza con le quali sono gestite. Entrambe le misure ambiscono a ridurre progressivamente le emissioni dal 2023 al 2030. I cambiamenti tecnologici previsti, necessari per soddisfare le sempre più stringenti normative in materia ambientale, stanno riducendo l’interesse ad ordinare nuove navi. Inoltre, anche l’aumento dei prezzi per nuove costruzioni e la riduzione della disponibilità in cantiere stanno influenzando negativamente sulla propensione per nuovi ordini.

## **ALTRE DELIBERE**

### ***ACCONTO SUI DIVIDENDI***

Sulla base del bilancio d’esercizio approvato nel terzo resoconto intermedio di gestione 2024 da cui emerge l’adeguatezza dei fondi disponibili per la distribuzione e della relazione della società di revisione che ha opportunamente verificato l’avveramento delle condizioni sospensive per la distribuzione dell’acconto sui dividendi, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato la distribuzione di un acconto sui dividendi lordo pari a US\$ 0,2520 (US\$ 0,2142 al netto del 15% della withholding tax applicabile) per azione emessa e in circolazione. Questo corrisponde a una distribuzione totale di circa US\$ 30 milioni, da pagare tramite utilizzo di riserve distribuibili, inclusa la riserva sovrapprezzo azioni. Secondo il calendario 2024 pubblicato da Borsa Italiana S.p.A., la Società pagherà il suddetto acconto sul dividendo ai propri azionisti il 20 novembre 2024, con data di stacco della relativa cedola n. 8 (ex date) il 18 novembre e record date il 19 novembre. Si precisa che nessun acconto sul dividendo sarà pagato sulle azioni proprie della Società, non essendo queste portatrici di un diritto al dividendo.

### **AVVISTO DI DEPOSITO E STOCCAGGIO DEL RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE AL 30 SETTEMBRE 2024**

Il resoconto intermedio di gestione della Società al 30 settembre 2024, è disponibile al pubblico, nella sua versione integrale, presso la sede legale della Società e nella sezione Investor Relations del sito internet di DIS ([www.damicointernationalshipping.com](http://www.damicointernationalshipping.com)).

Essa è stata altresì depositata presso la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB) e la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF), nonché diffusa e archiviata presso Borsa Italiana S.p.A., tramite il sistema e-market SDIR and STORAGE ([www.borsaitaliana.it](http://www.borsaitaliana.it)) e presso la Société de la Bourse de Luxembourg S.A. ([www.bourse.lu](http://www.bourse.lu)) nella sua qualità di meccanismo di stoccaggio autorizzato prescelto dalla DIS (OAM).



*d'Amico*  
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

## CONFERENCE CALL

Oggi alle ore 14.00 CET (8.00 EST), DIS terrà una conferenza telefonica con la comunità finanziaria, durante la quale saranno discussi i risultati economici e finanziari del Gruppo. Per partecipare sarà possibile collegarsi in webcall al seguente link: <https://www.c-meeting.com/web3/join/3BHH8EJTPZ9WE>. In alternativa, potrete chiamare i seguenti numeri: **Italia:** + 39 02 8020911 / **UK:** + 44 1 212818004/ **USA:** +1 718 7058796. Prima della conferenza telefonica è possibile scaricare le slide della presentazione dalla pagina Investor Relations del sito DIS: [www.damicointernationalshipping.com](http://www.damicointernationalshipping.com)

---

Da oggi questo comunicato stampa è disponibile nella sezione Investor Relations del sito internet della Società, depositato presso la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF), diffuso utilizzando il circuito e-market SDIR ed archiviato presso Borsa Italiana S.p.A. tramite il sistema e-market STORAGE e presso Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di OAM.

---

*d'Amico International Shipping S.A. è una controllata indiretta di d'Amico Società di Navigazione S.p.A, leader mondiale nel trasporto marittimo. Essa opera nel settore delle navi cisterna, imbarcazioni per il trasporto di prodotti petroliferi raffinati, prodotti chimici ed oli vegetali. d'Amico International Shipping S.A. controlla, in proprietà diretta o in noleggio, tramite la sua interamente controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c., una flotta moderna e tecnologicamente avanzata, composta da imbarcazioni a doppio scafo con capacità di trasporto comprese fra le 35.000 e le 51.000 dwt. La Società vanta una lunga e storica tradizione imprenditoriale familiare, ed è presente in tutto il mondo con uffici nei più importanti centri mercantili marittimi (Londra, Dublino, Monaco e Singapore). La Società è quotata alla Borsa di Milano (ticker symbol 'DIS').*

---

### **d'Amico International Shipping S.A**

**Anna Franchin - Investor Relations Manager**

Cel: +33 680866046

Tel: +37 7 93105472

E-mail: [ir@damicointernationalshipping.com](mailto:ir@damicointernationalshipping.com)

### **Capital Link**

New York - Tel. +1 (212) 661-7566

London - Tel. +44 (0) 20 7614-2950

E-Mail: [damicotankers@capitalink.com](mailto:damicotankers@capitalink.com)

### **Havas PR Milan**

Marco Fusco

Tel.: +39 02 85457029 – Mob.: +39 345.6538145

E-Mail: [marco.fusco@havaspr.com](mailto:marco.fusco@havaspr.com)

## ALLEGATI

### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO SINTETICO INTERMEDIO

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

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

### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

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

*Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società*

- (1) L'utile base per azione è calcolato sul numero medio di azioni in circolazione pari a 120.628.982 nei primi nove mesi del 2024 (121.963.926 azioni nei primi nove mesi del 2023) e pari a 120.451.932 nel terzo trimestre del 2024 (terzo trimestre 2023: media di 121.616.280 azioni in circolazione). Nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2024 e nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2023 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.



**SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA**

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 settembre 2024	AI 31 dicembre 2023
<b>ATTIVITÀ</b>		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	802.905	794.259
Altre attività finanziarie non correnti	255	2.434
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>803.160</b>	<b>796.693</b>
Rimanenze	13.256	13.727
Crediti a breve ed altre attività correnti	39.925	75.674
Altre attività finanziarie correnti	4.024	4.459
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	228.671	111.154
<b>Totale attività correnti</b>	<b>285.876</b>	<b>205.014</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>1.089.036</b>	<b>1.001.707</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		
Capitale sociale	62.053	62.053
Utili portati a nuovo	376.597	246.054
Sovrapprezzo azioni	326.658	326.658
Altre riserve	(22.173)	(16.959)
<b>Patrimonio netto</b>	<b>743.135</b>	<b>617.806</b>
Banche ed altri finanziatori	207.514	214.738
Passività non correnti da <i>leasing</i>	33.773	73.193
Altre passività finanziarie non correnti	2.535	2.736
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>243.822</b>	<b>290.667</b>
Banche ed altri finanziatori	33.139	28.699
Passività correnti da <i>leasing</i>	36.452	20.215
Debiti a breve ed altre passività correnti	29.207	41.390
Altre passività finanziarie correnti	2.505	2.810
Debiti per imposte correnti	776	120
<b>Totale passività correnti</b>	<b>102.079</b>	<b>93.234</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>	<b>1.089.036</b>	<b>1.001.707</b>



## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

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

*Il Manager responsabile per la redazione dei bilanci, Federico Rosen, nella sua qualità di Direttore Amministrazione e Finanza della d'Amico International Shipping SA (la "Società"), dichiara che le informazioni contabili pubblicate nel presente documento corrispondono ai risultati riportati nei libri contabili e in qualsiasi altra documentazione o registrazione contabile della Società.*

*Federico Rosen*  
*Chief Financial Officer*

## **INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)**

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

### **IAP FINANZIARI (basati sui dati di bilancio o tratti dai dati del bilancio consolidato sintetico intermedio)**

#### ***Ricavi base time charter***

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

#### ***Ricavi da noleggio a scafo nudo***

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

#### ***EBITDA e margine di EBITDA***

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

#### ***EBIT e margine di EBIT***

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

#### ***ROCE (Return on capital employed)***

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

### **Investimenti lordi (CapEx)**

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

### **Indebitamento netto**

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

### **Impatto dell'IFRS 16**

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

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

### **IAP NON FINANZIARI (non tratti da dati del bilancio consolidato sintetico intermedio)**

#### **Giorni-nave disponibili**

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

#### **Percentuale di copertura**

Rapporto che indica quanti giorni-nave disponibili sono già coperti da contratti a tariffa fissa (contratti *time charter* o contratti di nolo). Fornisce un'indicazione dell'esposizione del Gruppo ai cambiamenti del mercato dei noli in un determinato periodo (si veda la sezione Ricavi base *time charter* nella Sintesi dei risultati del terzo trimestre e dei primi nove mesi del 2024).

#### **Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE**

La tariffa *spot* giornaliera fa riferimento ai ricavi base *time charter* giornalieri (si veda la definizione riportata di seguito) generati dall'impiego delle navi di DIS nel mercato *spot* (o durante un viaggio), mentre la tariffa giornaliera TCE fa riferimento ai ricavi base *time charter* giornalieri generati dall'impiego delle navi di DIS in contratti *time charter* (si veda la Sintesi dei risultati del terzo trimestre e dei primi nove mesi del 2024).

### **Off-hire**

Indica il periodo in cui una nave non è in grado di svolgere i servizi per i quali è immediatamente richiesta ai sensi di un contratto *time charter*. I periodi *off-hire* possono includere i giorni impiegati in riparazione, interventi di bacino (*drydock*) ed ispezioni, programmati o meno. Può contribuire a spiegare le variazioni dei ricavi base *time charter* tra i diversi periodi (si veda la sezione Ricavi nella Sintesi dei risultati del terzo trimestre e dei primi nove mesi del 2024).

### **Ricavi base time charter giornalieri**

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

### **Numero medio di navi**

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

## **ALTRE DEFINIZIONI**

### **Noleggio a scafo nudo**

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

### **Noleggio**

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

### **Contratto di nolo (contract of affreightment - COA)**

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

### **Proprietario conduttore**

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

### **Contratti a tariffa fissa**



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

***Noleggio spot o noleggio a viaggio***

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

***Time charter***

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