



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.



Relazione Annuale 2021
d'Amico International Shipping S.A.

d'Amico International Shipping S.A.

Relazione Annuale 2021

BILANCIO D'ESERCIZIO E CONSOLIDATO

Esercizio chiuso al 31 dicembre 2021

d'Amico International Shipping S.A.
Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal
RCS B124790
Capitale sociale al 31 dicembre 2021 US\$ 62.052.778,45

Questo documento è disponibile su www.damicointernationalshipping.com

Sommario

LETTERA AGLI AZIONISTI	4
ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	8
DATI DI SINTESI	9
INFORMAZIONI DI NATURA NON FINANZIARIA	10
Struttura del Gruppo	11
Corporate governance e assetto proprietario	16
Responsabilità Sociale d'Impresa (RSI)	23
Responsabilità concernenti ambiente, salute e sicurezza: principali rischi, politiche e risultati relativi a salute, sicurezza, qualità e ambiente (HSQE)	25
Responsabilità sociale, risorse umane e questioni sociali	39
Altri rischi	45
Informazioni per gli azionisti	50
Indicatori Alternativi di Performance (IAP)	52
Sintesi dei risultati del quarto trimestre e dell'esercizio 2021	55
Risultati trimestrali	65
Eventi significativi verificatisi nell'esercizio	67
Atti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione	71
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AL BILANCIO CONSOLIDATO	77
GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO	83
Conto economico consolidato	84
Conto economico consolidato complessivo	84
Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata	85
Rendiconto finanziario consolidato	86
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato	87
Nota integrativa	88
d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. RESOCONTO DI GESTIONE E BILANCIO D'ESERCIZIO	143
Resoconto di gestione	144
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AL BILANCIO D'ESERCIZIO	153
d'Amico International Shipping S.A. Bilancio e nota integrativa	159

LETTERA AGLI AZIONISTI

Gentili Azionisti,

sono lieto di presentarvi con questa lettera la Relazione annuale di d'Amico International Shipping. Nel 2021 DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (37,3) milioni rispetto ad un utile netto di US\$ 16,6 milioni nel 2020, con la differenza attribuibile al considerevole indebolimento del mercato delle navi cisterna nel 2021. Inoltre, i risultati di DIS per il 2021 sono stati influenzati negativamente da US\$ (8,2) milioni di voci non ricorrenti, principalmente legate alla svalutazione registrata su due navi di proprietà di d'Amico Tankers, la M/T High Venture, che è stata venduta nell'ultimo trimestre dell'anno, e la M/T High Valor, che è stata venduta nel gennaio 2022 e classificata come "attività disponibile per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) alla fine del 2021.

La debolezza dei mercati dei noli che ha caratterizzato la maggior parte dell'anno, ha contribuito ad una tariffa *spot* giornaliera per DIS di US\$ 11.004 nel 2021 rispetto a US\$ 16.771 nel 2020. Grazie però alla nostra prudente strategia commerciale incentrata sul mantenimento di un elevato livello di copertura con contratti a tariffa fissa, abbiamo notevolmente limitato gli effetti negativi del mercato *spot*. Infatti, nel 2021 il 47,5% del totale dei giorni nave di DIS ha beneficiato di coperture tramite contratti a tariffa fissa ad una media giornaliera di US\$ 15.194. Siamo stati pertanto in grado di ottenere dei noli complessivi base Time-charter (*spot* e time-charter) pari a US\$ 12.996 nel 2021 e a US\$ 13.165 nel quarto trimestre, risultati significativamente superiori ai livelli del mercato *spot*.

Il risultato operativo lordo (EBITDA) di DIS è stato pari a US\$ 64,3 milioni nel 2021 rispetto a US\$ 127,3 milioni nel 2020, e i flussi di cassa operativi sono stati positivi, attestandosi a US\$ 31,8 milioni nel 2021, rispetto a US\$ 84,1 milioni l'anno precedente.

Verso la fine del 2021, dopo alcuni trimestri deboli, abbiamo finalmente notato alcuni segnali di miglioramento nel mercato. Infatti, malgrado un contestuale incremento dei casi di Covid, il Q4 2021 ha visto la domanda mondiale di petrolio tornare sostanzialmente in linea con lo stesso trimestre del 2019. **Si stima che per la fine del primo trimestre del 2022, Stati Uniti ed Europa avranno raggiunto un elevato livello di immunità rispetto al Covid e si sta infatti già assistendo ad una graduale riduzione delle restrizioni alla mobilità in queste aree del mondo**, favorendo una ripresa solida della domanda di trasporto durante l'anno in corso.

Auspichiamo vivamente che l'invasione dell'Ucraina termini al più presto. In effetti, è ancora difficile valutare l'impatto di questa guerra sui nostri mercati, poiché lo scenario è in rapida e continua evoluzione. Da un lato, preoccupa la potenziale riduzione dell'offerta di petrolio, dall'altro, questa situazione potrebbe generare un aumento della domanda di tonnellate/miglia per il trasporto marittimo sia di greggio che di raffinati, poiché le importazioni di queste materie prime da parte dell'Europa potrebbero dover provenire da più lontano. Al momento DIS non vanta crediti nei confronti di società russe.

Inoltre, le scorte industriali di raffinati puliti dell'OCSE sono diminuite rapidamente e sono attualmente ben al di sotto della media quinquennale. Il netto calo delle scorte petrolifere, che nel corso dello scorso anno ha depresso i traffici commerciali, potrebbe dar vita, nei prossimi mesi, ad una crescita della domanda di trasporto volta proprio a ripristinare un livello adeguato di scorte. A fronte di tutte queste considerazioni, riteniamo che nel 2022 il mercato delle navi cisterna possa continuare il proprio percorso di ripresa.

Nel lungo periodo manteniamo una visione estremamente positiva per il nostro settore, in quanto i fondamentali sono molto solidi sia sul fronte della domanda che su quello dell'offerta. Il processo di rilocalizzazione di importanti impianti di raffinazione, lontano da alcuni dei principali centri di consumo (Europa, Stati Uniti, Australia), ha subito

un'ulteriore accelerazione durante la pandemia, in quanto i bassi margini di raffinazione hanno spinto le raffinerie più obsolete e meno competitive fuori dal mercato, favorendo i siti più moderni, ubicati principalmente in Asia e in Medio Oriente. Questo fenomeno sarà estremamente vantaggioso per la domanda di navi cisterna in termini di tonnellate/miglia.

Prevediamo inoltre una crescita molto limitata dell'offerta di tonnellaggio nei prossimi anni. Le normative imposte dall'IMO (*Energy Efficiency Existing Ship Index-EEXI* e *Annual operational carbon intensity indicator-CII*) e dall'Unione Europea (*Emissions Trading Scheme-ETS* e *Fuel EU Maritime*) comporteranno un'ulteriore accelerazione della demolizione delle navi cisterna più vecchie e meno efficienti ed imporranno ad una parte della flotta mondiale lo *slow steaming* per ridurre le emissioni. Inoltre, l'attività di costruzione di nuove navi dovrebbe essere limitata a causa della scarsa disponibilità di capitali, delle significative incertezze riguardanti gli sviluppi tecnologici necessari per soddisfare le sempre più stringenti normative in materia ambientale, degli elevati costi di costruzione e della limitata disponibilità dei cantieri per consegne nei prossimi due anni.

Nonostante le condizioni di mercato sfidanti che abbiamo dovuto fronteggiare nel 2021, il valore patrimoniale netto di mercato di DIS è aumentato nel corso dell'anno, attestandosi a US\$ 288,0 milioni a fine esercizio, grazie in parte ad un incremento dei prezzi di costruzione e di demolizione delle navi, evidenziando altresì le buone prospettive di medio periodo per il nostro settore. 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 2021 era pari a US\$ 717,5 milioni, con un aumento del 4,9% rispetto all'esercizio precedente (rettificato per le navi vendute).

Sono particolarmente orgoglioso che, nonostante le condizioni di volatilità del mercato affrontate nel corso dell'esercizio, DIS sia stata in grado di preservare la propria posizione di liquidità e rafforzare ulteriormente la propria struttura patrimoniale. Alla fine del 2021, DIS aveva disponibilità liquide e mezzi equivalenti pari a US\$ 43,4 milioni ed il rapporto tra la posizione finanziaria netta (NFP) di DIS (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta (FMV) era del 60,4% rispetto al 65,9% di fine 2020.

Nel Q1 2021, DIS ha acquistato la M/T High Priority, una nave MR costruita nel 2005, per un importo pari a US\$ 9,7 milioni. Nel 2017, questa nave era stata venduta e ripresa in leasing da d'Amico Tankers per un periodo di 5 anni. Attraverso questa operazione, il precedente contratto di leasing è stato sostituito con un finanziamento bancario ad una leva molto più contenuta e ad un costo del debito notevolmente ridotto, riducendo la leva finanziaria ed il break-even di DIS. Nel Q4 2021, DIS ha venduto la M/T High Venture, una nave MR costruita nel 2006, per un importo pari a US\$ 10,7 milioni, generando circa US\$ 8,0 milioni di cassa, al netto delle commissioni e del rimborso del debito bancario in essere. In aggiunta, all'inizio di gennaio 2022, DIS ha finalizzato la vendita della M/T High Valor, una nave MR costruita nel 2005, per un importo pari a US\$ 10,3 milioni, generando circa US\$ 7,8 milioni di cassa, al netto delle commissioni e del rimborso del debito bancario in essere. Queste transazioni, oltre a generare per DIS un notevole impatto positivo di cassa, sono in linea con la strategia dell'azienda di possedere e gestire una flotta 'eco', molto moderna ed efficiente.

Alla fine dell'anno, DIS ha firmato nuove linee di credito con tre primarie banche per il rifinanziamento di tutti i debiti in scadenza nel 2022 (inclusi i rispettivi balloon), relativi a 5 navi, per un importo complessivo pari a US\$ 78,5 milioni. Nel 2022, DIS non ha quindi più alcuna esigenza di rifinanziamento.

Nel 2019 abbiamo completato il nostro piano d'investimento da US\$ 755 milioni in navi cisterna "eco" di nuova costruzione e oggi i nostri impegni finanziari residui riguardano solamente la manutenzione delle nostre navi.

Sono molto ottimista sul futuro della nostra Società. DIS possiede e gestisce una flotta molto giovane (al 31 dicembre 2021: età media delle navi di proprietà e a scafo nudo di 7,1 anni rispetto a una media del settore di 12,3 anni secondo Clarksons), di alta qualità e principalmente di tipo "Eco", che ci consente di ridurre al minimo il nostro impatto ambientale e ottenere significativi risparmi sui costi del carburante. Grazie alla solidità dei mercati dei noli durante la prima metà del 2020 e al piano di riduzione dell'indebitamento messo in atto negli ultimi anni, attraverso vendite di navi e aumenti di capitale, oggi DIS può contare su una solida struttura finanziaria; questo ci permette di affrontare cicli di mercato negativi nel breve periodo, pur mantenendo una rilevante flessibilità strategica e operativa.

Vorrei inoltre ribadire la mia profonda gratitudine per l'impegno e gli sforzi del personale navigante di DIS, che nonostante un altro anno difficile nel 2021, dovuto principalmente alle restrizioni di viaggio legate al Covid, ha continuato a lavorare con la consueta alta professionalità.

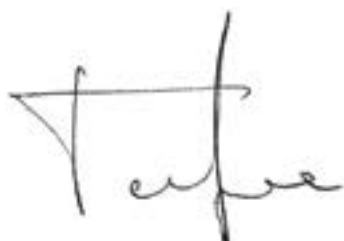
Nel 2021 abbiamo continuato a destinare significative risorse e sforzi al potenziamento della strategia ESG di DIS, anche con l'istituzione di una divisione dedicata all'interno della nostra azienda. La nostra flotta moderna e la nostra costante attenzione a una gestione efficiente del carburante hanno portato a una significativa riduzione delle emissioni rispetto all'esercizio precedente. Nel 2021, le emissioni totali di CO₂, SO_x e NO_x delle nostre navi sono diminuite e i parametri chiave di misurazione dell'intensità carbonica della nostra flotta, tra cui l'*Annual Efficiency Ratio* (AER) e l'*Energy Efficiency Operational Index* (EEOI), sono migliorati rispetto all'esercizio precedente. Inoltre, nel 2021 abbiamo raggiunto il nostro obiettivo relativo all'*health and safety* di "zero" infortuni e ed il nostro obiettivo ambientale di "zero" incidenti e fuoriuscite.

Sul fronte sociale, DIS ambisce a un ambiente di lavoro eterogeneo e inclusivo, dove il lavoro di squadra è fortemente apprezzato. Gli elevati livelli di soddisfazione dei dipendenti favoriscono un alto tasso di retention, che nel 2021 si attesta al 96% per il personale di terra e al 94% del personale marittimo. Siamo orgogliosi della diversità culturale all'interno del nostro organico, in cui alla fine del 2021 sono rappresentate 10 nazionalità ed è presente un buon equilibrio di genere, con le donne che costituiscono il 44% dei nostri dipendenti. Nel 2021 abbiamo investito in 230 ore di formazione per il personale di terra e 11.680 ore di formazione per il personale marittimo.

In termini di governo societario, dal 2007 DIS è quotata nel segmento Star, il più esigente in termini di *governance* della Borsa di Milano, ed ha pertanto adottato un quadro di prim'ordine su questo tema. In dettaglio, DIS vanta comitati interni composti interamente da consiglieri non esecutivi (*independent director*) in grado di influenzare in modo rilevante le decisioni del Consiglio di Amministrazione, un comitato di supervisione, un codice etico, un modello organizzativo e di controllo, una politica anticorruzione, una politica sulle segnalazioni (*whistleblowing*) rilasciata recentemente, una politica sulla diversità, un revisore interno ed un piano d'incentivazione a lungo termine.

Per conto del Consiglio di Amministrazione di DIS e dell'intero gruppo dirigente, vorrei ringraziare i nostri Azionisti, i nostri Finanziatori e tutti i nostri Stakeholder per il loro costante sostegno e per la rinnovata fiducia che ci accordano; non vediamo l'ora di generare valore sostanziale per tutti loro per molti anni a venire. Sono orgoglioso dei risultati ottenuti finora da DIS e sono fermamente convinto che ci attende un futuro di molte soddisfazioni.

Paolo d'Amico.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Paolo d'Amico'. The signature is fluid and cursive, with a prominent horizontal line across the middle.

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

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

Consiglio di Amministrazione

Presidente e Amministratore Delegato

Paolo d'Amico

Amministratori

Antonio Carlos Balestra di Mottola – *Direttore finanziario*

Cesare d'Amico – *Amministratore Esecutivo*

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

Tom Loesch – *Amministratore non Esecutivo - Independent Director*

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

Società di revisione

MOORE Audit S.A.

DATI DI SINTESI

Dati finanziari

US\$ migliaia	2021	2020
Ricavi base time charter (TCE)*	174.086	257.776
Risultato operativo lordo / EBITDA *	64.322	127.268
<i> margine sul TCE in %</i>	36,95%	49,37%
Risultato operativo / EBIT *	(6.902)	55.523
<i> margine sul TCE in %</i>	(3,96)%	21,54%
Utile (perdita) netto	(37.261)	16.556
<i> margine sul TCE in %</i>	(21,40)%	6,42%
Utile (perdita) netto rettificato**	(29.087)	22.491
Utile (perdita) per azione (US\$)	(0,030)	0,013
Flussi di cassa operativi	31.826	84.128
Investimenti lordi (CapEx)*	(7.033)	(12.019)
	Al 31 dicembre 2021	Al 31 dicembre 2020
Totale attività	936.316	1.032.590
Indebitamento finanziario netto*	520.288	561.543
Patrimonio netto	332.382	365.734

*Si vedano gli Indicatori alternativi di *performance* a pagina 52;

** Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16 – si veda anche la sintesi dei risultati finanziari per il quarto trimestre e l'intero 2021.

Altri dati operativi*

	2021	2020
Dati operativi giornalieri		
Ricavi base time charter* per giorno di utilizzo (US\$) ¹	12.996	16.560
Sviluppo della flotta		
Sviluppo della flotta	38,1	43,2
- Di proprietà e a scafo nudo	19,8	22,2
- A noleggio	8,1	9,0
- A noleggio	10,2	11,9
Numero medio di navi in gestione commerciale	-	0,9
Giorni di off-hire/giorni-nave disponibili ² (%)	3,0%	3,9%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili ³ (%)	47,5%	61,9%

*Si vedano gli Indicatori alternativi di *performance* a pagina 52

¹ Tale valore rappresenta i ricavi base time charter per le navi impiegate sul mercato spot e per navi impiegate con contratti time charter, al netto delle commissioni. Si rimanda agli Indicatori alternativi di performance riportati di seguito nella presente relazione. Tale dato non include i Ricavi base time charter (TCE) generati dalle "navi in gestione commerciale", che trasferisce ai rispettivi proprietari delle navi, al netto della deduzione di una commissione del 2% su tutti i loro ricavi lordi.

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

³ Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili (%): questo dato rappresenta il numero di giorni in cui le imbarcazioni sono impiegate con contratti time charter, inclusi i giorni di *off-hire*.

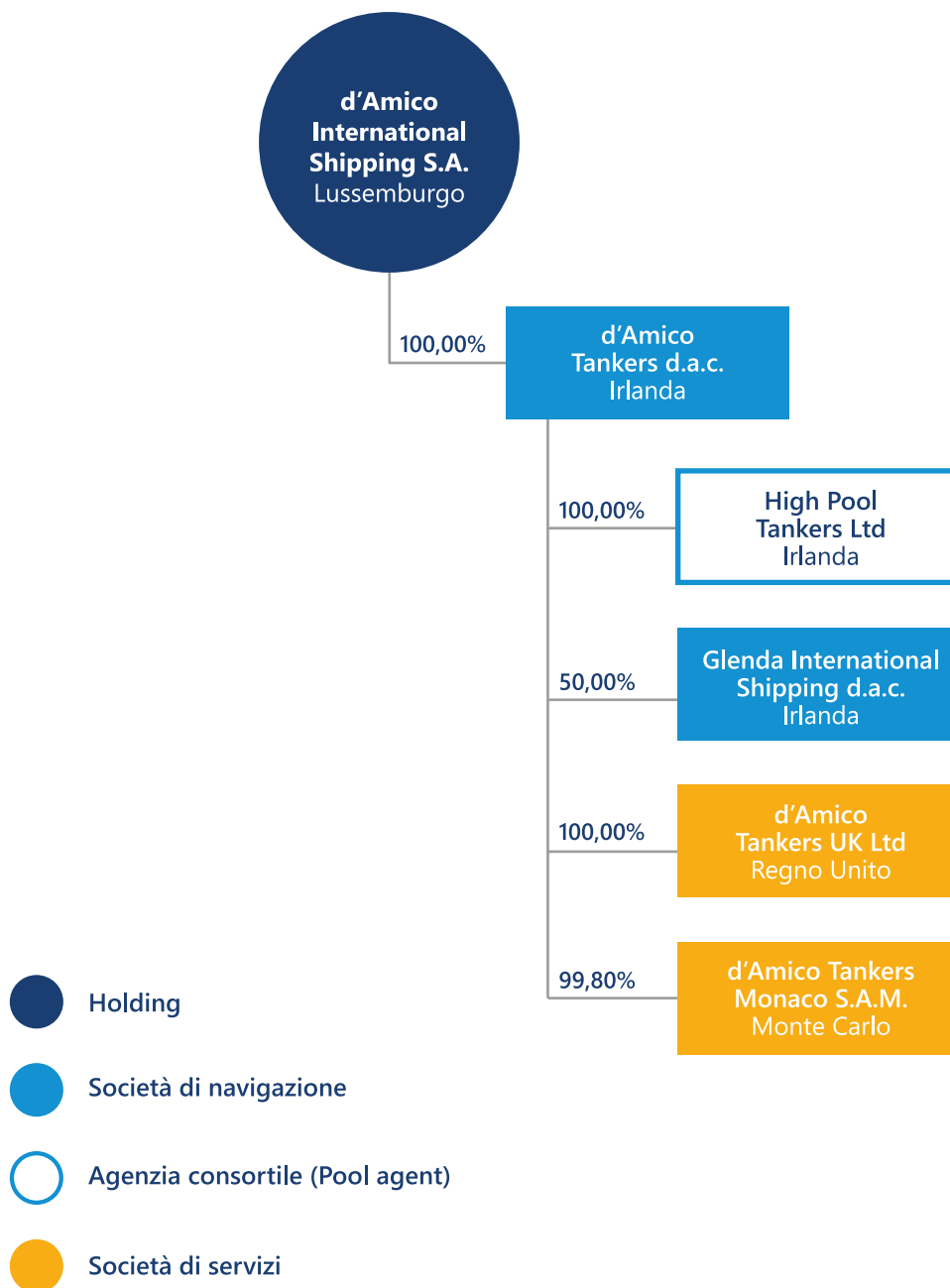
INFORMAZIONI DI NATURA NON FINANZIARIA

Le informazioni di carattere non finanziario e le informazioni sulla diversità sono redatte su base obbligatoria, seguendo le indicazioni di cui alla direttiva 2014/95/UE e successive integrazioni (2019/C 209/01).



STRUTTURA DEL GRUPPO

Di seguito viene riportata la struttura del Gruppo d'Amico International Shipping al 31 dicembre 2021:



al 31 Dicembre 2021

Gruppo d'Amico International Shipping

d'Amico International Shipping S.A. (DIS, il Gruppo, d'Amico International Shipping o la Società) è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo, appartenente al Gruppo d'Amico (d'Amico), fondato nel 1936. Al 31 dicembre 2021 d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda) una flotta di 37,0 navi, di cui 27,0 navi di proprietà e a scafo nudo (con obblighi di acquisto) con un'età media di circa 7,1 anni, rispetto ad un'età media di settore di 12,3 anni per le navi MR (25.000-54.999 Tpl (Dwt)) e di 12,3 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. Inoltre, tutte le navi sono conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale), inclusa la MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ed ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche ed agli *standard* internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali ed una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 31 dicembre 2021 il 75,7% delle navi della flotta controllata di d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di tali raffinati.

I ricavi di d'Amico International Shipping 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 di DIS.

Il Gruppo 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. I partner ed i clienti del Gruppo apprezzano la trasparenza e l'affidabilità che da sempre sono una priorità per il Gruppo. Affidabilità, trasparenza ed attenzione alla qualità sono i cardini delle attività svolte e la chiave del successo di DIS.

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

Presenza globale di DIS

DIS è presente a Lussemburgo, Dublino (Irlanda), Londra (Regno Unito), Monte Carlo (Monaco), Singapore e Stamford, CT (USA). Queste sedi sono ubicate nei principali centri marittimi di tutto il mondo. DIS ritiene che la sua presenza internazionale consenta di soddisfare le esigenze dei clienti internazionali in diverse aree geografiche e, al contempo, rafforzando la riconoscibilità del Gruppo 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 di fornire assistenza ai suoi clienti.

Al 31 dicembre 2021 il Gruppo impiegava l'equivalente di 558 dipendenti come personale marittimo e 23 dipendenti come personale di terra.

Flotta

Al 31 dicembre 2021, DIS controllava, tramite proprietà o accordi di noleggio, una flotta moderna di 37,0 navi cisterna (31 dicembre 2020: 40,0 navi cisterna). Le navi cisterna di DIS hanno una capacità di carico tra circa 36.000 e 75.000 Tpl (Dwt).

Dal 2012 DIS ha ordinato 22 navi di nuova costruzione, l'ultima delle quali è stata consegnata a ottobre 2019. Tutte queste navi sono efficienti dal punto di vista dei consumi e conformi alla legislazione ambientale recente. Possono pertanto soddisfare gli elevati *standard* richiesti dai principali clienti petroliferi del Gruppo, oltre a essere altamente efficienti sotto il profilo dei costi.

La gestione di un'ampia flotta aumenta la capacità di produrre utili e le efficienze operative. Una flotta numerosa 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 determinante quando si tratta di aggiudicarsi opportunità contrattuali per viaggi spot. In particolare, grazie alla consistenza della sua flotta dispone della flessibilità necessaria per sfruttare al meglio le condizioni favorevoli del mercato *spot* per massimizzare gli utili e negoziare contratti vantaggiosi con i fornitori.

La seguente tabella riporta informazioni sulla flotta navigante di DIS al 31 dicembre 2021.

Flotta LR1

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese ⁴	Classe IMO
Di proprietà				
Cielo di Londra	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo di Cagliari	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Rosso	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo di Rotterdam	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Bianco	75.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto				
Cielo di Houston	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-

Flotta MR

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese ⁴	Classe IMO
Di proprietà				
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 Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melissa ⁵	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meryl ⁶	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melody ⁷	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melanie ⁸	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III

Flotta MR

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese ⁴	Classe IMO
High Valor	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Priority	46.847	2005	Nakai Zosen, Giappone	-
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto				
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 Freedom	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Discovery	50.036	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Fidelity	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Navi noleggiate a lungo termine con opzioni				
High Leader	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Navigator	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Explorer	50.000	2018	Onomichi, Giappone	IMO II/III
High Adventurer	50.000	2017	Onomichi, 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 ⁴	Classe IMO
Di proprietà				
Cielo di Salerno	39,043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di Hanoi	39,043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di Capri	39,043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di Ulsan	39,060	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di New York	39,990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Gaeta	39,990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III

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

⁵ Nave di proprietà di GLENDA International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%) e noleggiate a d'Amico Tankers d.a.c.

⁶ Nave di proprietà di GLENDA International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%).

⁷ Nave di proprietà di GLENDA International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%) e noleggiate a d'Amico Tankers d.a.c.

⁸ Nave di proprietà di GLENDA International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%).

Impiego della flotta e partnership

Al 31 dicembre 2021, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 37,0 navi: 5 LR1 (navi a "Lungo Raggio 1"), 9 MR (navi a "Medio Raggio") e 3 navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre alla stessa data 1 LR, 16 MR e 3 navi *handysize* erano impiegate sul mercato spot. Alcune di queste navi di DIS sono impiegate tramite la sua *joint venture* GLENDA International Shipping d.a.c., una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, nella quale d'Amico Tankers d.a.c. ha un interesse del 50%. Al 31 dicembre 2021, la JV possedeva 4 navi MR costruite tra febbraio 2010 e febbraio 2011, due delle quali fornite in time-charter a d'Amico Tankers d.a.c. e due al Gruppo Glencore.

d'Amico International Shipping fa parte del Gruppo d'Amico, *leader* mondiale nel trasporto marittimo con oltre 70 anni di esperienza nel settore, la cui capogruppo è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Al 31 dicembre 2021, il Gruppo d'Amico controlla un'ampia flotta di navi di proprietà ed in time-charter, di cui 37,0 erano parte della flotta di DIS, operanti nel mercato delle navi cisterna. d'Amico International Shipping beneficia inoltre delle competenze del Gruppo d'Amico che gli fornisce servizi di gestione tecnica, compresi accordi assicurativi e per l'equipaggio, oltre a servizi per la sicurezza, la qualità ed ambientali per le navi di DIS.

Il 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. Si verificano inoltre fenomeni di "arbitraggio", che traggono vantaggio dalle differenze tra i diversi centri di raffinazione, sia in termini di prezzo che di domanda di raffinati specifici.

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 2020 DIS aveva sei navi a "Lungo Raggio 1" (LR1 – 75.000 Tpl (Dwt)), navi che hanno anche un certo grado di flessibilità e apportano migliori economie di scala su viaggi più lunghi.

Classe della nave cisterna Tpl (Dwt)	Breve raggio (SR) 10.000 – 25.000	Medio raggio (MR) 25.000 – 55.000	Lungo raggio (LR) 55.000 – 120.000
Caratteristiche	Opera su mercati regionali specializzati Incentrato principalmente sulla distribuzione	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	Migliori economie di scala per i viaggi a lungo raggio
Viaggi	Solo brevi	Brevi e lunghi	Brevi e lunghi
Flessibilità	Alta	Alta	Media (LR1) / Bassa (LR2)
Viaggi di Arbitraggio	No	Sì	Sì
Percentuale della flotta ⁹	21,0%	48,2%	30,9%

⁹ Fonte: Clarksons Research, al 1° gennaio 2022. La percentuale delle navi cisterna totali (4.963 navi) esclude le navi con cisterne in acciaio inossidabile.

CORPORATE GOVERNANCE E ASSETTO PROPRIETARIO

Costituita il 9 febbraio 2007 in Lussemburgo, la Società soggetta al diritto lussemburghese e, dal 3 maggio 2007, in seguito alla sua quotazione sul segmento STAR del Mercato Telematico Azionario (Euronext Milan) di Borsa Italiana, anche agli obblighi di informativa previsti dalla legge italiana di volta in volta applicabile.

Dalla sua quotazione, inoltre, la Società ha deciso di aderire ai principi e alle raccomandazioni del codice di *corporate governance* di Borsa Italiana (disponibile nella sua ultima versione su www.borsaitaliana.it), il rispetto di alcuni dei quali è essenziale per rimanere quotati nel segmento Euronext STAR Milan.

Conformemente all'articolo 123-bis del D.lgs. 58/98 italiano e in linea con le raccomandazioni del codice di *corporate governance* di Borsa, la Società fornisce un'informativa completa e dettagliata del proprio sistema di governo societario e del proprio assetto proprietario al 31 dicembre 2021 nella relazione annuale sulla *corporate governance* e sugli assetti proprietari (la "Relazione sulla *Corporate Governance*"). Un paragrafo specifico della Relazione sulla *Corporate Governance* è dedicato alla legislazione applicabile alla Società in materia di offerte pubbliche di acquisto ai sensi della legge lussemburghese del 19 maggio 2006, e successive modifiche e/o integrazioni, che recepisce la direttiva 2004/25/CE del 21 aprile 2004 concernente le offerte pubbliche di acquisto (la "Legge sull' OPA")¹⁰.

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*, dove sono pubblicati anche molti altri documenti concernenti il sistema di *corporate governance* della Società.

È inoltre diffusa tramite il circuito di eMarket SDIR di Borsa Italiana S.p.A. notificata alla Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB), alla Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF) e depositata e archiviata sia presso la Société de la Bourse de Luxembourg S.A., nella sua funzione di meccanismo ufficiale per l'archiviazione centralizzata delle informazioni regolamentate (OAM) che presso Borsa Italiana S.p.A. tramite il circuito eMarket SDIR.

Maggiori dettagli riguardanti l'assetto proprietario di DIS sono riportati anche nella sezione *Investor Relations* del suo sito web (<http://investorrelations.damicointernationalshipping.com>).

¹⁰ La Società rientra nella sfera di applicazione della Legge sull'OPA. In applicazione delle sue disposizioni e ai sensi dell'articolo 101-ter del TUF, l'autorità competente per vigilare su un'offerta pubblica di acquisizione delle azioni della Società sarà l'autorità di vigilanza italiana, la CONSOB. Il diritto italiano è il diritto applicabile per quanto concerne (i) il prezzo dell'offerta; (ii) la procedura dell'offerta e, in particolare, le informazioni sulla decisione degli offerenti di fare un'offerta; (iii) il contenuto del documento di offerta; e (iv) la pubblicizzazione dell'offerta. L'autorità di vigilanza lussemburghese, la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF), sarà invece competente (e sarà applicabile il diritto lussemburghese) conformemente alla Legge sull'OPA e alla circolare della CSSF n. 06/258 in relazione a questioni riguardanti le informazioni da fornire ai dipendenti della Società e a questioni relative al diritto societario, in particolare la percentuale di diritti di voto che conferisce il controllo e qualsiasi deroga dall'obbligo di lanciare un'offerta pubblica, nonché le condizioni in base alle quali il Consiglio di Amministrazione ha facoltà di intraprendere qualsiasi azione che potrebbe contrastare con gli obiettivi dell'offerta.

La Società è inoltre assoggettata alla legge del Lussemburgo del 21 luglio 2012 sullo squeeze-out e il sell-out dei titoli delle Società ammessi alla negoziazione su un mercato regolamentato o che sono stati soggetti ad un'offerta pubblica, e alla circolare della CSSF n. 12/545 se qualsiasi persona fisica o giuridica, agendo da sola o di concerto con un'altra, diventa proprietaria direttamente o indirettamente di un numero di azioni rappresentative di almeno il 95% del capitale sociale con diritto di voto e del 95% dei diritti di voto della Società.

Lo statuto non fa alcun riferimento alla procedura di offerta pubblica di acquisto, pertanto si ritiene direttamente e integralmente applicabile la Legge sull'OPA, che stabilisce che:

- gli azionisti della Società hanno facoltà di deliberare, anche prima che un'offerta di acquisizione sia stata resa pubblica, di imporre al Consiglio di Amministrazione di sottoporre alla sua previa approvazione l'adozione di qualsiasi azione difensiva da parte del Consiglio di Amministrazione che potrebbe contrastare gli obiettivi dell'offerta di acquisizione. In assenza di tale delibera, se del caso, il Consiglio di Amministrazione può essere libero di adottare azioni difensive senza la previa approvazione degli azionisti (misure difensive);
- gli azionisti della Società hanno facoltà di deliberare che qualsiasi vincolo alla cessione applicabile ai propri titoli, nonché qualsiasi vincolo ai diritti di voto e/o a qualsiasi diritto di voto eccezionale cessi di essere applicabile ad un'offerta pubblica di acquisizione (regola di neutralizzazione).

ETICA E INTEGRITÀ

DIS da sempre 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, consapevole che tali qualità dimostrino un forte senso di responsabilità sociale. La politica anticorruzione implementata da DIS si propone infatti di prevenire qualsiasi forma di corruzione, promuovendo un approccio di "tolleranza zero", anche nei confronti di qualsiasi forma di corruzione scaturita da comportamenti di consulenti, agenti o appaltatori.

POLITICA ANTICORRUZIONE

Nel 2019 DIS ha inoltre introdotto una nuova politica anticorruzione. L'impegno di lunga data di DIS verso l'integrità negli affari dimostra un profondo senso di responsabilità sociale.

Per il Gruppo DIS riveste la massima importanza agire in modo professionale, corretto, onesto ed etico in tutte le operazioni e i rapporti commerciali ovunque la Società opera (o prevede di operare), attuando e applicando sistemi efficaci di lotta alla corruzione; significa evitare la corruzione in qualsiasi forma, anche le tangenti, e rispettare le leggi anticorruzione di ogni paese in cui il Gruppo opera, anche promuovendo un approccio di "tolleranza zero" agli atti corruttivi, anche da parte di consulenti, agenti o appaltatori.

Essenzialmente, tutti i dipendenti del Gruppo DIS sono responsabili della prevenzione, rilevazione e segnalazione di tangenti e altre forme di corruzione; sono inoltre tenuti a evitare qualsiasi attività che potrebbe comportare, o suggerire, una violazione della politica anticorruzione. Grazie all'attuazione di misure specifiche, il Gruppo DIS garantisce che tutti i casi di sospetta corruzione vengano gestiti coerentemente e, indipendentemente dal fatto che un'indagine ne corrobora l'esistenza, non ci saranno ritorsioni o conseguenze negative per la persona che segnala un possibile caso di violazione: nella divisione Risorse Umane del Gruppo d'Amico è stato messo in atto un sistema di segnalazione anticorruzione che utilizza un indirizzo e-mail dedicato.

Analogamente, nessun dipendente di DIS subirà 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* di d'Amico** identificata e pubblicizzata per l'intero Gruppo d'Amico.

CODICE ETICO

Dal 2008 la Società ha approvato e adottato il proprio Codice Etico che include le principali norme di buona condotta che la Società, i suoi amministratori, revisori, dipendenti, consulenti e partner, e in generale tutti coloro che agiscono in nome e per conto della Società, 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 il principale codice etico della sua controllante capogruppo di ultima istanza, d'Amico Società di Navigazione S.p.A., ma adattandolo in modo da allinearlo alla legislazione lussemburghese applicabile. Su iniziativa dell'Organismo di Vigilanza (OdV), il 7 maggio 2014 il Consiglio di Amministrazione di DIS ha approvato una versione aggiornata del Codice Etico in seguito alla revisione svolta, sentito il parere del Comitato di Controllo e Rischi. Il 26 novembre 2018, successivamente all'entrata in vigore del regolamento UE 679/2016 ("GDPR"), la Società ha rilasciato una nuova versione del codice Codice Etico adeguando la sezione relativa alla "Protezione dei dati". La Società ha incoraggiato anche le sue controllate ad adottare un codice etico che sia sostanzialmente ispirato al proprio. Successivamente il Codice Etico è stato modificato anche il 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. Di seguito è riportata una breve sintesi dei principi fondamentali del Codice Etico.



PRINCIPI

PRINCIPI ETICI GENERALI

- conformità alle leggi
- onestà, equità e trasparenza
- rispetto della dignità della persona
- protezione dei dati
- trattamento delle informazioni riservate
- conflitti di interessi
- relazioni con la concorrenza
- responsabilità verso la comunità
- rispetto per l'ambiente
- liberalità
- innovazione

PRINCIPI ETICI NELLA CORPORATE GOVERNANCE

- organizzazione societaria
- rapporti con gli azionisti
- sistema di controllo interno e di gestione del rischio

PRINCIPI ETICI NELLA GESTIONE DELLE RISORSE UMANE

- selezione e reclutamento
- formalizzazione del rapporto di lavoro
- gestione e sviluppo professionale
- salute e condizioni lavorative

PRINCIPI ETICI NELLE RELAZIONI CON CLIENTI, PARTNER, FORNITORI, LA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE E ALTRE ISTITUZIONI PUBBLICHE

- rapporti con la clientela
- rapporti con partner e fornitori
- rapporti con la pubblica amministrazione e altre istituzioni pubbliche

Modello di organizzazione, gestione e controllo (ai sensi del d.lgs. italiano n. 231/2001)

Dal 2008 la Società ha adottato 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 procedure, norme e controlli volti a prevenire e/o ridurre sistematicamente, durante lo svolgimento delle cosiddette "attività sensibili", il rischio di commissione degli illeciti (ivi compresa la corruzione) citati nel decreto legislativo italiano 8 giugno 2001, n. 231 (il "Decreto 231").

Il Decreto 231, al quale DIS si conforma in virtù della propria quotazione sul segmento STAR di Borsa Italiana, ha introdotto la responsabilità amministrativa degli enti in caso di reati commessi da soggetti che agiscono per conto della Società, quali rappresentanti, dirigenti, amministratori, subordinati e persone che, anche *de facto*, svolgono attività di gestione o controllo. Il Decreto 231 prevede che gli enti siano ritenuti responsabili di un elenco specifico di illeciti commessi, o anche tentati, nell'interesse e/o a vantaggio della Società.

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 vantaggio. Inoltre, la responsabilità della Società potrebbe essere esclusa se si dimostra che: i) l'organo dirigente della Società non solo ha preventivamente adottato (adozione *ex ante*) ma anche efficacemente attuato il Modello 231; ii) ha nominato un Organismo di Vigilanza (OdV) che non abbia omesso di esercitare i propri doveri di vigilanza; e iii) l'illecito è stato commesso da una persona fisica con l'intento fraudolento di eludere il Modello 231 attuato efficientemente dalla Società. 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. A tal riguardo la Società ha deciso di aderire al sistema di gestione integrata della sua capogruppo, le cui procedure sono sottoposte ad aggiornamento continuo in riferimento ai controlli aggiuntivi specificamente richiesti dal Modello 231 come di volta in volta modificato. Talvolta l'efficace attuazione del Modello 231 richiede anche l'introduzione di nuove procedure ove necessario.

Nello specifico, il Modello 231 della Società:

- identifica le attività nel cui ambito potrebbero essere commessi i reati indicati nel Decreto 231 ("Aree di rischio" o "Attività Sensibili");
- 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 (sia l'account e-mail dell'OdV reso pubblico sul sito web di DIS sia la piattaforma di *whistleblowing* di d'Amico identificata e resa pubblica per l'intero Gruppo d'Amico costituiscono un canale diretto da utilizzare per le segnalazioni);
- 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 della Società e delle società del Gruppo d'Amico che forniscono servizi alla DIS.

Il Modello 231 della Società viene aggiornato costantemente in caso di cambiamenti intervenuti sia in seguito a ristrutturazioni organizzative interne che al mutare del contesto legislativo di riferimento.

Il 9 maggio 2019, il Consiglio di Amministrazione ha approvato l'aggiornamento del Modello 231 – in particolare la Parte Generale, il Sistema Disciplinare e la Parte Speciale 0 (Catalogo esplicito dei reati presupposto), la Parte Speciale II (reati societari), la Parte Speciale IX (delitti contro la personalità individuale), la Parte Speciale X (reati in materia di impiego di cittadini di Paesi terzi il cui soggiorno è irregolare) e la Parte Speciale XII (razzismo e xenofobia) – a seguito degli aggiornamenti normativi attuati dal legislatore nel 2017 con l'introduzione, tra gli illeciti previsti dal Decreto 231, di:

- un articolo (25-duodecies) sul "procurato ingresso illecito di stranieri e favoreggiamento dell'immigrazione clandestina" e sul "favoreggiamento della permanenza illecita di stranieri nel territorio dello Stato";

- un articolo (25-terdecies) "Razzismo e xenofobia" nonché sulla disciplina del "whistleblowing", allo scopo di adottare un sistema interno di segnalazione delle violazioni, in merito al quale la Società si è anche impegnata a garantire il meccanismo di segnalazione per il personale di terra, introducendo una procedura specifica che ne definisce chiaramente il funzionamento e che è complementare e coerente con quella già adottata dalla Società relativamente al flusso di informazioni verso l'OdV.

Ciò ha anche comportato un aggiornamento del Codice Etico della Società con l'aggiunta del sistema di gestione del "whistleblowing", con le procedure e i protocolli connessi.

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: (i) traffico di influenze illecite; (ii) frode in competizioni sportive, esercizio abusivo di gioco o di scommessa; (iii) delitti informatici e trattamento illecito di dati; (iv) reati tributari; (v) reati introdotti nel Decreto dal D. lgs. 75/2020 in materia di lotta contro la frode che lede gli interessi finanziari dell'Unione. Il processo di autovalutazione dei controlli e dei rischi (di seguito anche "CRSA") condotto dalla Società con l'assistenza dell'Organismo di Vigilanza è stato realizzato attraverso le seguenti attività: rilevazione e mappatura delle attività aziendali a potenziale rischio di commissione dei reati in oggetto (attività sensibili); 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 state identificate come rientranti nell'ambito di applicazione solo gli illeciti previsti dal Decreto 231, relativi alle attività di DIS in Italia ed in particolare: i) delitti di peculato, concussione, induzione indebita a dare o promettere utilità, corruzione e abuso d'ufficio nei confronti della Pubblica Amministrazione; ii) reati societari, ivi compresa la corruzione tra privati; iii) reati di abuso di mercato; iv) delitti di criminalità organizzata; e v) induzione a non rendere dichiarazioni o a rendere dichiarazioni mendaci all'autorità giudiziaria. Le misure di controllo analizzate e 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;
- formalizzazione / nomina, funzionamento dell'Organismo di Vigilanza e controllo / monitoraggio delle sue attività;
- formalizzazione e diffusione degli organigrammi aziendali e delle potenziali modifiche, anche attraverso una specifica comunicazione a tutta l'organizzazione;
- esistenza di un sistema di poteri e deleghe formalizzato, aggiornato e diffuso;
- esistenza di un sistema di descrizione delle mansioni formalizzato e diffuso;
- esistenza di un Codice Etico formalizzato e diffuso;
- esistenza di un sistema formalizzato, aggiornato e diffuso di politiche e procedure all'interno dell'organizzazione;
- esistenza di canali di comunicazione interna, finalizzati alla diffusione della normativa organizzativa in essere;
- esistenza di un programma periodico, sistematico e specifico di informazione/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.

La Società ha inoltre lanciato e concluso con successo, attraverso la funzione Risorse Umane del Gruppo e con il supporto del Comitato di Supervisione, un programma di formazione destinato a tutti i dipendenti e all'alta dirigenza del Gruppo d'Amico, che ha tenuto conto di tutte le modifiche applicate al Modello 231 nel corso degli anni. Un nuovo programma di formazione sarà lanciato nel 2022 per spiegare la nuova struttura del Modello 231 che ora è strutturato nelle seguenti sette parti: I) Rapporti con la Pubblica Amministrazione; II) Gestione del contenzioso; III) Gestione delle risorse umane; IV) Acquisto di beni e servizi; V) Gestione dei flussi finanziari, omaggi e donazioni; VI) Gestione dei conti, dei bilanci e delle operazioni su azioni; VII) Gestione delle informazioni interne.

DIS provvede al costante miglioramento dell'attuazione di specifiche attività di controllo (COSO Framework) finalizzate a prevenire la commissione di reati citati nel Decreto 231 e monitora la necessità di aggiornare il Modello 231.

Organismo di Vigilanza (OdV)

L'Organismo di Vigilanza è un organo interno investito della funzione di monitorare l'efficace attuazione del Modello 231 e il suo costante aggiornamento, è stato istituito nel 2008 ai sensi del Decreto 231. I suoi compiti specifici riguardano la verifica dell'attuazione, dell'applicazione, dell'adeguatezza e dell'efficacia del Modello 231.

Più nel dettaglio, i doveri dell'OdV 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'OdV ha forma collegiale e attualmente consta di tre membri confermati mediante delibera del Consiglio di Amministrazione del 7 maggio 2020 per un ulteriore periodo di tre anni in scadenza contestualmente all'assemblea ordinaria degli azionisti che approva il bilancio per l'esercizio chiuso nel 2022. I membri dell'OdV 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.

Si noti che nel 2021 il Comitato di Sorveglianza non ha ricevuto alcuna segnalazione di violazione del Modello 231 o del Codice Etico né direttamente né tramite la piattaforma di *whistleblowing*.

RESPONSABILITÀ SOCIALE D'IMPRESA (RSI)

Sistema di gestione integrata

L'implementazione di un Sistema di gestione integrata (IMS) è il risultato di una scelta aziendale che assegna un'importanza primaria ai temi della qualità dei servizi forniti ai clienti, della sicurezza e della salute nei luoghi di lavoro, dell'efficienza energetica, della salvaguardia dell'ambiente e della responsabilità sociale d'impresa, attraverso l'adozione di riconosciuti *standard* e certificazioni internazionali. L'IMS, sviluppato con un approccio basato sui processi aziendali, 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. Il Gruppo d'Amico si impegna a rispettare tutte le normative in vigore (cercando di anticipare quelle future) attraverso l'adozione di procedure operative, di sicurezza e ambientali.

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 alla Società 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).

Nel 2020 d'Amico ha completato con successo la transizione dalla vecchia norma OHSAS 18001 alla nuova ISO 45001, lo *standard* internazionale riguardante la gestione di salute e sicurezza sul lavoro, e alla versione aggiornata della norma ISO 50001 per la gestione energetica. RINA ha rilasciato il nuovo Certificato per entrambe le norme un anno prima della scadenza.

Una panoramica generale della strategia di RSI del Gruppo d'Amico

La strategia di Responsabilità sociale d'impresa (RSI) di d'Amico International Shipping, attraverso il Gruppo d'Amico, si è evoluta considerevolmente negli ultimi anni. La strategia rispecchia l'impegno che il Gruppo DIS dedica alle questioni legate ad aspetti sociali e ambientali e viene monitorata costantemente.

Allo scopo di strutturare ulteriormente la sua strategia di RSI, il Gruppo d'Amico ha deciso di realizzare annualmente il suo Bilancio di sostenibilità (il Bilancio), che evidenzia come la sua Sostenibilità sia ripartita in strategie, politiche e impegni nei confronti dei suoi *stakeholder*. Il Bilancio deriva dalla necessità di sensibilizzare in merito agli aspetti sociali, ambientali e di *governance* dell'attività del Gruppo d'Amico. Al suo interno il Gruppo ha identificato i principali temi che influiscono sulla sua sostenibilità e pertanto sulla sua capacità di creare e preservare valore (economico, sociale e ambientale) per i suoi *stakeholder*. Il Bilancio è stato redatto conformemente ai *GRI Sustainability Reporting Standards* della Global Reporting Initiative. Il Gruppo d'Amico sta lavorando, attraverso attività specifiche, per conseguire 14 dei 17 obiettivi di sviluppo delle Nazioni Unite.

Il bilancio di sostenibilità del Gruppo d'Amico pone gli *stakeholder* interni ed esterni al centro del suo percorso di sostenibilità. In occasione della redazione della terza edizione del Bilancio di sostenibilità, il Gruppo d'Amico ha chiesto il contributo dei propri *stakeholder* interni ed esterni per aggiornare la "matrice di materialità" attraverso un'indagine interna ed esterna. Attraverso questa analisi di materialità la società ha valutato i temi di sostenibilità da riportare e la loro natura strategica, e con l'indagine esterna ne ha valutato la rilevanza per i propri *stakeholder*.

Di seguito gli obiettivi che hanno guidato l'elaborazione della terza edizione:

- rafforzare la governance in materia di sostenibilità aumentando il coinvolgimento di tutte le aree aziendali interne e la consapevolezza in tema di responsabilità;
- aggiornare la matrice di materialità del Gruppo, che rappresenta gli argomenti più rilevanti per la sostenibilità dell'azienda e del *business*;
- consolidare il processo di rendicontazione e in particolare aumentare la rendicontazione delle politiche e della performance legate alla dimensione ambientale in termini di caratteristiche della flotta, decarbonizzazione, gestione dei rifiuti e gestione sostenibile delle strutture;
- rafforzare la misurazione del contributo del Gruppo al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 ONU.



RESPONSABILITÀ CONCERNENTI AMBIENTE, SALUTE E SICUREZZA: principali rischi, politiche e risultati relativi a salute, sicurezza, qualità e ambiente (HSQE)

Salute, sicurezza, qualità e ambiente (HSQE) – obiettivi che vanno oltre la conformità

d'Amico International Shipping, attraverso il Gruppo d'Amico, promuove la sicurezza a bordo ed il rispetto dell'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 la Società. A tal riguardo, la capogruppo d'Amico, la d'Amico Società di Navigazione S.p.A. coordina sia il programma di gestione ed autovalutazione delle navi cisterna (*Tanker Management and Self-Assessment* - TMSA) lanciato nel 2004 dall'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum), che il sistema di gestione integrata di salute, sicurezza, qualità, ambiente ed efficienza energetica (Health, Safety, Quality, Environment and Energy Efficiency - HSQE) dal 2003.

La Società vanta una solida struttura di gestione del rischio quantitativo, attraverso il 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 della Società 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 US\$1 miliardo.

Pur non essendo obbligatorio, il programma TMSA 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 svolta un'analisi del TMSA. A tal riguardo, l'OCIMF ha rilasciato una nuova versione del TMSA, TMSA 3, allo scopo di mantenerne la rilevanza, riflettere i cambiamenti avvenuti nella legislazione e nelle *best practices*, fornire chiarezza di interpretazione, incoraggiare un'interpretazione più unificata dei KPI e degli orientamenti sulle *best practices*, nonché promuovere il miglioramento continuo.

Il nuovo TMSA ha aggiornato i requisiti legislativi di settore, tra cui le modifiche alla Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (*Manila Amendments*), il Codice Polare e la Convenzione per la gestione delle acque di zavorra (Ballast Water Management Convention), ha rivisto elementi della Gestione ambientale ed energetica (precedentemente Gestione ambientale) integrando il documento informativo sull'efficienza energetica e la gestione del carburante (*Energy Efficiency and Fuel Management*) dell'OCIMF e aggiungendo un nuovo elemento sulla sicurezza marittima.

Il TMSA costituisce inoltre il punto di partenza per un piano di costante miglioramento 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 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, come certificato dalla società di classificazione internazionale RINA S.p.A. (Registro Italiano Navale) nel 2003. L'ISO ha rilasciato nuove versioni di questi due *standard* (ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015) allo scopo di favorire una migliore armonizzazione dei vari requisiti previsti dalle norme.

Per promuovere la sicurezza degli equipaggi, il Sistema di gestione del Gruppo include la certificazione di conformità allo *standard* internazionale ISO 45001 (ottenuto con i nuovi certificati in occasione dell'*audit* annuale del Rina nel 2020), volto a migliorare la salute e la sicurezza a bordo delle navi e in qualsiasi ambiente di lavoro. Una valutazione dettagliata dei rischi, unitamente ad un'opportuna formazione del personale marittimo e di terra, permette di esaminare correttamente *ex ante* ogni situazione di pericolo e adottare misure preventive adeguate. Nel 2020 per affrontare la pandemia di Covid, il Gruppo d'Amico ha elaborato un piano d'emergenza dedicato (il "Piano") volto a ridurre il rischio di contagio a bordo. Il Piano è stato aggiornato continuamente con prassi e misure preventive, anche coinvolgendo attività di reclutamento durante tutto il 2021. Molte ispezioni interne e controlli sono stati condotti in remoto con una strettissima collaborazione tra gli addetti al controllo e la gestione delle navi (per ulteriori informazioni si veda la sezione "Altri rischi" delle presenti informazioni di natura non finanziaria).

Rischi ambientali e conformità ambientale – l'eccellenza della flotta di DIS

Il principale obiettivo dei sistemi e delle procedure sopra descritti è la preservazione dell'ambiente marittimo. Il Gruppo è impegnato a promuovere un comportamento responsabile nei confronti dell'ambiente all'interno della sua forza lavoro. Per il Gruppo d'Amico la protezione e il rispetto dell'ambiente costituiscono una missione e fanno parte dei suoi valori d'impresa.

Oltre alle iniziative precedentemente descritte, la direzione tecnica del Gruppo d'Amico 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 perseguire un continuo miglioramento e raggiungere una maggiore efficienza e pertanto un miglior rendimento energetico attraverso una maggiore affidabilità dei macchinari, una maggiore flessibilità della flotta nella gestione dei piani di manutenzione e una migliore conoscenza dei macchinari e del loro comportamento in mutevoli condizioni operative.

L'utilizzo di tecnologie/tecniche come la videoendoscopia, la termografia, la vibrotecnica, la tribologia e misurazioni digitali favoriscono la rilevazione precoce di potenziali guasti e degrado dei componenti, riducendo il costo dei guasti e migliorando la sicurezza dei lavoratori.

Il CBM attuato ha inoltre permesso alla società di raggiungere il livello più alto richiesto dal TMSA 3 (programma di Tanker Management and Self-Assessment) in ambito di gestione della manutenzione. Nel 2020 quasi tutte le navi di nuova costruzione di DIS consegnate dal 2013 sono state certificate PMS-CM (PMS-monitoraggio delle condizioni) da RINA dopo l'esito positivo dei controlli condotti a bordo, confermando che tale strategia di manutenzione è ora approvata/accettata dalla Classe. Poiché la nuova tecnologia adottata consente di verificare lo stato di salute dei macchinari in remoto senza essere fisicamente presenti a bordo, questo strumento si è rivelato particolarmente efficace durante la recente pandemia.

Le crescenti tendenze nella digitalizzazione e nelle applicazioni mobili hanno chiaramente messo in evidenza la necessità di modernizzare i nostri 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 sua gestione della flotta. Il progetto è stato avviato nel settembre 2020 ed è stato completato nel gennaio 2022.

Ogni anno le navi cisterna di DIS devono superare i seguenti esami condotti da enti esterni:

- Ispezione e monitoraggio della conformità alle norme e ai regolamenti internazionali da parte dello Stato di 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 inspection") da parte delle principali società operanti nel settore petrolifero ed energetico, che consente di valutare la qualità della nave e ottimizzarne la selezione.

Sulla base di un contratto di gestione delle navi, d'Amico Società di Navigazione S.p.A., la controllante di ultima istanza del Gruppo DIS, con la collaborazione e la supervisione di d'Amico Tankers d.a.c., è responsabile della gestione tecnica delle navi di proprietà e noleggiate a scafo nudo dal Gruppo d'Amico International Shipping (si rimanda inoltre alla nota pertinente del bilancio consolidato "Altri costi operativi diretti" e "Operazioni con parti correlate").

Le responsabilità dei gestori delle navi includono lo svolgimento di interventi generali di manutenzione e ispezioni/controlli delle navi, la garanzia della conformità ai requisiti normativi e delle società di classificazione navale, la soddisfazione delle procedure di "vetting" applicate dalle principali compagnie petrolifere, la supervisione della manutenzione e promozione dell'efficienza delle navi, l'organizzazione e la supervisione degli interventi di bacino e delle riparazioni, l'acquisto di forniture e ricambi, e la nomina di supervisori e consulenti tecnici.

Di recente la direzione tecnica del Gruppo d'Amico ha adottato tecnologie robotiche, come i droni dotati di capacità di volo in spazi confinati con superfici irregolari ("casse carico"), per condurre ispezioni CAP sulle navi, migliorando gli aspetti di sicurezza legati alle ispezioni strutturali e riducendone al contempo l'impatto sulla disponibilità delle "casse carico" per finalità commerciali. Nel 2021 è stato fatto un ulteriore passo avanti nell'uso della tecnologia robotica utilizzando un drone dotato di una sonda certificata per misurare lo spessore delle piastre di acciaio.

Nel 2019 sono stati introdotti nuovi controlli interni ambientali specifici (MARPOL) insieme a nuove procedure, comprensive di istruzioni e *best practice* societarie che vanno oltre i requisiti previsti da MARPOL, oltre a numerosi piani e procedure interni volti a garantire la massima conformità ambientale a ciascun livello operativo. 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 senza la necessità di un soprintendente a bordo, cosa che a causa delle restrizioni di viaggio imposte a causa della pandemia era particolarmente difficoltosa nel 2020/2021.

La digitalizzazione di gran parte dei registri di bordo (registro idrocarburi parte 1 e parte 2, registro rifiuti, registro carico, registro gestione zavorra) condotta nel 2019 dalla dirigenza tecnica del Gruppo d'Amico, permette alla società di monitorare in tempo reale le operazioni eseguite da 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 direzione 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 il Gruppo d'Amico nell'esecuzione corretta delle operazioni, in conformità alle normative ambientali e MARPOL vigenti e anche in base alle specifiche delle navi previste dai rispettivi certificati e *layout* impiantistici.

Il Gruppo d'Amico ha iniziato la digitalizzazione dei registri di bordo con molto anticipo rispetto alle linee guida stabilite a maggio 2019 dalla MEPC 74, confermando la grandissima attenzione ai temi MARPOL e l'orientamento del Gruppo all'innovazione. Dopo il loro iniziale utilizzo su un numero limitato di navi, alla fine del 2020 DIS ha

deciso di estenderne l'applicazione sull'intera flotta, applicazione che attualmente è in corso e il cui completamento è previsto entro metà giugno 2022.

La *Matrice degli ufficiali* è il modulo destinato a gestire le informazioni degli ufficiali su tutte le navi; nel 2019 sono state introdotte nuove attività di formazione volte a seguire attentamente l'attuazione della normativa sui combustibili a basso contenuto di zolfo entrata in vigore il 1° gennaio 2020. L'ultimo progetto lanciato nel 2019 riguarda il registro elettronico (ORB) in cui sono annotate le azioni concernente la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento.

È stata istituita una Matrice di formazione dell'equipaggio che fornisce orientamenti tutti gli uffici di gestione del personale. Si tratta di uno strumento dinamico che viene mantenuto costantemente aggiornato dalla divisione Equipaggi così da rispettare qualsiasi modifica o variazione rispetto alla Convenzione internazionale sugli *standard* di formazione, certificazione e tenuta della guardia della gente di mare ed è tenuta a bordo delle navi impegnate in viaggi internazionali. La qualità della formazione dell'equipaggio viene misurata durante l'ispezione delle navi condotta dai sovrintendenti tecnici e marittimi. Inoltre, le relazioni redatte a seguito delle ispezioni delle navi straniere in ciascun porto nazionale (c.d. "*port-state control*") e delle "*vetting inspection*", rispecchiano la qualità e il livello delle competenze degli equipaggi, valutando le prassi dei marinai e le politiche in materia di sicurezza e tutela ambientale.

Tutte le navi gestite sono conformi alla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi (MARPOL) e ai requisiti di qualsiasi altra legge nazionale o internazionale in materia di tutela ambientale.

Le navi vengono ispezionate regolarmente da un ispettore 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.

Per garantire la conformità e rafforzare la consapevolezza dei marinai, la Società ha adottato la politica "STOP Working Card", uno strumento che consente a qualsiasi marinaio attivo a bordo delle navi gestite del Gruppo d'Amico di INTERRUPERE qualsiasi attività in caso di pericolo imminente per l'ambiente o per la sicurezza dell'equipaggio.

In linea con l'impegno del Gruppo d'Amico di promuovere la trasparenza nelle comunicazioni, è stata adottata una procedura di segnalazione ambientale ("Sistema di segnalazione aperta") per fornire a tutto il personale uno strumento per segnalare casi di non conformità ambientale senza timori di ritorsioni: infatti, secondo il Codice Etico di DIS non sarà espressa alcuna responsabilità o pregiudizio nei confronti del personale in caso di segnalazione di non conformità ambientali. Le informazioni riguardanti tale procedura di segnalazione sono disponibili su tutte le navi della flotta; 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 ambientale marittimi e al piano di conformità ambientale attuato.

Inoltre, la comprensione e la consapevolezza riguardanti gli aspetti ambientali vengono misurate regolarmente e approfonditamente nel corso della valutazione della *performance* di Ufficiali e Ingegneri, in particolare per quelli in posizioni più alte).

Progetti di efficienza energetica, riduzione delle emissioni e decarbonizzazione

Nel rispetto della norma ISO 50001, la norma internazionale riconosce i sistemi di gestione volti a promuovere l'efficienza energetica, e dello *standard* ambientale ISO 14001, il Gruppo d'Amico misura e analizza il consumo energetico delle proprie navi, dimostrando il proprio impegno verso la protezione delle persone e dell'ambiente, con l'intento di promuovere l'efficienza energetica e riducendo al contempo le emissioni: aumentare il risparmio energetico rappresenta uno dei mezzi più efficaci per proteggere l'ambiente. Il Piano di gestione dell'efficienza energetica delle navi (*Ship Energy Efficiency Management Plan*), coerentemente agli orientamenti dell'IMO sull'efficienza delle stesse, viene applicato sulle navi del Gruppo fin dall'inizio del 2013 per ottimizzare i processi operativi e migliorare la redditività tramite l'utilizzo efficiente delle risorse umane e dei beni della Società.

In sintesi, la dirigenza di DIS si impegna a:

- Aumentare il risparmio energetico;
- Ridurre le emissioni;
- Investire in tecnologie pulite, a elevata efficienza energetica, ove finanziariamente possibile;
- Ridurre l'impatto ambientale derivante dal consumo energetico;
- Sensibilizzare il personale e aumentare il suo impegno verso la riduzione del consumo energetico.

La *performance* delle navi viene analizzata nell'ambito della revisione annuale del Sistema di gestione integrata. L'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici (2015), dedicato alle emissioni dei gas serra, stabilisce un piano d'azione globale con l'obiettivo di evitare pericolosi cambiamenti climatici nei paesi del mondo mantenendo il riscaldamento globale al di sotto di 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 comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica prodotte dalle navi nel corso dei viaggi tra i porti europei. Per rispettare tale regolamento, il Gruppo d'Amico ha predisposto uno specifico Piano di monitoraggio e comunicazione per ogni nave, assieme alla procedura per fornire tutti i dati necessari allo svolgimento di tali attività. Il monitoraggio è iniziato nel gennaio 2018. Alla fine di ogni anno solare, tutti i dati devono essere verificati e inseriti in una relazione sulle emissioni di anidride carbonica che deve essere presentata alla Commissione europea, che rilascerà un certificato specifico per ogni nave. Tutte le navi di d'Amico coinvolte in viaggi nell'UE hanno ottenuto i certificati opportuni. Al momento, tutti i dati sulle navi raccolti per il 2021 sono oggetto di esame da parte della divisione Monitoraggio della *Performance* e saranno trasmessi conformemente al regolamento UE 2015/757.

Un processo molto simile è ora attuato per tutti i viaggi nel Regno Unito. Dopo la Brexit, il Regno Unito ha istituito il proprio regime di monitoraggio, rendicontazione e verifica. DIS ha preparato un'integrazione al Piano di monitoraggio e comunicazione di ciascuna delle sue navi per includere questo nuovo requisito e ha sottoposto il piano alla valutazione dell'Organizzazione riconosciuta competente. La raccolta dei dati è iniziata nel gennaio 2022. Nel 2023 il rapporto sarà presentato per la verifica e sarà emesso un Documento di Conformità.

Allo stesso tempo, anche l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha modificato l'Allegato VI della MARPOL (Prevenzione dell'inquinamento atmosferico dovuto alle navi) introducendo, tramite la risoluzione MEPC.278(70), un sistema per la raccolta di dati relativi al consumo di olio combustibile delle navi. In base alle modifiche introdotte, le navi aventi una stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate sono tenute, a decorrere dal gennaio 2019, a raccogliere dati sui consumi per ogni tipo di olio combustibile utilizzato, oltre ad altri dati specifici tra cui mandati per attività di trasporto. 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 devono successivamente trasferire tali dati nella Banca dati sul consumo dell'olio combustibile delle navi dell'IMO. L'IMO dovrà produrre una relazione annuale di sintesi dei dati raccolti destinata al Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC). La metodologia utilizzata per raccogliere e riportare i dati deve essere inclusa nella seconda parte del Piano di gestione dell'efficienza energetica della nave (SEEMP) esistente, creata ad hoc. Nel corso del 2018 d'Amico ha aggiornato il SEEMP di tutte le navi, 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 tali navi nell'anno solare precedente. Attualmente tutti i dati sulle navi raccolti per il 2021 sono oggetto di esame da parte della divisione Monitoraggio della *Performance* e saranno trasmessi agli Stati di bandiera della nave.

Dal 2016 la direzione tecnica del Gruppo d'Amico ha rafforzato il monitoraggio della *performance* delle navi attraverso la creazione di un team dedicato e tramite l'adozione di strumenti specifici a bordo (sensori e piattaforme di dati) integrati in *software* come Green Steam e RINA Optimum. Queste misure contribuiranno decisamente ad un'analisi più accurata delle prestazioni delle navi per ottimizzarne l'efficienza, il risparmio di carburante (bunker) ed il taglio delle emissioni di CO₂.

Durante tutto il 2020 e il 2021, la direzione tecnica del Gruppo d'Amico ha iniziato a preparare la flotta di DIS per la conformità alle misure a breve termine di riduzione dei gas serra adottate durante il MEPC 76 dell'IMO nel giugno 2021. L'Allegato VI della Marpol con i suoi emendamenti impone alle navi di calcolare il proprio indice di efficienza energetica (*Energy Efficiency Existing Ship Index*, EEXI), e stabilire un *rating* associato ad un indicatore di intensità carbonica (CII) annuale. Le modifiche all'Allegato VI della MARPOL dovrebbero entrare in vigore il 1° novembre 2022, mentre i requisiti per la certificazione EEXI e CII entreranno in vigore dal 1° gennaio 2023.

L'EEXI richiede che le navi cisterna esistenti raggiungano lo stesso livello di efficienza di quelle costruite nella fase II dell'EEDI e che questo venga certificato alla prima visita annuale dopo il 1° gennaio 2023.

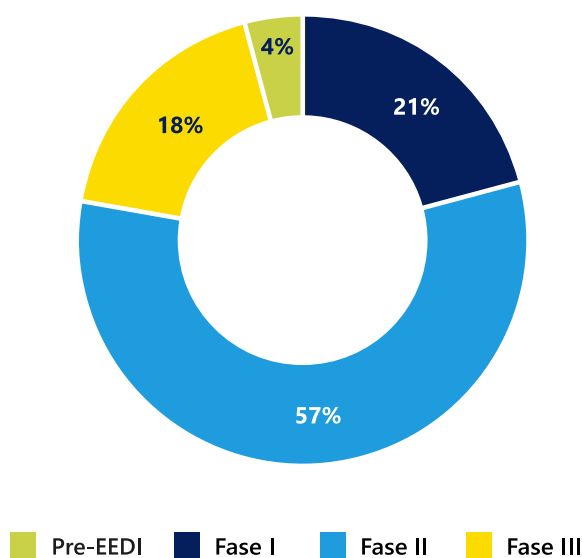
Le fasi prevedono che l'"EEDI richiesto" per tipo di nave sia soggetto a una graduale riduzione percentuale rispetto al valore di riferimento come segue:

- Fase I (2015-2019): 10% rispetto al valore di riferimento;
- Fase II (2020-2024): 20% rispetto al valore di riferimento;
- Fase III (2025 e oltre): 30% rispetto al valore di riferimento.

Il metodo principale di conformità alla Fase II per le navi esistenti di DIS è la riduzione della potenza installata piuttosto che l'installazione di dispositivi di risparmio energetico; questo approccio viene adottato in prima istanza per motivi di tempo e anche perché i dispositivi di risparmio energetico (EDS) non sono così efficaci nel ridurre l'EEXI richiesto; tuttavia, per migliorare l'efficienza pur rispettando l'EEXI, la direzione tecnica del Gruppo ha deciso di **combinare** entrambi i metodi: limitatore di potenza escludibile (OPL) con dispositivi di risparmio energetico (EDS).

Alla fine del 2021 solo il 25% della flotta di DIS non è conforme alla Fase II dell'EEDI; per queste navi sarà necessaria l'installazione di limitatori di potenza escludibile (OPL, un apparecchio che riduce la potenza del motore).

Ripartizione della flotta di DIS per fase EEDI, al 31 dicembre 2021



Il Gruppo 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 favorire la decarbonizzazione della sua flotta. Le soluzioni valutate includono combustibili di transizione, sistemi di propulsione e dispositivi di risparmio energetico.

Nel giugno 2021 la direzione 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 sulla riduzione delle emissioni di CO2 (utilizzando l'analisi del ciclo di vita, LCA), e sulle emissioni di NOx, rimaste stabili ed entro i limiti consentiti.**

I risultati delle prove sottolineano che la miscela di biocarburante è una **soluzione praticabile per rispettare il regolamento UE sui carburanti** e, ferma restando la disponibilità del prodotto, costituisce una possibile soluzione “immediata” per accelerare la decarbonizzazione del tonnellaggio esistente, contribuendo a raggiungere gli ambiziosi obiettivi fissati dall’IMO, che attualmente chiede al trasporto marittimo internazionale di ridurre le sue emissioni di CO₂ del 50% entro il 2050.

Sulla base dei risultati ottenuti sulla M/T Cielo di Rotterdam, **DIS ha certificato con l’amministrazione dello Stato di bandiera che tutte le sue navi LR1 potranno operare in via permanente con la miscela di biocarburante B30.**

Il piano per il 2022 è di certificare l’intera flotta di DIS e di testare i biocarburanti B40 e B50 seguendo la stessa metodologia.

Con riferimento all’altra misura a breve termine, l’indicatore di intensità carbonica (*Carbon Intensity Indicator, CII*), la direzione tecnica del Gruppo ha condotto uno studio interno sulla Flotta di DIS utilizzando la metrica rapporto annuale di efficienza (AER), per comprendere il profilo di rischio legato alla dimensione delle navi, al tipo di carico trasportato (riscaldato o meno) e alle rotte commerciali particolarmente difficili a causa di condizioni meteorologiche avverse, e nel 2021 ha lanciato un progetto per calcolare e monitorare in tempo reale il CII raggiunto con l’obiettivo di adottare tempestive azioni correttive, se ritenuto necessario.

Consumo di bunker e relative emissioni di gas, consumo energetico e relativi indicatori di efficienza energetica - Confronto, per le navi di proprietà e a scafo nudo e le joint venture, del consumo di bunker e delle relative emissioni di gas quali CO₂, NO_x e SO_x nell’atmosfera nel 2019, 2020 e 2021

Nel 2019 il Gruppo DIS ha predisposto la sua flotta per l’utilizzo di combustibili con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,50%, come previsto dalla normativa 14 della MARPOL di IMO, Allegato VI, in vigore dal 1° gennaio 2020.

Gli ossidi di zolfo (SO_x) sono noti per essere nocivi per la salute umana, che causa sintomi respiratori e malattie polmonari. Nell’atmosfera, gli SO_x possono inoltre causare le piogge acide, che possono danneggiare raccolti, foreste e specie acquatiche e contribuire all’acidificazione degli oceani.

Questo tetto al contenuto di zolfo previsto a livello globale – che va ad aggiungersi al precedente limite dello 0,10% sul contenuto di zolfo nei combustibili in Aree di controllo delle emissioni 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.

Per mitigare i rischi associati alla transizione ai nuovi combustibili e gestirne adeguatamente l’uso, la direzione tecnica del Gruppo d’Amico ha predisposto e adottato procedure per l’acquisto di bunker, conformemente alle raccomandazioni dei produttori, e piani di implementazioni specifici per le navi.

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 LCV medio (basso potere calorifico = mega joule per tonnellata);
- per le emissioni di CO₂ non solo l’impronta totale ma anche l’EEDI (Energy Efficiency Design Index = grammi di CO₂ per tonnellata di peso morto per miglia nautiche), l’AER (Annual Efficiency Ratio = grammi di CO₂ per tonnellata di peso morto per miglia nautiche) e l’EEOI (Energy Efficiency Operational Index = grammi di CO₂

per tonnellata-miglio, cioè la quantità di merce trasportata x miglia nautiche percorse). Il valore di EEDI riflette quanto sia efficiente la progettazione della nave in termini di emissioni di CO₂. Il suo scopo è promuovere l'uso di attrezzature macchinari efficienti, macchinari e disegni ottimizzati dello scafo e dell'elica. Minore è l'EEDI, più efficiente è la progettazione della nave. L'EEOI e l'AER sono invece indicatori operativi. L'EEOI riflette quanto sia efficiente la gestione operativa e commerciale della nave. Avendo nella formula la merce effettivamente trasportata e l'olio combustibile effettivamente consumato, l'EEOI è più rappresentativo dell'efficienza della gestione operativa rispetto all'AER, che usa anche il combustibile effettivamente consumato nella formula ma poi usa il Tpl (Dwt) della nave invece della quantità effettiva di merce trasportata. Tuttavia, l'AER è stato adottato dall'IMO come parametro per misurare le emissioni carboniche delle navi a partire dal 2023.

- Per le emissioni di SO_x, non solo l'impronta totale, che ha registrato una forte riduzione dal 2020 da quando le navi DIS hanno iniziato a bruciare combustibile *bunker* con contenuto di zolfo inferiore allo 0,5% come da regolamenti IMO, ma anche i SO_x per tonnellate effettive trasportate e SO_x x miglia totali navigate.

- Per le emissioni di NO_x, non solo l'impronta totale ma anche i NO_x per tonnellate effettive trasportate e NO_x x miglia totali navigate. Il calcolo dei NO_x non include le emissioni dei biocarburanti poiché il fattore di conversione per questo tipo di carburante non è stato ancora concordato. Ad ogni modo, data la quantità molto ridotta di questo combustibile usata nel 2021, la sua inclusione avrebbe solo un effetto minimo sulle emissioni totali.



Emissioni di CO2	2019	2020	2021	Var% 20-21
CO2 (mln. di tonnellate) Scope 1 flotta totale	0,607	0,578	0,505	-12,6%
AER (g CO2/tonnellata Tpl (Dwt) *miglia) flotta totale	6,74	6,44	6,22	-3,4%
EEDI/EEI (g CO2/tonnellata Tpl (Dwt) *miglia) flotta totale	4,96	4,96	4,70	-5,2%
EEOI (g CO2/tonnellata *miglia) flotta totale	16,10	16,18	15,78	-2,5%
Emissioni di SOx				
SOx (tonnellate x 1000) flotta totale	10,86	1,86	1,63	-12,3%
SOx x miglia nautiche (kg SOx/miglia) flotta totale	5,88	1,012	1,013	0,1%
SOx x unità di trasporto (kg SOx/t) flotta totale	0,749	0,129	0,126	-2,3%
Emissioni di NOx				
NOx (tonnellate x 1000) flotta totale	11,06	10,52	9,19	-12,7%
NOx x miglia nautiche (kg NOx/miglia) flotta totale	5,99	5,72	5,69	-0,3%
NOx x unità di trasporto (kg NOx/t) flotta totale	0,76	0,73	0,71	-2,7%
Consumo energetico				
Olio combustibile denso ad alto tenore di zolfo (tonnellate x 1000) flotta totale	159,38	5,27	4,24	-19,5%
Olio biocarburante (tonnellate) flotta totale	NA	NA	210,30	
Olio combustibile denso a bassissimo tenore di zolfo (tonnellate x 1000) flotta totale	NA	139,83	127,54	-8,8%
Gasolio marino (tonnellate x 1000) flotta totale	34,62	39,54	29,49	-25,4%
Consumo energetico totale (TJ) flotta totale ¹¹	7.933,25	7.634,98	6.668,92	-12,7%
Energia media x tonnellata di carburante (MJ/Kg) ¹²	40,89	41,34	41,29	-0,1%
% di flotta con sistema di trattamento dell'acqua di zavorra installato	61,6%	85,3%	93%	
% di flotta certificata per l'uso di miscele di biocarburante fino a B30	0%	0%	21%	

¹¹ Il consumo totale di energia è stato calcolato utilizzando le seguenti conversioni di LCV (basso potere calorifico) dal regolamento UE sui carburanti:

- MGO: 42,7 MJ/kg.
- VLSFO: 41 MJ/kg.
- HSHFO: 40,5 MJ/kg.
- Biocarburante: 41,65 MJ/kg.

¹² L'energia media x tonnellata di combustibile si ottiene dividendo il combustibile totale consumato per l'energia totale consumata

Sistema di trattamento dell'acqua di zavorra

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 native" possono avere un grave impatto ecologico, economico e sulla salute pubblica dell'ambiente ricevente. Per prevenire il problema del rilascio 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.

d'Amico International Shipping, attraverso il Gruppo d'Amico, ha predisposto e sta attuando 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 da parte delle sue navi. Tutte le navi di nuova costruzione sono dotate di questa attrezzatura mentre l'installazione sulle navi rimanenti è prevista nei prossimi interventi di bacino. Sono inoltre in atto misure specifiche di emergenza per prevenire e reagire a eventuali guasti e operazioni errate di tali sistemi. Nel corso del 2021 tutte le navi con interventi di bacino programmati sono state ammodernate con BWTS in conformità ai requisiti della USCG.

Rischi e opportunità legati al cambiamento climatico

Il cambiamento climatico sta colpendo le organizzazioni in vari modi, e si prevede che i suoi effetti persistano anche in futuro. Le organizzazioni hanno un crescente bisogno di capire, mitigare e gestire i rischi del cambiamento climatico.

Regolamenti e direttive ambientali futuri:

1) "Fit for 55" è l'ambizioso piano della Commissione europea per mettere in pratica la strategia di decarbonizzazione e portare l'UE a ridurre le emissioni di gas serra del 55% entro il 2030. La direttiva avrà un impatto diretto sulla rendicontazione del settore marittimo attraverso:

- Il sistema di scambio delle quote di emissione (ETS), che sarà esteso al trasporto marittimo

L'ETS è una proposta di direttiva (in fase di negoziazione e ancora modificabile) che dal 2023 potrebbe essere applicabile 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) e all'ormeggio nel SEE. Tuttavia, sarà considerato solo il 50% delle emissioni di CO2 generate dal viaggio in acque europee da e per l'Europa.

Secondo le attuali proposte, gli armatori dovranno acquistare quote di emissioni per il 20% delle loro emissioni nel 2023, il 45% delle emissioni nel 2024, il 70% delle emissioni nel 2025 e il 100% delle emissioni nel 2026.

La normativa impone la responsabilità all'armatore o all'entità che gestisce la nave per conto dell'armatore. Sottolinea 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, rendicontazione e verifica) dell'UE, che dovrà essere parzialmente modificato, ma per il quale la flotta d'Amico è già conforme dal 2017.

- FuelEU, che ha fissato un limite massimo per l'intensità dei gas serra dei carburanti utilizzati a bordo

FuelEU è un regolamento che entrerà in vigore nel 2025. Si applicherà a tutte le navi di oltre 5000 tonnellate lorde che fanno scalo nei porti del SEE con l'obiettivo di migliorare l'intensità di gas serra dei carburanti che utilizzano 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 prenderanno in considerazione le 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 il suo utilizzo da parte della nave.

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 del REDII; 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 inizieranno nel 2025 e aumenteranno ogni cinque anni fino al 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 sono conformi alle regole entro il 1° maggio dell'anno successivo dovranno pagare una penale. Questo denaro sarà destinato a un fondo per i combustibili verdi a favore della diffusione di combustibili a basso contenuto di carbonio e rinnovabili nel settore marittimo. I progetti finanziati da questo fondo dovrebbero stimolare la produzione di più carburante rinnovabile e a basso contenuto di carbonio per le navi.

- Direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici (DTE), che introdurrà un'aliquota fiscale minima su alcuni carburanti

La DTE è il quadro di riferimento dell'Unione europea per la tassazione dei prodotti energetici, compresa l'elettricità e la maggior parte dei combustibili. A differenza dell'ETS e di FuelEU, la DTE sarà pagata dall'acquirente del bunker, e si applicherà a tutti i *bunker* venduti nel SEE, imponendo un'imposta nel SEE per i viaggi al suo interno. La tassazione inizierà il 1° gennaio 2023, con un periodo di transizione di 10 anni. L'imposta è pari solo al 12% di quella che sarà applicata ad altri settori che utilizzano combustibili fossili come benzina e diesel, così da ridurre il rischio che gli armatori e gli operatori si riforniscano di *bunker* al di fuori dell'UE.

Secondo la direttiva rivista, l'ammoniaca e i biocarburanti avanzati usati nel trasporto marittimo saranno esentati per incoraggiare i carburanti alternativi sostenibili.

2) Gli obiettivi di decarbonizzazione dell'IMO. La transizione del settore verso un'economia a basse emissioni di carbonio, guidata in gran parte dalla strategia dell'IMO sulla riduzione delle emissioni di gas serra dalle navi, comporta sia opportunità che rischi. Molti indicatori, ad esempio AER, CII ed EEXI entreranno in vigore nei prossimi anni, obbligando le compagnie di navigazione a riferire i loro risultati sulle emissioni.

Il cambiamento climatico e le emissioni di gas serra possono influenzare negativamente i risultati operativi di DIS. Pertanto, negli ultimi anni DIS, grazie alla direzione tecnica del Gruppo d'Amico, ha costantemente studiato e ricercato nuove tecnologie e soluzioni innovative (come la sperimentazione di biocarburanti sulle proprie navi), anticipando e quando possibile prevedendo le nuove normative di settore, per garantire la rilevanza commerciale di DIS.

L'impegno di DIS per la decarbonizzazione del settore della navigazione è sottolineato anche dai progetti sviluppati con i noleggiatori, come lo "Speed optimization project" sviluppato nel 2021, che ha permesso al Gruppo di identificare il profilo di velocità più efficiente durante l'intero viaggio di una nave e di soddisfare il tempo di arrivo richiesto con il minor consumo di carburante.

Grazie alla sua flotta ecologica giovane e moderna, DIS garantisce un'attività commerciale allineata e conforme alle prossime normative UE (come menzionato in precedenza nella sezione Rischi ambientali e conformità ambientale).

Interruzione della fornitura e domanda di trasporto di materie prime

Nel 2021 le principali materie prime trasportate da DIS erano prodotti petroliferi raffinati puliti (84,8%), oli combustibili (11,5%) e oli vegetali (3,7%). Il cambiamento climatico potrebbe influenzare direttamente o indirettamente la domanda e l'offerta della maggior parte di queste materie prime.

In particolare, per quanto riguarda gli oli vegetali, l'aumento dei gas serra sta portando ad un aumento della temperatura media, con ondate di calore e fenomeni di siccità associati che possono portare a carenze d'acqua con un effetto domino sulle colture tra cui gli oli vegetali.

Per quanto riguarda i prodotti petroliferi raffinati e l'olio combustibile, una forte strategia di decarbonizzazione a livello mondiale per affrontare il cambiamento climatico sta spingendo i consumatori verso veicoli alternativi (completamente elettrici o ibridi), il che avrà inevitabilmente un impatto sulla domanda globale di queste materie prime.

La flotta di DIS, moderna, ecologica e quasi interamente conforme ai requisiti IMO, è operativamente versatile e dovrebbe essere in grado di affrontare tali sfide. Inoltre, DIS vanta *partnership* commerciali di lungo periodo che dovrebbero rivelarsi preziose durante questa transizione. Per un operatore come DIS, rinomato per la sua eccellenza nella gestione tecnica e con relazioni di lunga data con importanti noleggiatori, questa transizione potrebbe quindi anche offrire opportunità interessanti come il trasporto di miscele di carburanti alternativi (cioè biocarburanti).

Altri rischi legati al cambiamento climatico

- 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 meno sulle tariffe.

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 nel 2020 e nel 2021 (progetti di ottimizzazione della velocità e delle rotte, banca dati F.R.I.D.A. - Fleet Reporting Intelligence d'Amico) e l'applicazione di *software* di ultima generazione (ABS NS Enterprise, una piattaforma digitale integrata), DIS sfrutta il valore dei *big data* e delle informazioni come risorsa a supporto dei suoi risultati operativi. L'analisi dei *big data* è quindi diventata un importante strumento decisionale per la gestione della flotta di DIS, consentendole di valutare ad esempio l'impatto dei dispositivi per il risparmio di CO₂, di convalidare il modello di *performance* della nave tenendo conto delle condizioni meteorologiche e di valutare l'efficienza idrodinamica delle sue navi.

Altri progetti a tutela dell'ambiente

Tramite il Gruppo d'Amico, DIS supporta la protezione dell'ambiente marittimo dall'inquinamento e dallo sfruttamento eccessivo partecipando a diversi progetti. DIS inoltre promuove costantemente il comportamento responsabile del proprio personale nei confronti dell'ambiente sia a bordo delle navi che a terra.

Il Gruppo d'Amico è inoltre partner dell'Istituto Italiano di Navigazione. Fondata nel 1959, questa 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 la ONG "Associazione Promotore Musei del Mare e della Navigazione Onlus"; inoltre sostiene il Museo oceanografico di Monaco partecipando a progetti volti a proteggere gli oceani e la loro biodiversità, nonché a sensibilizzare le persone su questioni marine.

Il Gruppo d'Amico sostiene anche Battibaleno e l'operazione Delphis. Battibaleno è un'associazione no profit internazionale che protegge l'ambiente del Mediterraneo. Fondata nel luglio 1995, ha l'obiettivo di aumentare la conoscenza da parte dell'uomo e la sensibilizzazione sulle balene e i delfini che si avvistano regolarmente nel Mediterraneo. Ogni anno migliaia di barche sono posizionate a coordinate navali predeterminate con lo scopo di contribuire a condurre osservazioni simultanee dei cetacei sulla superficie del mare.

Lo scopo dell'operazione è ottenere una fotografia panoramica della superficie del mare, un prezioso contributo informativo per la comunità scientifica e per sensibilizzare il pubblico in merito all'importanza di tutelare la biodiversità marina.



RESPONSABILITÀ SOCIALE, RISORSE UMANE E QUESTIONI SOCIALI

Questioni legate ad aspetti sociali e ai dipendenti

Al 31 dicembre 2021 il Gruppo DIS impiegava 558 dipendenti come personale marittimo e 23 dipendenti come personale di terra.

Per tutto il 2021 la divisione HR ha continuato a monitorare da vicino la pandemia di Covid-19, adattando le sue politiche in modo da essere sempre conformi alle normative locali, promuovendo al contempo lo *smart working* per proteggere la salute e la sicurezza dei suoi dipendenti e delle loro famiglie. Flessibilità e agilità sono diventate le priorità della Società per stimolare un migliore equilibrio tra lavoro e vita privata dei suoi dipendenti.

Affidandosi a strumenti e tecnologie in grado di garantire una comunicazione efficace e la produttività anche al di fuori degli uffici aziendali, lo *smart working* è diventato uno strumento importante per i nostri dipendenti per bilanciare gli impegni lavorativi con le loro esigenze familiari e personali. Allo stesso tempo ha modificato in modo significativo il rapporto tra il datore di lavoro e il dipendente verso una dimensione di fiducia e gestione per obiettivi.

Per tutto il 2021 DIS ha continuato a informare tutti i suoi dipendenti delle raccomandazioni dell'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) riguardanti la pandemia di COVID-19, su questioni come limitazioni di viaggio, raccomandazioni e/o direttive dei governi locali. Per tutto l'anno DIS ha continuato ad aggiornare il suo *Piano di gestione dell'epidemia* per il contenimento della diffusione del COVID-19 sul posto di lavoro, nonché il Protocollo di salute e sicurezza del Gruppo d'Amico, che definisce le misure di sicurezza e igiene che i dipendenti devono rispettare per un ritorno in ufficio all'insegna della salute e della sicurezza.

Nel 2021 il Gruppo DIS ha avviato un programma di supporto psicologico per tutti i membri dell'equipaggio grazie alla firma di una convenzione con "Mental Health Support & Solutions" (MHSS), uno specialista di salute e benessere mentale nel settore marittimo.

Il Gruppo d'Amico 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, in quanto la pandemia di Covid-19 ha rafforzato la necessità di prendersi cura della salute e del benessere mentale.

MHSS gestisce una linea di sostegno 24/7 disponibile tramite numero verde, WhatsApp, e-mail o SMS. Gestito da psicologi professionisti di MHSS, che sono madrelingua delle stesse lingue del nostro personale, il servizio è interamente confidenziale e anonimo. La nostra sede non sarà coinvolta nella linea di sostegno e non riceverà alcuna informazione riguardante informazioni private.

Il team di MHSS ha navigato/trascorso del tempo a bordo di navi e comprende quindi le complessità della navigazione. Solitamente, dopo essere entrato in contatto con la linea di sostegno, il professionista "rimarrà" con il chiamante fino a quando il problema viene risolto. Con questo servizio il Gruppo d'Amico incoraggia tutti a conoscere il team di MHSS.

I clienti di MHSS includono grandi proprietari, gestori e operatori di navi a livello internazionale, oltre a innumerevoli membri di equipaggi e dipendenti, fornendo già sostegno a circa 5.000 navi.

Questa *partnership* con MHSS darà vita a un vero *network* di sostegno per tutto il personale di bordo, fornendo ai colleghi e alle famiglie a casa la tranquillità dovuta a una consulenza e un sostegno professionale disponibile in qualsiasi momento e in qualsiasi situazione.

Oltre al servizio di MHSS, la società ha collaborato con la "Sailor's Society" per diffondere la consapevolezza in merito al benessere in mare non solo per i marittimi, ma anche per le loro famiglie e il personale di terra della società. Il motivo è che i marittimi, le famiglie e il personale di terra affrontano tutti sfide diverse: dipendono l'uno dall'altro, non solo in senso professionale ma anche a livello umano – dando uno scopo e un significato alla vita degli altri. Possono motivarsi, incoraggiarsi e ispirarsi a vicenda oppure scoraggiarsi a vicenda, causando ansia e disagio.

Sono state applicate nuove procedure di ingresso per il personale di bordo volte a ridurre il rischio di infezioni da COVID-19 a bordo. È stato stabilito un periodo di 14 giorni di quarantena a casa e in albergo prima dell'imbarco e, inoltre, i test molecolari COVID-19 (RT-PCR) sono richiesti a tutti i marittimi prima della quarantena, dopo la quarantena e nel porto di imbarco prima di salire sulla nave.

Lo sviluppo del capitale umano ha continuato a rappresentare una delle priorità strategiche del Gruppo DIS anche durante il 2021, con la ferma convinzione che investire sui suoi dipendenti contribuirà a rafforzare il suo vantaggio competitivo.

Il Gruppo DIS continua a promuovere una cultura basata su politiche e prassi volte a massimizzare e fidelizzare il talento, a incentivare l'uso della tecnologia e dell'innovazione e a migliorare il benessere dei dipendenti, cercando al contempo di prevenire comportamenti illeciti. Il suo obiettivo è creare un ambiente di lavoro in cui ogni dipendente sia in grado di offrire un livello superiore di *performance*, garantendo al contempo l'equilibrio casa-lavoro per entrambi i generi.

Uno dei principali successi di DIS del 2021 è stato il potenziamento delle sue politiche su diversità e inclusione. Questa priorità strategica è confermata anche dalla composizione di nazionalità e dalla distribuzione di genere della forza lavoro del Gruppo DIS. A tal riguardo, il Gruppo può contare su dipendenti a terra provenienti da 10 nazioni a fine 2021, in linea con l'esercizio precedente, mantenendo invariata la percentuale di donne e uomini nell'organico, rispettivamente del 43,5% e del 56,5%.

Il personale di bordo proviene in grande maggioranza dall'India (85%). Il resto del personale marittimo è reclutato principalmente in Ucraina (4%), Russia (4%), Filippine (3%), Italia (1%), mentre la percentuale residua proviene da Bangladesh, Etiopia, Indonesia, Lettonia, Liberia e Portogallo. Non sono impiegate donne a fine 2021.

In termini di condizioni lavorative e retributive, il Gruppo DIS offre una retribuzione in linea con il diritto locale e gli *standard* di settore in cui opera e in piena conformità con le leggi vigenti in materia di salari e stipendi, benefici e orario di lavoro.

L'impegno a prevenire incidenti e infortuni sul lavoro viene rispettato grazie al mantenimento di posti di lavoro sicuri, conformemente alla legge; il diritto di accedere alla prevenzione sanitaria e il beneficio dell'assistenza medica sono garantiti ai sensi delle condizioni vigenti nella rispettiva località.

Il sistema di valutazione interna per i dipendenti del Gruppo (Gestione della *performance* dei dipendenti) continua a rivestire un ruolo essenziale nella valutazione della *performance* del personale, nella gestione del talento e nella definizione del sistema di incentivi della Società, che è stato allineato con le *best practices* più recenti.

La d'Amico Corporate Academy, che raccoglie tutte le iniziative di formazione e crescita del Gruppo d'Amico, 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 2021, nonostante l'emergenza Covid-19, sono state realizzate numerose iniziative di *e-learning* per i dipendenti di DIS, per un totale di 230 ore.

Tra le iniziative di formazione, nel 2021 DIS ha avviato alcuni corsi con The European House Ambrosetti. Con questa importante iniziativa, il Gruppo d'Amico intende avviare un percorso di ispirazione e riflessione per la sua dirigenza, nell'ottica di consolidare la propria missione, rafforzare la propria competitività, ripensare nuove competenze manageriali, adeguare le capacità dell'organizzazione".

In particolare, l'iniziativa è stata incentrata su come gestire i processi di cambiamento in un contesto in cui la trasformazione dovuta all'innovazione, alla digitalizzazione, alla transizione energetica, alla sostenibilità e all'evoluzione socio-economica influenza fortemente i modelli di *business*, i modelli organizzativi, i processi e le competenze nella Società.

Viene prestata un'attenzione continua alla fidelizzazione e allo sviluppo del personale che d'Amico International Shipping ritiene fondamentale per la gestione della flotta, con un tasso medio complessivo di stabilità del posto di lavoro per il suo personale di terra pari al 96% nel 2021.

Nel 2021 DIS ha inoltre confermato il suo sistema di incentivazione a lungo termine, il cui scopo è incrementare l'allineamento degli interessi dei dipendenti coinvolti nel piano ("Beneficiari") e dei suoi Azionisti. Il piano di incentivazione a lungo termine della dirigenza promuove la creazione di valore a medio-lungo termine tramite la definizione di diversi obiettivi legati alla *performance* della Società.

Il personale di bordo riveste un ruolo fondamentale per garantire l'utilizzo sicuro ed efficiente della flotta.

Dal 2017 DIS, attraverso il Gruppo d'Amico, ha rafforzato la sua organizzazione istituendo una *Divisione Equipaggi*, che gestisce e supervisiona i processi e le funzioni allo scopo di ottenere sinergie ed economie di scala applicando le stesse politiche in tutta l'organizzazione (*standard* di formazione, gestione della carriera, contratti di lavoro dell'equipaggio, tabelle salariali). Tutte le mansioni operative e amministrative sono affidate a SIRIUS, un agente di reclutamento di equipaggi appartenente al Gruppo d'Amico, sotto la responsabilità della *divisione equipaggi* del Gruppo.

La gestione dell'intera funzione legata agli equipaggi attraverso un'unica divisione ambisce a ridurre i rischi, in quanto tutte le procedure interne vengono continuamente aggiornate e prontamente comunicate a tutte le navi gestite, concentrandosi sulla promozione della sicurezza e della tutela dell'ambiente.

La fidelizzazione del personale marittimo rappresenta uno degli obiettivi del Gruppo d'Amico, che viene monitorato impiegando diversi KPI, tra cui il numero di contratti dei marinai che vengono interrotti prima della scadenza contrattuale, che il Gruppo ambisce a tenere sotto il 10%, e il tasso di stabilità del posto di lavoro, per il quale il Gruppo intende raggiungere almeno lo *standard* di settore dell'80%.

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 sue attività di navigazione, la divisione Equipaggi del Gruppo d'Amico ha politiche molto restrittive volte a tutelare la *Sicurezza della vita* e, in generale, la prevenzione di qualsiasi incidente che potrebbe causare gravi decessi, infortuni o malattie. 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, tutto il personale marittimo viene selezionato tramite agenti di reclutamento debitamente autorizzati dalle autorità pubbliche locali o da organizzazioni riconosciute, al fine di garantire il completo rispetto dei principi e delle norme previste dalla Convenzione sul lavoro marittimo (MLC 2006). La divisione Equipaggi inoltre 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 essere ispezionata periodicamente dall'autorità di bandiera, che rilascia un certificato di conformità per la nave e il gestore. Tutte le navi gestite dal Gruppo d'Amico sono dotate di un Certificato del lavoro marittimo valido.

Tutte le navi di DIS sono dotate delle certificazioni *Blue Card* rilasciate dalla Federazione Internazionale dei Lavoratori dei Trasporti (ITF). I benefici sociali sono garantiti ai marinai conformemente alle leggi applicabili del loro paese di origine.

La filosofia degli "ufficiali cresciuti internamente" costituisce un aspetto fondamentale della strategia di sviluppo del personale. In tale contesto, il Gruppo d'Amico sviluppa piani di carriera specifici per il suo personale, che vengono costantemente monitorati e aggiornati. Il punto di partenza è la strategia per i cadetti, che include una collaborazione con istituti nautici per l'istruzione dei suoi cadetti, che potrebbero diventare i futuri ufficiali della sua flotta.

Rispetto per i diritti dell'uomo

Nel 2021 il Gruppo DIS ha continuato a rafforzare le sue pratiche riguardanti diversità e inclusione in relazione alle persone fisiche e più in generale in relazione ai diritti umani del personale sia di terra che marittimo.

Uno dei principali obiettivi della divisione HR del Gruppo d'Amico è far sentire i dipendenti apprezzati, rispettati e coinvolti nella Società, fornendo loro accesso a pari opportunità andando ben oltre gli obblighi di legge. Il Gruppo DIS incoraggia la promozione di una condotta etica sul posto di lavoro come previsto nel suo Codice Etico, che stabilisce che le attività interne ed esterne dovrebbero essere condotte conformemente ai valori di equità, onestà e trasparenza, in conformità alle leggi e rispettando la dignità della persona.

A bordo delle navi gestite, le ore di lavoro e di riposo sono monitorate costantemente per evitare qualsiasi violazione delle normative applicabili.

A tutti i marinai è garantita l'assistenza sanitaria 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 marinai di essere rimpatriati in sicurezza.

Il Gruppo segue rigide procedure per evitare bullismo e molestie nei confronti di tutto il suo personale impiegato a bordo delle sue navi gestite. Non è tollerato alcun tipo di molestia o bullismo, né a terra né a bordo, 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. La segnalazione deve tuttavia essere presentata in buona fede. Se la segnalazione riguarda un evento verificatosi a bordo di una nave o se il segnalatore è un membro dell'equipaggio, deve essere inviata tramite i seguenti siti web <https://damico-noncompliance.azurewebsites.net> (per tutte le navi della flotta d'Amico) o <https://ishima-noncompliance.azurewebsites.net> (solo per le navi gestite da Ishima). Se la segnalazione riguarda un evento che si verifica a terra, dovrebbe essere inviata tramite il seguente sito web <https://damico-whistleblowing.azurewebsites.net>. In alternativa, le segnalazioni possono essere inviate ad *account* di posta elettronica indipendenti e numeri verdi dedicati alle segnalazioni a bordo e a terra.

Questioni umanitarie, educative e culturali

Il Gruppo DIS sostiene anche progetti di solidarietà, di formazione e di ambito culturale nei paesi in cui opera.

Attraverso il Gruppo d'Amico, 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 sostiene eventi a favore della protezione della vita umana e della ricerca scientifica. Inoltre, contribuisce alla ricostruzione di paesi, villaggi e città colpiti da calamità naturali. Ad esempio, nel 2017 il Gruppo d'Amico ha aiutato gli abitanti dei villaggi della provincia di Khanh Hoa in Vietnam, gravemente colpiti dal violento tifone "Damrey". Nel 2014 il Gruppo d'Amico ha aiutato le famiglie dei marittimi e dei dipendenti filippini a ricostruire le loro case. Nel 2013, in seguito a un tifone che ha devastato ampie zone delle Filippine, il Gruppo d'Amico ha erogato un'importante donazione per la costruzione di barche ambulanza per il comune di Iloilo, una delle aree più colpite dal disastro e città di provenienza di alcuni dei nostri marinai. Inoltre, nel 2011 ha partecipato alla ricostruzione di un piccolo villaggio in Giappone colpito dallo tsunami che si è abbattuto sulla costa nordorientale del Paese.

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.

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 rappresentare un porto sicuro in cui trovare comprensione e sostegno.

Il Gruppo d'Amico sostiene da anni le attività di Fondazione Telethon, che sostiene la ricerca sulle malattie genetiche, facendo regolarmente donazioni alla Fondazione malattie renali dei bambini che finanzia i migliori ricercatori e istituti di ricerca in Italia e nel mondo.

Il Gruppo d'Amico fornisce inoltre istruzione, sviluppo professionale e orientamento ai propri dipendenti e a studenti esterni alla Società 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 diverse istituzioni marittime e a livello nazionale e internazionale.

In particolare, il Gruppo d'Amico è uno dei soci fondatori dell'Istituto Tecnico Superiore (ITS) per la Mobilità Sostenibile - Fondazione G. Caboto, un istituto privato composto da organismi pubblici e privati il cui scopo è promuovere la cultura tecnica e scientifica nella navigazione, nonché la formazione di personale tecnico specializzato impiegato anche sulle navi del Gruppo.

Il Gruppo d'Amico supporta da oltre sei anni il National Maritime College of Ireland, offrendo ogni anno a 18 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, formazione e somministrazione di tirocinanti ufficiali per programmi di borse di studio della Marina Mercantile britannica.

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. In tale contesto, 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.

Ogni anno il Gruppo d'Amico offre anche una borsa di studio/lavoro a progetto allo studente più meritevole dell'Istituto IPE di Napoli, contribuendo alla sua formazione professionale.

Il Gruppo d'Amico partecipa inoltre attivamente alla Connecticut Maritime Association (CMA), un'associazione di categoria senza scopo di lucro che rappresenta persone provenienti dall'intero settore dei trasporti marittimi e del commercio, 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 le migliori tesi redatte da studenti che frequentano college e università americane con programmi e/o corsi specializzati in trasporto marittimo, commercio internazionale, biologia marina e ingegneria marittima.

Il Gruppo d'Amico sostiene 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, qualche anno fa il Gruppo d'Amico 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. Nel 2019 il Gruppo ha ospitato due giovani artisti su due navi diverse.

Il Gruppo d'Amico partecipa attivamente, anche tramite alcuni dei suoi dirigenti in posizioni apicali, a primarie organizzazioni e associazioni nazionali e internazionali, tra cui INTERTANKO, International Chamber of Shipping, ECSA – European Community Shipowners' Association, CONFITARMA, BIMCO e lo European Sustainable Shipping Forum.

Paolo d'Amico, presidente e amministratore delegato di DIS, presiede l'International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) dal novembre 2018. L'Associazione promuove un'industria delle navi cisterna altamente competitiva, trasparente e sostenibile. Per il Gruppo d'Amico ricoprono un ruolo in INTERTANKO anche un HR Manager, che presiede lo Human Element in Shipping Committee (HEISC), e il direttore tecnico, membro del Safety and Technical Committee (ISTEC) e dell'Environmental Committee.

Il Gruppo d'Amico dal 2017 è *expert member* dello European Sustainable Shipping Forum – ESSF, nato con l'obiettivo di promuovere il dialogo strutturale, lo scambio di conoscenze tecniche, la cooperazione e il coordinamento tra le parti per promuovere uno *shipping* sostenibile, competitivo e di qualità senza compromettere la sicurezza. Il Gruppo è anche membro del sottogruppo "Air Emissions from Ships" e del sottogruppo sull'Efficienza Energetica delle Navi. Dal 2020 il Gruppo d'Amico collabora inoltre con il Gruppo per la Tassonomia Marittima UE dell'ECSA, con l'incarico di sviluppare una strategia europea generale per la finanza sostenibile.

ALTRI RISCHI

DIS è esposta anche ad altri numerosi rischi operativi, che possono comportare costi imprevisi e perdita di guadagni. Tali rischi possono sorgere da qualsiasi delle sue attività operative, come la selezione degli equipaggi, il bunkeraggio, gli interventi di bacino e riparazioni, la gestione commerciale, le agenzie portuali, il rimorchio e la navigazione.

d'Amico International Shipping conduce periodicamente una valutazione dei rischi delle sue attività operative. La funzione *Audit* Interno supporta i responsabili dei processi nella loro autovalutazione, fornendo una mappa completa dei rischi operativi e dei relativi controlli.

La valutazione del rischio per il 2021 ha identificato altre sei categorie di rischio come più significative:

Rischio reputazionale: dovuto principalmente a campagne sui media e sui social media.

Rischio di mercato: rischi finanziari legati alla volatilità e alla ciclicità del mercato

Rischio naturale e geopolitico: deriva principalmente dalla pandemia e dalla criminalità informatica.

Rischio sui cespiti: riguardante principalmente la disponibilità delle navi, che potrebbe essere influenzato dai guasti e dalla mancata conformità delle navi alle norme tecniche di riferimento.

Rischio di disponibilità del personale: riguardante sia il reclutamento che il mantenimento del personale.

Rischio di frode: riguardante principalmente il rischio di appropriazione indebita e il rischio di insider trading.

Rischio reputazionale è influenzato principalmente dalle campagne mediatiche, che includono il rischio di media negativi da parte di terzi e campagne di boicottaggio; questi potrebbero avere implicazioni commerciali negative, comportare sanzioni e portare a inchieste/indagini di terzi. Le strategie di mitigazione attuate si riferiscono principalmente al monitoraggio attivo della stampa, anche con il supporto di un consulente, alla responsabilizzazione dei dipendenti, alla comunicazione attiva/reattiva (comunicati stampa). È stato identificato un portavoce per garantire una corretta comunicazione delle informazioni.

Il rischio di mercato deriva principalmente dalle fluttuazioni delle tariffe di nolo, e dalla volatilità dei tassi di interesse e dei tassi di cambio. La Società è esposta a fluttuazioni significative delle tariffe di nolo dovute ai cambiamenti dell'equilibrio tra domanda e offerta nel trasporto marittimo di raffinati derivanti dalla natura ciclica del nostro settore. La Società mitiga tale rischio utilizzando parte della sua flotta in contratti a termine a tariffa fissa e coprendo ulteriormente parte dell'esposizione al mercato *spot* tramite derivati legati ai noli (FFA) e al costo dei carburanti. Forti correzioni delle tariffe di nolo possono comportare perdite e ripercuotersi sul nostro saldo di liquidità, oltre che sulla nostra capacità di rispettare i contratti, e potrebbe causare inadempimenti dei nostri prestiti. Gli stessi fattori che influiscono sulle tariffe di nolo hanno un impatto anche sui prezzi delle navi. Inoltre, in caso di forte flessione del mercato, la liquidità del mercato di seconda mano per le nostre navi può subire un calo significativo, inficiando la nostra capacità di venderle. Consistenti correzioni dei prezzi delle navi possono causare l'inadempimento dei vincoli finanziari (*covenant*) previsti dai nostri prestiti. Il Covid-19 ha avuto un impatto diretto rilevante sulle tariffe di nolo sul mercato (nella domanda del trasporto marittimo di raffinati). I tassi di interesse e tassi di cambio, che influenzano rispettivamente gli oneri finanziari della Società, sono mitigati tramite derivati (*swap*) su tassi di interesse e tassi di cambio.

Il rischio naturale e geopolitico deriva principalmente dalla pandemia, dalla criminalità informatica e dalla pirateria.

La pandemia in corso potrebbe comportare l'indisponibilità di dipendenti e problemi commerciali. Le strategie di mitigazione includono la definizione e la preparazione di un piano volto a mitigare il rischio di indisponibilità delle risorse critiche e, di conseguenza, a ridurre il minimo l'impatto operativo sulla continuità dei processi ad alta priorità. Il piano d'emergenza per le navi nave legato al Coronavirus e le linee guida di Risorse Umane per i dipendenti mirano a ridurre il rischio di pandemia per l'equipaggio e i dipendenti di terra.

Sono state elaborate linee guida di bordo per gestire adeguatamente il rischio di contagio per il personale marittimo, tra cui:

- Linee guida e norme di comportamento da osservare negli spostamenti dell'equipaggio;
- Misure protettive di base;
- Linee guida e norme da seguire durante i viaggi di rimpatrio in caso di sospetto di contagio;
- Linee guida per l'ufficio reclutamento e norme da seguire all'ingresso nell'equipaggio (quarantena e test PCR prima di unirsi all'equipaggio).

I controlli e le ispezioni di navigazione sono stati particolarmente colpiti dalle restrizioni di viaggio e l'investimento in nuove tecnologie nel periodo pre-Covid ha evitato l'interruzione della continuità operativa. Lo sviluppo e l'adozione precoce di registri di bordo elettronici (registro idrocarburi, registro rifiuti, registro giornaliero del suono) ha consentito a DIS di condurre la revisione documentale in remoto evitando la presenza fisica a bordo. Gli investimenti in strumenti di manutenzione predittiva hanno permesso a DIS di monitorare lo stato di salute dei macchinari delle sue navi a distanza e in tempo reale. La standardizzazione dei moduli per le ispezioni delle navi con una lista di controllo specifica e riferimenti incrociati alle procedure aziendali è diventata un orientamento intelligente che permette a DIS di assegnare l'ispezione ai due ufficiali di grado più alto a bordo. Inoltre, siamo attivamente coinvolti nel primo progetto pilota di Rina e Libera su come condurre verifiche annuali/di classe in remoto. Oggi la "verifica remota" è una prassi comune. Altre soluzioni specifiche adottate per mitigare il rischio relativo alla pandemia includono una clausola *standard* per Covid-19 aggiunta ai *memorandum* d'intesa e ai contratti di noleggio, la dematerializzazione, l'incoraggiamento della produttività del lavoro da casa attraverso adeguati strumenti informatici e di comunicazione.

La criminalità informatica potrebbe pregiudicare la sicurezza e la continuità operativa. Potrebbe influenzare la disponibilità dei servizi ICT (sistema, rete, centro dati) e la riservatezza dei dati. Un piano d'emergenza per la sicurezza informatica, un piano di recupero in caso di disastro e continuità operativa, un team di gestione delle crisi e un piano di emergenza sono stati condivisi con i dipendenti, insieme a un programma di formazione e un bollettino periodico.

Le condizioni politiche e gli eventi imprevisi influiscono tradizionalmente sulla nostra attività e potrebbero comportare sanzioni, costi aggiuntivi e riduzione dei risultati. Le strategie di mitigazione includono linee guida, supporto tecnico e altre soluzioni specifiche, tra cui un'appropriata pianificazione degli interventi di bacini che tenga conto delle stagioni e della posizione, l'adozione di tecnologie per il monitoraggio della *performance* delle navi, doppi sistemi di comunicazione (bande diverse), fornitori tecnologici di notizie meteorologiche e l'adozione di un sistema di ricerca del percorso ottimale per le navi.

Il rischio di pirateria può comportare rischi economici e per la sicurezza della nave e/o rischi per il completamento dei viaggi delle navi come previsto. Il rischio di pirateria rappresenta un problema serio nel Mar Rosso Meridionale / Golfo di Aden e nel Golfo di Guinea.

A tal riguardo DIS ha adottato misure volte a:

- ridurre al minimo il rischio durante il transito nell'area del Golfo di Aden per promuovere una navigazione più sicura;
- verificare l'adeguatezza delle polizze assicurative attualmente in essere per garantire che tali rischi risultino opportunamente coperti.

Un'analisi dettagliata della situazione ha consentito al Gruppo DIS, insieme al Gruppo d'Amico, di redigere le linee guida a cui ogni nave deve attenersi quando si trova nella zona a rischio. Inoltre, per ottenere il maggior numero possibile di informazioni e per mantenersi aggiornato su tutte le problematiche sorte, il Gruppo d'Amico monitora periodicamente i siti internet dedicati al problema della pirateria.

Per quanto riguarda la copertura assicurativa, basandosi su una valutazione dei rischi, DIS ha accertato che i principali rischi legati alla pirateria sono debitamente coperti tramite:

- assicurazione per perdita del noleggio, che copre la Società per la perdita di reddito risultante da danni fisici alla nave causati da attacchi di pirateria (rischio coperto dalla polizza corpo e macchine (Hull & Machinery));
- assicurazione per rapimento e riscatto, che copre i rischi di rapimento, detenzione illegale, dirottamento;
- assicurazione per perdita del noleggio a causa di pirateria, che copre il pagamento del noleggio durante il periodo di detenzione da parte dei pirati (non è richiesto che questa polizza preveda la copertura di danni fisici alla nave);
- responsabilità civile di terzi, inclusa nella copertura P&I.

Oltre alle suddette misure di sicurezza, la Società si avvale di guardie armate per ridurre il rischio a un livello accettabile.

Il rischio sui cespiti riguarda la potenziale indisponibilità della nave per generare ricavi dovuta a guasto, collisione o incaglio.

La collisione e l'incaglio di navi sono incidenti gravi che potrebbero causare la perdita totale della nave. I danni alla nave così come la perdita totale o la perdita totale implicita della nave sono coperti dalla polizza Corpo e macchine (Hull & Machinery) fino al valore assicurato concordato della nave meno la franchigia concordata. Anche le spese di recupero sono coperte dalla polizza H&M. L'interruzione dell'attività a seguito di una collisione o di un evento di incaglio è coperta dalla polizza Loss of Hire (perdita del corrispettivo del noleggio) e/o Strike Shipboard (nave speronatrice).

La Società adotta un sistema di manutenzione pianificata (PMS) per ridurre il rischio di guasto delle navi. La gestione degli interventi di bacino e delle riparazioni è coordinata dal Gruppo d'Amico, il che consente di raggiungere economie di scala e di avvalersi di un adeguato valore di riferimento per il costo e la qualità di tali servizi. L'obiettivo di DIS, che prevede di controllare sempre una flotta giovane, contribuisce a minimizzare tali rischi. Il PMS include ispezioni tecniche programmate e l'adeguata gestione dei componenti critici (ricambi - motori). Il Gruppo d'Amico ha selezionato cantieri privilegiati ubicati in aree commerciali chiave sulla base di criteri come la qualità del lavoro svolto, le certificazioni ISO e altre certificazioni volontarie oppure obbligatorie, la conformità a principi etici, l'esperienza passata del Gruppo d'Amico ed un elenco di referenze. Gli interventi di bacino vengono pianificati in anticipo, in modo da assicurare gli spazi necessari e fare in modo che le specifiche dell'intervento siano definite attraverso un'ispezione precedente all'immissione in bacino. Un rappresentante della Società è sempre presente *in loco* per monitorare la qualità del lavoro svolto e l'avanzamento dell'intero progetto, e pronto a gestire

tempestivamente qualsiasi problematica. Allo scopo di misurare la *performance*, DIS ha istituito un indicatore chiave di *performance*, la "*Performance della pianificazione degli interventi di bacino*", volto a monitorare e controllare costi e ritardi. La selezione degli interventi di bacino tiene conto di tutti i costi, compresi quelli di riparazione, il costo della deviazione compreso quello dei *bunker* consumati insieme al tempo richiesto per le riparazioni. L'obiettivo della Società è quello di mantenere e gestire le navi in conformità con le norme e i regolamenti applicabili (amministrazione dello Stato di bandiera/Classe/requisiti dell'industria navale/regolamenti e convenzioni locali e internazionali/istruzioni dei costruttori) e qualsiasi requisito, procedura e *standard* aggiuntivo pertinente stabilito dalla Società.

Il rischio di disponibilità del personale riguarda la capacità della Società di attirare e trattenere i dipendenti. Il rischio è mitigato attraverso piani di comunicazione esterna e interna, insieme a un'adeguata remunerazione e a programmi di sviluppo professionale anche attraverso la formazione.

Nel 2021 la diffusione del Covid-2019 ha fortemente influenzato le rotazioni degli equipaggi. Viste le restrizioni di viaggio imposte dalla maggior parte dei paesi, il tempestivo avvicendamento degli equipaggi si è dimostrato sempre difficoltoso. Nonostante le raccomandazioni dell'IMO perché i marittimi fossero considerati lavoratori chiave e perché venisse adottato un protocollo di sicurezza sanitaria dedicato e comune per l'avvicendamento degli equipaggi (sia di terra che marittimo), quasi tutti i Paesi hanno stabilito le proprie norme, sottoposte a cambiamenti continui.

Una delle principali conseguenze è stato che in molti casi i marittimi sono stati obbligati a prorogare il proprio impegno a bordo. È stata necessaria una valutazione del rischio più approfondita quando il tempo trascorso a bordo era prossimo a, o in alcuni casi persino più lungo di, quanto consentito dalla Convenzione sul lavoro marittimo. In alcuni casi si è rivelato necessario ottenere un'esenzione speciale da parte dell'autorità di bandiera.

Oltre ai rischi di frode descritti in altre sezioni della relazione annuale della Società, altri rischi riguardano principalmente il rischio di appropriazione indebita e il rischio di insider trading. L'appropriazione indebita di beni ICT potrebbe comportare violazioni della riservatezza dei dati. La politica di cifratura della Società riduce questo rischio a un livello accettabile. L'appropriazione indebita potrebbe anche derivare dal pagamento a una controparte sbagliata. Le procedure del Gruppo, che includono la separazione dei compiti nella gestione dei libri contabili e del piano dei conti e nell'approvazione, registrazione e pagamento delle fatture, riducono questo rischio a un livello accettabile.

Il rischio di *insider trading* potrebbe generare responsabilità amministrative per la Società. Il Modello organizzativo (D.lgs. 231), la gestione di un registro degli *insider*, la formazione del personale sulla regolamentazione degli abusi di mercato, l'utilizzo di accordi di non divulgazione per i terzi e la tenuta delle registrazioni dei soggetti terzi che ricevono previsioni finanziarie, riducono il rischio ad un livello accettabile.

Oltre ai suddetti rischi principali (risultanti dalla valutazione del rischio), le *attività operative* potrebbero essere esposte ad altri rischi.

Rischi legati alla gestione del carburante (*bunker*)

Nel rifornimento di carburante alle navi, il Gruppo DIS ha diversi obiettivi, tra cui tagliare i costi di acquisto diretti, ridurre al minimo gli scostamenti delle navi e garantire che le forniture siano in linea con le norme ISO più recenti in vigore.

Il bunkeraggio è gestito da DIS con il supporto di una società del Gruppo d'Amico, Rudder Sam, che ha una profonda conoscenza del mercato e si avvale di una rete di fornitori affidabili con elevati *standard* qualitativi (si veda anche la nota Operazioni con parti correlate al bilancio consolidato).

Una supervisione costante delle consegne fisiche (in termini di tempistiche e quantità pianificate) e l'analisi della qualità dei campioni di *bunker* garantiscono che le problematiche di natura quantitativa e qualitativa siano tenute sotto controllo.

Rischi legati alla gestione del viaggio

La pianificazione ed il controllo dei viaggi sono gestiti da DIS allo scopo di garantire un servizio di alta qualità ai noleggiatori, attraverso una costante attenzione all'adempimento dei requisiti contrattuali, con l'obiettivo di ridurre i costi e limitare i ritardi.

Le agenzie portuali e i rimorchiatori sono gestiti da DIS attraverso contratti generali e si basano su una rete affidabile di agenti che operano con *standard* elevati, allo scopo di massimizzare l'efficienza dei tempi di sosta delle navi di DIS presso i porti, fornire servizi amministrativi qualificati alle navi di proprietà e trarre vantaggio dalle economie di scala. Il piano assicurativo di DIS prevede la copertura di un ampio ventaglio di rischi che potrebbero sorgere dalla proprietà e dalla gestione delle navi e che potrebbero esporre il Gruppo a perdite finanziarie. Riguardo all'operatività delle navi e al trasporto di merci, la copertura include i rischi di infortuni, danno ambientale e inquinamento, danni e responsabilità nei confronti di terzi, danneggiamento degli scafi e dei motori, perdita totale, rischi di guerra e pirateria.



INFORMAZIONI PER GLI AZIONISTI

Investor Relations

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 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.

I risultati finanziari sono stati presentati a cadenza trimestrale in occasione di teleconferenze pubbliche, alle quali si può accedere anche attraverso la sezione *Investor Relations* nel sito web del Gruppo. Nel 2021 il *team* di *Investor Relations* è rimasto costantemente in contatto con la comunità finanziaria allo scopo di discutere della *performance* e dei risultati di DIS tramite incontri, teleconferenze, presentazioni durante *broker conference* e la partecipazione a eventi rilevanti organizzati da Borsa Italiana (segmento STAR). DIS ha inoltre organizzato diversi incontri virtuali a quattr'occhi con gli investitori, che hanno dimostrato un particolare interesse a investire nella nostra Società, tenendo conto della nostra capitalizzazione di mercato, della valutazione azionaria, del settore di attività e della natura ciclica della nostra impresa.

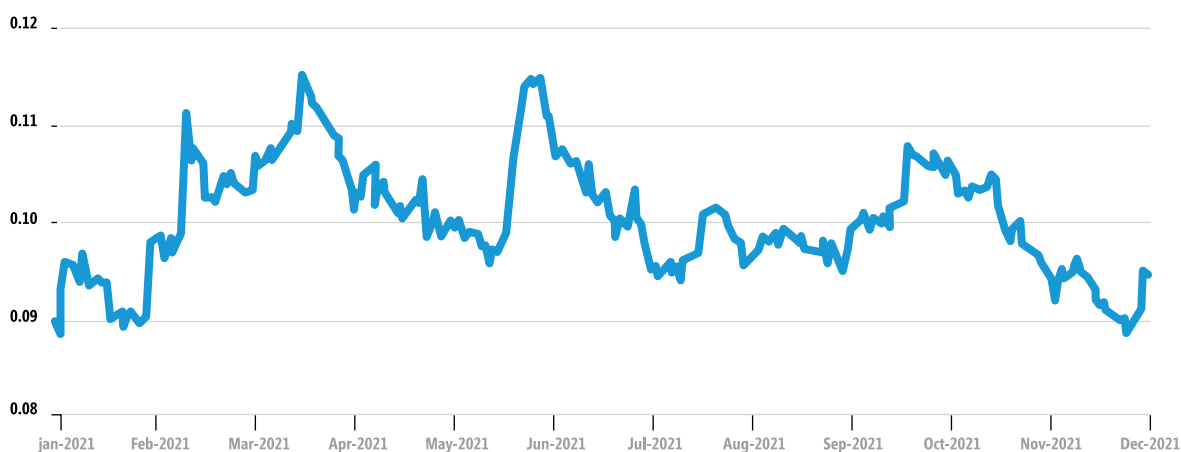
Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito web istituzionale del Gruppo <http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/>. La sezione *Investor Relations* riporta informazioni sulle azioni di DIS, dati finanziari storici, comunicati stampa, presentazioni istituzionali, pubblicazioni periodiche e copertura degli analisti. A partire dal 2020, gli aggiornamenti sull'attività di *Investor Relations* di DIS sono disponibili anche sulla pagina LinkedIn della Società <https://www.linkedin.com/company/d-amico-international-shipping-s-a/>.

Gli azionisti di d'Amico International Shipping possono inoltre contattare: ir@damicointernationalshipping.com.

Andamento della quotazione del titolo

Al 31 dicembre 2021, il capitale sociale di d'Amico International Shipping S.A. era composto da 1.241.055.569 azioni ordinarie, corrispondenti a una capitalizzazione di mercato di €115.547.858,18, quotate su Borsa Italiana S.p.A. nel segmento STAR.

d'Amico International Shipping andamento del prezzo nel 2021 (Euro)



Nel primo trimestre 2021, grazie alle aspettative iniziali di un miglioramento del mercato delle navi cisterna nel corso dell'anno e a un generale slancio positivo dei mercati azionari, il prezzo delle azioni di DIS è aumentato del 22,7% rispetto al prezzo di chiusura del 2020 e ha raggiunto un massimo infrannuale di € 0,1154 il 26 marzo 2021. Tuttavia, le difficoltà affrontate dai mercati nel 2021 anche a causa delle numerose ondate di contagio causate dall'insorgenza di diverse varianti di Covid-19, hanno portato a una correzione del 15,5% del prezzo delle azioni di DIS negli ultimi tre trimestri del 2021. Il prezzo delle azioni di DIS ha chiuso il 2021 a € 0,0945, dopo essere aumentato di un modesto 3,7% durante l'anno. I volumi medi giornalieri trattati durante l'anno sono stati di 1,8 milioni di azioni, in calo del 41% rispetto all'anno precedente. Inoltre, nel primo trimestre 2021 2.849.015 azioni proprie (corrispondenti allo 0,23% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 0,0943 euro, per un corrispettivo complessivo di 268.687,11 euro. Alla data del 31 dicembre 2021, d'Amico International Shipping S.A. deteneva 18.326.911 azioni proprie, corrispondenti all'1,48% del capitale sociale emesso.

Calendario finanziario

Di seguito è riportato il calendario finanziario della Società per il 2022:

Bilancio annuale 2021	Marzo	Giovedì 10
Assemblea annuale degli azionisti	Aprile	Martedì 19
Primo resoconto intermedio di gestione 2022	Maggio	Giovedì 05
Relazione finanziaria semestrale 2022	Luglio	Giovedì 28
Terzo resoconto intermedio di gestione 2022	Novembre	Giovedì 10



INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

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

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

Ricavi base time charter

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

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 mila) 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

Noleggjo 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 <i>demise charter</i> o <i>time charter</i> con <i>demise</i> .
Noleggjo	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 <i>time charter</i> (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 <i>time charter</i> o un noleggio a scafo nudo.
Contratti a tariffa fissa	Per DIS questo termine fa solitamente riferimento ai ricavi generati da contratti <i>time charter</i> 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.
Noleggjo 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 <i>time charter</i> 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 2021

Nel quarto trimestre dell'anno il mercato delle navi cisterna ha continuato ad affrontare sfide in un contesto di debolezza della domanda, soprattutto nel settore del greggio. La concorrenza per il trasporto di carichi puliti da navi cisterna per il trasporto di greggio di nuova costruzione nei loro viaggi inaugurali ha avuto un effetto negativo sulle tariffe di nolo delle navi cisterna. Inoltre, il netto calo delle scorte petrolifere nel corso dello scorso anno ha attenuato l'attività commerciale ma potrebbe dar vita a domanda insoddisfatta di trasporto per la necessità di ripristinare le scorte.

Tuttavia, il mercato delle navi cisterna per prodotti petroliferi puliti è migliorato nel corso del 2021 in quanto i volumi scambiati hanno registrato una costante ripresa dopo i minimi toccati a metà 2020. Anche il modesto aumento della flotta legato al calo nelle consegne di navi di nuova costruzione e un'impennata nelle demolizioni hanno sostenuto i mercati. Nel dettaglio, nel 2021 la demolizione di navi cisterna è salita a 3,7 milioni di Tpl (Dwt), da 1,0 milioni di Tpl (Dwt) dell'anno precedente.

Nonostante l'incremento dei casi di Omicron negli ultimi mesi del 2021, la domanda petrolifera ha superato le aspettative, crescendo di 1,5 milioni di barili al giorno nel quarto trimestre, fino a raggiungere 100,2 milioni di barili al giorno. Nel suo ultimo rapporto, l'AIE ha rivisto al rialzo di 200.000 barili al giorno la stima della domanda globale per il 2021 – risultante in una crescita annuale di 5,6 milioni di barili al giorno.

L'industria globale della raffinazione ha chiuso il 2021 in terreno positivo, con un miglioramento sia dei volumi di produzione che dei margini. Nel quarto trimestre del 2021 la media del volume di produzione delle raffinerie si è attestata a 79,9 milioni di barili al giorno, segnando un aumento di 4,3 milioni di barili al giorno rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente. Nel 2021, la capacità di raffinazione globale ha registrato un calo per la prima volta in 30 anni, di 730.000 barili al giorno, poiché le chiusure hanno pesato più della nuova capacità.

Le scorte petrolifere dell'industria dell'OCSE hanno subito un netto calo di 60 milioni di barili a dicembre, favorito da consistenti utilizzi di distillati medi in tutte le regioni. A fine 2021, le rimanenze petrolifere si attestavano a 2.680 milioni di barili, 355 milioni di barili al di sotto di un anno fa, e al livello più basso in sette anni. Le scorte coprivano 59,6 giorni di domanda a termine, con un calo di 0,9 giorni rispetto al mese precedente e 3,2 giorni al di sotto della media storica. Le scorte di raffinati erano di 1.378 milioni di barili a fine 2021, con un calo di 131 milioni di barili rispetto ai livelli pre-COVID a fine 2019.

L'AIE stima che durante il quarto trimestre 2021 i prezzi più alti del gas naturale abbiano comportato un incremento della domanda di petrolio rispetto alle normali tendenze stagionali in Europa compreso tra 250.000 e 300.000 barili al giorno (circa 200.000 barili al giorno di gasolio, 30.000 barili al giorno di olio combustibile e 50.000 barili al giorno di altri prodotti). Nei paesi asiatici dell'OCSE, il cambiamento di combustibile ha comportato un incremento nella domanda petrolifera di 50-100.000 barili al giorno. In altri paesi, come il Brasile, la Cina e l'India, le basse precipitazioni e le tensioni nel mercato del carbone hanno sostenuto la domanda di gasolio.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato spot, alla fine di dicembre 2021 era valutata intorno a US\$ 13.500 al giorno per una MR2 convenzionale, con una MR2 di tipo Eco valutata a un sovrapprezzo di circa US\$ 2.000-2.500 al giorno.

Nel 2021, DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (37,3) milioni rispetto a un utile netto di US\$ 16,6 milioni registrato nel 2020. Tale variazione negativa è attribuibile al **netto indebolimento del mercato delle navi cisterna**

rispetto all'esercizio precedente. Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal 2021 e dal 2020, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ (29,1) milioni nel 2021 rispetto a US\$ 22,5 milioni registrati nell'esercizio precedente. DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (8,3) milioni nel quarto trimestre 2021 rispetto ad un utile netto di US\$ 1,1 milioni registrata nel quarto trimestre dello scorso esercizio. Escludendo le voci non ricorrenti sia per il quarto trimestre 2021 che per il quarto trimestre 2020, il risultato netto di DIS sarebbe stato rispettivamente pari a US\$ (6,5) milioni e US\$ (3,6) milioni.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 64,3 milioni nel 2021 rispetto a US\$ 127,3 milioni nel 2020, mentre i suoi flussi di cassa operativi sono stati positivi per US\$ 31,8 milioni rispetto a US\$ 84,1 milioni generati nell'anno precedente.

In termini di risultati *spot* **DIS ha raggiunto una tariffa spot giornaliera di US\$ 11.004 nel 2021** (US\$ 16.771 nel 2020), a causa del considerevole indebolimento del mercato rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

Nel quarto trimestre dell'anno la tariffa spot giornaliera di DIS si è attestata a US\$ 12.055 rispetto a US\$ 11.699 raggiunti nel quarto trimestre del 2020.

Nel contempo, il 47,5% dei giorni di impiego totali di DIS nel 2021 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.194, (2020: copertura del 61,9% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 16.429). 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\$ 12.996 nel 2021** rispetto a US\$ 16.560 raggiunti l'anno precedente.

Risultati operativi

US\$ migliaia	2021	2020
Ricavi	246.455	316.314
Costi diretti di viaggio	(72.369)	(58.538)
Ricavi base time charter*	174.086	257.776
Ricavi da noleggio a scafo nudo	888	-
Ricavi netti totali	174.974	257.776
Costi per noleggi passivi	(3.395)	(13.961)
Altri costi operativi diretti	(91.107)	(102.387)
Costi generali ed amministrativi	(14.006)	(12.857)
Utile dalla vendita di navi	(2.144)	(1.303)
Risultato operativo lordo - EBITDA*	64.322	127.268
Ammortamenti e svalutazioni	(71.224)	(71.745)
Risultato operativo lordo - EBIT*	(6.902)	55.523
Proventi finanziari	2.048	1.235
(Oneri) finanziari	(31.962)	(39.865)
Perdita su alienazione di partecipazioni finanziarie	-	(70)
Utile (perdita) ante imposte	(36.816)	16.823
Imposte e tasse	(445)	(267)
Utile (perdita) netto	(37.261)	16.556

*Si vedano gli Indicatori alternativi di *performance* a pagina 52

I **ricavi** nel 2021 sono stati di US\$ 246,5 milioni rispetto a US\$ 316,3 milioni nell'anno precedente. La riduzione dei ricavi lordi rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente alle tariffe di nolo più basse e al minor numero di navi gestite in media da DIS (2021: 38,1 vs. 2020: 43,2). La percentuale di giorni *off-hire* nel 2021 (3,0%) è stata leggermente inferiore a quella dell'esercizio precedente (3,9%).

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\$ (72,4) milioni nel 2021 rispetto a US\$ (58,5) milioni nel 2020. I maggiori costi riflettono la maggiore esposizione al mercato *spot* e l'incidenza dei prezzi più alti dei *bunker* rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

I **ricavi base *time charter*** nel 2021 sono stati di US\$ 174,1 milioni (US\$ 257,8 milioni nel 2020). L'importo totale per il 2020 includeva US\$ 6,2 milioni di "ricavi base *time charter*" generati dalle navi in gestione commerciale (nessun ricavo generato da tali contratti nel 2021), compensati da un importo quasi equivalente esposto nei "costi per noleggi passivi".

In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 11.004 nel 2021** rispetto a US\$ 16.771 conseguiti nel 2020¹³ (US\$ 12.055 nel quarto trimestre 2021 rispetto a US\$ 11.699 nel quarto trimestre 2020). Tale variazione negativa rispetto all'esercizio precedente è attribuibile al mercato nettamente più debole.

Nel 2021 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa¹⁴** (percentuale di copertura) è rimasta positiva, assicurando una media del **47,5%** dei giorni-nave disponibili (2020: 61,9%) ad una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.194** (2020: US\$ 16.429). 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*)^{15 16}** sono stati di US\$ 12.996 nel 2021 rispetto a US\$ 16.560 nel 2020 (quarto trimestre 2021: US\$ 13.165 vs. quarto trimestre 2020: US\$15.192).

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)

	2020					2021				
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Spot	17.354	25.118	12.866	11.699	16.771	9.923	12.720	9.248	12.055	11.004
Fissa	15.864	16.236	16.038	17.866	16.429	15.842	15.231	15.163	14.493	15.194
Media	16.391	19.555	14.864	15.192	16.560	12.853	13.893	12.113	13.165	12.996

I **ricavi da noleggio a scafo nudo** ammontavano a US\$ 0,9 milioni nel 2021 e si riferiscono al contratto di noleggio a scafo nudo stipulato nell'ottobre 2021 su una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c.

¹³ I ricavi base *time charter* giornalieri medi per il 2020 non includono US\$ 6,2 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è compensata da un importo quasi equivalente di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.

¹⁴ La percentuale di copertura (%) e la tariffa media giornaliera per il 2021 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\$ 6.700 (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.

¹⁵ I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali per il 2021 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\$ 6.700 (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.

¹⁶ I ricavi base *time charter* giornalieri medi del 2020 non includevano gli importi generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto i ricavi derivanti ogni anno dal noleggio di tali navi sono quasi compensati da importi equivalenti di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.

Costi per noleggi passivi L'IFRS 16 *Leasing* è applicabile negli esercizi con inizio a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato adottato dalla Società. Questo principio contabile modifica sostanzialmente il bilancio consolidato del Gruppo, con effetti significativi sul trattamento dei contratti che in periodi precedenti erano trattati dai locatari come *leasing* operativi. Con qualche eccezione, le passività per pagamenti previsti in contratti precedentemente classificati come *leasing* operativi vengono ora attualizzate al tasso di finanziamento marginale del locatario, portando alla rilevazione di una passività del *leasing* e di una corrispondente attività consistente nel diritto di utilizzo (di importo pari alla somma della passività con il valore attuale di qualsiasi costo di ripristino e di qualsiasi onere marginale alla stipula della locazione, nonché qualsiasi pagamento effettuato prima dell'inizio del *leasing*, meno eventuali incentivi per *leasing* già ricevuti). Di conseguenza, a partire dal 1° gennaio 2019 i costi per noleggi passivi includono solo i contratti *time charter* la cui durata residua è inferiore a 12 mesi da quella data o contratti con decorrenza successiva la cui durata è inferiore a 12 mesi dalla data di decorrenza. L'applicazione dell'IFRS 16 ha ridotto i "costi per noleggi passivi" di US\$ 49,6 milioni nel 2021 e di US\$ 57,5 milioni nel 2020, poiché all'interno del conto economico tali costi sono stati sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi ed ammortamenti.

L'importo totale per il 2020 includeva anche US\$ 6,2 milioni di costi per noleggi in relazione alle navi in gestione commerciale (0,9 navi in media), compensati da un importo quasi equivalente iscritto nei "ricavi base *time charter*", al netto della deduzione di una commissione del 2% sul ricavo lordo generato da tali navi nel periodo; non è stato generato alcun ricavo od onere correlato da tali contratti nel 2021. Escludendo i costi legati alle navi in gestione commerciale e l'effetto dell'IFRS 16, i "costi per noleggi passivi" di DIS per il 2021 sarebbero stati pari a US\$ (53,0) milioni, inferiori agli US\$ (65,3) milioni dell'esercizio precedente. Infatti, nel 2021 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (10,2 navi equivalenti) rispetto all'esercizio precedente (11,9 navi equivalenti).

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche e lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà, nonché costi assicurativi per le navi di proprietà ed a noleggio. La rettifica agli "altri costi operativi diretti" sorta dall'applicazione dell'IFRS 16 comporta un aumento di tali spese di US\$ 22,5 milioni nel 2021 (aumento di US\$ 26,3 milioni nel 2020), poiché all'interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi d'ammortamenti. Escludendo gli effetti dell'IFRS 16, gli altri costi operativi diretti di DIS si sarebbero attestati a US\$ (68,6) milioni nel 2021 rispetto a US\$ (76,1) milioni nel 2020. Nel 2021 la Società ha gestito una flotta più ridotta di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (2021: 27,9 vs. 2020: 31,2). 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\$ (14,0) milioni nel 2021 (US\$ (12,9) milioni nel 2020). 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\$ (2,1) milioni nel 2021 (US\$ (1,3) milioni nell'anno precedente). L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto di tutte le navi vendute e riprese in *leasing* (*lease-back*) negli esercizi precedenti.

Il **risultato operativo lordo - EBITDA** è stato di US\$ 64,3 milioni nel 2021 rispetto a US\$ 127,3 milioni nel 2020, rispecchiando la debolezza registrata dal mercato dei noli nel 2021.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** ammonta a US\$ (71,2) milioni nel 2021 (US\$ (71,7) milioni nel 2020). L'importo del 2021 include US\$ (6,4) milioni di svalutazioni registrate su due navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., una delle quali (M/T High Venture) è stata venduta nell'ultimo trimestre dell'anno, mentre l'altra (M/T High Valor) è stata venduta nel gennaio 2022 e classificata come "attività disponibile per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) alla fine del periodo, imputando la differenza tra il suo *fair value* al netto del costo di cessione, ed il suo valore contabile, a conto economico. L'importo per il 2020 includeva US\$ (2,2) milioni di svalutazioni registrate su cinque navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. e una nave di proprietà di Glenda International Shipping (una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 50%), che è stata classificata come "attività disponibili per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) durante l'esercizio, imputando la differenza tra il relativo *fair value* al netto del costo di cessione ed il loro valore contabile a conto economico. Cinque di queste navi (M/T Cielo di Guangzhou, M/T Glenda Megan, M/T High Progress, M/T High Performance e M/T High Courage) sono state vendute durante l'anno. Al 31 dicembre 2020, la nave rimanente (M/T High Venture) è stata riclassificata da "attività disponibili per la vendita" nuovamente in "attività non correnti" e la sua svalutazione è stata conseguentemente stornata, con un impatto positivo di US\$ 2,8 milioni nel quarto trimestre del 2020.

Il **risultato operativo lordo - EBIT** è stato di US\$ (6,9) milioni nel 2021 rispetto a US\$ 55,5 milioni nel 2020.

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 2,0 milioni nel 2021 (US\$ 1,2 milioni nel 2020). L'importo del 2021 comprende principalmente US\$ 1,7 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, US\$ 0,4 milioni di utili su cambi commerciali, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari. L'importo del 2020 comprendeva principalmente US\$ 0,5 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, US\$ 0,6 milioni di utili realizzati su strumenti derivati usati per fini di copertura, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari pari a US\$ 0,1 milioni.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (32,0) milioni nel 2021 rispetto a US\$ (39,9) milioni del 2020. L'importo del 2021 comprende principalmente US\$ (31,7) 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*, nonché US\$ (0,2) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su noli e strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura. L'importo registrato nell'esercizio precedente includeva US\$ (36,7) 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*, nonché US\$ (2,6) milioni di perdite non realizzate principalmente in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS e US\$ (0,5) milioni di perdite su cambi commerciali.

Le **perdite su alienazione di partecipazioni finanziarie** erano pari a zero nel 2021 rispetto a US\$ (0,07) milioni nel 2020, legate allo storno della partecipazione in DM Shipping d.a.c. cancellata dal registro delle imprese irlandese il 3 marzo 2021.

DIS ha registrato una **perdita ante imposte** di US\$ (36,8) milioni nel 2021 rispetto a un utile ante imposte di US\$ 16,8 milioni nel 2020.

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ 0,4 milioni nel 2021 (US\$ 0,3 milioni nel 2020).

Visto il difficile contesto di mercato affrontato durante l'anno, DIS ha registrato una **perdita netta di US\$ (37,3) milioni nel 2021** rispetto a un utile netto di US\$ 16,6 milioni conseguito nel 2020. Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal 2021 (US\$ 0,7 milioni¹⁷) e dal 2020 (US\$ (2,9) milioni¹⁸), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (6,4) milioni nel 2021 e US\$ (2,2) milioni nel 2020) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (2021: US\$ (1,0) milioni e 2020: US\$ (0,8) milioni), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato ad una perdita di US\$ 29,1 milioni nel 2021** rispetto ad un utile di US\$ 22,5 milioni registrati nell'esercizio precedente.

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2021	Al 31 dicembre 2020
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	831.283	918.187
Attività correnti	94.836	114.403
Attività disponibili per la vendita	10.197	-
Totale attività	936.316	1.032.590
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	332.382	365.734
Passività non correnti	466.111	539.382
Passività correnti	135.487	127.474
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	2.336	-
Totale passività e patrimonio netto	936.316	1.032.590

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 2021). Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 31 dicembre 2021 era di US\$ 727,8 milioni, di cui US\$ 717,5 milioni riguardanti navi classificate come "Attività non correnti".

Gli **investimenti lordi (CapEx)** nel 2021 sono stati di US\$ 7,0 milioni rispetto a US\$ 12,0 milioni nel 2020. Questi importi includono principalmente i costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a scafo nudo.

Le **attività correnti totali** al 31 dicembre 2021 ammontavano a US\$ 105,0 milioni. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 11,6 milioni e US\$ 37,1 milioni), le attività correnti comprendono "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" per US\$ 43,4 milioni e US\$ 0,1 milioni relativi a fondi depositati da d'Amico Tankers d.a.c. presso istituti finanziari in relazione a contratti di *swap* su tassi di interesse.

Le attività correnti totali includono anche le Attività disponibili per la vendita. L'importo di US\$ 10,2 milioni si riferisce a una nave di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., inclusa nella categoria "Attività disponibili per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) al 31 dicembre 2021, addebitando la differenza tra il suo *fair value* e il suo valore contabile a conto economico. In seguito all'allocatione della svalutazione, un valore contabile netto di US\$ 10,2 milioni è stato trasferito in questa voce della Situazione patrimoniale e finanziaria al termine del periodo.

¹⁷ US\$ (2,1) milioni di perdita su vendite, US\$ 1,7 milioni principalmente dovuti all'utile non realizzato su contratti di *swap* su tassi di interesse, e US\$ (0,2) milioni di perdite non realizzate su strumenti derivati su noli e strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura.

¹⁸ US\$ (1,3) milioni di perdita su vendite, US\$ (1,6) milioni principalmente dovuti alla perdita realizzata e non realizzata su contratti di *swap* su tassi di interesse.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$ 466,1 milioni al 31 dicembre 2021 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 totali**, oltre ai debiti verso banche ed altri finanziatori (commentati nella sezione “Indebitamento netto” della relazione sulla gestione), al 31 dicembre 2021 sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 27,7 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US\$ 36,5 milioni per passività da *leasing* e US\$ 4,8 milioni per altre passività finanziarie correnti.

Il **patrimonio netto** ammontava a US\$ 332,4 milioni al 31 dicembre 2021 (US\$ 365,7 milioni al 31 dicembre 2020). La variazione rispetto a fine 2020 è dovuta al risultato netto generato nel 2021, parzialmente compensato dalla modifica della valutazione degli strumenti di copertura dei flussi finanziari.



Indebitamento netto*

L'**indebitamento netto di DIS al 31 dicembre 2021** ammontava a **US\$ 520,3 milioni** rispetto a US\$ 561,5 milioni al 31 dicembre 2020. In seguito all'applicazione dell'IFRS 16, dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono una passività aggiuntiva, la passività per *leasing*, pari a US\$ 80,5 milioni alla fine di dicembre 2021 rispetto a US\$ 96,4 milioni alla fine del 2020. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 60,4% al 31 dicembre 2021 rispetto al 65,9% al 31 dicembre 2020, al 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018.

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2021	Al 31 Dicembre 2020
Liquidità – Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	43.415	62.071
Altre attività finanziarie correnti	2.638	2.565
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata**	36	2.160
Totale attività finanziarie correnti	46.089	66.796
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	68.870	46.523
Passività per leasing finanziari – correnti	36.480	43.411
Altre passività finanziarie correnti – terzi	4.765	6.824
Altre passività finanziarie correnti - parte correlata**	-	4.309
Totale passività finanziarie correnti	110.115	101.067
Indebitamento finanziario netto corrente	64.026	34.271
Altre attività finanziarie non correnti - terzi	9.849	12.110
Totale attività finanziarie non correnti	9.849	12.110
Debiti verso banche – non correnti	226.771	263.089
Passività per leasing finanziari – non correnti	237.478	269.941
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	1.862	6.352
Totale passività finanziarie non correnti	466.111	539.382
Indebitamento finanziario netto non corrente	456.262	527.272
Indebitamento finanziario netto	520.288	561.543

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 52

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

Alla fine di dicembre 2021 la voce Totale attività finanziarie correnti era pari a US\$ 46,1 milioni. L'importo totale comprende Disponibilità liquide e mezzi equivalenti per US\$ 43,4 milioni e la quota corrente delle perdite differite su operazioni di vendita e *lease-back* pari a US\$ 2,7 milioni.

La voce Totale attività finanziarie non correnti comprende principalmente perdite differite di vendita su operazioni di vendita e *lease-back*.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 31 dicembre 2021 ammontava a US\$ 295,6 milioni, comprensivo di US\$ 68,9 milioni con scadenza entro un anno. Oltre ad alcune linee di credito a breve termine, l'indebitamento di DIS al 31 dicembre 2021 comprende principalmente le seguenti linee di credito a lungo termine a favore di d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo:

- (i) finanziamento di US\$ 279 milioni (originariamente US\$ 250,0 milioni) concesso da un *pool* di nove primari istituti finanziari (Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Nordea Bank, ING Bank, Banca IMI, Commonwealth Bank of Australia, Skandinaviska Enskilda Banken (SEB), The Governor and Company of the Bank of Ireland,

Crédit Industriel et Commercial, DnB) per fornire un finanziamento per 5 navi esistenti, per un debito di US\$ 102,8 milioni;

(ii) finanziamento concesso da Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e ING per rifinanziare 1 nave MR costruita nel 2016 e 2 navi MR costruite nel 2005, per un debito di US\$ 20,6 milioni;

(iii) finanziamento a 5 anni concesso da DnB NOR Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2012, per un debito di US\$ 11,8 milioni;

(iv) finanziamento a 5 anni concesso da ING per finanziare una nave MR costruita nel 2012, per un debito di US\$ 11,3 milioni;

(v) finanziamento a 5 anni concesso da ABN Amro per finanziare 3 navi *handysize* costruite rispettivamente nel 2014, nel 2015 e nel 2016, per un debito di US\$ 43,0 milioni;

(vi) finanziamento a 7 anni per un debito totale di US\$ 14,3 milioni concesso da Banca IMI (Gruppo Intesa) per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2016;

(vii) finanziamento a 5 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken per finanziare una nave LR1 costruita nel 2017, per un debito di US\$ 20,0 milioni;

(viii) finanziamento a 6 anni concesso da Century Tokyo Leasing per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2016 e una nave MR costruita nel 2017, per un debito totale di US\$ 29,6 milioni;

(ix) In aggiunta, il debito di DIS comprende anche la quota di pertinenza di debito bancario relativo al finanziamento di US\$ 17,8 milioni concesso alla *joint venture* Glenda International Shipping d.a.c. da Standard Chartered Bank per le quattro navi costruite tra il 2010 e il 2011.

Passività da leasing comprende i *leasing* finanziari per M/T High Fidelity, M/T High Discovery, M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Loyalty, H/T High Trader, M/T Cielo di Houston e M/T High Voyager, che sono state vendute e riprese in *leasing* tra 2017 ed il 2019. Inoltre, le "passività da *leasing*" al 31 dicembre 2021 includono US\$ 80,5 milioni derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 a contratti classificati fino al 2018 come "*leasing* operativi".

La voce **Altre passività finanziarie non correnti** include il *fair value* negativo degli strumenti derivati di copertura (contratti di *swap* su tassi di interesse) e l'utile differito sulla cessione riguardante operazioni di vendita e *lease-back*.

Flusso di cassa

Nel 2021 i **flussi di cassa netti di DIS sono stati negativi per US\$ (18,9) milioni** rispetto a US\$ 27,8 milioni nel 2020.

US\$ migliaia	2021	2020
Flussi di cassa da attività operative	31.826	84.128
Flussi di cassa da attività di investimento	6.653	43.822
Flussi di cassa da attività finanziarie	(57.367)	(100.173)
Variazioni della liquidità	(18.888)	27.777
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo*	45.294	17.517
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	43.415	62.071
Scoperti di conto a fine periodo	(17.009)	(16.777)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	26.406	45.294

*Si veda la nota 1 al bilancio consolidato

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$ 31,8 milioni nel 2021, contro US\$ 84,1 milioni nel 2020. Tale diminuzione è attribuibile al considerevole indebolimento dei mercati *spot* nel 2021 rispetto all'esercizio precedente.

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati positivi per US\$ 6,7 milioni nel 2021 (US\$ 43,8 milioni nel 2020). L'importo per il 2021 comprende principalmente costi relativi agli interventi di bacino realizzati nel periodo, parzialmente compensati dal rimborso di US\$ 3,2 milioni di un credito verso venditori relativo alla vendita e presa a noleggio di due MR nel 2017 e da US\$ 10,5 milioni generati dalla vendita della M/T Venture nel quarto trimestre 2021. L'importo per il 2020 comprendeva costi relativi agli interventi di bacino realizzati nel periodo, compensati da US\$ 55,3 milioni generati dalla vendita delle navi M/T Cielo di Guangzhou e M/T Glenda Meredith nel secondo trimestre 2020, M/T High Progress nel terzo trimestre 2020, e M/T High *Performance* e M/T High Courage nel quarto trimestre 2020 e da US\$ 0,5 milioni derivanti dalla riduzione del prestito degli azionisti di d'Amico Tankers a DM Shipping in seguito alla vendita delle sue due navi nell'esercizio 2019.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati negativi e pari a US\$ (57,4) milioni nel primo semestre 2021. Questa cifra comprende principalmente: (i) US\$ (91,9) milioni di ammortamento del debito (di cui: US\$ (2,5) milioni dovuti al rimborso del prestito, compresa la maxirata, per la M/T High Venture, venduta nel quarto trimestre 2021; US\$ (58,0) milioni dovuti al rimborso dei prestiti per la M/T Cielo di Gaeta, la M/T Cielo di Ulsan, la M/T Cielo di Hanoi, e la M/T Cielo Bianco, la cui scadenza era prevista nel 2022 e che è stato interamente rimborsato nel quarto trimestre 2021); (ii) US\$ 76,8 milioni di utilizzo di linee di credito, derivante da US\$ 3,8 milioni di rifinanziamento con Crédit Agricole della nave M/T High Priority (una nave MR data in locazione da d'Amico Tankers al 31 dicembre 2020 e la cui opzione di acquisto è stata esercitata il 5 febbraio 2021), US\$ 10,0 milioni di utilizzo di una linea di credito "hot money" con Banca Intesa, e US\$ 63,0 milioni legati al rifinanziamento delle linee di credito sulle navi M/T Cielo di Gaeta, M/T Cielo di Ulsan, M/T Cielo di Hanoi e M/T Cielo Bianco; (iii) US\$ (43,9) milioni di rimborso di passività da *leasing*, compresi US\$ (9,6) milioni derivanti dall'esercizio dell'opzione di acquisto sulla nave M/T High Priority; (iv) US\$ (0,3) milioni di acquisizione di azioni proprie di DIS.



RISULTATI TRIMESTRALI

Risultati del quarto trimestre

US\$ migliaia	4° trim. 2021	4° trim. 2020
Ricavi	65.120	66.635
Costi diretti di viaggio	(22.031)	(13.015)
Ricavi base time charter*	43.089	53.620
Ricavi da noleggio a scafo nudo	888	-
Ricavi netti totali	43.977	53.620
Costi per noleggi passivi	(880)	(1.829)
Altri costi operativi diretti	(22.352)	(23.752)
Costi generali ed amministrativi	(3.778)	(3.605)
Utile dalla vendita di navi	(533)	(603)
Risultato operativo lordo / EBITDA*	16.434	23.831
Ammortamenti e svalutazioni	(16.402)	(14.104)
Risultato operativo lordo / EBIT*	32	9.727
Proventi finanziari	(88)	985
(Oneri) finanziari	(7.987)	(9.498)
Utile (perdita) ante imposte	(8.043)	1.214
Imposte sul reddito	(288)	(64)
Utile (perdita) netto	(8.331)	1.150

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 52

Analisi per trimestre del mercato e dei principali dati operativi*

	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Total vessel equivalent					
2021	38.8	38.0	38.0	37.7	38.1
2020	46.0	44.4	41.9	40.4	43.2
Giorni di off-hire/giorni-nave disponibili (%)					
2021	4,5%	4,1%	0,6%	2,8%	3,0%
2020	1,8%	3,5%	5,6%	5,1%	3,9%
Ricavi base time charter per giorno di utilizzo (US\$)					
2021	12.853	13.893	12.113	13.165	12.996
2020	16.391	19.555	14.864	15.192	16.560

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 52

Risultati trimestrali

I dati finanziari trimestrali del 2021 riflettono ampiamente la *performance* dei mercati dei noli durante tale periodo.

US\$ migliaia	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Ricavi	59.121	62.916	59.298	65.120	246.455
Costi diretti di viaggio	(16.365)	(16.781)	(17.192)	(22.031)	(72.369)
Ricavi base time charter*	42.756	46.135	42.106	43.089	174.086
Ricavi da noleggio a scafo nudo	-	-	-	888	888
Ricavi netti totali	42.756	46.135	42.106	43.977	174.974
Costi per noleggi passivi	(259)	(1.361)	(895)	(880)	(3.395)
Altri costi operativi diretti	(24.477)	(21.714)	(22.564)	(22.352)	(91.107)
Costi generali ed amministrativi	(3.340)	(3.650)	(3.238)	(3.778)	(14.006)
Utile dalla vendita di navi	(528)	(545)	(538)	(533)	(2.144)
Risultato operativo lordo / EBITDA*	14.152	18.865	14.871	16.434	64.322
Ammortamenti e svalutazioni	(16.428)	(16.203)	(22.191)	(16.402)	(71.224)
Risultato operativo lordo / EBIT*	(2.276)	2.662	(7.320)	32	(6.902)
Proventi finanziari netti	773	246	1.117	(88)	2.048
(Oneri) finanziari netti	(8.194)	(8.229)	(7.552)	(7.987)	(31.962)
Utile (perdita) ante imposte	(9.697)	(5.321)	(13.755)	(8.043)	(36.816)
Imposte sul reddito	(71)	(90)	4	(288)	(445)
Utile (perdita) netto	(9.768)	(5.411)	(13.751)	(8.331)	(37.261)

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 52

La seguente tabella illustra il **Debito netto** alla fine del quarto trimestre in confronto ai valori alla fine del terzo trimestre 2021:

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2021	Al 31 dicembre 2020
Totale attività finanziarie correnti	46.089	45.306
Totale passività finanziarie correnti	110.115	133.092
Indebitamento finanziario netto corrente	64.026	87.786
Totale attività finanziarie non correnti	9.849	10.346
Totale passività finanziarie non correnti	466.111	461.746
Indebitamento finanziario netto non corrente	456.262	451.400
Indebitamento finanziario netto*	520.288	539.186

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 52

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NELL'ESERCIZIO

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nel 2021 sono stati:

d'Amico International Shipping:

Esecuzione del programma di riacquisto: Il 14 gennaio 2021 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 5 gennaio e il 13 gennaio 2021, 1.543.118 azioni proprie (corrispondenti allo 0,124% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. ad un prezzo medio per azione di 0,0949 euro, per un corrispettivo complessivo di 146.469,26 euro.

Il 25 gennaio 2021 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 14 gennaio e il 22 gennaio 2021, 1.305.897 azioni proprie (corrispondenti allo 0,105% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. ad un prezzo medio per azione di 0,0936 euro, per un corrispettivo complessivo di 122.217,85 euro. Alla data del 22 gennaio 2021, d'Amico International Shipping S.A. deteneva n. 18.326.911 azioni proprie, corrispondenti all'1,48% del capitale sociale emesso.

Le operazioni sono state eseguite e coordinate da un intermediario indipendente debitamente incaricato a tal fine, Equita SIM S.p.A., in conformità con quanto deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data 13 novembre 2019 e nel rispetto dell'autorizzazione conferita dall'Assemblea degli Azionisti della Società in data 20 aprile 2016 (come aggiornato per mezzo di un comunicato stampa rilasciato il 13 novembre 2019).

Piano d'incentivazione a medio-lungo termine: In riferimento alla gestione del bonus relativo alla conclusione del primo ciclo (periodo di maturazione 2019-2020) del Piano d'incentivazione a medio-lungo termine adottato dalla Società (di seguito Piano di incentivazione a lungo termine), poiché DIS ha raggiunto gli obiettivi stabiliti, i Beneficiari sono stati ricompensati con la relativa parte in "contanti" del bonus con saldo finale erogato in azioni, attraverso un'allocatione differita in due anni e in due tranches di cui la prima nel 2022, secondo le disposizioni del documento informativo del Piano (pubblicato nella sezione Corporate Governance del sito web di DIS).

Programma di riacquisto: Il 6 maggio 2021 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato l'avvio di un programma di riacquisto di azioni proprie conformemente alla nuova autorizzazione rilasciata recentemente dall'assemblea ordinaria degli azionisti tenutasi il 20 aprile 2021 (il "Programma"). Secondo la nuova delibera degli azionisti, la Società può riacquistare fino a 186.157.950 azioni ordinarie della Società (comprese le azioni proprie già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società conformemente all'art. 430-15 della legge lussemburghese).

Secondo la delibera del Consiglio di Amministrazione il controvalore massimo di azioni acquistabili non sarà superiore a euro 45.000.000,00.

L'autorizzazione per riacquistare e vendere le azioni proprie della Società in una o più tranches è stata concessa al Consiglio di Amministrazione, con l'opzione di delega, per un periodo massimo di cinque (5) anni dal 20 aprile 2021 (ossia la data dell'assemblea degli azionisti competente per l'approvazione del rinnovo dell'autorizzazione) e pertanto in scadenza il 20 aprile 2026.

Per quanto concerne l'attuazione del Programma, la Società conferma che il riacquisto e la cessione di azioni proprie saranno condotti in una o più tranches sul mercato regolamentato gestito e organizzato da Borsa Italiana S.p.A. conformemente alle disposizioni del regolamento sugli abusi di mercato, così da garantire un accordo equo per tutti gli azionisti e saranno eseguiti e coordinati da Equita Sim S.p.A., un intermediario

specializzato debitamente incaricato a tal fine dal CFO, che opererà in piena indipendenza e senza alcuna ingerenza della Società con riguardo ai tempi in cui effettuare tali riacquisti e cessioni, nel rispetto di quanto previsto dalla normativa applicabile e dalla citata nuova delibera assembleare. In tutti i casi, ogni operazione sarà eseguita e pubblicizzata in conformità con le leggi e le normative lussemburghesi e/o italiane ove applicabili, oltre che secondo le disposizioni vigenti concernenti le esenzioni dalla legislazione applicabile in materia di abuso di mercato per i programmi di riacquisto e la stabilizzazione degli strumenti finanziari. In particolare, qualsiasi operazione di vendita di azioni proprie autorizzata sarà condotta in qualsiasi momento, senza alcuna limitazione temporale e segnatamente per perseguire le finalità del Programma.

Quarto periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022: Il 31 maggio 2021, d'Amico International Shipping S.A. ha confermato che i detentori di "Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022", codice ISIN n. LU1588548724 (i "Warrant") potevano richiedere i propri Warrant, da esercitarsi in qualsiasi Giorno Lavorativo (giorno in cui le banche in Lussemburgo e in Italia sono generalmente aperte come definite nei termini e condizioni dei Warrant) dal 1° giugno 2021 al 30 giugno 2021, entrambe le date incluse (il "Quarto Periodo di Esercizio"), con il diritto di sottoscrivere azioni ordinarie di nuova emissione di DIS ammesse alla negoziazione sul mercato MTA organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., ognuna senza valore nominale e con gli stessi diritti e caratteristiche delle azioni ordinarie di DIS in circolazione alla data di emissione (le "Azioni di Compendio"), in un rapporto di una (1) azione ordinaria di DIS per (1) Warrant esercitato. Il prezzo di esercizio per il Quarto Periodo di Esercizio ammontava a EUR 0,382 (zero virgola trecentottantadue euro) per Azione di Compendio.

Aumento di capitale in seguito al quarto periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022: il 2 luglio 2021, a seguito del completamento del Quarto Periodo di Esercizio, in cui sono stati esercitati 343 Warrant, portando all'emissione di 343 nuove azioni ordinarie, il capitale sociale della Società ammontava a US\$ 62.052.667,45, suddiviso in 1.241.053.349 azioni senza valore nominale.

Quinto periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022: il 27 dicembre 2021, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che il quinto periodo addizionale di esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022" (i "Warrant"), codice ISIN LU1588548724, si è concluso (il "Quinto Periodo Addizionale di Esercizio"). Nel corso del Quinto Periodo Addizionale di Esercizio sono stati esercitati n. 2.220 Warrant e sono state conseguentemente sottoscritte (in ragione di n. 1 azione di compendio DIS ogni Warrant esercitato) n. 2.220 azioni ordinarie DIS di nuova emissione al prezzo di euro 0,397 ciascuna, ammesse alla quotazione sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito dal mercato Euronext STAR Milan di Borsa Italiana S.p.A., senza valore nominale, aventi godimento regolare e le medesime caratteristiche (incluso il diritto a dividendi) delle azioni ordinarie DIS in circolazione alla data di emissione (le "Azioni di Compendio"). A seguito di tali sottoscrizioni il capitale sociale di DIS risultava pertanto pari a US\$ 62.052.778,45 rappresentato da n. 1.241.055.569 azioni ordinarie prive del valore nominale. Le Azioni di Compendio hanno lo stesso Codice ISIN delle azioni ordinarie DIS già in circolazione (LU0290697514) e sono state emesse, conformemente al Regolamento dei Warrant, il 29 dicembre 2021 a favore dei possessori Warrant che hanno validamente esercitato i loro Warrant, rendendole disponibili attraverso il sistema centralizzato di gestione dei regolamenti gestito da Euroclear Bank S.A./N.V. e Clearstream Banking S.A. (collettivamente "ICSD").

Aumento di capitale in seguito al quinto periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022: il 29 dicembre 2021, a seguito del completamento del Quinto Periodo di Esercizio, in cui sono stati esercitati 2.220 Warrant, portando all'emissione di 2.220 nuove azioni ordinarie, il capitale sociale della Società ammontava a US\$ 62.052.778,45, suddiviso in 1.241.055.569 azioni senza valore nominale.

Stipula di tre nuove linee di credito, compreso il primo prestito "sustainability linked" di DIS, per il rifinanziamento di tutti i debiti di DIS in scadenza nel 2022: Il 30 dicembre 2021, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua società operativa interamente controllata d'Amico Tankers D.A.C. (Ireland) ("d'Amico Tankers" o la "Controllata") aveva già firmato contratti con primari istituti bancari per il rifinanziamento di tutti i suoi prestiti in scadenza nel 2022 con le relative maxirate. In dettaglio:

In dettaglio:

- d'Amico Tankers ha sottoscritto un finanziamento a 5 anni da US\$ 43,0 milioni con ABN Amro Bank N.V. per rifinanziare i prestiti bancari in scadenza nel 2022 sulle navi MT Cielo di Ulsan, MT Cielo di Hanoi e MT Cielo di Gaeta. Tutte e tre le tranches di questa nuova linea di credito sono state utilizzate, rimborsando i rispettivi finanziamenti precedenti. Questo è anche il primo prestito "sustainability linked" di DIS, il cui margine è adeguato in base alle emissioni di CO2 della flotta di d'Amico Tankers e all'indicatore AER (tasso annuale di efficienza) associato rispetto alla traiettoria di AER stabilita di Poseidon Principles per il tipo di navi controllate dalla nostra Controllata.
- d'Amico Tankers ha sottoscritto un finanziamento a 5 anni da US\$ 20,0 milioni con Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per rifinanziare il prestito bancario in scadenza nel 2022 sulla MT Cielo Bianco. Questa linea di credito è stata utilizzata e il precedente finanziamento rimborsato.
- d'Amico Tankers ha sottoscritto un finanziamento a 5 anni da US\$ 15,5 milioni con Banco BPM S.p.A. per rifinanziare il prestito bancario in scadenza nel 2022 sulla MT Cielo di Salerno. Questo prestito è stato utilizzato e il precedente finanziamento rimborsato nel gennaio 2022.

d'Amico Tankers d.a.c.:

Acquisto di navi: a febbraio 2021, 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 Priority, una nave cisterna MR da 46.847 Tpl (Dwt) costruita nel 2005 da Nakai Zosen (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 9,7 milioni. La Nave era stata venduta e ripresa in leasing da d'Amico Tankers nel 2017, per un periodo di 5 anni, con opzioni di acquisto a decorrere dal 2° anniversario e un obbligo di acquisto alla fine del 5° anno.

- **Flotta impiegata a noleggio:** a gennaio 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'agenzia commerciale di intermediazione su due delle sue navi LR1 per un periodo di 9-18 mesi a decorrere da gennaio 2021.

Nel mese di febbraio 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi *handysize* ad un'importante compagnia petrolifera per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 6 mesi, a partire da marzo 2021.

Nel mese di marzo 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi *handysize* per 12 mesi a partire da fine maggio 2021.

Nel mese di aprile 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi *handysize* ad un'agenzia commerciale di intermediazione per 12 mesi con un'opzione per ulteriori 12 mesi, a partire da fine aprile 2021.

Nel mese di maggio 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi MR ad un'importante agenzia commerciale di intermediazione per 12 mesi con un'opzione per altri 12 mesi, a partire da fine maggio 2021 ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per 24 mesi a partire da metà settembre 2021, e ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante agenzia commerciale di intermediazione per una delle sue navi LR1 per 6 mesi a partire da metà settembre 2021.

Nel mese di giugno 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi LR1 per 6 mesi con un'opzione per altri 6 mesi, a partire da metà luglio 2021, e ha noleggiato una delle sue navi MR ad un'importante agenzia commerciale di intermediazione per 12 mesi con un'opzione per altri 12 mesi, a partire da metà giugno 2021.

Nel mese di luglio 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi *handysize* ad una controparte rispettabile per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 3 mesi a partire da luglio 2021.

Nel mese di settembre 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi LR1 ad un'agenzia commerciale di intermediazione per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 6 mesi a partire da settembre 2021.

Nel mese di ottobre 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto *time charter* di 6 mesi con un'agenzia commerciale di intermediazione su una delle sue navi MR per un periodo di 6 mesi con opzione per altri 6 mesi.

Nel mese di novembre 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi LR1 ad un'agenzia commerciale di intermediazione per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 6 mesi a partire da novembre 2021.

Nel mese di dicembre 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi LR1 per un periodo di 6 mesi, con un'opzione per ulteriori 3 mesi a decorrere da gennaio 2022.

- **Flotta in "noleggio passivo":** si sono conclusi i contratti di noleggio sulla M/T SW Southport I e sulla M/T SW Tropez I, due navi MR costruite nel 2004 e riconsegnate ai proprietari rispettivamente nei mesi di gennaio e febbraio 2021.
- **Flotta impiegata a noleggio a scafo nudo:** nel mese di ottobre 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi LR1 a una controparte industriale rispettabile con un contratto di noleggio a scafo nudo per 5 anni. Inoltre, il noleggiatore a scafo nudo ha l'opzione di prorogare il contratto per altri due anni.
- **Vendita di navi:** a ottobre 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T High Venture, una nave cisterna MR da 51.087 Tpl (Dwt), costruite nel 2006 da STX, Corea del Sud, per un corrispettivo di US\$ 10,7 milioni.
- **Vendita di navi:** a dicembre 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T High Valor, una nave cisterna MR da 46.975 Tpl (Dwt), costruite nel 2005 da STX, Corea del Sud, per un corrispettivo di US\$ 10,3 milioni.

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

Flotta impiegata a noleggio: Nel gennaio 2022 d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato per 6 mesi un contratto *time charter* con una controparte rispettabile per una delle sue navi *handysize*.

Guerra in Ucraina: È ancora difficile valutare l'impatto della guerra in Ucraina sui nostri mercati, poiché lo scenario è in rapida evoluzione. Da un lato, preoccupa la potenziale riduzione dell'offerta di petrolio, dall'altro questo potrebbe generare un aumento della domanda di tonnellate/miglia per il trasporto marittimo sia di greggio che di raffinati, poiché le importazioni di queste materie prime da parte dell'Europa potrebbero dover provenire da più lontano. Attualmente, non abbiamo crediti in sospeso con società russe. Alla fine di febbraio 2022 il 5,3% dei nostri marinai era di nazionalità ucraina e il 3,0% di nazionalità russa. Su otto delle navi di DIS gestite tecnicamente dal Gruppo d'Amico abbiamo sia cittadini ucraini che russi. Questi marinai, nella maggior parte dei casi, si conoscono da tempo e hanno buoni rapporti. I nostri membri dell'equipaggio sono stati comunque formati per risolvere i conflitti, se questi dovessero sorgere, e tutti i nostri marinai beneficiano del supporto di uno psicologo, se necessario.

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

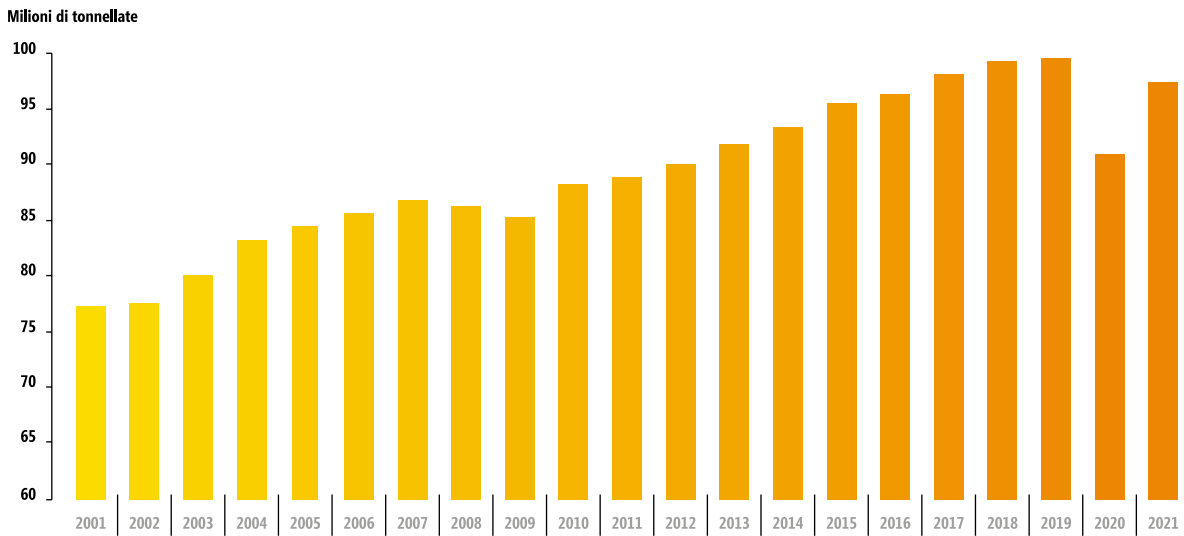
	Al 31 dicembre 2021				Al 10 Marzo 2022			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5,0	8,0	6,0	19,0	5,0	7,0	6,0	18,0
Noleggio a scafo nudo*	1,0	7,0	-	8,0	1,0	7,0	-	8,0
Nolo a lungo termine	0,0	9,0	-	9,0	0,0	9,0	-	9,0
Nolo a breve termine	0,0	1,0	-	1,0	0,0	1,0	-	1,0
Totale	6,0	25,0	6,0	37,0	6,0	24,0	6,0	36,0

* con obbligo di acquisto

Evoluzione prevedibile della gestione

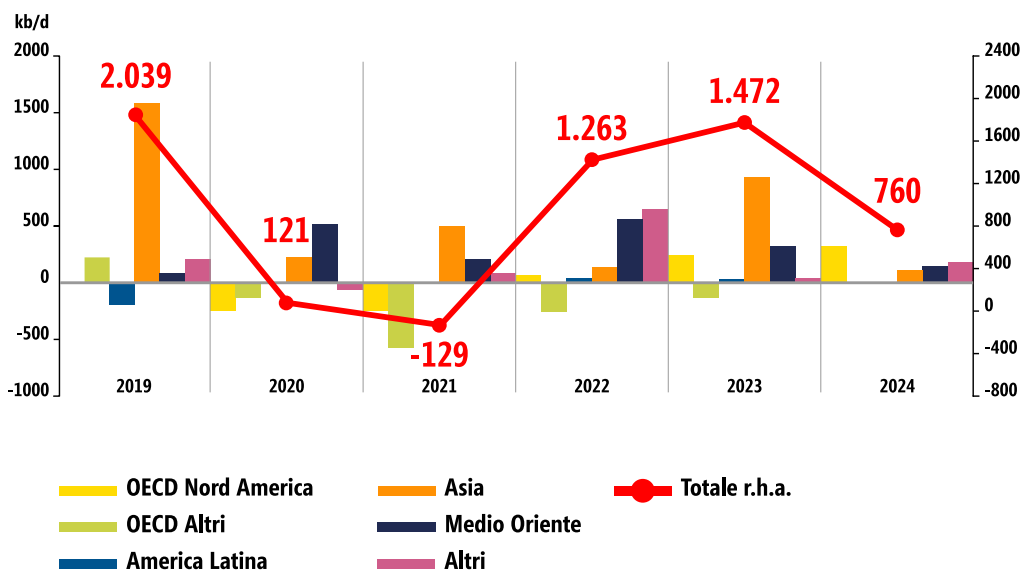
I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati dei noli di cisterne e sui risultati di d'Amico International Shipping sono (i) la crescita dell'offerta globale di petrolio, (ii) i margini e la produzione delle raffinerie, (iii) la domanda di raffinati, (iv) la struttura dei prezzi a termine sia per il greggio che per i raffinati, (v) il tasso di aumento della flotta di navi cisterna, (vi) l'efficienza della flotta dovuta *inter alia* alla congestione e alle velocità medie di navigazione, e (vii) le tratte di navigazione medie. Di seguito sono riportati alcuni dei fattori che potrebbero favorire una ripresa del mercato delle navi cisterna nel medio periodo:

Domanda globale di petrolio (milioni di barili al giorno) dal 2001



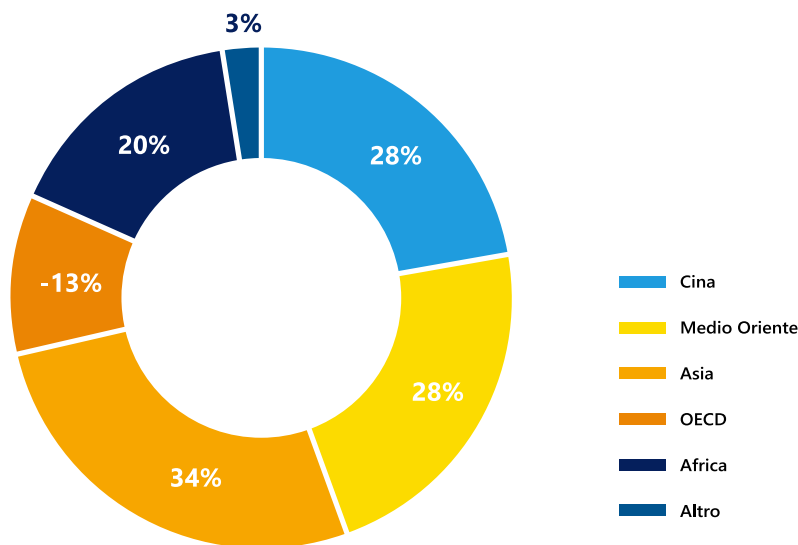
Fonte: IEA Annual Statistical Supplement per il 2020 e relazione sul mercato petrolifero Feb 2022

Quote di aumento nella capacità di raffinazione '20-'26



Fonte: IEA_Oil 2021 - Analisi e previsioni al 2026

Volumi di raffinazione a livello globale (milioni di barili al giorno)



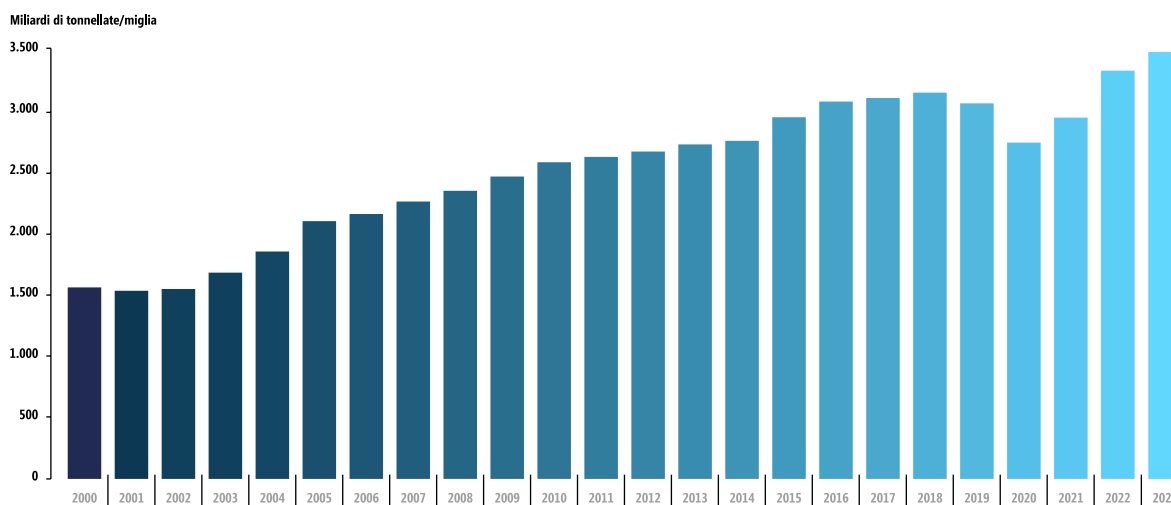
Fonte: IEA_Oil 2021 - Analisi e previsioni al 2026

Domanda di navi cisterna

- Nella sua relazione di gennaio 2022, il Fondo monetario internazionale (FMI) ha previsto un'attenuazione della crescita globale dal 5,9% nel 2021 al 4,4% nel 2022 – una riduzione di mezzo punto percentuale rispetto alle previsioni per il 2022. Tale revisione rispecchia ampiamente la riduzione nelle previsioni di crescita dell'1,2% per l'economia statunitense e dello 0,8% per la Cina. Le previsioni in calo per la Cina derivano principalmente dalle perturbazioni legate alla politica di tolleranza zero contro il COVID-19 e dal protrarsi dello stress finanziario tra gli imprenditori immobiliari. Si prevede un ulteriore rallentamento della crescita globale al 3,8% nel 2023.
- Secondo l'AIE, le scorte petrolifere commerciali dell'OCSE hanno subito un netto calo di 60 milioni di barili (1,9 milioni di barili al giorno) a dicembre 2021, favorito da consistenti utilizzi di distillati medi in tutte le regioni. Le rimanenze a fine 2021 si attestavano a 355 milioni di barili in meno rispetto all'anno precedente, con le scorte di prodotto responsabili per il 50% del calo. A dicembre le scorte petrolifere totali nei paesi asiatici dell'OCSE e in Europa sono scese ai minimi storici, in base alle registrazioni risalenti al 1984, dopo un forte aumento della domanda causato in parte dal passaggio dal gas naturale al petrolio. Con 2.680 milioni di barili, le rimanenze a fine 2021 erano di 255 milioni di barili inferiori alla media 2016-2020, e al livello più basso in oltre sette anni. In termini di domanda a termine, le scorte petrolifere dell'industria hanno coperto 59,6 giorni a fine dicembre 2021, con una riduzione di 0,9 giorni nel corso del mese e di 3,2 giorni al di sotto della media 2016-2020. I dati preliminari indicano ulteriori contrazioni a gennaio di 13,5 milioni di barili, contrariamente alla normale tendenza stagionale.
- Le scorte di raffinati sono ben al di sotto le medie del periodo 2016-2020, scendendo a 1.376 milioni di barili a fine 2021, con un calo di 131 milioni di barili rispetto ai livelli pre-COVID a fine 2019.
- Secondo quanto riportato nel report di febbraio 2022 dell'AIE, l'industria globale della raffinazione non è stata all'altezza della domanda per i sei trimestri precedenti. Ci si aspetta un cambiamento nel 2022, con l'aumento previsto di 3,8 milioni di barili al giorno in produzione, superiore alla crescita della domanda di 3,2 milioni di barili al giorno. Si prevede che nel quarto trimestre del 2022 si raggiungeranno gli 82,7 milioni di barili al giorno, 2,8 milioni barili al giorno in più rispetto al 2021, superando di circa 1,0 milione barili al giorno i livelli pre-covid.

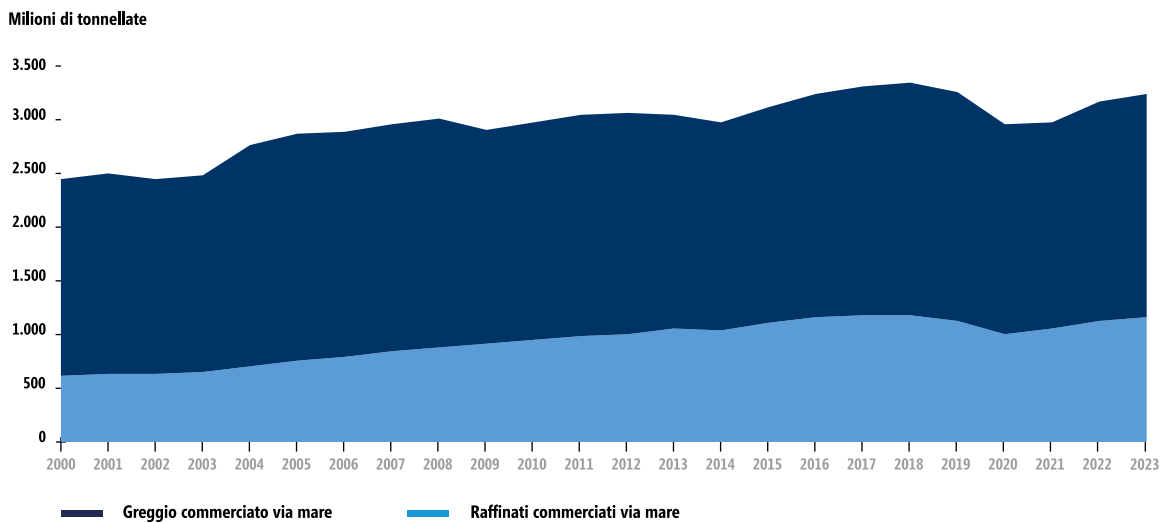
- Nell'ultimo rapporto di febbraio 2022, l'AIE ha previsto una crescita dell'offerta di petrolio di un significativo 6,3 milioni di barili al giorno nel 2022, fino a toccare quota 101,5 milioni di barili al giorno. L'aumento dai paesi non appartenenti all'OCSE dovrebbe ammontare a 2,0 milioni di barili al giorno, di cui 1,2 milioni di barili al giorno dagli Stati Uniti. La situazione in Ucraina, che potrebbe portare all'imposizione di sanzioni al petrolio russo, rappresenta una minaccia per tale quadro dell'offerta di petrolio.
- Secondo quanto riportato nel report di febbraio 2022 dell'AIE, la domanda petrolifera globale dovrebbe aumentare di 3,2 milioni di barili al giorno nel 2022 in seguito a un aumento di 5,6 milioni di barili al giorno nel 2021. L'impatto negativo della variante Omicron sulla domanda, dimostratosi più lieve del previsto, è stato ampiamente compensato da un consumo aggiuntivo derivante da un'ondata di freddo negli Stati Uniti e da un continuo passaggio al petrolio dal gas in alcuni settori industriali.
- Nell'*outlook* di gennaio 2022, Clarksons stima che nel 2022 la domanda di navi cisterna crescerà del 7,3%, ben al di sopra dell'aumento previsto per l'offerta di navi (si veda sotto).
- Più del 70% della nuova capacità di raffinazione nei prossimi quattro anni si troverà a est di Suez. L'AIE stima che dall'inizio della pandemia in Nord America sia stata chiusa una capacità di raffinazione di circa 800.000 barili al giorno. Engen ha annunciato la conversione della sua raffineria da 120.000 barili al giorno di Durban (responsabile del 17% circa della produzione di combustibile del paese) in un terminal / deposito. Nel lungo periodo, la ripresa della domanda e spostamenti strutturali nel panorama di raffinazione dovrebbero favorire gli scambi commerciali a lungo raggio.

Commercio marittimo globale di raffinati



Fonte: Clarkson Research Services al Feb 2022

Raffinati e greggio commerciati via mare



Fonte: Clarkson Research Services al Feb. 2022

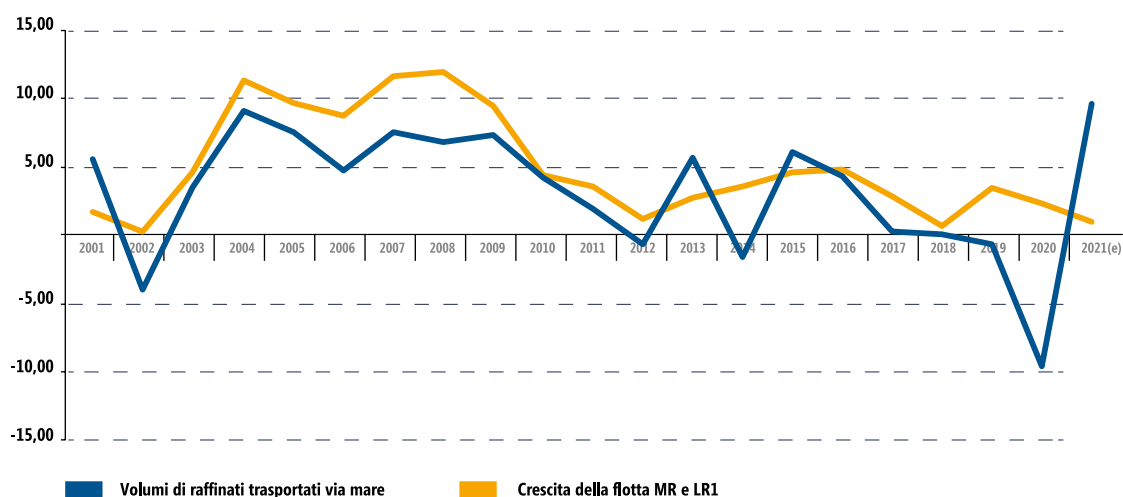
Offerta di navi cisterna

- All'inizio dell'anno Clarksons stimava che nel 2021 sarebbero state consegnate 97 MR e LR1, mentre solo 75 sono state consegnate lo scorso anno.
- Nell'*outlook* di gennaio 2022 Clarksons stima che quest'anno la flotta di navi cisterna crescerà dell'1,3%.
- Numerosi cantieri di demolizione sono stati temporaneamente chiusi nel 2020 durante la pandemia. Tuttavia, la ripresa dei prezzi dell'acciaio ha migliorato la domanda di riciclaggio del tonnellaggio. Le demolizioni dovrebbero continuare a ritmo significativo nel prossimo futuro, fintanto che i mercati dei noli rimangono deboli. Nel 2021 le demolizioni di navi cisterna hanno toccato il secondo picco totale annuo negli ultimi 18 anni, con la demolizione di 147 navi, equivalenti a 14,3 milioni di Tpl (Dwt).
- Nel 2021 il riciclo di navi cisterna per il trasporto di greggio è salito a 10,6 milioni di Tpl (Dwt), da 2,2 milioni di Tpl (Dwt) nell'anno precedente, mentre la demolizione di navi cisterna per raffinati è salita a 3,7 milioni di Tpl (Dwt) nel 2021, da 1,0 milioni di Tpl (Dwt) nell'anno precedente. Le demolizioni di navi MR e LR1 hanno raggiunto 2,45 milioni di Tpl (Dwt) nel 2021 rispetto a 440.000 Tpl (Dwt) nel 2020.
- Secondo Clarksons, i nuovi prezzi di costruzione per le MR e le LR1 sono aumentati di poco più del 15% nel 2021. Ciò è attribuibile principalmente a una riduzione degli spazi destinati alla costruzione di nuove navi cisterna, dovuta alle considerevoli commesse negli altri settori, e a un aumento del prezzo dell'acciaio.
- Secondo Clarksons, a fine gennaio '22 il 6,2% della flotta di navi MR e LR1 aveva più di 20 anni (in dwt), mentre il portafoglio ordini in questi segmenti rappresentava solo il 3,8% della flotta commerciale (in dwt). Alla stessa data, il 28,7% della flotta di navi MR e LR1 (in dwt) ha più di 15 anni e questa percentuale dovrebbe continuare a crescere rapidamente nei prossimi anni.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 e il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convezioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'Unione Europea sta per includere la navigazione nel suo Sistema di Scambio delle quote di Emissione. Inoltre, importanti noleggiatori per il trasporto di merci, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti agenzie commerciali di intermediazione come Trafigura, hanno recentemente firmato la "Sea Cargo Charter" allo scopo di divulgare le emissioni di CO2

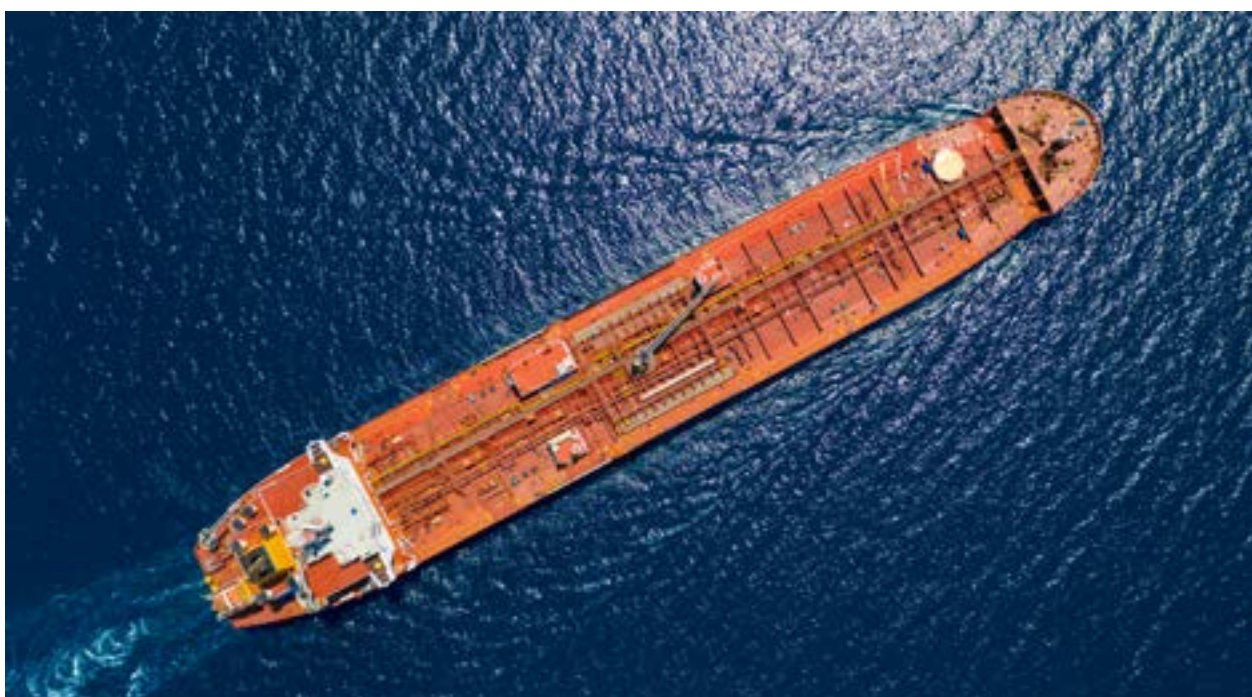
delle navi che gestiscono e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. In occasione dell'ultima riunione del Marine Environment Protection Committee (MEPC 76), tenutasi a giugno 2021, sono state adottate misure che saranno applicabili dal 1° novembre 2022, che impongono agli operatori di misurare l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (*Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI*), che ne rispecchia l'efficienza tecnica, e l'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 la propensione alle commesse di navi di nuova costruzione, che potrebbero risultare obsolete già subito dopo la consegna. Inoltre, l'aumento dei costi delle navi di nuova costruzione e la riduzione della disponibilità in cantiere stanno influenzando negativamente anche sulla propensione per i nuovi ordini.

Rapporto tra la crescita dei volumi di raffinati trasportati via mare e la crescita della flotta MR e LR1



Fonte: Clarksons Seaborne Trade Monitor e Clarkson Research Services a Marzo 2022





MOORE Audit S.A.
S. rue de Tull
L-3378 Luxembourg
T: +352 26 26 04 1
F: +352 26 26 04 00
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, 10 Marzo 2022

Relazione del REVISIONEUR D'ENTREPRISES AGREÉ

Relazione sulla Revisione contabile del Bilancio Consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato della società **d'Amico International Shipping SA** e delle sue controllate (il "Gruppo"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2021, 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 anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato allegato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2021, 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 di tali regolamenti, leggi e principi sono ulteriormente descritte nella sezione «Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé" per la revisione contabile del bilancio consolidato» della nostra relazione.

Siamo inoltre indipendenti dalla Società in conformità con i principi etici internazionali per i revisori contabili (Codice IESBA) come adottato dalla CSSF in Lussemburgo 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 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 dei valori recuperabili della flotta

La voce Immobilizzazioni Materiali comprende principalmente le navi che rappresentano la voce più significativa del totale attivo per un valore contabile netto di 821.434 migliaia di US\$ al 31 dicembre 2021.

La valutazione della Direzione aziendale riguardo al valore d'uso della flotta di navi richiede un giudizio significativo poiché tali stime si basano sui flussi di cassa futuri. Ci siamo soffermati su questa area poiché la direzione aziendale è chiamata ad esercitare un considerevole giudizio a causa della complessità inerente questa stima.

Quando vi è un'indicazione di perdita di valore, la direzione aziendale calcola il valore d'uso del gruppo di unità generatrici di flussi di cassa (CGU). A causa della lunghezza della vita utile residua delle navi del Gruppo, la direzione aziendale deve formulare ipotesi chiave che richiedono stime significative rispetto ai a) tassi futuri attesi, b) costi operativi futuri attesi, e c) costo del capitale.

Per maggiori informazioni si rimanda alla nota 12 ("Immobilizzazioni Materiali") del bilancio consolidato.

Come la nostra revisione ha affrontato gli elementi chiave

Nell'ambito delle nostre procedure di revisione contabile relative alle stime dei valori recuperabili della flotta, tra le altre:

- Abbiamo acquisito una comprensione del processo e dei controlli della Direzione aziendale relativi all'identificazione degli indicatori ed alla verifica di perdita di valore delle navi;
- 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) e del valore d'uso delle navi;
- Abbiamo testato la ragionevolezza delle ipotesi chiave con riferimento ai dati di mercato (stime dei broker, costi operativi, stime di investimenti futuri, vita utile della nave e valore residuo) e analisi della concorrenza;



- Abbiamo ricalcolato il tasso di sconto con riferimento al costo medio ponderato del capitale (WACC) utilizzato nelle stime dalla Direzione aziendale confrontandolo con i parametri di riferimento dei concorrenti;
- Abbiamo rieseguito il calcolo del valore in uso predisposto dalla Direzione aziendale per verificarne l'accuratezza matematica;
- Abbiamo considerato l'adeguatezza dell'informativa contenuta nella Nota 14 del bilancio consolidato.

Informazioni aggiuntive

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per le informazioni aggiuntive. Le informazioni aggiuntive comprendono quelle contenute nella relazione annuale consolidata, inclusa la relazione sulla gestione e la dichiarazione sul governo societario, ma non comprendono il bilancio consolidato e la nostra relativa relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé".

La nostra relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato non si estende alle altre informazioni e non esprimiamo alcuna forma di attestazione al riguardo.

In connessione con la nostra revisione contabile del bilancio consolidato, è nostra responsabilità di leggere le informazioni aggiuntive e, nel fare ciò, considerare se sono materialmente incoerenti con il bilancio consolidato o con le nostre conoscenze acquisite nel corso della revisione contabile, o se sono materialmente errati. Se, in base al lavoro svolto, concludiamo che esiste un errore materiale 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 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 per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare ad operare come entità in funzionamento, per una adeguata informativa, se necessaria, relativa alla continuità aziendale e utilizza il presupposto della continuità aziendale, a meno che il Consiglio di Amministrazione non intenda liquidare la capogruppo o cessare l'attività o non abbia alternative realistiche a tali scelte.

I responsabili della governance hanno la responsabilità della vigilanza 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 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 individuino 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 abbiamo 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 possono 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.
- 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 21 aprile 2020 e la durata senza discontinuità del nostro incarico, compresi i precedenti rinnovi e rinomine, è di cinque anni.

La relazione sulla gestione consolidata 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 2021 ai requisiti di legge pertinenti previsti dal Regolamento ESEF applicabili al bilancio consolidato.

Per il Gruppo si riferiscono a:

- Bilancio consolidato redatto in formato XHTML;
- Marcatura XBRL 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 2021, 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

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO

Esercizio chiuso al 31 dicembre 2021



Conto economico consolidato

US\$ migliaia	Nota	2021	2020
Ricavi	(3)	246.455	316.314
Costi diretti di viaggio	(4)	(72.369)	(58.538)
Ricavi base time charter*	(5)	174.086	257.776
Ricavi da noleggio a scafo nudo	(3)	888	-
Ricavi netti totali		174.974	257.776
Costi per noleggi passivi	(6)	(3.395)	(13.961)
Altri costi operativi diretti	(7)	(91.107)	(102.387)
Costi generali ed amministrativi	(8)	(14.006)	(12.857)
Utile dalla vendita di navi	(9)	(2.144)	(1.303)
Risultato operativo lordo / EBITDA *		64.322	127.268
Ammortamenti e svalutazioni	(12), (13)	(71.224)	(71.745)
Risultato operativo / EBIT *		(6.902)	55.523
Proventi finanziari	(10)	2.048	1.235
(Oneri) finanziari	(10)	(31.962)	(39.865)
Perdita su alienazione di partecipazioni finanziarie		-	(70)
Utile (perdita) ante imposte		(36.816)	(70)
Imposte e tasse	(11)	(445)	(267)
Utile (perdita) netto		(37.261)	16.556
Utile (perdita) base per azione in US\$⁽¹⁾		(0,030)	0,013

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 52

Conto economico consolidato complessivo

US\$ migliaia	2021	2020
Utile (perdita) del periodo	(37.261)	16.556
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili (perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (cash flow hedge)	4.251	(2.458)
Variazioni nella riserva di conversione	7	141
Utile (Perdita) netto complessivo	(33.003)	14.239
Utile (Perdita) base complessivo per azione in US\$⁽¹⁾	(0,027)	0,012

Le note riportate alle pagine da 88 a 142 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

⁽¹⁾ L'utile base per azione per il 2021 è stato calcolato in base al numero medio di azioni circolanti pari a 1.222.912.808, mentre nel 2020 è stato calcolato su un numero medio di 1.230.923.922 azioni circolanti. Non vi è stato alcun effetto di diluizione dell'utile per azione né nel 2021 né nel 2020.

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

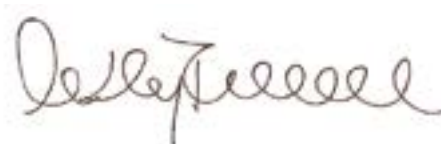
US\$ migliaia	Note	Al 31 dicembre 2021	Al 31 dicembre 2020
ATTIVITÀ			
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	(12)	821.434	901.765
Partecipazioni in società a controllo congiunto	(14)	-	4.312
Altre attività finanziarie non correnti	(15)	9.849	12.110
Totale attività non correnti		831.283	918.187
Rimanenze	(16)	11.643	8.885
Crediti a breve ed altre attività correnti	(17)	37.104	38.722
Altre attività finanziarie correnti	(15)	2.674	4.725
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(18)	43.415	62.071
Attività correnti		94.836	114.403
Attività disponibili per la vendita	(13)	10.197	-
Totale attività correnti		105.033	114.403
TOTALE ATTIVITÀ		936.316	1.032.590
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Capitale sociale	(19)	62.053	62.053
Perdite portate a nuovo	(19)	(80.568)	(43.307)
Sovraprezzo azioni	(19)	368.823	368.853
Altre riserve	(19)	(17.926)	(21.865)
Patrimonio netto totale		332.382	365.734
Banche ed altri finanziatori	(20)	226.771	263.089
Passività non correnti da leasing	(21)	237.478	269.941
Altre passività finanziarie non correnti	(15)	1.862	6.352
Passività non correnti		466.111	539.382
Banche ed altri finanziatori	(20)	66.534	46.523
Passività correnti da leasing	(21)	36.480	43.411
Debiti a breve ed altre passività correnti	(22)	27.665	26.367
Altre passività finanziarie correnti	(15)	4.765	11.133
Debiti per imposte correnti	(23)	43	40
Passività correnti		135.487	127.474
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	(13)	2.336	-
Totale passività correnti		137.823	127.474
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		936.316	1.032.590

10 Marzo 2022

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 88 a 142 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

Rendiconto finanziario consolidato

US\$ migliaia	2021	2020
Utile (perdita) del periodo	(37.261)	16.556
Ammortamenti	64.802	69.522
Svalutazione	6.422	2.223
Imposte correnti e differite	445	267
Costo netto dei leasing	17.131	19.87
Altri oneri (proventi) finanziari	12.783	18.873
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	2.144	1.303
Saldo su cessione di investimenti	-	70
Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide	(23)	(5)
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	66.443	128.679
Variazioni delle rimanenze	(2.758)	1.194
Variazioni dei crediti a breve	(1.570)	6.68
Variazioni dei debiti a breve	419	(16.584)
Imposte pagate	(389)	(622)
Deflussi netti per la quota di interessi della passività del leasing relativa all'IFRS 16	(17.13)	(19.866)
Interessi netti (pagati)	(13.189)	(15.353)
Flussi di cassa netti da attività operative	31.826	84.128
Acquisto di immobilizzazioni	(7.033)	(12.019)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	10.486	55.331
Afflussi differiti dalla vendita di immobilizzazioni	3.200	-
Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	-	510
Flussi di cassa netti da attività di investimento	6.653	43.822
Aumento di capitale	1	8
Altre variazioni del patrimonio netto	(31)	(858)
Acquisto di azioni proprie	(336)	-
Finanziamenti degli azionisti	-	(5.000)
Variazione netta di altri crediti finanziari	2.023	2.263
Variazione netta di altri debiti finanziari	-	(2.699)
Rimborso finanziamenti bancari	(91.878)	(104.850)
Utilizzi di linee di credito	76.756	47.742
Rimborso della quota capitale di leasing	(43.902)	(36.779)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(57.367)	(100.173)
Variazione netta in aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(18.888)	27.777
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	45.294	17.517
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	26.406	45.294
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	43.415	62.071
Scoperti di conto corrente	(17.009)	(16.777)

Le note riportate alle pagine da 88 a 142 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

US\$ migliaia	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	Cash flow hedge	
Saldo al 1° gennaio 2021	62.053	(43.307)	368.853	(16.155)	(5.710)	365.734
Aumento di capitale	*-	-	1	-	-	1
Azioni proprie	-	-	-	(336)	-	(336)
Altre variazioni	-	-	(31)	17	-	(14)
Utile (perdita) complessivo	-	(37.261)	-	7	4.251	(33.003)
Saldo al 31 dicembre 2021	62.053	(80.568)	368.823	(16.467)	(1.459)	332.382

* In seguito all'esercizio dei *warrant*, il 1° luglio e il 29 dicembre 2021 il capitale sociale è aumentato di US\$ 128; tale importo è inferiore alla soglia di rendicontazione di US\$ 1 migliaia di DIS.

US\$ migliaia	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Other	Cash-Flow hedge	
Saldo al 1° gennaio 2020	62.052	(59.801)	368.846	(15.38)	(3.252)	352.465
Aumento di capitale	1	-	7	-	-	8
Azioni proprie	-	-	-	(858)	-	(858)
Altre variazioni	-	(62)	-	(58)	-	(120)
Utile (perdita) complessivo	-	16.556	-	141	(2.458)	14.239
Saldo al 31 dicembre 2020	62.053	(43.307)	368.853	(16.155)	(5.710)	365.734

Le note riportate alle pagine da 88 a 142 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 è d'Amico Società di Navigazione. DIS è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo che gestisce, 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 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 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. PRINCIPI CONTABILI

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

Principi di consolidamento

Il bilancio presenta i risultati consolidati della società controllante, d'Amico International Shipping S.A., e delle sue controllate per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021.

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, in base alla percentuale delle attività nette del Gruppo di loro pertinenza.

Entità a controllo congiunto

Le entità a controllo congiunto sono imprese sulle cui attività il Gruppo 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, mentre le *joint venture* sono iscritte utilizzando il metodo del patrimonio netto: la quota di utile o perdita della partecipata di competenza del gruppo 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 nelle perdite di una *joint venture* o di un'impresa collegata supera la partecipazione del Gruppo in tale *joint venture* o collegata, il Gruppo 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 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 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".

Ai fini della conformità all'applicazione dell'IFRS 11, il Gruppo ha precedentemente valutato e successivamente confermato il proprio livello di controllo sulla *joint venture*, tra cui la forma giuridica, le condizioni degli accordi contrattuali e altri fatti e circostanze pertinenti.

Operazioni in valuta

Gran parte dei ricavi e dei costi del Gruppo è denominata in dollari USA, la valuta funzionale del Gruppo. 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.

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 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 specifica valutazione al *fair value* il calcolo è basato sui prezzi quotati o sulle informazioni dei *broker*, nonché sulla periodica verifica delle rettifiche di dette valutazioni e dei dati non osservabili, 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 25.

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 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 25).

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 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;
- 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'espedito pratico previsto dal principio contabile;

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 controstellie sono considerati un corrispettivo variabile che dipende dalla tariffa di controstellia 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.

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, d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), così come Glenda International Shipping d.a.c. (Irlanda) sono tassate 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 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 nella misura in cui non sia 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.

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 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. La stima della vita utile residua avviene alla data di acquisto o di consegna dal cantiere e viene rivista periodicamente.

Le navi in corso di 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.

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.

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.

Il Gruppo impiega alcune delle proprie navi tramite accordi di *partnership*. La maggior parte di queste sono gestite da DIS, che è responsabile della loro gestione commerciale, operativa e tecnica nonché della loro amministrazione finanziaria. Di conseguenza, le navi in *partnership* potrebbero essere ragionevolmente scambiate le une con le altre ai fini degli impegni commerciali. 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 ed agli *standard* internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali ed una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti.

La reportistica gestionale interna di DIS, sulla cui base il Gruppo prende le proprie decisioni strategiche, è concepita per misurare la *performance* della flotta di navi cisterna nel suo complesso 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 o revisioni sistematiche (*drydock*) per interventi rilevanti di riparazione e manutenzione che non possono essere realizzati durante la loro normale operatività. 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 di recupero e si stabilisce che tale differenza non è temporanea. 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 sostenuti per la conformità a nuove normative, compreso il costo previsto per l'obbligo di installare sistemi di trattamento dell'acqua di zavorra su alcune navi della nostra flotta. 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; 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, rettificata 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 30), 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 9,8%, con una media ponderata del 5,1%.

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 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.

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 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 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 controstellie 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 rettificata 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 (controstellie), rilevando la variazione del fondo a conto economico. Per le controstellie, il Gruppo 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 controstellie 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 valutati 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, il delta è rettificato 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 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.

Piano d'incentivazione azionaria a lungo termine (pagamenti basati su azioni)

La Società fornisce benefici aggiuntivi ad alcuni membri dell'alta dirigenza e in conformità all'IFRS 2 – Pagamenti basati su azioni, tale piano rappresenta una componente della remunerazione del destinatario.

A maggio 2019 (in seguito alla scadenza del precedente piano di *stock option*), è stato approvato un nuovo piano retributivo per la dirigenza (Piano d'incentivazione a lungo termine) che prevede pagamenti basati su azioni; a novembre 2021 è stata integrata una revisione del Piano in modo da includere anche elementi legati alla *performance* ambientale della Flotta. 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 primo Periodo è stato il 2019-2020. Il piano intende allineare gli interessi degli azionisti e dei principali responsabili delle decisioni di DIS. In particolare, il piano 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 del 5% stabilita – 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%.

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 (60% del *pool*), che 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) l'efficacia di copertura (15% del *pool*), che misura se la copertura adottata abbia contribuito positivamente o negativamente ai ricavi base *time charter* combinati;
- iii) la variazione percentuale dei costi generali e amministrativi giornalieri (7,5% del *pool*), che tenta di misurare il livello di efficienza della struttura di costo del Gruppo.
- iv) la variazione percentuale dei costi operativi giornalieri (7,5% del *pool*), che tenta di misurare il livello di efficienza della struttura di costo della flotta di proprietà e a scafo nudo del Gruppo.
- v) CO2 per tonnellate-miglia per le navi di proprietà e a scafo nudo gestite sul mercato spot (5% del *pool*), che intende misurare il livello di efficienza della gestione da parte del Gruppo della sua flotta di proprietà e a scafo nudo sul mercato spot in termini di emissioni di CO2. Questa misura dipende dalle caratteristiche tecniche delle navi di DIS nonché dall'efficienza della loro gestione; DIS può influenzare solo l'efficienza operativa delle navi che non sono impiegate tramite contratti *time charter*;
- vi) CO2 per tonnellate-miglia per tutte le navi di proprietà e a scafo nudo (5% del *pool*), che intende misurare il livello di efficienza della flotta del Gruppo in termini di emissioni di CO2, indipendentemente da come è gestita. Questa misura dipenderà solo dalle caratteristiche tecniche delle navi di DIS.

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. Al *bonus pool* viene applicata una rettifica finale per riflettere il ritorno totale per gli azionisti (TSR) ottenuto durante il Periodo, rispetto al TSR che sarebbe stato raggiungibile investendo nelle azioni di un gruppo di concorrenti.

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 si baserà sulla 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.

Dividendi

I dividendi da distribuire sono rilevati come variazioni del patrimonio netto nel periodo in cui sono approvati dall'assemblea degli azionisti.

Informazioni di settore

d'Amico International Shipping fornisce servizi di trasporto di prodotti petroliferi raffinati e oli vegetali operando in un solo segmento, quello delle navi cisterna. In termini geografici, il segmento di riferimento è unico poiché il Gruppo valuta le opportunità d'impiego a livello mondiale. L'alta dirigenza del Gruppo monitora, valuta e alloca le risorse del Gruppo 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 19.

Principi contabili

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

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2021

Non ci sono nuovi principi contabili che si prevede abbiano un impatto rilevante sulla società nei periodi 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

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 del processo di IPO, tenendo conto dei rischi che riguardano d'Amico International Shipping e il settore in cui il Gruppo opera. Successivamente il capitale della Società è stato aumentato allo scopo di sostenere la crescita della flotta di DIS e di rafforzare il proprio bilancio.

Il Gruppo gode anche di vari finanziamenti, linee di credito e *leasing* (si vedano le note 20 e 21).

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 del rischio che caratterizza il settore. Il Gruppo effettua il monitoraggio del proprio capitale sulla base di un indice di copertura patrimoniale (*asset cover ratio*) corrispondente al rapporto tra l'importo residuo delle linee di credito ed il *fair value* delle navi di proprietà (per ulteriori dettagli si vedano le note 12 e 20).

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

US\$ migliaia	2021	2020
Ricavi da noleggi a viaggio (spot) – trasporti e controstallie	141.061	133.031
Ricavi da leasing operativi (time charter)	73.501	118.390
Ricavi da sub-leasing di diritti di utilizzo (time charter)	30.943	62.047
Altri ricavi	951	2.846
Ricavi, esclusi i ricavi da noleggio a scafo nudo	246.455	316.314
Ricavi da noleggio a scafo nudo*	888	-
Ricavi totali	247.343	316.314

*Si vedano anche gli Indicatori alternativi di performance a pagina 52

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 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\$ 0,9 milioni nel 2021, generati integralmente durante il quarto trimestre, mentre nessuna nave era impiegata con contratti a scafo nudo nel 2020.

Nel 2021 un cliente ha contribuito alla generazione di ricavi per US\$ 37,9 milioni, pari a circa il 15,4% del totale del Gruppo. Nel 2020 un cliente aveva contribuito alla generazione di ricavi per US\$ 63,4 milioni, pari a circa il 20,0% del totale del Gruppo (si veda anche la nota sul rischio di credito alla nota 25). I 5 clienti principali della Società

rappresentavano US\$ 108,1 milioni di ricavi per la Società nel 2021, pari al 43,9% del totale. I 5 clienti principali della Società rappresentavano US\$ 169,3 milioni di ricavi per la Società nel 2020, pari al 53,5% del totale.

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\$ 0,7 milioni a fine 2021 (US\$ 0,3 milioni al 31 dicembre 2020) 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*. Altri ricavi comprendono i ricavi da deviazioni, compreso il corrispettivo per le spese di *bunkeraggio*.

La pandemia di Covid-19 non ha avuto alcun impatto sul riconoscimento dei ricavi (si rimanda inoltre agli Eventi significativi verificatisi nell'esercizio).

4. COSTI DIRETTI DI VIAGGIO

US\$ migliaia	2021	2020
Carburanti (Bunker)	(43.348)	(35.677)
Commissioni	(6.085)	(7.130)
Oneri portuali	(19.436)	(14.572)
Altro	(3.500)	(1.159)
Totale	(72.369)	(58.538)

I costi diretti di viaggio derivano dall'impiego, diretto o mediante *partnership*, delle navi di DIS, attraverso noleggi a viaggio o contratti di noleggio (*contract of affreightment*). 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 sul 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	2021	2020
Ricavi base <i>time charter</i>*	174.086	257.776

*Si vedano anche gli Indicatori alternativi di performance a pagina 52

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 2021 i giorni-nave a contratti a tariffa fissa hanno rappresentato il 47,5% dei giorni-nave disponibili totali (61,9% nel 2020).

6. COSTI PER NOLEGGI PASSIVI

US\$ migliaia	2021	2020
Costi per noleggi passivi	(3.395)	(13.961)

I costi per noleggi passivi rappresentano il costo del noleggio di navi da terzi (dal 1° gennaio 2019, in seguito all'applicazione del nuovo principio IFRS 16, l'importo riguarda essenzialmente il costo per noleggiare le navi per un periodo di tempo inferiore a un anno dalla decorrenza del contratto (*leasing* a breve termine; si faccia riferimento alla nota 1).

7. ALTRI COSTI OPERATIVI DIRETTI

US\$ migliaia	2021	2020
Costi per equipaggi	(38.806)	(41.178)
Spese tecniche	(11.229)	(12.888)
Lubrificanti	(2.250)	(2.765)
Gestione tecnica e controllo qualità	(10.549)	(12.075)
Assicurazione	(3.819)	(5.929)
Costi di servizio legati alle navi in <i>leasing</i>	(22.511)	(26.256)
Altri costi	(1.943)	(1.296)
Totale	(91.107)	(102.387)

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 e gli altri costi di gestione delle navi, compresi i costi assicurativi. 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 2021, d'Amico International Shipping SA e le sue controllate impiegavano l'equivalente di 558 dipendenti come personale marittimo e 23 dipendenti come personale di terra (al 31 dicembre 2020: 600 come personale marittimo e 24 come personale di terra); nel 2021 il personale marittimo ammontava in media a 594 unità (2020: 650), mentre quello di terra 24,8 unità (2020: 24,5). 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	2021	2020
Personale	(5.654)	(5.266)
Altri costi generali ed amministrativi	(8.352)	(7.591)
Totale	(14.006)	(12.857)

Nella voce "costo del personale" sono compresi i costi del personale di terra, nonché nel 2021 US\$ 0,9 milioni relativi agli emolumenti degli amministratori e US\$ 1,0 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 (2020: US\$ 1,0 milioni di emolumenti degli amministratori e US\$ 0,8 milioni per gli alti dirigenti); nel

2020 il costo del personale includeva anche US\$ 0,1 milioni relativi al piano di incentivazione a lungo termine ("Piano di incentivazione a lungo termine") adottato nel 2019, i cui beneficiari includono i dirigenti in ruoli chiave e i direttori esecutivi di DIS. Nel 2021 le condizioni per attivare il *bonus pool* del Piano di incentivazione a lungo termine non sono state realizzate. Si rimanda alla nota 1, Piani di incentivazione azionaria (pagamenti basati su azioni) per un'informativa completa sui calcoli per questo piano; le azioni di DIS a servizio del Piano sono quelle detenute in portafoglio dalla Società al 10 marzo 2022.

La voce "Altri costi generali ed amministrativi" comprende gli onorari per consulenze, i canoni di locazione degli uffici nonché altre spese diverse derivanti dalla gestione delle società del Gruppo d'Amico International Shipping. Nel 2021 questi includono anche le commissioni di gestione infragruppo riguardanti i marchi, i servizi informatici, i servizi legali e di controllo interno per US\$ 5,9 milioni (US\$ 5,1 milioni nel 2020) (si veda la nota 26). Includono inoltre spese minori relative a *leasing* a breve termine, riguardanti principalmente attrezzatura da ufficio.

9. RICAVI DA VENDITA DI IMMOBILIZZAZIONI

US\$ migliaia	2021	2020
Utile (perdita) netto dalla vendita di navi	(2.144)	(1.303)

L'importo per il 2021 si riferisce all'ammortamento (lungo la durata del *leasing*) del risultato differito sulla vendita di tutte le navi riprese in *leasing*.

L'importo del 2020 si riferisce all'ammortamento (lungo la durata del *leasing*) del risultato differito sulla vendita di tutte le navi vendute e riprese in *leasing* e ad un credito da US\$ 1,0 a nostro favore risultante dal mancato adempimento da parte di un potenziale acquirente della M/T Glenda Megan dei suoi obblighi risultanti dal *memorandum* d'intesa nel quarto trimestre 2019.



10. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI

US\$ migliaia	2021	2020
Proventi finanziari		
<i>Da debiti e crediti al costo ammortizzato</i>		
Interessi attivi	32	86
Utili realizzati su strumenti derivati	-	606
Differenze di cambio realizzate	360	-
<i>Al fair value a conto economico:</i>		
Utili non realizzati su strumenti derivati	1.656	543
Differenze di cambio non realizzate	-	-
Totale proventi finanziari	2.048	1.235
Oneri finanziari		
<i>Altri oneri finanziari correnti al costo ammortizzato</i>		
Interessi passivi e commissioni finanziarie	(14.592)	(16.830)
Costo dei leasing finanziari	(17.139)	(19.871)
Perdite realizzate su strumenti derivati	(231)	-
Differenze di cambio realizzate	-	(516)
<i>Al fair value a conto economico</i>		
Perdite non realizzate su strumenti derivati	-	(2.648)
Totale oneri finanziari	(31.962)	(39.865)
Totale oneri finanziari	(29.914)	(38.630)

I proventi finanziari del 2021 includono interessi attivi realizzati per US\$ 0,03 milioni derivanti da fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari, nonché proventi da *leasing* (su voci di diritti di utilizzo non legate alla navigazione) nonché differenze di cambio realizzate pari a US\$ 0,4 milioni; l'importo non realizzato pari a US\$ 1,7 milioni rappresenta variazioni positive del *fair value* della parte inefficace degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US\$ 0,2 milioni, e degli *swap* su tassi di interesse non di copertura pari a US\$ 1,5 milioni.

Gli oneri finanziari nel 2021 includono US\$ 14,6 milioni di interessi passivi realizzati e oneri finanziari, inclusi 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\$ 1,8 milioni per commissioni finanziarie o l'ammortamento delle stesse. Nel 2021 gli oneri finanziari realizzati includono anche US\$ 17,1 milioni di interessi impliciti in *leasing* e US\$ 0,2 milioni di perdite realizzate su contratti di copertura dei cambi e contratti di nolo a termine. Non sono state registrate perdite non realizzate nel 2021.

I proventi finanziari del 2020 includono interessi attivi realizzati per US\$ 0,1 milioni derivanti da fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari, proventi da *leasing* su voci di diritti di utilizzo non legate alla navigazione, nonché utili realizzati pari a US\$ 0,6 milioni su strumenti derivati; l'importo non realizzato pari a US\$ 0,5 milioni rappresenta variazioni positive del *fair value* della parte inefficace degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura).

Gli oneri finanziari nel 2020 includono US\$ 16,8 milioni di interessi passivi realizzati e oneri finanziari, inclusi di US\$ 14,9 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\$ 2,0 milioni per commissioni finanziarie o l'ammortamento delle stesse. Nel 2020 gli oneri finanziari realizzati includono anche US\$ 19,9 milioni di interessi impliciti in *leasing* e

US\$ 0,5 milioni di perdite su cambi commerciali. Le perdite non realizzate su strumenti derivati nello stesso periodo ammontano a US\$ 2,6 milioni e rappresentano variazioni negative del *fair value* sia della parte inefficace degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura), pari a US\$ 1,5 milioni, che degli *swap* su tassi di interesse non di copertura pari a US\$ 1,1 milioni. Le informazioni riguardanti il tipo e la natura delle coperture sono riportate alla nota 25.

11. IMPOSTE E TASSE

d'Amico Tankers d.a.c. (DTL) e Glenda International Shipping d.a.c. (GIS) 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 per DTL e il 31 dicembre 2028 per GIS.

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. e Glenda International Shipping d.a.c. nel 2021 è stato di US\$ 0,2 milioni (2020: US\$ 0,3 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 22% sulle plusvalenze che non rientrano nel regime di *tonnage tax* per DTL). 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 2021 la *holding* d'Amico International Shipping SA aveva perdite fiscali accumulate da portare a nuovo, pari a circa €55,5 milioni (pari a US\$ 62,9 milioni). 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 2021 ha dato luogo a un onere fiscale pari a US\$ 7,06 migliaia (2020: US\$ 5,6 migliaia) esposto nei Costi generali e amministrativi.

US\$ migliaia	2021	2020
<i>Imposte correnti:</i>		
Tassazione alle aliquote d'imposta sui redditi delle società	(215)	(27)
Tonnage tax	(222)	(245)
Imposta patrimoniale (Net Wealth Tax)/altre imposte	(8)	5
Totale imposte correnti	(445)	(267)
Utile (perdita) ante imposte		
	(36.816)	16.823
Imposte sul reddito teoriche (aliquota del 24,94%)	9.182	(4.916)
- non soggette a imposte sul reddito (per via del regime di tonnage tax)	(9.862)	4.262
- impatto di aliquote fiscali estere	141	54
- effetto di differenze temporanee	324	572
Tassazione alle aliquote d'imposta sui redditi delle società	(215)	(28)

12. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI ED ATTIVITÀ CONSISTENTI NEL DIRITTO DI UTILIZZO

	Flotta	Altro	Totale immobilizzazioni materiali	Diritti di utilizzo	Totale immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo
US\$ migliaia					
Al 1° gennaio 2021					
Costo o valutazione	775.269	2.936	778.205	394.508	1.172.713
Accantonamenti per ammortamenti e svalutazioni	(190.138)	(2.901)	(193.039)	(77.909)	(270.948)
Valore contabile netto	585.131	35	585.166	316.599	901.765
Periodo chiuso al 31 dicembre 2021					
Riclassifica di costi	-	163	163	-	163
Riclassifica di accantonamenti per ammortamenti	-	(163)	(163)	-	(163)
Incremento – attività	5.867	235	6.102	9.065*	15.167
Modifica delle condizioni contrattuali	-	-	-	(3.666)	(3.666)
Riclassifica tra Diritti di utilizzo ed Immobilizzazioni materiali – attività	15.595	-	15.595	(13.195)	2.400
Riclassifica tra Diritti di utilizzo e Immobilizzazioni materiali – fondo ammortamento	(2.283)	-	(2.283)	2.283	-
Svalutazione alla riclassifica verso Attività disponibili per la vendita	(6.422)	-	(6.422)	-	(6.422)
Riclassifica ad Attività disponibili per la vendita – attività	(71.512)	-	(71.512)	-	(71.512)
Riclassifica da Attività disponibili per la vendita – fondo ammortamento	50.893	-	50.893	-	50.893
Dismissione – diritti di utilizzo	-	-	-	(12.161)	(12.161)
Dismissione – fondo ammortamento del Diritto di utilizzo	-	-	-	10.634	10.634
Storni – Diritto di utilizzo e Immobilizzazioni materiali	-	(2.763)	(2.763)	(841)	(3.604)
Storni – fondo ammortamento del Diritto di utilizzo e Immobilizzazioni materiali	-	2.763	2.763	-	2.763
Quota di ammortamento del periodo	(30.804)	(14)	(30.818)	(33.983)	(64.801)
Differenze di cambio	-	-	-	(22)	(22)
Valore contabile netto a fine periodo	546.465	256	546.721	274.713	821.434
Al 31 dicembre 2021					
Costo o valutazione	725.219	571	725.790	373.688	1.099.478
Accantonamenti per ammortamenti e svalutazioni	(178.754)	(315)	(179.069)	(98.975)	(278.044)

* include l'avvio del *leasing*, US\$ 8.134 migliaia

Immobilizzazioni materiali

	Flotta – Navi	Flotta – Bacino	Altro	Totale immobilizzazioni materiali
US\$ migliaia				
Al 1° gennaio 2021				
Costo o valutazione	765.780	9.489	2.936	778.205
Accantonamenti per ammortamenti e svalutazioni	(186.704)	(3.434)	(2.901)	(193.039)
Valore contabile netto	579.076	6.055	35	585.166
Periodo chiuso al 31 dicembre 2021				
Riclassifica di costi	-	-	163	163
Riclassifica di accantonamenti per ammortamenti	-	-	(163)	(163)
Incremento – attività	-	5.867	235	6.102
Riclassifica da Diritto di utilizzo – attività	13.195	2.400	-	15.595
Riclassifica da Diritto di utilizzo – fondo ammortamento	(2.073)	(210)	-	(2.283)
Svalutazione alla riclassifica verso Attività disponibili per la vendita	(6.422)	-	-	(6.422)
Riclassifica ad Attività disponibili per la vendita – attività	(66.272)	(5.240)	-	(71.512)
Riclassifica ad Attività disponibili per la vendita – fondo ammortamento	48.635	2.258	-	50.893
Svalutazione – attività	-	-	(2.763)	(2.763)
Svalutazione - fondo ammortamento	-	-	2.763	2.763
Quota di ammortamento del periodo	(28.605)	(2.199)	(14)	(30.818)
Differenze di cambio	-	-	-	-
Valore contabile netto a fine periodo	537.534	8.931	256	546.721
Al 31 dicembre 2021				
Costo o valutazione	712.703	12.516	571	725.790
Accantonamenti per ammortamenti e svalutazioni	(175.169)	(3.585)	(315)	(179.069)



Attività consistenti nel diritto di utilizzo

US\$ migliaia	Flotta – Diritto di utilizzo – Navi ex IAS 17	Flotta – Altri diritti di utilizzo – Navi	Flotta – Diritto di utilizzo – Bacino	Diritto di utilizzo – Altro	Totale Diritto di utilizzo
Al 1° gennaio 2021					
Costo o valutazione	244.080	140.688	6.756	2.984	394.508
Accantonamenti per ammortamenti	(24.229)	(50.988)	(1.313)	(1.379)	(77.909)
Valore contabile netto	219.851	89.700	5.443	1.605	316.599
Periodo chiuso al 31 dicembre 2021					
Incrementi	-	8.134*	931	-	9.065
Modifica delle condizioni contrattuali	(1.823)	(1.832)	-	(11)	(3.666)
Storni	-	-	(841)	-	(841)
Dismissione di diritti di utilizzo	-	(10.602)	(1.559)	-	(12.161)
Dismissione del fondo ammortamento del diritto di utilizzo	-	10.602	-	32	10.634
Riclassifica ad Immobilizzazioni materiali – attività	(13.195)	-	-	-	(13.195)
Riclassifica ad Immobilizzazioni materiali – fondo ammortamento	2.073	-	210	-	2.283
Quota di ammortamento del periodo	(8.842)	(23.481)	(1.051)	(609)	(33.983)
Differenze di cambio	-	-	-	(22)	(22)
Valore contabile netto a fine periodo	198.064	72.521	3.133	995	274.713
Al 31 dicembre 2021					
Costo o valutazione	229.062	136.388	5.287	2.951	373.688
Accantonamenti per ammortamenti	(30.998)	(63.867)	(2.154)	(1.956)	(98.975)

* avvio del leasing, esposto nei flussi di cassa da attività di finanziamento

Di seguito sono riportati i relativi valori per l'esercizio 2020 per finalità comparative:

	Flotta	Altro	Totale immobilizzazioni materiali	Diritti di utilizzo	Totale immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo
US\$ migliaia					
Al 1° gennaio 2020					
Costo o valutazione	786.878	2.927	789.805	397.404	1.187.209
Accantonamenti per ammortamenti e svalutazioni	(180.793)	(2.408)	(183.201)	(45.696)	(228.897)
Valore contabile netto	606.085	519	606.604	351.708	958.312
Periodo chiuso al 31 dicembre 2020					
Riclassifica di costi	(20.622)	-	(20.622)	-	(20.622)
Riclassifica di accantonamenti per ammortamenti	20.612	-	20.612	-	20.612
Incrementi	5.946	6	5.952	3.484	9.436
Modifica delle condizioni contrattuali	-	-	-	(1.027)	(1.027)
Riclassifica da Attività disponibili per la vendita (attività)	36.971	-	36.971	-	36.971
Riclassifica da Attività disponibili per la vendita (accantonamenti per ammortamenti)	(22.527)	-	(22.527)	-	(22.527)
Svalutazione alla classificazione ad Attività disponibili per la vendita	(33)	-	(33)	-	(33)
Storno di svalutazioni alla classificazione da Attività disponibili per la vendita	2.256	-	2.256	-	2.256
Dismissioni al costo storico – attività	(30.058)	-	(30.058)	(5.405)	(35.463)
Storni – attività	(6.069)	-	(6.069)	-	(6.069)
Dismissioni al costo storico – fondo ammortamento	23.981	-	23.981	5.405	29.386
Quota di ammortamento del periodo	(31.411)	(493)	(31.904)	(37.618)	(69.522)
Differenze di cambio	-	3	3	52	55
Valore contabile netto a fine periodo	585.131	35	585.166	316.599	901.765
Al 31 dicembre 2020					
Costo o valutazione	775.269	2.936	778.205	394.508	1.172.713
Accantonamenti per ammortamenti e svalutazioni	(190.138)	(2.901)	(193.039)	(77.909)	(270.948)

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 2021 è pari a US\$ 821,4 milioni, comprensivi di attività consistenti nel diritto di utilizzo pari a US\$ 274,7 milioni e immobilizzazioni materiali pari a US\$ 546,7 milioni.

Il valore contabile netto della flotta di DIS (le attività legate alla navigazione del Gruppo, di proprietà o in *leasing*) ammonta a US\$ 820,2 milioni al 31 dicembre 2021, e consiste nel valore contabile netto della Flotta navigante e degli interventi di bacino (*drydock*) associati, pari a US\$ 546,5 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\$ 273,7 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 2021 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.

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\$ 198,7 milioni al 31 dicembre 2021.

Nel mese di febbraio 2021, la controllata operativa di DIS, d'Amico Tankers d.a.c., ha esercitato la sua opzione di acquisto sulla M/T High Priority, per un corrispettivo di US\$ 9,7 milioni; la nave era stata venduta e ripresa in *leasing* da d'Amico Tankers nel 2017, per un periodo di 5 anni, con opzioni di acquisto a decorrere dal 2° anniversario e un obbligo di acquisto alla fine del 5° anno.

La seguente tabella indica gli obblighi di acquisto e le opzioni 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
High Voyager	2019	10° anno dalla vendita	dal 3° anno
Cielo di Houston	2019	n.a.	dal 5° anno
High Freedom, High Trust, High Loyalty, High Trader	2018	10° anno dalla vendita	dal 2° anno
High Fidelity, High Discovery	2017	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 più recentemente ai finanziamenti di terzi; per i *leasing* precedentemente identificati come tali in conformità allo IAS 17, i pagamenti delle rate di *leasing* sono attualizzati usando il tasso intrinseco del *leasing* di DIS (il locatario). L'impatto netto sugli utili portati a nuovo all'inizio del periodo di applicazione (1° gennaio 2019) è stato un decremento di US\$ 2,0 milioni, che saranno ammortizzati nel corso della durata delle nuove immobilizzazioni materiali risultanti dall'applicazione di questo nuovo principio.

La voce comprende le spese relative al programma di bacino della flotta ed il relativo ammortamento; le aggiunte nel periodo chiuso al 31 dicembre 2021 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\$ 5,9 milioni e US\$ 0,9 milioni. Durante il 2021 nove delle navi di DIS sono state sottoposte a interventi di bacino; otto navi hanno completato l'intervento lo scorso anno mentre una nel 2021.

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

Il *fair value* totale della flotta del Gruppo al 31 dicembre 2021 ammonta a US\$ 727,8 milioni ed include le navi di proprietà di DTL, le navi a scafo nudo di DTL e la quota di DIS del valore della flotta di Glenda International Shipping Ltd (un'entità a controllo congiunto, consolidata con il metodo proporzionale). Il valore delle navi di proprietà di DIS e delle sue navi in locazione con obbligo di acquisto ed opzioni di acquisto ad un prezzo favorevole si basa su valutazioni dei *broker*, mentre per le rimanenti attività consistenti nel diritto d'uso si basa sul loro valore di utilizzo, come descritto di seguito.

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

Il valore di recupero della flotta è definito come il maggiore tra il suo *fair value* al netto dei costi di vendita ed il suo valore d'uso, rappresentato dal valore attuale netto dei flussi di cassa per la sua vita utile residua. Le perdite

durevoli di valore (*impairment*) ed il loro storno hanno natura *non ricorrente* e si baseranno sul valore recuperabile della Flotta nonché su una valutazione condotta dalla dirigenza riguardo alla sostenibilità di diversi fattori di mercato.

Ai fini dell'esecuzione dell'*impairment test*, le stime della dirigenza aziendale tengono conto delle informazioni di mercato disponibili, comprese le vendite riportate per navi simili, nonché dell'esperienza passata e delle previsioni future. I calcoli del valore d'uso si fondano sulle seguenti ipotesi fondamentali: (i) ricavi sulla base dei contratti conclusi e delle stime sulle tariffe base *time charter* future; (ii) vita utile residua di 25 anni; (iii) valore economico stimato alla fine della vita utile della nave in base alla media dei prezzi di demolizione degli ultimi 10 anni; (iv) costi generali ed amministrativi che riflettono l'attuale struttura societaria di DIS; (v) un'attualizzazione al tasso nominale del 6,05%, che rappresenta la media ponderata del costo del capitale del Gruppo sulla base del costo stimato di finanziamento del debito e della stima espressa da DIS della propria esigenza di redditività del capitale proprio. Poiché per i flussi di cassa previsti – compresi i ricavi, i costi, le spese in conto capitale ed i valori residui – è utilizzato un tasso di attualizzazione nominale, per coerenza, tali flussi sono rettificati per rispecchiare un'inflazione prevista del 2,1%, pari alla media degli ultimi dieci anni dell'indice dei prezzi al consumo primario negli Stati Uniti; (vi) Gli effetti del COVID-19 sono stati presi in considerazione nei nostri calcoli del valore d'uso poiché per il calcolo dei giorni-nave disponibili del 2021 (giorni nave disponibili ancora non coperti da contratti) la dirigenza ha utilizzato tariffe base *time charter* significative più basse rispetto alle medie decennali sul mercato applicabili, così da rispecchiare le attuali condizioni di debolezza del mercato e l'aspettativa di una graduale ripresa solo a partire dalla seconda metà del 2022. La dirigenza non ritiene che il COVID-19 abbia avuto un impatto negativo sulle sue spese operative e sui costi generali e amministrativi, che pertanto non sono stati rettificati a causa della pandemia. La dirigenza rileva che questi calcoli sono particolarmente sensibili alle variazioni delle ipotesi fondamentali riguardanti i valori futuri delle tariffe di noleggio e dei tassi di attualizzazione.

Alla data del presente bilancio i valori d'uso calcolati sono superiori al valore contabile netto delle navi. Il margine dell'unità generatrice di flussi finanziari della Flotta (CGU) rispetto al suo valore contabile netto al 31 dicembre 2021 è stato stimato in US\$ 192,9 milioni, di cui US\$ 62,4 milioni relativi a navi di proprietà e US\$ 130,5 milioni relativi al diritto di utilizzo delle navi.

Alcune delle ipotesi fondamentali utilizzati nei calcoli del valore d'uso di DIS sono altamente suscettibili di variazioni. A parità di condizioni, le sensibilità sono state valutate come segue: una variazione di US\$ +/-500 al giorno delle tariffe base *time charter* delle navi cisterna nella previsione a lungo termine (oltre l'orizzonte previsionale di tre anni), risulterebbe rispettivamente in una variazione del calcolo del valore d'uso della flotta di US\$ 64,6 milioni / US\$ (64,6) milioni (2020: rispettivamente US\$ 72,5 milioni / US\$ (72,5) milioni); un aumento dell'1,0% del fattore di attualizzazione comporterebbe un decremento del calcolo del valore d'uso della flotta di US\$ 79,4 milioni (2020: decremento di US\$ 82,3 milioni); un decremento dell'1% del fattore di attualizzazione comporterebbe un incremento del calcolo del valore d'uso della flotta di US\$ 90,5 milioni.

Alla data del presente bilancio i valori d'uso calcolati sono superiori al valore contabile netto delle navi. La dirigenza del Gruppo non ritiene pertanto necessario rilevare una svalutazione del valore della Flotta, allo stesso tempo confermando lo stretto monitoraggio dei valori del mercato delle navi di DIS e dei calcoli del valore d'uso.

Svalutazione e riclassificazione come Attività disponibili per la vendita

Nella seconda metà del 2021 la dirigenza ha trasferito due navi che prevedeva di vendere entro i successivi dodici mesi nelle "Attività disponibili per la vendita", in conformità all'IFRS 5, la M/T High Venture e la M/T High Valor, rilevando una svalutazione complessiva di US\$ 6,4 milioni alla riclassificazione.

Si faccia riferimento anche al Resoconto di gestione per ulteriori informazioni (ulteriori dettagli alla nota 13).

Altre attività

Comprendono arredi, accessori ed attrezzature per ufficio.

13. ATTIVITÀ DISPONIBILI PER LA VENDITA – PASSIVITÀ ASSOCIATE ALLE ATTIVITÀ DISPONIBILI PER LA VENDITA

US\$ migliaia	2021	2020
Al 1° gennaio		
Costo o valutazione	-	59.631
Riclassificazione da Immobilizzazioni materiali	20.683	12.146
Cessioni / vendite	(10.486)	(55.110)
Trasferimento alla Flotta	-	(16.667)
Al 31 dicembre	-	-
Valore contabile netto a fine periodo	10.197	-

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2021	Al 31 dicembre 2020
Passività relative alle attività disponibili per la vendita	2.336	-

Al 31 dicembre 2021 le attività disponibili per la vendita ammontavano a US\$ 10,2 milioni e riguardavano la nave rimanente tra le due che la società aveva riclassificato come disponibili per la vendita durante l'esercizio, la quale è stata consegnata agli acquirenti all'inizio di gennaio 2022 (si veda anche la nota 12). La passività relativa a tale cespite, corrispondente al saldo residuo del prestito bancario, ammonta a US\$ 2,3 milioni al 31 dicembre 2021.

Al 31 dicembre 2020 nessuna nave era registrata come "Attività disponibili per la vendita", pertanto non esistevano passività relative a tali attività alla stessa data.

14. PARTECIPAZIONI IN SOCIETÀ A CONTROLLO CONGIUNTO

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2021	Al 31 dicembre 2020
Eco Tankers Limited	-	4.312
DM Shipping d.a.c.	-	-
Investimenti (metodo del patrimonio netto)	-	4.312

Al 31 dicembre 2021 non erano presenti partecipazioni contabilizzate usando il metodo del patrimonio netto; Eco Tankers è stata cancellata dal registro delle imprese di Malta nel giugno 2021.

15. ALTRE ATTIVITÀ (PASSIVITÀ) FINANZIARIE

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2021			Al 31 dicembre 2020		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Fair value degli strumenti derivati	451	169	620	320	237	557
Crediti finanziari	67	157	224	48	2.160	2.208
Attività fiscali differite	-	-	-	54	-	54
Perdita differita su attività in leasing	9.331	2.348	11.679	11.688	2.328	14.016
Totale altre attività finanziarie	9.849	2.674	12.523	12.110	4.725	16.835
Fair value degli strumenti derivati	(1.208)	(3.668)	(4.876)	(5.406)	(5.639)	(11.045)
Altre passività finanziarie	(39)	(862)	(901)	(57)	(5.352)	(5.409)
Utile differito su attività in leasing	(615)	(235)	(850)	(889)	(142)	(1.031)
Totale altre passività finanziarie	(1.862)	(4.765)	(6.627)	(6.352)	(11.133)	(17.485)

Al 31 dicembre 2021, le altre attività finanziarie non correnti ammontano a US\$ 9,8 milioni (31 dicembre 2020: US\$ 12,1 milioni) e includono principalmente la quota di perdite differite cumulative sulla vendita e rilocazione di navi, che sarà ammortizzata oltre i prossimi dodici mesi, pari a US\$ 9,3 milioni (31 dicembre 2020: US\$ 11,7 milioni), *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) valutati in US\$ 0,5 milioni e il credito per *leasing* finanziario (sub-locazione di uffici da parte della controllata d'Amico Tankers UK Ltd) pari a US\$ 0,1 milioni.

I crediti finanziari correnti totali, pari a US\$ 2,7 milioni al 31 dicembre 2021 (31 dicembre 2020: US\$ 4,7 milioni) comprendono US\$ 2,3 milioni di perdite differite cumulative sulla vendita e rilocazione di navi, che saranno ammortizzate nei prossimi dodici mesi (31 dicembre 2020: US\$ 2,3 milioni), *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) valutati in US\$ 0,2 milioni (31 dicembre 2020: US\$ 2,2 milioni), e deposito di garanzie presso istituti finanziari pari a US\$ 0,1 milioni (31 dicembre 2020: 2,1 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 25.

Al 31 dicembre 2021, le altre passività finanziarie non correnti pari a US\$ 1,8 milioni (31 dicembre 2020: US\$ 6,4 milioni) includono principalmente il *fair value* degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US\$ 1,2 milioni (31 dicembre 2020: US\$ 5,4 milioni) e US\$ 0,6 milioni di utile differito dalla vendita di navi vendute e rilocate (31 dicembre 2020: US\$ 0,9 milioni).

Al 31 dicembre 2021, le altre passività finanziarie correnti pari a US\$ 4,8 milioni (31 dicembre 2020: US\$ 11,1 milioni) includono il *fair value* degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US\$ 3,7 milioni (31 dicembre 2020: US\$ 5,6 milioni), altre passività finanziarie correnti pari a US\$ 0,9 milioni (31 dicembre 2020: US\$ 5,4 milioni), comprensive di US\$ 0,8 milioni di interessi finanziari maturati su finanziamenti bancari e scoperti di conto (31 dicembre 2020: US\$ 1,0 milioni; a tale data le altre passività finanziarie correnti includevano anche US\$ 4,3 milioni di anticipo su distribuzioni future di capitale alla liquidazione di Eco Tankers Limited, si veda anche la nota 14).

La dirigenza di DIS ha valutato se le sue attività e passività finanziarie correnti e non correnti siano state colpite dal Covid-19 e ritiene che non sia necessario attuare rettifiche a tali importi dovuti alla pandemia (si rimanda anche agli Eventi significativi verificatisi nel periodo per ulteriori informazioni sull'impatto del Covid-19 sul Gruppo).

16. RIMANENZE

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2021	Al 31 dicembre 2020
Rimanenze	11.643	8.885

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.

17. CREDITI A BREVE ED ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2021	Al 31 dicembre 2020
Crediti contrattuali	20.970	24.720
Attività derivante da contratto (ratei anticipi)	9.859	4.117
Anticipi time charter, altri crediti e ratei	4.745	4.287
Altri crediti esigibili	1.530	5.598
Totale	37.104	38.722

Al 31 dicembre 2021, i crediti a breve e altre attività correnti includono i crediti contrattuali pari a US\$ 21,0 milioni (31 dicembre 2020: US\$ 24,7 milioni) al netto del fondo svalutazione crediti di US\$ 0,2 milioni (31 dicembre 2020: US\$ 0,7 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 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 ed il calcolo del fondo svalutazione crediti sono riportati nella nota 25.

Le attività contrattuali legate ai ricavi rappresentano un rateo attivo derivante dal diritto del Gruppo 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\$ 9,9 milioni al 31 dicembre 2021 (US\$ 4,1 milioni al 31 dicembre 2020). 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. La dirigenza prevede che il 94% del prezzo dell'operazione allocato ad attività derivanti da contratti al 31 dicembre 2021 sarà fatturato durante il mese di gennaio 2022.

Gli altri anticipi, crediti e ratei ammontano a US\$ 4,7 milioni al 31 dicembre 2020 (US\$ 4,3 milioni al 31 dicembre 2020) e rappresentano anticipi per contratti *time charter*, altri anticipi e spese rifatturabili.

Gli altri crediti esigibili ammontano a US\$ 1,5 milioni consistenti in crediti non commerciali e anticipi di agenzia (31 dicembre 2020: altri debiti pari a US\$ 5,6 milioni, comprensivi di US\$ 3,2 milioni di crediti dalla vendita delle navi M/T High Endurance e M/T High Endeavour).

Di seguito sono riportate le scadenze dei crediti commerciali.

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2021	Al 31 dicembre 2020
0-60 giorni	14.697	16.865
61-90 giorni	2.301	725
91-120 giorni	1.237	3.704
>120 giorni	2.735	3.426
Totale	20.970	24.720

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).

Le informazioni riguardanti l'esposizione del Gruppo al rischio di credito e le svalutazioni dei crediti commerciali e altri crediti sono riportate alla nota 25.

18. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2021	Al 31 dicembre 2020
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	43.415	62.071

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono rappresentate dalla liquidità a bordo, dai saldi bancari e dai depositi a breve termine con una scadenza inferiore a 3 mesi.

19. PATRIMONIO NETTO

Le variazioni delle voci del patrimonio netto registrate nei 2021 sono riportate in dettaglio nel relativo prospetto.

Capitale sociale

Nel 2021 il capitale sociale della Società è aumentato due volte: il 1° luglio è aumentato di 343 azioni (US\$ 17,15) per via dell'esercizio di un numero equivalente di *warrant*, ad un prezzo per azione di € 0,382; il 29 dicembre è aumentato di 2.220 azioni (US\$ 111,00) per via dell'esercizio di un numero equivalente di *warrant*, ad un prezzo per azione di € 0,397 (si veda il Regolamento per l'esercizio dei *Warrant*). L'importo totale dei suddetti aumenti di capitale, compreso il sovrapprezzo azioni, è stato di US\$ 128,15.

Al 31 dicembre 2021 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammontava a US\$ 62.052.778,45, corrispondente a 1.241.055.569 azioni ordinarie senza valore nominale (al 31 dicembre 2020: US\$ 62.052.650,30 corrispondente a 1.241.053.006 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 un miliardo settecentocinquanta milioni (1.750.000.000) di azioni senza valore nominale.

Risultati a nuovo

Al 31 dicembre 2021 questa voce comprende gli utili netti dell'attuale e del precedente esercizio, oltre alle detrazioni derivanti dai dividendi approvati.

Riserva opzioni su azioni

La riserva opzioni su azioni è stata costituita inizialmente attraverso l'IPO del Gruppo e del relativo aumento di capitale a maggio 2007 e successivamente per via di ulteriori aumenti di capitale, di cui l'ultimo è stato effettuato nel mese di dicembre 2021. Come previsto per legge, tali riserve sono distribuibili. Alcuni costi ed oneri legati al processo di quotazione e gli ulteriori aumenti di capitale (principalmente commissioni bancarie e relativi onorari e spese per consulenze) sono stati dedotti a fronte della riserva sovrapprezzo azioni e sono esposti tra le "Altre variazioni" nel Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato.

Altre riserve

Le altre riserve sono composte dalle seguenti voci:

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2020	Variazione nel 2021	Al 31 dicembre 2021
Totale Altre riserve	(21.865)	3.939	(17.926)
Riserva fair value (in altre componenti dell'utile complessivo)	(5.710)	4.251	(1.459)
Altre riserve	(16.155)	(312)	(16.467)
<i>di cui</i>			
<i>Azioni proprie</i>	(18.980)	(336)	(19.316)
<i>Riserva di conversione (in altre componenti dell'utile complessivo)</i>	(225)	7	(218)
<i>Riserve legale e di consolidamento</i>	3.050	(21)	3.029
<i>Riserva per pagamenti basati su azioni</i>	-	38	38



Azioni proprie

Le azioni proprie al 31 dicembre 2021 consistono in 18.326.911 azioni ordinarie con un valore contabile pari a US\$ 19,3 milioni, equivalenti all'1,48% delle azioni emesse alla stessa data. Tali azioni sono state acquistate in seguito ai programmi di riacquisto azioni proprie autorizzati. Un nuovo programma di riacquisto azioni proprie è stato autorizzato dall'ultima Assemblea ordinaria degli azionisti tenuta il 20 aprile 2021, e successivamente attuato dal Consiglio di DIS il 6 maggio 2021, consentendo alla Società di acquistare fino a n.186.157.950 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 concluso nell'aprile 2021. Durante l'anno 2021 DIS ha acquistato n. 2.849.015 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 25.

Riserva di conversione

Questa riserva non è distribuibile ed è il risultato della conversione in US\$ del patrimonio netto delle società del Gruppo aventi valute funzionali diverse dal dollaro statunitense.

Riserva legale

La riserva legale è prevista dalla Legge lussemburghese e il suo saldo non è distribuibile.

20. BANCHE ED ALTRI FINANZIATORI

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2021	Al 31 dicembre 2020
Banche e altri finanziatori - Passività non correnti	226.771	263.089
Banche e altri finanziatori - Passività correnti	66.534	46.523
Totale	293.305	309.612

I finanziamenti bancari in essere al 31 dicembre 2021 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 2021
DTL								
Crédit Agricole CIB + consorzio di 8 banche / Marzo 2016 Finanziamento da US\$ 250 mln (integrato e modificato di volta in volta)	Cielo di New York Cielo di Rotterdam Cielo di Cagliari Cielo Rosso Cielo di Londra	17/27 rate trimestrali consecutive + maxirata alla scadenza (maxirata totale = US\$ 89,056 mln)	US\$ LIBOR + 2,0% 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%	7.787	94.976	102.763
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. - filiale di Londra/novembre 2020 finanziamento da US\$ 29 mln	High Priority	9 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,50%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.669	680	2.349
	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	14.701	15.963
DNB Bank ASA/ dicembre 2018 finanziamento da US\$ 16,25 mln	High Seas	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,87 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,80%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.476	10.347	11.823
ING Bank N.V., filiale di Londra/ dicembre 2018 finanziamento da US\$ 15,6 mln	High Tide	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,5 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,70%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.418	9.927	11.345
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 + 2,4% o + 2,3% 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	18.480	20.000
Banca IMI SpA / ottobre 2014 finanziamento da US\$ 45,080 mln	Cielo di Capri	14 rate semestrali consecutive + maxirata da US\$ 12 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,65%	< 75,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.506	12.753	14.259

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 2021
DTL								
ABN Amro N.V./ dicembre 2021 finanziamento da US\$ 43 mln (prestito "sustainability linked")	Cielo di Gaeta	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 6,2 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,4 %1	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.555	12.470	14.025
	Cielo di Hanoi	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,5 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,4 %1	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.292	13.658	14.950
	Cielo di Ulsan	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 7,5 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,4 %1	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.302	12.723	14.025
Tokyo Century Corporation/ dicembre 2014 finanziamento da US\$ 41,6 mln	Cielo di Salerno	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 12,5 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,3%	<87.0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	13.860	-	13.860
Tokyo Century Corporation/ novembre 2015 finanziamento da US\$ 21,78 mln	High Challenge	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,1 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,175%	<87.0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.452	13.431	14.883
Tokyo Century Corporation/ agosto 2016 finanziamento di capitale circolante generale da US\$ 10,47 mln	Cielo di Salerno High Challenge	22 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,45%	n.a.	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	812	-	812
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.	5.634	-	5.634
Banco Popolare/ scoperto di conto	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2.076	-	2.076
MPS / scoperto di conto	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	5.548	-	5.548
GIS								
Standard Chartered Bank/ settembre 2020 finanziamento da US\$ 45 mln ²	Glenda Melanie Glenda Melissa Glenda Melody Glenda Meryl	24 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	US\$ LIBOR +2,40%	< 75,2% per i primi 3 anni poi < 70,4%	n.a.	3.750	14.063	17.813

DIS								
UniCredit SpA/ scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3.752	-	3.752
Commissioni finanziarie						(1.138)	(1.437)	(2.575)
Totale al 31 dicembre 2021						66.534	226.771	293.305

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.

² GIS è una controllata consolidata con metodo proporzionale. Nel bilancio consolidato di DIS includiamo pertanto solo il 50% di tali prestiti, una quota equivalente alla partecipazione di d'Amico Tankers d.a.c. nel capitale sociale di GIS.

I finanziamenti bancari in essere al 31 dicembre 2020 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 2020
DTL								
Crédit Agricole CIB + consorzio di 8 banche / Marzo 2016 Finanziamento da US\$ 250 mln (integrato e modificato di volta in volta)	Cielo di New York Cielo di Rotterdam Cielo di Cagliari Cielo Rosso Cielo di Londra	19/20 rate trimestrali consecutive + maxirata alla scadenza (maxirata totale = US\$ 89,056 mln)	US\$ LIBOR + 2,0% 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%	7.787	102.764	110.551
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. filiale di Londra / novembre 2020 finanziamento da US\$ 29,0 mln	High Venture High Valor	10 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,50%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	3.206	4.810	8.016
	High Wind	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 10,91 mln alla scadenza	US\$ LIBOR +2%-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	15.963	17.226
DNB Bank ASA/ dicembre 2018 finanziamento da US\$ 16,25 mln	High Seas	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,87 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,80%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.476	11.822	13.298
ING Bank N.V., filiale di Londra/ dicembre 2018 finanziamento da US\$ 15,6 mln	High Tide	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,5 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,70%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.418	11.345	12.763
MPS Capital Services Banca per le Imprese SpA/luglio 2015 finanziamento da US\$ 58 mln	Cielo Bianco	10 rate semestrali consecutive + maxirata da US\$ 17,9 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,25%	< 80,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.764	18.791	20.555
Banca IMI SpA/ ottobre 2014 finanziamento da US\$ 45,080 mln	Cielo di Ulsan Cielo di Capri	14 rate semestrali consecutive + maxirata da US\$ 12 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,65%	< 75,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	3.011	27.764	30.775

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 2020
DTL								
ABN Amro Bank N.V./ dicembre 2016 finanziamento da US\$ 19,5 mln	Cielo di Gaeta	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 9,7 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,4% all'anno durante il periodo di noleggio del nolo principale, dopodiché 2,30%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.279	10.947	12.226
Tokyo Century Corporation/ dicembre 2014 finanziamento da US\$ 41,6 mln	Cielo di Hanoi Cielo di Salerno	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 12,5 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,3%	<87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	2.776	27.373	30.149
Tokyo Century Corporation/ novembre 2015 finanziamento da US\$ 21,78 mln	High Challenge	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,1 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,175%	<87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.452	14.883	16.335
Tokyo Century Corporation/ agosto 2016 finanziamento di capitale circolante generale da US\$ 10,47 mln	Cielo di Hanoi Cielo di Salerno High Challenge	22 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,45%	n.a.	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.904	966	2.870
Intesa Sanpaolo SpA/ scoperto di conto	n.a.	entro 12 mesi	n.a.	n.a.	n.a.	4.898	-	4.898
Bank of Ireland/ scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	6.003	-	6.003
Banco Popolare/ scoperto di conto	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1.960	-	1.960
GIS								
Standard Chartered Bank/ settembre 2020 finanziamento da US\$ 45 mln ¹	Glenda Melanie Glenda Melissa Glenda Melody Glenda Meryl	24 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	US\$ LIBOR +2,40%	< 75,2% per i primi 3 anni poi < 70,4%	n.a.	3.750	17.813	21.563
< 70,4% DIS								
UniCredit SpA/ scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3.916	-	3.916
Commissioni finanziarie						(1.340)	(2.152)	(3.492)
Totale al 31 dicembre 2020						46.523	263.089	309.612

¹ GIS è una controllata consolidata con metodo proporzionale. Nel bilancio consolidato di DIS includiamo pertanto solo il 50% di tali prestiti, una quota equivalente alla partecipazione di d'Amico Tankers d.a.c. nel capitale sociale di GIS;

Tutti i finanziamenti bancari sono garantiti da d'Amico International Shipping S.A. e rispettano i rispettivi vincoli finanziari (*covenant*) sia nell'esercizio 2021 che nel 2020.

21. 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 2021	Al 31 dicembre 2020
Totale dei pagamenti minimi di leasing previsti (investimento lordo)	331.439	396.823
con scadenza entro un anno	51.297	61.657
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	196.047	197.448
con scadenza oltre cinque anni	84.095	137.718
Principali rimborsi di pagamenti minimi di leasing	273.958	313.352
con scadenza entro un anno	36.480	43.411
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	160.685	148.160
con scadenza oltre cinque anni	76.793	121.781
Oneri finanziari compresi nei pagamenti minimi di leasing	57.481	83.471
dei quali pertinenti al periodo	17.139	19.871

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 è stimato a US\$ 6.926 forfettari al giorno per 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.

22. DEBITI A BREVE ED ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2021	Al 31 dicembre 2020
Debiti commerciali	24.043	23.030
Altri debiti	1.164	935
Ratei e risconti passivi	2.458	2.402
Totale	27.665	26.367

I debiti a breve e altre passività correnti al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020 comprendono principalmente debiti commerciali. Il loro valore contabile è considerato equivalente al *fair value* per via della loro natura a breve termine.

Il Gruppo 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 25.

23. DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2021	Al 31 dicembre 2020
Debiti per imposte correnti	43	40

Il saldo a fine 2021 e a fine 2020 riguarda le imposte sul reddito dovute dalle controllate di DIS e l'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) dovuta dalla controllante.

24. VARIAZIONI DELLE PASSIVITÀ ORIGINATE DA ATTIVITÀ FINANZIARIE

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2020	Flussi di cassa netti	Variazioni che non influenzano le disponibilità liquide							Al 31 Dicembre 2021
			Commissioni finanziarie ammortizzate	Oneri per leasing	Modifica delle condizioni contrattuali	Avvio del leasing	Utili/perdite da derivati Variazioni realizzate	Utili/perdite da derivati Variazioni non realizzate	Cash-flow hedge	
Passività per leasing	313.352	(61.040)	-	17.138	(3.626)	8.134	-	-	-	273.958
Banche ed altri finanziatori	309.612	(14.889)	918	-	-	-	-	-	-	295.641
Passività da strumenti derivati	10.488	(557)	-	-	-	-	231	(1.656)	(4.251)	4.255

25. GESTIONE DEI RISCHI FINANZIARI

Il Gruppo 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 del Gruppo. 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 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 di negoziazione complessivi del Gruppo e le variazioni del delta. 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.

Il comitato di Controllo Interno e Gestione del Rischio - costituito all'interno del Consiglio di Amministrazione - elabora e monitora le politiche di gestione del rischio del Gruppo, riferendo regolarmente al Consiglio di Amministrazione in merito alle proprie attività, come richiesto dalla struttura di *Corporate Governance* della Società.

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 sono costituiti principalmente da depositi presso banche, crediti e debiti, finanziamenti da e a imprese collegate, finanziamenti bancari, *leasing* finanziari e derivati.

Rischio di mercato

DIS e le sue controllate sono esposte al rischio di mercato principalmente in relazione alle navi che operano sul mercato spot, poiché sono esposti 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 intende avere una copertura di contratti a tariffa fissa compresa tra il 40% e il 60% nei prossimi dodici mesi, così da garantire che

l'esposizione al mercato *spot* non superi il 60%; (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 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 è esposto al rischio di cambio in relazione alle operazioni denominate in valute diverse dal dollaro USA.

Il Gruppo monitora regolarmente la propria esposizione al rischio di cambio. La dirigenza non ritiene che il Gruppo abbia un'esposizione significativa al rischio di cambio derivante dalle attività operative, poiché praticamente tutti i ricavi del Gruppo e gran parte dei suoi costi operativi sono denominati in dollari statunitensi. Il Gruppo identifica e monitora sistematicamente la propria esposizione a fluttuazioni e squilibri valutari per prevedere i potenziali effetti negativi e adottare misure necessarie per ridurre 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. Tutti i contratti *forward* su valute e le relative opzioni valutarie sono contabilizzati al *fair value* a conto economico. Le controparti di tali accordi sono primari istituti finanziari; alcune operazioni potrebbero anche vedere come controparte la parte correlata d'Amico Finance d.a.c.

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 2021, i pagamenti in valuta ammontano all'equivalente di US\$ 27,8 milioni, pari al 15,3% delle spese operative, amministrative, finanziarie e degli oneri fiscali totali, di cui il 11,9% riferito a operazioni in euro. Le altre valute non rappresentano una quota significativa dei flussi di cassa di DIS.

US\$ migliaia	2021		2020	
	+ 10%	- 10%	+ 10%	-10%
US\$ / Valuta	2.678	(2.678)	2.458	(2.458)

Nell'ambito di un'analisi di sensibilità, abbiamo stabilito che una fluttuazione del 10% del tasso di cambio del dollaro USA rispetto a tutte le altre valute avrebbe determinato una variazione del risultato netto del Gruppo di +/- US\$ 2,7 milioni per l'esercizio 2021 (US\$ +/- 2,5 milioni nel 2020). La sensibilità complessiva del Gruppo al rischio di cambio non ha subito particolari variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Rischio di tasso di interesse

Il Gruppo 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 tramite l'utilizzo di *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. (una 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 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 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	2021		2020	
	i+1% Incremento	i-1% Decremento	i+1% Incremento	i-1% Decremento
Costo delle variazioni dei tassi d'interesse	355	(355)	(1.016)	1.016
Valutazione a fine esercizio degli swap su tassi di interesse	3.648	(3.648)	4.677	(4.677)

A parità di condizioni, un aumento di 100 punti base dei tassi di interesse avrebbe determinato un aumento degli oneri finanziari netti di US\$ 0,4 milioni (US\$ 1,0 milioni nel 2020), mentre una riduzione di 100 punti base dei tassi di interesse avrebbe comportato un decremento degli oneri finanziari netti di US\$ 0,4 milioni (US\$ 1,0 milioni nel 2020). Al 31 dicembre 2021, se i tassi di interesse fossero stati più alti o più bassi di 100 punti base e tutte le altre variabili fossero rimaste costanti, la valutazione degli *swap* sarebbe rispettivamente aumentata di US\$ 3,6 milioni o diminuita di US\$ 3,6 milioni (2020: rispettivamente aumento e decremento di US\$ 4,7 milioni).



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 il loro livello all'interno della gerarchia del *fair value*, al 31 dicembre 2021.

31 dicembre 2021

US\$ migliaia	Prestiti e crediti	Strumenti derivati	Totale	Fair Value		Totale
				1° livello	2° livello	
Attività						
Attività finanziarie non correnti	9.782	451	10.233	-	451	451
Crediti a breve ed altre attività correnti	37.104	-	37.104	-	-	-
Altre attività finanziarie correnti	2.505	169	2.674	-	169	169
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti						
Passività						
Banche ed altri finanziatori	293.305	-	293.305	-	-	-
Passività per leasing	273.958	-	273.958	-	-	-
Altre passività finanziarie non correnti	654	1.208	1.862	-	1.208	1.208
Debiti a breve ed altre passività correnti	27.665	-	27.665	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	1.097	3.668	4.765	-	3.668	3.668

La seguente tabella illustra il valore contabile ed il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie, nonché il loro livello all'interno della gerarchia del *fair value*, al 31 dicembre 2020.

31 dicembre 2020

US\$ migliaia	Finanziamenti e crediti	Strumenti derivati	Totale	Fair Value		Totale
				1° livello	2° livello	
Attività						
Attività finanziarie non correnti	11.790	320	12.110	-	320	320
Crediti a breve ed altre attività correnti	38.722	-	38.722	-	-	-
Altre attività finanziarie correnti	4.488	237	4.725	-	237	237
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	62.071	-	62.071	-	-	-
Passività						
Banche ed altri finanziatori	309.612	-	309.612	-	-	-
Passività per leasing	313.352	-	313.352	-	-	-
Altre passività finanziarie non correnti	946	5.406	6.352	-	5.406	5.406
Debiti a breve ed altre passività correnti	26.367	-	26.367	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	5.494	5.639	11.133	-	5.639	5.639

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 Ba2 (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 2021, le perdite realizzate ammontavano a US\$ 0,2 milioni (FFA e derivati di copertura dei cambi); gli utili non realizzati nel 2021 ammontavano a US\$ 1,7 milioni (IRS) (2020: US\$ 2,6 milioni (IRS)), mentre non sono state registrate perdite non realizzate (2020: utili realizzati pari a US\$ 0,6 milioni (FFA), perdite realizzate pari a US\$ 3,8 milioni (IRS)).

Strumenti derivati

Swap su tassi di interesse

Al 31 dicembre 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha in essere ventiquattro contratti di *swap* su tassi di interesse (IRS) a copertura dei rischi legati ai tassi di interesse sui finanziamenti bancari; di questi contratti, venti sono legati al finanziamento di navi e sono ritenuti coperture altamente efficaci, con la parte efficace dell'utile/perdita non realizzato per il periodo rilevata nelle altre componenti dell'utile complessivo e la parte inefficace iscritta a conto economico. Tali contratti sono in essere con le seguenti controparti: tre con Bank of Ireland, cinque con ING Bank N.V., uno con ABN Amro Bank N.V., due con Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, uno con Banco BPM S.p.A., uno con Intesa Sanpaolo S.p.A., due con MPS Capital Services Banca per le Imprese S.p.A., uno con DnB Bank ASA e quattro con Skandinaviska Enskilda Banken AB. Quattro di questi *swap* su tassi di interesse non sono legati a navi specifiche e le variazioni del loro *fair value* sono rilevate a conto economico; sono stipulati con le seguenti controparti: due con ING Bank N.V., uno con Intesa Sanpaolo S.p.A. e uno con Crédit Agricole Corporate and Investment Bank. Un IRS ritenuto una copertura altamente efficace era in essere tra Glenda International Shipping d.a.c. e *Standard* Chartered Bank.

La seguente tabella illustra l'impatto contabile della valutazione a fine esercizio degli *swap* su tassi di interesse del Gruppo sull'utile/perdita e sulle altre riserve di patrimonio netto di DIS nel 2021 e nel 2020.

US\$ migliaia	2021		2020	
	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	(1.656)	4.251	(2.107)	(2.458)
Totale	(1.656)	4.251	(2.107)	(2.458)

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 15).

Contratti forward su valute

Al 31 dicembre 2021 il Gruppo DIS aveva in essere un accordo di copertura sulle fluttuazioni valutarie per un importo nozionale di € 8,4 milioni (al 31 dicembre 2020 importo nozionale di € 5,6 milioni).

La seguente tabella illustra l'impatto contabile della valutazione a fine esercizio dei contratti *forward* su valute del Gruppo sull'utile/perdita e sulle altre riserve di patrimonio netto di DIS nel 2021 e nel 2020:

US\$ migliaia	2021		2020	
	Utile o perdita	Δ Riserva di patrimonio netto	Utile o perdita	Δ Riserva di patrimonio netto
Contratto forward su valute, valutazione a fine esercizio	219	-	137	-
Totale	219	-	137	-

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 15).

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 Ba2 (Moody's).

Rischio di credito

Il Gruppo 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 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 adotta le seguenti strategie di gestione del rischio: (i) per i crediti, i saldi vengono esaminati in modo continuativo. 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 rileva un fondo svalutazione crediti 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 del Covid-19 sulle controparti del Gruppo è stato valutato ed è stato stabilito che non sono necessarie rettifiche al loro rischio di credito che influisca sui nostri conti (per ulteriori informazioni si faccia anche riferimento agli Eventi significativi verificatisi nel periodo).

I dieci maggiori clienti di DIS nel 2021 rappresentano circa il 55,8% dei suoi ricavi (2020: 62,3%). Al 31 dicembre 2021 il 29,1% dei crediti commerciali totali ha come controparte i dieci maggiori clienti del Gruppo (a fine esercizio 2020: 43,0%). 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 controstellie scadute come illustrato nella seguente tabella (si vedano anche i principi contabili). Le seguenti tabelle illustrano i relativi dati per il 2021:

US\$ migliaia	< 30 giorni	> 30 giorni < 60	> 60 giorni < 90	> 90 giorni < 120	> 120 giorni	Totale
Crediti per controstellie	1.414	1.166	1.201	870	615	5.266
Percentuale di rischio di crediti insoluti	3,6%	4,0%	4,5%	5,5%	6,8%	-
Fondo svalutazione crediti lungo la loro durata per l'esercizio 2021 (interessi lordi)	51	47	54	48	42	241
Impairment dei crediti oggetto di controversia legale lungo la loro durata per l'esercizio 2021	-	-	-	-	-	-

Le seguenti tabelle illustrano i relativi dati per il 2020:

US\$ migliaia	< 30 giorni	> 30 giorni < 60	> 60 giorni < 90	> 90 giorni < 120	> 120 giorni	Totale
Crediti per controstellie	2.207	3.346	724	139	1.278	7.694
Percentuale di rischio di crediti insoluti	0,9%	2,0%	2,6%	5,8%	6,8%	-
Fondo svalutazione crediti lungo la loro durata per l'esercizio 2020 (interessi lordi)	20	68	19	8	87	202
Impairment dei crediti oggetto di controversia legale lungo la loro durata per l'esercizio 2020	-	-	-	-	-	483

A fine 2021 il fondo svalutazione crediti totale è diminuito di US\$ 0,5 milioni rispetto al 31 dicembre 2020; l'accantonamento totale per perdite su crediti commerciali e altri crediti al 31 dicembre 2021 ammontava a US\$ 0,2 milioni (2020: US\$ 0,7 milioni).

Il Gruppo detiene consistenti depositi di liquidità presso le seguenti banche, ai quali è attribuito il seguente *rating* creditizio di S&P: Credit Agricole Bank (Aa3), JP Morgan (A2), Intesa Sanpaolo (Baa1), ABN Amro (A1), Standard Chartered Bank (BBB+), DNB (Aa2) e Bank of Ireland (Baa1); *rating* di Moody's.

Le altre attività finanziarie al 31 dicembre 2021 (senza tenere conto delle perdite differite non ammortizzate sulla vendita e rilocalazione di navi) sono costituite principalmente da US\$ 0,6 milioni di *fair value* degli strumenti derivati e US\$ 0,1 milioni depositi di garanzie (si veda anche la nota 15 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.

Il valore contabile delle attività finanziarie rappresenta la massima esposizione creditizia.

Rischio di liquidità

Il Gruppo è esposto al 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 consentire alla Società di mantenere un livello di liquidità adeguato. A tal riguardo, il Gruppo cerca inoltre di gestire le condizioni, la scadenza e la composizione dei suoi finanziamenti. La struttura del capitale del Gruppo è fissata entro i limiti stabiliti dal Consiglio di Amministrazione della Società e la dirigenza del Gruppo riesamina periodicamente i finanziamenti di gruppo e il fabbisogno di liquidità.

Nonostante le difficili condizioni cui versa attualmente il mercato del credito, il Gruppo è riuscito a conservare 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 20 e 21).

Le seguenti tabelle riportano nel dettaglio la i flussi finanziari possibili del Gruppo per le sue passività finanziarie in base ai termini di rimborso contrattuali, rispettivamente per il 2021 e il 2020. Le tabelle sono redatte sulla base dei flussi di cassa non attualizzati alla data di rimborso più vicina.

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2021				
	< 1 anno	1-2 anni	2-5 anni	> 5 anni	Totale
Totale banche e altri finanziatori	66.534	129.957	96.814	-	293.305
Banche che finanziano attività disponibili per la vendita	2.336	-	-	-	2.336
Leasing	36.480	38.193	122.492	76.793	273.958
Totale	105.350	168.150	219.306	76.793	569.599

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2020				
	< 1 anno	1-2 anni	2-5 anni	> 5 anni	Totale
Totale banche e altri finanziatori	47.863	93.411	168.987	2.813	313.104
Leasing	43.411	33.295	114.865	121.781	313.352
Totale	91.274	126.736	283.852	124.594	626.456

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.

26. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Ai sensi dello IAS 24, le parti correlate del Gruppo 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 d'Amico International Shipping. Sono inoltre ritenute parti correlate i membri del Consiglio di Amministrazione di DIS e i dirigenti con responsabilità strategiche e i loro familiari. I rapporti commerciali con parti correlate sono generalmente intrattenuti alle stesse condizioni applicate alle parti non correlate.

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 con tali parti correlate per il 2021 e il 2020 sono:

US\$ migliaia	2021		2020	
	Totale	di cui verso parti correlate	Totale	di cui verso parti correlate
Ricavi	246.455	8.278	316.314	6.500
Costi diretti di viaggio	(72.369)	(327)	(58.538)	(296)
Ricavi da noleggio a scafo nudo	888	-	-	-
Costi per noleggi passivi	(3.395)	-	(13.961)	-
Altri costi operativi diretti	(91.107)	(7.312)	(102.387)	(8.251)
Costi generali ed amministrativi	(14.006)	(5.862)	(12.857)	(5.120)
Utile dalla vendita di navi	(2.144)	-	(1.303)	-
Ammortamenti e svalutazioni	(71.224)	(505)	(71.745)	(581)
Proventi (oneri) finanziari netti	(29.914)	(49)	(38.630)	(112)



Gli effetti delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020, non riportati in altre parti del presente bilancio, sono i seguenti:

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2021		Al 31 dicembre 2020	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
ATTIVITÀ				
Attività non correnti				
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	821.434	720	901.765	1.164
Altre attività finanziarie non correnti	9.849	67	12.110	48
Attività correnti				
Rimanenze	11.643	-	8.885	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	37.104	4.020	38.722	1.401
Altre attività finanziarie correnti	2.674	36	4.725	17
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	43.415	-	62.071	-
Attività disponibili per la vendita	10.197	-	-	-
PASSIVITÀ				
Passività non correnti				
Banche ed altri finanziatori	226.771	-	263.089	-
Passività non correnti da leasing	237.478	672	269.941	790
Altre passività finanziarie non correnti	1.862	-	6.352	-
Passività correnti				
Banche ed altri finanziatori	66.534	-	46.523	-
Passività per leasing	36.480	126	43.411	526
Debiti a breve ed altre passività correnti	27.665	5.581	26.261	1.362
Altre passività finanziarie correnti	4.765	-	11.133	4.309
Debiti per imposte correnti	43	-	40	-
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	2.336	-	-	-

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo per il 2021 sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping	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 SAM	St.Andrew Estates Limited sarl
	(consolidata)										
Ricavi	246.455										
di cui											
Nolo attivo (Freight out)	8.278	-	-	-	-	8.278	-	-	-	-	-
Costi diretti di viaggio	(72.369)										
di cui											
Bunkers	(300)	-	-	-	-	-	-	-	(300)	-	-
Commissioni	(27)	-	-	-	-	(27)	-	-	-	-	-
Altri costi operativi diretti	(91.107)										
di cui											
Spese di gestione tecnica e SQE	(7.312)	-	-	-	(6.918)	-	-	(394)	-	-	-
Costi generali e amministrativi	(14.006)										
di cui											
Accordo di fornitura di servizi - Consulenze	(5.862)	(150)	-	-	(1.704)	(1.827)	(1.022)	-	-	(1.159)	-
Ammortamenti e svalutazioni	(71.224)										
di cui											
Svalutazione del diritto di utilizzo	(505)	-	(107)	(28)	-	-	-	-	-	-	(370)
Proventi (oneri) finanziari netti	(29.914)										
di cui											
Interessi attivi (passivi)	(49)	7	(45)	(3)	-	-	-	-	-	-	(8)
Totale		(143)	(152)	(31)	(8.622)	6.424	(1.022)	(394)	(300)	(1.159)	(378)

Altre operazioni con parti correlate includono gli emolumenti agli amministratori e ai dirigenti in posizioni chiave del Gruppo DIS per US\$ 1,9 milioni (2020: 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 per l'esercizio 2020:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping	d'Amico Shipping UK Ltd	DM Shipping d.a.c.	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 SAM	St.Andrew Estates Limited sarl
	(consolidata)											
Ricavi	316.314											
di cui												
Nolo attivo (Freight out)	6.465	-	-	-	-	-	6.465	-	-	-	-	-
Commissioni	35	-	-	-	-	-	35	-	-	-	-	-
Costi diretti di viaggio	(58.538)											
di cui												
Bunkers	(267)	-	-	-	-	-	-	-	-	(267)	-	-
Riaddebito di spese	(29)	-	(29)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri costi operativi diretti	(102.387)											
di cui												
Spese di gestione tecnica e SQE	(8.251)	-	-	-	-	(7.793)	-	-	(458)	-	-	-
Costi generali e amministrativi	(12.857)											
di cui												
Accordo di fornitura di servizi - Consulenze	(5.120)	(230)	-	-	-	(1.322)	(1.522)	(991)	-	-	(1.055)	-
Ammortamenti e svalutazioni	(71.745)											
di cui												
Svalutazione del diritto di utilizzo	(581)	-	-	(198)	(28)	-	-	-	-	-	-	(355)
Proventi (oneri) finanziari netti	(38.630)											
di cui												
Interessi attivi (passivi)	(112)	4	7	(92)	(4)	-	-	-	-	-	-	(27)
Totale		(226)	(22)	(290)	(32)	(9.115)	4.978	(991)	(458)	(267)	(1.055)	(382)

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate rilevanti (effetto annuo netto a conto economico delle operazioni con parti correlate di valore superiore a US\$ 100.000) sulla Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2021, erano i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping S.A.	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 Pte.Ltd.	Glenda International Shipping d.a.c.	Ishima Pte.Ltd.	Rudder SAM
	(consolidata)								
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	274.713								
di cui verso parti correlate	720	-	698	22	-	-	-	-	-
Altre attività finanziarie non correnti	9.849								
di cui verso parti correlate	67	67	-	-	-	-	-	-	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	37.104								
di cui verso parti correlate	4.020	29	-	-	19	3.927	31	14	-
Altre attività finanziarie correnti	2.674								
di cui verso parti correlate	36	36	-	-	-	-	-	-	-
Passività non correnti da leasing	237.478								
di cui verso parti correlate	672	-	672	-	-	-	-	-	-
Passività correnti da leasing	36.480								
di cui verso parti correlate	126	-	97	29	-	-	-	-	-
Debiti a breve ed altre passività correnti	27.665								
di cui verso parti correlate	5.581	-	158	-	2.206	309	20	208	2.680
Altre passività finanziarie correnti	4.765								
di cui verso parti correlate	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale		132	(229)	(7)	(2.187)	3.618	11	(194)	(2.680)

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate rilevanti sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2020 erano i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Shipping UK Ltd.	d'Amico Dry d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Societa' di Navigazione SpA	d'Amico Shipping Singapore	Eco Tankers Limited	Glenda International Shipping d.a.c.	Rudder SAM	St.Andrews Estates Limited sarl
	(consolidata)									
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	351.708									
di cui verso parti correlate	1.164	-	730	54	-	-	-	-	-	380
Altre attività finanziarie non correnti	12.110									
di cui verso parti correlate	48	48	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	38.722									
di cui verso parti correlate	1.401	-	218	-	48	987	-	148	-	-
Altre attività finanziarie correnti	4.725									
di cui verso parti correlate	17	17	-	-	-	-	-	-	-	-
Passività non correnti da leasing	269.941									
di cui verso parti correlate	790	-	758	32	-	-	-	-	-	-
Passività correnti da leasing	43.411									
di cui verso parti correlate	526	-	95	30	-	-	-	-	-	401
Debiti a breve ed altre passività correnti	26.261									
di cui verso parti correlate	1.362	40	-	-	81	72	-	173	996	-
Altre passività finanziarie correnti	11.133									
di cui verso parti correlate	4.309	-	-	-	-	-	4.309	-	-	-
Totale		25	95	(8)	(33)	915	(4.309)	(25)	(996)	(21)

27. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

Impegni finanziari

Ad eccezione degli interventi di bacino programmati, né al 31 dicembre 2021 né al 31 dicembre 2020 esistevano impegni finanziari poiché l'ultima nave facente parte del programma di rinnovo della flotta di DIS è stata consegnata a DIS a ottobre 2019.

Navi in noleggio passivo

Con l'introduzione dell'IFRS 16 – *Leasing*, le passività da *leasing* relative alle navi noleggiate, con contratti aventi durata iniziale superiore a un anno, sono rilevati nello stato patrimoniale. Nella seguente tabella sono riportate le passività per *leasing* relative a contratti *time charter* che all'inizio avevano durata inferiore a un anno.

US\$ Million	Al 31 dicembre 2021	Al 31 dicembre 2020
Totale con scadenza entro un anno	1,0	2,1

Al 31 dicembre 2021 il Gruppo ha preso a noleggio l'equivalente di 1 navi per un periodo iniziale inferiore a un anno (31 dicembre 2020: il Gruppo ha preso a noleggio l'equivalente di 3 navi per un periodo iniziale inferiore a un anno).

Controversie legali in corso

Il Gruppo 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 richieste di danni per contaminazione del carico trasportato. 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. Il regime prevede che se le navi vengono vendute e il Gruppo perde i requisiti necessari per continuare a godere di tale regime fiscale, vi possa essere un recupero a tassazione secondo il regime ordinario.

Joint venture, passività potenziali e impegni

Non vi sono passività potenziali né impegni presi dal Gruppo che non siano rilevati alla data di bilancio in relazione alla partecipazione del Gruppo in *joint venture*.

28. SOCIETÀ DEL GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

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

Glenda International Shipping d.a.c. (GIS) e High Pool Tankers Limited (HPT) sono trattate come entità a controllo congiunto e consolidate proporzionalmente voce per voce (nel 2021 d'Amico Tankers d.a.c. era l'unica partecipante ad HTP con il 100% delle azioni della società); Eco Tankers Ltd (ETL) è stata cancellata dal registro delle imprese di Malta nel giugno 2021.

Denominazione	Sede legale	Capitale sociale	Valuta	% di partecipazione	Metodo di consolidamento
d'Amico International Shipping S.A.	Lussemburgo	62.052.650	US\$	n.a.	Integrale
d'Amico Tankers d.a.c.	Dublino/Irlanda	100.001	€	100,0%	Integrale
High Pool Tankers Limited	Dublino/Irlanda	2	€	100,0%	Proporzionale
Glenda International Shipping d.a.c.	Dublino/Irlanda	202	US\$	50,0%	Proporzionale
d'Amico Tankers Monaco SAM	Monaco	150.000	€	99,8%	Integrale
d'Amico Tankers UK Ltd	Londra/Regno Unito	50.000	US\$	100,0%	Integrale

Partecipazioni in entità a controllo congiunto

Il Gruppo ha una partecipazione azionaria del 50% (partecipazione importante) nella proprietà, con equivalenti diritti di voto, dell'entità a controllo congiunto Glenda International Shipping d.a.c. (Irlanda), entità a controllo congiunto con il Gruppo Glencore. Durante il 2021 non sono state registrate modifiche nelle quote di proprietà o nei diritti di voto nella *joint venture* Glenda International Shipping d.a.c.



L'entità a controllo congiunto è stata consolidata a bilancio seguendo il metodo di consolidamento specificato nella tabella precedente, sulla base dei seguenti importi espressi in migliaia di US\$:

US\$ migliaia	Glenda International Shipping d.a.c.	
STATO PATRIMONIALE SINTETICO	31 dic.2021	31 dic.2020
Attività non correnti	106.593	111.516
Attività correnti	3.188	7.040
Patrimonio netto	73.991	73.021
Passività non correnti	27.715	35.191
Passività correnti	8.075	10.344
CONTO ECONOMICO SINTETICO	2021	2020
Ricavi base time charter	18.638	21.572
Altri costi operativi diretti	(9.298)	(8.603)
Costi generali ed amministrativi	(161)	(284)
Ammortamenti e svalutazioni	(7.130)	(7.708)
Oneri finanziari	(1.256)	(1.226)
Imposte e tasse	(18)	(31)
Risultato del periodo	775	3.721

29. FATTI DI RILIEVO SUCCESSIVI CHE NON DANNO LUOGO A RETTIFICHE

Flotta impiegata a noleggio: Nel gennaio 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato per 6 mesi un contratto *time charter* con una controparte rispettabile per una delle sue navi *handysize*.

Guerra in Ucraina: È ancora difficile valutare l'impatto della guerra in Ucraina sui nostri mercati, poiché lo scenario è in rapida evoluzione. Da un lato, preoccupa la potenziale riduzione dell'offerta di petrolio, dall'altro, questo potrebbe generare un aumento della domanda di tonnellate/miglia per il trasporto marittimo sia di greggio che di raffinati, poiché le importazioni di queste materie prime da parte dell'Europa potrebbero dover provenire da più lontano. Attualmente, non abbiamo crediti in sospeso con società russe. Alla fine di febbraio 2022, il 5,3% dei nostri marinai era di nazionalità ucraina e il 3,0% di nazionalità russa. Su otto delle navi di DIS gestite tecnicamente dal Gruppo d'Amico abbiamo sia cittadini ucraini che russi. Questi marinai, nella maggior parte dei casi, si conoscono da tempo e hanno buoni rapporti. I nostri membri dell'equipaggio sono stati comunque formati per risolvere i conflitti, se questi dovessero sorgere, e tutti i nostri marinai beneficiano di un servizio di salute mentale, se necessario.

Utile per azione

US\$	2021	2020
Utile base per azione	0,030	0,013
Utile per azione diluito	0,030	0,013
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile base per azione	1.222.912.808	1.230.923.922
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	1.222.912.808	1.230.923.922

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. RESOCONTO DI GESTIONE E BILANCIO D'ESERCIZIO

Esercizio chiuso al 31 dicembre 2021



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 2021 US\$ 62.052.778,45

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). Nel 2012, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 e 2021 si è proceduto ad aumenti successivi di capitale 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*.



Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario di d'Amico International Shipping S.A.

Risultati operativi

Nel 2021 la Società ha registrato un utile netto di US\$ 5,1 milioni. Il conto economico della Società viene sintetizzato nel seguente prospetto.

US\$ migliaia	2021	2020
Proventi da investimenti (dividendi)	1.515	109
Proventi da investimenti (utile dalla vendita)	1.358	-
Costo del personale	(606)	(855)
Altri costi generali e amministrativi, ammortamenti e imposte inclusi	(1.445)	(1.267)
Proventi (oneri) finanziari	4.256	(96)
Utile (perdita) netto	5.078	(2.109)

Nel 2021 sono stati ricevuti proventi da investimenti per US\$ 2,9 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 a beneficio della sua società interamente controllata, d'Amico Tankers DAC.

La Società non ha filiali; non vi sono costi di ricerca e sviluppo; le azioni proprie sono descritti nella nota 12.

Situazione patrimoniale-finanziaria

US\$ migliaia	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Attività non correnti	404.150	412.127
Attività correnti	9.150	984
Totale attività	413.300	413.111
Patrimonio netto	408.972	404.222
Passività non correnti	-	32
Passività correnti	4.328	8.857
Totale passività e patrimonio netto	413.300	413.111

- Le attività non correnti della Società pari a US\$ 404,2 milioni al 31 dicembre 2021 rappresentano 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\$ 9,2 milioni includono principalmente US\$ 4,1 milioni di crediti finanziari e commerciali dalla controllata d'Amico Tankers d.a.c.;
- Le passività correnti pari a US\$ 4,3 milioni includono principalmente uno scoperto di conto corrente presso Unicredit di US\$ 3,8 milioni.

Eventi significativi verificatisi nell'esercizio

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nel 2021 sono stati:

d'Amico International Shipping:

- **Esecuzione del programma di riacquisto:** Il 14 gennaio 2021 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 5 gennaio e il 13 gennaio 2021, 1.543.118 azioni proprie (corrispondenti allo 0,124% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. ad un prezzo medio per azione di 0,0949 euro, per un corrispettivo complessivo di 146.469,26 euro.

Il 25 gennaio 2021 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 14 gennaio e il 22 gennaio 2021, 1.305.897 azioni proprie (corrispondenti allo 0,105% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. ad un prezzo medio per azione di 0,0936 euro, per un corrispettivo complessivo di 122.217,85 euro. Alla data del 22 gennaio 2021, d'Amico International Shipping S.A. deteneva n. 18.326.911 azioni proprie, corrispondenti all'1,48% del capitale sociale emesso.

Le operazioni sono state eseguite e coordinate da un intermediario indipendente debitamente incaricato a tal fine, Equita SIM S.p.A., in conformità con quanto deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data 13 novembre 2019 e nel rispetto dell'autorizzazione conferita dall'Assemblea degli Azionisti della Società in data 20 aprile 2016 (come aggiornato per mezzo di un comunicato stampa rilasciato il 13 novembre 2019).

- **Piano d'incentivazione a medio-lungo termine:** In riferimento alla gestione del bonus relativo alla conclusione del primo ciclo (periodo di maturazione 2019-2020) del Piano d'incentivazione a medio-lungo termine adottato dalla Società (di seguito Piano di incentivazione a lungo termine), poiché DIS ha raggiunto gli obiettivi stabiliti, i Beneficiari sono stati ricompensati con la relativa parte in "contanti" del bonus con saldo finale erogato in azioni, attraverso un'allocazione differita in due anni e in due tranches di cui la prima nel 2022, secondo le disposizioni del documento informativo del Piano (pubblicato nella sezione Corporate Governance del sito web di DIS).
- **Piano d'incentivazione a medio-lungo termine:** Il 6 maggio 2021 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato l'avvio di un programma di riacquisto di azioni proprie conformemente alla nuova autorizzazione rilasciata recentemente dall'assemblea ordinaria degli azionisti tenutasi il 20 aprile 2021 (il "Programma"). Secondo la nuova delibera degli azionisti, la Società può riacquistare fino a 186.157.950 azioni ordinarie della Società (comprese le azioni proprie già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società conformemente all'art. 430-15 della legge lussemburghese).

Secondo la delibera del Consiglio di Amministrazione il controvalore massimo di azioni acquistabili non sarà superiore a euro 45.000.000,00.

L'autorizzazione per riacquistare e vendere le azioni proprie della Società in una o più tranches è stata concessa al Consiglio di Amministrazione, con l'opzione di delega, per un periodo massimo di cinque (5) anni dal 20 aprile 2021 (ossia la data dell'assemblea degli azionisti competente per l'approvazione del rinnovo dell'autorizzazione) e pertanto in scadenza il 20 aprile 2026.

Per quanto concerne l'attuazione del Programma, la Società conferma che il riacquisto e la cessione di azioni proprie saranno condotti in una o più tranches sul mercato regolamentato gestito e organizzato da Borsa Italiana S.p.A. conformemente alle disposizioni del regolamento sugli abusi di mercato, così da garantire un accordo equo per tutti gli azionisti e saranno eseguiti e coordinati da Equita Sim S.p.A., un intermediario specializzato debitamente incaricato a tal fine dal CFO, che opererà in piena indipendenza e senza alcuna

ingerenza della Società con riguardo ai tempi in cui effettuare tali riacquisti e cessioni, nel rispetto di quanto previsto dalla normativa applicabile e dalla citata nuova delibera assembleare. In tutti i casi, ogni operazione sarà eseguita e pubblicizzata in conformità con le leggi e le normative lussemburghesi e/o italiane ove applicabili, oltre che secondo le disposizioni vigenti concernenti le esenzioni dalla legislazione applicabile in materia di abuso di mercato per i programmi di riacquisto e la stabilizzazione degli strumenti finanziari. In particolare, qualsiasi operazione di vendita di azioni proprie autorizzata sarà condotta in qualsiasi momento, senza alcuna limitazione temporale e segnatamente per perseguire le finalità del Programma.

- **Quarto periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022:** Il 31 maggio 2021 d'Amico International Shipping S.A. ha confermato che i detentori di "Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022", codice ISIN n. LU1588548724 (i "Warrant") potevano richiedere i propri Warrant, da esercitarsi in qualsiasi Giorno Lavorativo (giorno in cui le banche in Lussemburgo e in Italia sono generalmente aperte come definite nei termini e condizioni dei Warrant) dal 1° giugno 2021 al 30 giugno 2021, entrambe le date incluse (il "Quarto Periodo di Esercizio"), con il diritto di sottoscrivere azioni ordinarie di nuova emissione di DIS ammesse alla negoziazione sul mercato MTA organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., ognuna senza valore nominale e con gli stessi diritti e caratteristiche delle azioni ordinarie di DIS in circolazione alla data di emissione (le "Azioni di Compendio"), in un rapporto di una (1) azione ordinaria di DIS per (1) Warrant esercitato. Il prezzo di esercizio per il Quarto Periodo di Esercizio ammontava a EUR 0,382 (zero virgola trecentottantadue euro) per Azione di Compendio.
- **Aumento di capitale in seguito al quarto periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022:** il 2 luglio 2021, a seguito del completamento del Quarto Periodo di Esercizio, in cui sono stati esercitati 343 Warrant, portando all'emissione di 343 nuove azioni ordinarie, il capitale sociale della Società ammontava a US\$ 62.052.667,45, suddiviso in 1.241.053.349 azioni senza valore nominale.
- **Quinto periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022:** il 27 dicembre 2021 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che il quinto periodo addizionale di esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022" (i "Warrant"), codice ISIN LU1588548724, si è concluso (il "Quinto Periodo Addizionale di Esercizio"). Nel corso del Quinto Periodo Addizionale di Esercizio sono stati esercitati n. 2.220 Warrant e sono state conseguentemente sottoscritte (in ragione di n. 1 azione di compendio DIS ogni Warrant esercitato) n. 2.220 azioni ordinarie DIS di nuova emissione al prezzo di euro 0,397 ciascuna, ammesse alla quotazione sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito dal mercato Euronext STAR Milan di Borsa Italiana S.p.A., senza valore nominale, aventi godimento regolare e le medesime caratteristiche (incluso il diritto a dividendi) delle azioni ordinarie DIS in circolazione alla data di emissione (le "Azioni di Compendio"). A seguito di tali sottoscrizioni il capitale sociale di DIS risultava pertanto pari a US\$ 62.052.778,45 rappresentato da n. 1.241.055.569 azioni ordinarie prive del valore nominale. Le Azioni di Compendio hanno lo stesso Codice ISIN delle azioni ordinarie DIS già in circolazione (LU0290697514) e sono state emesse, conformemente al Regolamento dei Warrant, il 29 dicembre 2021 a favore dei possessori Warrant che hanno validamente esercitato i loro Warrant, rendendole disponibili attraverso il sistema centralizzato di gestione dei regolamenti gestito da Euroclear Bank S.A./N.V. e Clearstream Banking S.A. (collettivamente "ICSD").
- **Aumento di capitale in seguito al quinto periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022:** il 29 dicembre 2021, a seguito del completamento del Quinto Periodo di Esercizio, in cui sono stati esercitati 2.220 Warrant, portando all'emissione di 2.220 nuove azioni ordinarie, il capitale sociale della Società ammontava a US\$ 62.052.778,45, suddiviso in 1.241.055.569 azioni senza valore nominale.

- **Stipula di tre nuove linee di credito, compreso il primo prestito "sustainability linked" di DIS, per il rifinanziamento di tutti i debiti di DIS in scadenza nel 2022:** Il 30 dicembre 2021, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua società operativa interamente controllata d'Amico Tankers D.A.C. (Ireland) ("d'Amico Tankers" o la "Controllata") aveva già firmato contratti con primari istituti bancari per il rifinanziamento di tutti i suoi prestiti in scadenza nel 2022 con le relative maxirate.

In dettaglio:

- d'Amico Tankers ha sottoscritto un finanziamento a 5 anni da US\$ 43,0 milioni con ABN Amro Bank N.V. per rifinanziare i prestiti bancari in scadenza nel 2022 sulle navi MT Cielo di Ulsan, MT Cielo di Hanoi e MT Cielo di Gaeta. Tutte e tre le tranche di questa nuova linea di credito sono state utilizzate, rimborsando i rispettivi finanziamenti precedenti. Questo è anche il primo prestito "sustainability linked" di DIS, il cui margine è adeguato in base alle emissioni di CO2 della flotta di d'Amico Tankers e all'indicatore AER (tasso annuale di efficienza) associato rispetto alla traiettoria di AER stabilita di *Poseidon Principles* per il tipo di navi controllate dalla nostra Controllata.
- d'Amico Tankers ha sottoscritto un finanziamento a 5 anni da US\$ 20,0 milioni con Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per rifinanziare il prestito bancario in scadenza nel 2022 sulla MT Cielo Bianco. Questa linea di credito è stata utilizzata e il precedente finanziamento rimborsato.
- d'Amico Tankers ha sottoscritto un finanziamento a 5 anni da US\$ 15,5 milioni con Banco BPM S.p.A. per rifinanziare il prestito bancario in scadenza nel 2022 sulla MT Cielo di Salerno. Questo prestito è stato utilizzato e il precedente finanziamento rimborsato nel gennaio 2022.

d'Amico Tankers d.a.c.:

- **Acquisto di navi:** a febbraio 2021 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 Priority, una nave cisterna MR da 46.847 Tpl (Dwt) costruita nel 2005 da Nakai Zosen (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 9,7 milioni. La Nave era stata venduta e ripresa in *leasing* da d'Amico Tankers nel 2017, per un periodo di 5 anni, con opzioni di acquisto a decorrere dal 2° anniversario e un obbligo di acquisto alla fine del 5° anno.
- **Flotta impiegata a noleggio:** a gennaio 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'agenzia commerciale di intermediazione su due delle sue navi LR1 per un periodo di 9-18 mesi a decorrere da gennaio 2021.

Nel mese di febbraio 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi *handysize* ad un'importante compagnia petrolifera per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 6 mesi, a partire da marzo 2021.

Nel mese di marzo 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi *handysize* per 12 mesi a partire da fine maggio 2021.

Nel mese di aprile 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi *handysize* ad un'agenzia commerciale di intermediazione per 12 mesi con un'opzione per ulteriori 12 mesi, a partire da fine aprile 2021.

Nel mese di maggio 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi MR ad un'importante agenzia commerciale di intermediazione per 12 mesi con un'opzione per altri 12 mesi a partire da fine maggio 2021, ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per 24 mesi a partire da metà settembre 2021, e ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante agenzia commerciale di intermediazione per una delle sue navi LR1 per 6 mesi a partire da metà settembre 2021.

Nel mese di giugno 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi LR1 per 6 mesi con un'opzione per altri 6 mesi a partire da metà luglio 2021, e ha noleggiato una delle sue navi MR ad un'importante agenzia commerciale di intermediazione per 12 mesi con un'opzione per altri 12 mesi a partire da metà giugno 2021.

Nel mese di luglio 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi *handysize* ad una controparte rispettabile per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 3 mesi, a partire da luglio 2021.

Nel mese di settembre 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi LR1 ad un'agenzia commerciale di intermediazione per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 6 mesi, a partire da settembre 2021.

Nel mese di ottobre 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto *time charter* di 6 mesi con un'agenzia commerciale di intermediazione su una delle sue navi MR per un periodo di 6 mesi con opzione per altri 6 mesi.

Nel mese di novembre 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi LR1 ad un'agenzia commerciale di intermediazione per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 6 mesi, a partire da novembre 2021.

Nel mese di dicembre 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi LR1 per un periodo di 6 mesi, con un'opzione per ulteriori 3 mesi, a decorrere da gennaio 2022.

- **Flotta in "noleggio passivo":** si sono conclusi i contratti di noleggio sulla M/T SW Southport I e sulla M/T SW Tropez I, due navi MR costruite nel 2004 e riconsegnate ai proprietari rispettivamente nei mesi di gennaio e febbraio 2021.
- **Flotta impiegata a noleggio a scafo nudo:** nel mese di ottobre 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi LR1 a una controparte industriale rispettabile con un contratto di noleggio a scafo nudo per 5 anni. Inoltre, il noleggiatore a scafo nudo ha l'opzione di prorogare il contratto per altri due anni.
- **Vendita di navi:** a ottobre 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T High Venture, una nave cisterna MR da 51.087 Tpl (Dwt), costruite nel 2006 da STX, Corea del Sud, per un corrispettivo di US\$ 10,7 milioni.
- **Vendita di navi:** A dicembre 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T High Valor, una nave cisterna MR da 46.975 Tpl (Dwt), costruite nel 2005 da STX, Corea del Sud, per un corrispettivo di US\$ 10,3 milioni.

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

Flotta impiegata a noleggio: Nel gennaio 2022 d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato per 6 mesi un contratto *time charter* con una controparte rispettabile per una delle sue navi *handysize*.

Guerra in Ucraina: È ancora difficile valutare l'impatto della guerra in Ucraina sui nostri mercati, poiché lo scenario è in rapida evoluzione. Da un lato, preoccupa la potenziale riduzione dell'offerta di petrolio, dall'altro, questo potrebbe generare un aumento della domanda di tonnellate/miglia per il trasporto marittimo sia di greggio che di raffinati, poiché le importazioni di queste materie prime da parte dell'Europa potrebbero dover provenire da più lontano. Attualmente, non abbiamo crediti in sospeso con società russe. Alla fine di febbraio 2022, il 5,3% dei nostri marinai era di nazionalità ucraina e il 3,0% di nazionalità russa. Su otto delle navi di DIS gestite tecnicamente dal Gruppo d'Amico abbiamo sia cittadini ucraini che russi. Questi marinai, nella maggior parte dei casi, si conoscono da tempo e hanno buoni rapporti. I nostri membri dell'equipaggio sono stati comunque formati per risolvere i conflitti, se questi dovessero sorgere, e tutti i nostri marinai beneficiano di un servizio di salute mentale, se necessario.

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

	Al 31 dicembre 2021				Al 10 marzo 2022			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5,0	8,0	6,0	19,0	5,0	7,0	6,0	18,0
Noleggio a scafo nudo*	1,0	7,0	-	8,0	1,0	7,0	-	8,0
Nolo a lungo termine	0,0	9,0	-	9,0	0,0	9,0	-	9,0
Nolo a breve termine	0,0	1,0	-	1,0	0,0	1,0	-	1,0
Totale	6,0	25,0	6,0	37,0	6,0	24,0	6,0	36,0

* con obbligo di acquisto

Evoluzione prevedibile della gestione

I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati dei noli di cisterne 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 aumento della flotta di navi cisterna, (vi) l'efficienza della flotta dovuta *inter alia* alla congestione e alle velocità medie di navigazione, e (vii) le tratte di navigazione medie. Di seguito sono riportati alcuni dei fattori che potrebbero favorire una ripresa del mercato delle navi cisterna nel medio periodo:

Domanda di navi cisterna

- Nella sua relazione di gennaio 2022, il Fondo monetario internazionale (FMI) ha previsto un'attenuazione della crescita globale dal 5,9% nel 2021 al 4,4% nel 2022 – una riduzione di mezzo punto percentuale rispetto alle previsioni per il 2022. Tale revisione rispecchia ampiamente la riduzione nelle previsioni di crescita dell'1,2% per l'economia statunitense e dello 0,8% per la Cina. Le previsioni in calo per la Cina derivano principalmente dalle perturbazioni legate alla politica di tolleranza zero contro il COVID-19 e dal protrarsi dello stress finanziario tra gli imprenditori immobiliari. Si prevede un ulteriore rallentamento della crescita globale al 3,8% nel 2023.

- Secondo l'AIE, le scorte petrolifere commerciali dell'OCSE hanno subito un netto calo di 60 milioni di barili (1,9 milioni di barili al giorno) a dicembre 2021, favorito da consistenti utilizzi di distillati medi in tutte le regioni. Le rimanenze a fine 2021 si attestavano a 355 milioni di barili in meno rispetto all'anno precedente, con le scorte di prodotto responsabili per il 50% del calo. A dicembre le scorte petrolifere totali nei paesi asiatici dell'OCSE e in Europa sono scese ai minimi storici, in base alle registrazioni risalenti al 1984, dopo un forte aumento della domanda causato in parte dal passaggio dal gas naturale al petrolio. Con 2.680 milioni di barili, le rimanenze a fine 2021 erano di 255 milioni di barili inferiori alla media 2016-2020, e al livello più basso in oltre sette anni. In termini di domanda a termine, le scorte petrolifere dell'industria hanno coperto 59,6 giorni a fine dicembre 2021, con una riduzione di 0,9 giorni nel corso del mese e di 3,2 giorni al di sotto della media 2016-2020. I dati preliminari indicano ulteriori contrazioni a gennaio di 13,5 milioni di barili, contrariamente alla normale tendenza stagionale.
- Le scorte di raffinati sono ben al di sotto le medie del periodo 2016-2020, scendendo a 1.376 milioni di barili a fine 2021, con un calo di 131 milioni di barili rispetto ai livelli pre-COVID a fine 2019.
- Secondo quanto riportato nel report di febbraio 2022 dell'AIE, l'industria globale della raffinazione non è stata all'altezza della domanda per i sei trimestri precedenti. Ci si aspetta un cambiamento nel 2022, con l'aumento previsto di 3,8 milioni di barili al giorno in produzione, superiore alla crescita della domanda di 3,2 milioni di barili al giorno. Si prevede che nel quarto trimestre del 2022 si raggiungeranno gli 82,7 milioni di barili al giorno, 2,8 milioni barili al giorno in più rispetto al 2021, superando di circa 1,0 milione barili al giorno i livelli pre-covid.
- Nell'ultimo rapporto di febbraio 2022, l'AIE ha previsto una crescita dell'offerta di petrolio di un significativo 6,3 milioni di barili al giorno nel 2022, fino a toccare quota 101,5 milioni di barili al giorno. L'aumento dai paesi non appartenenti all'OCSE dovrebbe ammontare a 2,0 milioni di barili al giorno, di cui 1,2 milioni di barili al giorno dagli Stati Uniti. La situazione in Ucraina, che potrebbe portare all'imposizione di sanzioni al petrolio russo, rappresenta una minaccia per tale quadro dell'offerta di petrolio.
- Secondo quanto riportato nel report di febbraio 2022 dell'AIE, la domanda petrolifera globale dovrebbe aumentare di 3,2 milioni di barili al giorno nel 2022 in seguito a un aumento di 5,6 milioni di barili al giorno nel 2021. L'impatto negativo della variante Omicron sulla domanda, dimostratosi più lieve del previsto, è stato ampiamente compensato da un consumo aggiuntivo derivante da un'ondata di freddo negli Stati Uniti e da un continuo passaggio al petrolio dal gas in alcuni settori industriali.
- Nell'*outlook* di gennaio 2022, Clarksons stima che nel 2022 la domanda di navi cisterna crescerà del 7,3%, ben al di sopra dell'aumento previsto per l'offerta di navi (si veda sotto).
- Più del 70% della nuova capacità di raffinazione nei prossimi quattro anni si troverà a est di Suez. L'AIE stima che dall'inizio della pandemia in Nord America sia stata chiusa una capacità di raffinazione di circa 800.000 barili al giorno. Engen ha annunciato la conversione della sua raffineria da 120.000 barili al giorno di Durban (responsabile del 17% circa della produzione di combustibile del paese) in un terminal / deposito. Nel lungo periodo, la ripresa della domanda e spostamenti strutturali nel panorama di raffinazione dovrebbero favorire gli scambi commerciali a lungo raggio.

Offerta di navi cisterna

- All'inizio dell'anno Clarksons stimava che nel 2021 sarebbero state consegnate 97 MR e LR1, mentre solo 75 sono state consegnate lo scorso anno.
- Nell'*outlook* di gennaio 2022, Clarksons stima che quest'anno la flotta di navi cisterna crescerà dell'1,3%.
- Numerosi cantieri di demolizione sono stati temporaneamente chiusi nel 2020 durante la pandemia. Tuttavia, la ripresa dei prezzi dell'acciaio ha migliorato la domanda di riciclaggio del tonnellaggio. Le demolizioni dovrebbero

continuare a ritmo significativo nel prossimo futuro, fintanto che i mercati dei noli rimangono deboli. Nel 2021 le demolizioni di navi cisterna hanno toccato il secondo picco totale annuo negli ultimi 18 anni, con la demolizione di 147 navi, equivalenti a 14,3 milioni di Tpl (Dwt).

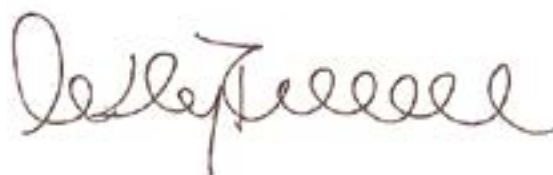
- Nel 2021 il riciclo di navi cisterna per il trasporto di greggio è salito a 10,6 milioni di Tpl (Dwt), da 2,2 milioni di Tpl (Dwt) nell'anno precedente, mentre la demolizione di navi cisterna per raffinati è salita a 3,7 milioni di Tpl (Dwt) nel 2021, da 1,0 milioni di Tpl (Dwt) nell'anno precedente. Le demolizioni di navi MR e LR1 hanno raggiunto 2,45 milioni di Tpl (Dwt) nel 2021 rispetto a 440.000 Tpl (Dwt) nel 2020.
- Secondo Clarksons, i nuovi prezzi di costruzione per le MR e le LR1 sono aumentati di poco più del 15% nel 2021. Ciò è attribuibile principalmente a una riduzione degli spazi destinati alla costruzione di nuove navi cisterna, dovuta alle considerevoli commesse negli altri settori, e a un aumento del prezzo dell'acciaio.
- Secondo Clarksons, a fine gennaio '22 il 6,2% della flotta di navi MR e LR1 aveva più di 20 anni (in dwt), mentre il portafoglio ordini in questi segmenti rappresentava solo il 3,8% della flotta commerciale (in dwt). Alla stessa data, il 28,7% della flotta di navi MR e LR1 (in dwt) ha più di 15 anni e questa percentuale dovrebbe continuare a crescere rapidamente nei prossimi anni.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 e il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convenzioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'Unione Europea sta per includere la navigazione nel suo Sistema di Scambio delle quote di Emissione. Inoltre, importanti noleggiatori per il trasporto di merci, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti agenzie commerciali di intermediazione come Trafigura, hanno recentemente firmato la "Sea Cargo Charter" allo scopo di divulgare le emissioni di CO2 delle navi che gestiscono e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. In occasione dell'ultima riunione del Marine Environment Protection Committee (MEPC 76), tenutasi a giugno 2021, sono state adottate misure che saranno applicabili dal 1° novembre 2022, che impongono agli operatori di misurare l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (*Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI*), che ne rispecchia l'efficienza tecnica, e l'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 la propensione alle commesse di navi di nuova costruzione, che potrebbero risultare obsolete già subito dopo la consegna. Inoltre, l'aumento dei costi delle navi di nuova costruzione e la riduzione della disponibilità in cantiere stanno influenzando negativamente anche sulla propensione per i nuovi ordini.

10 marzo 2022

Per il Consiglio di Amministrazione



Paolo d'Amico,
Presidente e Amministratore Delegato



Antonio Carlos Balestra di Mottola,
Direttore finanziario



MOORE Audit S.A.
Rue de Trier
L-3378 Livange
T +352 26 26 54 1
F +352 26 26 54 90
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, 10 Marzo 2022

Relazione del REVISIONEUR 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 SA** costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2021, 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 anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio allegato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2021, 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 di tali regolamenti, leggi e principi sono ulteriormente descritte nella sezione «Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé" per la revisione contabile del bilancio d'esercizio» della nostra relazione.

MOORE Audit S.A.
Société Anonyme - Cabinet de révision agréé
R.C.N. Luxembourg No. B 165 467
Capital Social 51.000 EUR



Siamo inoltre indipendenti dalla Società in conformità con i principi etici internazionali per i revisori contabili (Codice IESBA) come adottato dalla CSSF in Lussemburgo 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.

Valutazione delle partecipazioni in controllate

La società detiene partecipazioni in controllate pari a US\$ 404.121.920 al 31 dicembre 2021. La valutazione della Direzione aziendale riguardo il valore recuperabile degli investimenti in controllate richiede un giudizio significativo nel determinare il livello al quale le partecipazioni in controllate sono sottoposte a verifica avendo riguardo alla sostanza dell'attività aziendale.

Inoltre, la determinazione del valore recuperabile richiede stime significative in quanto relative alla stima del valore attuale netto delle attività sottostanti delle controllate.

Ci siamo soffermati su questa area per l'intrinseca complessità e per l'esercizio di giudizio nella stima del valore recuperabile delle partecipazioni in controllate e per la materialità del saldo.

Come la nostra revisione ha affrontato gli elementi chiave

Nell'ambito delle nostre procedure di revisione contabile relative alle stime delle partecipazioni in controllate, tra le altre:

- Abbiamo acquisito una comprensione del processo e dei controlli della Direzione aziendale relativi all'identificazione degli indicatori ed alla verifica di perdita di valore delle partecipazioni in controllate;
- 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 testato la ragionevolezza delle ipotesi chiave utilizzate con riferimento ai dati disponibili, quali stime dei broker, costi operativi, stime di investimenti futuri, vita utile delle attività, valore residuo e indice dei prezzi al consumo, nonché analisi della concorrenza;



- Abbiamo ricalcolato il tasso di sconto con riferimento al costo medio ponderato del capitale (WACC) utilizzato nelle stime dalla Direzione aziendale confrontandolo con i parametri di riferimento della concorrenza;
- Abbiamo rieseguito il calcolo del valore in uso predisposto dalla Direzione aziendale per verificarne l'accuratezza matematica;
- Abbiamo considerato l'adeguatezza dell'informativa contenuta nella Nota 8 del Bilancio.

Informazioni aggiuntive

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per le informazioni aggiuntive. Le informazioni aggiuntive comprendono quelle contenute 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".

La nostra relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio non si estende alle altre informazioni e non esprimiamo alcuna forma di attestazione al riguardo.

In connessione con la nostra revisione contabile del bilancio d'esercizio, è nostra responsabilità di leggere le informazioni aggiuntive e, nel fare ciò, considerare se sono materialmente incoerenti con il bilancio d'esercizio o con le nostre conoscenze acquisite nel corso della revisione contabile, o se sono materialmente errati. Se, in base al lavoro svolto, concludiamo che esiste un errore materiale 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, per una adeguata informativa, se necessaria, relativa alla continuità aziendale e utilizza il presupposto della continuità aziendale, a meno che il Consiglio di Amministrazione non intenda liquidare la Società o cessare l'attività o non abbia alternative realistiche a tali scelte.

I responsabili della governance hanno la responsabilità della vigilanza 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 individuino 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 abbiamo 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 21 aprile 2020 e la durata senza discontinuità del nostro incarico, compresi i precedenti rinnovi e rinomine, è di cinque anni.

La relazione sulla gestione 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 2021 ai requisiti di legge pertinenti previsti dal Regolamento ESEF applicabili al bilancio d'esercizio.

Per la Società si riferiscono a:

- Bilancio d'esercizio redatto in formato XHTML.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2021, 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

d'Amico International Shipping S.A. Bilancio e nota integrativa

per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2021

Conto economico complessivo

US\$	Nota	2021	2020
Ricavi	(3)	2.872.618	109.040
Costi generali ed amministrativi	(4)	(2.022.306)	(2.106.108)
Risultato operativo lordo		850.312	(1.997.068)
Ammortamenti	(7)	(28.648)	(28.936)
Risultato operativo		821.664	(2.026.004)
Proventi finanziari	(5)	4.571.926	202.834
Oneri finanziari	(5)	(316.027)	(298.715)
Utile (perdita) ante imposte		5.077.563	(2.121.885)
Imposte	(6)	-	12.737
Utile (perdita) netto		5.077.563	(2.109.148)
Utile/(Perdita) netto complessivo		5.077.563	(2.109.148)
Utile (Perdita) base complessivo per azione in US\$⁽¹⁾		0,0042	(0,0016)

L'utile netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società

Le note riportate alle pagine da 163 a 179 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.



¹ L'utile base per azione per il 2021 è stato calcolato in base al numero medio di azioni circolanti pari a 1.222.912.808, mentre nel 2020 è stato calcolato su un numero medio di 1.230.923.922 azioni circolanti. Non vi è stato alcun effetto di diluizione dell'utile per azione né nel 2021 né nel 2020.

Situazione patrimoniale-finanziaria

US\$	Nota	Al 31 dicembre 2021	Al 31 dicembre 2020
Attività non correnti			
Immobilizzazioni materiali	(7)	2.493	-
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	(7)	25.768	53.846
Immobilizzazioni finanziarie	(8)	404.121.920	407.073.528
Crediti finanziari non correnti	(9)	-	5.000.000
Totale attività non correnti		404.150.181	412.127.374
Attività correnti			
Crediti a breve ed altre attività correnti	(10)	4.611.199	50.769
Crediti finanziari correnti	(9)	4.066.050	544.382
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(11)	472.568	389.091
Totale attività correnti		9.149.817	984.242
Totale attività		413.111.616	422.991.326
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(12)	62.052.778	62.052.650
Utili portati a nuovo	(12)	(5.797.202)	(10.874.765)
Altre riserve	(12)	352.716.527	353.044.353
Patrimonio netto totale		408.972.103	404.222.238
Passività non correnti			
Debiti per leasing	(14)	-	31.908
Totale passività non correnti		-	31.908
Passività correnti			
Banche e altri finanziatori	(13)	3.751.976	3.916.230
Debiti per leasing	(14)	29.450	30.244
Debiti a breve ed altre passività correnti	(15)	546.469	4.910.996
Totale passività correnti		4.327.895	8.857.470
Totale passività e patrimonio netto		413.299.998	413.111.616

10 marzo 2022

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 163 a 179 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.

Rendiconto finanziario

US\$	2021	2020
Utile (perdita) del periodo	5.077.563	(2.109.148)
Dividendi	(1.515.000)	(109.040)
Risultato dalla dismissione di partecipazioni	(1.357.618)	-
Ammortamenti	28.648	28.936
Imposte correnti	-	(12.737)
Oneri (proventi) finanziari	284.814	95.881
Variazione del patrimonio netto che non influenza le disponibilità liquide	38.529	-
Componenti che non influenzano le disponibilità liquide da immobilizzazioni	9.309.226	5.000.000
Componenti che non influenzano le disponibilità liquide da debiti	(4.309.226)	-
Componenti che non influenzano le disponibilità liquide da finanziamenti passivi	(5.000.000)	(5.000.000)
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	2.556.936	(2.106.108)
Variazioni dei crediti a breve	(4.560.429)	20.478
Variazioni dei debiti a breve	(58.340)	(220.678)
Variazioni dei debiti per benefici destinati alla dirigenza	(89.902)	120.703
Interessi versati	(244.296)	(279.976)
Imposte pagate	(5.780)	(154.293)
Flussi di cassa netti da attività operative	(2.401.811)	(2.619.874)
Acquisto di immobilizzazioni	(3.063)	-
Rimborso di finanziamenti a controllate – (a) da d'Amico Tankers d.a.c.	1.860.634	5.061.828
Proventi da investimenti - Dividendi	1.193.407	109.040
Flussi di cassa netti da attività di investimento	3.050.978	5.170.868
Aumento di capitale	1.154	8.547
Oneri relativi all'aumento di capitale	(30.939)	-
Aumento delle azioni proprie	(336.442)	(857.636)
Deflussi per la quota di interessi della passività del leasing	(2.507)	(4.092)
Rimborso della quota capitale della passività del leasing	(32.702)	(23.268)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(401.436)	(876.449)
Variazioni della liquidità	247.731	1.674.545
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	(3.527.139)	(5.201.684)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	(3.279.408)	(3.527.139)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	472.568	389.091
Scoperti di conto a fine periodo	(3.751.976)	(3.916.230)

Le note riportate alle pagine da 163 a 179 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

US\$	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve	Totale
Saldo al 1° gennaio 2021	62.052.650	(10.874.765)	353.044.353	404.222.238
Aumento di capitale	128	-	1.026	1.154
Azioni proprie	-	-	(336.443)	(336.443)
Altre variazioni	-	-	7.591	7.591
Utile (perdita) complessivo	-	5.077.563	-	5.077.563
Saldo al 31 dicembre 2021	62.052.778	(5.797.202)	352.716.527	408.972.103

US\$	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve	Totale
Saldo al 1° gennaio 2020	62.051.624	(8.702.715)	353.831.566	407.180.475
Aumento di capitale	1.026	-	7.521	8.547
Azioni proprie	-	-	(857.636)	(857.636)
Apporto alla riserva legale	-	(62.902)	62.902	-
Utile (perdita) complessivo	-	(2.109.148)	-	(2.109.148)
Saldo al 31 dicembre 2020	62.052.650	(10.874.765)	353.044.353	404.222.238

Le note riportate alle pagine da 163 a 179 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.

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.

Il bilancio è presentato in dollari statunitensi, valuta funzionale della Società, arrotondati al dollaro più vicino.

1. PRINCIPI CONTABILI

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.

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono costituiti dai dividendi distribuiti 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)

La Società fornisce benefici aggiuntivi ad alcuni membri dell'alta dirigenza e in conformità all'IFRS 2 – Pagamenti basati su azioni, tale piano rappresenta una componente della remunerazione del destinatario.

A maggio 2019 (in seguito alla scadenza del precedente piano di *stock option*), è stato approvato un nuovo piano retributivo per la dirigenza (Piano d'incentivazione a lungo termine) che prevede pagamenti basati su azioni; a novembre 2021 è stata condotta una revisione del Piano in modo da includere anche elementi legati alla *performance* ambientale della Flotta. 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 primo Periodo è il 2019-2020. Il piano intende allineare gli interessi degli azionisti e dei principali responsabili delle decisioni di DIS. In particolare, il piano 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 del 5% stabilita – 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%.

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:

- ii) il ROCE rettificato (60% del *pool*), che 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;
- vii) l'efficacia di copertura (15% del *pool*), che misura se la copertura adottata abbia contribuito positivamente o negativamente ai ricavi base *time charter* combinati;
- viii) la variazione percentuale dei costi generali e amministrativi giornalieri (7,5% del *pool*), che tenta di misurare il livello di efficienza della struttura di costo del Gruppo.
- ix) la variazione percentuale dei costi operativi giornalieri (7,5% del *pool*), che tenta di misurare il livello di efficienza della struttura di costo della flotta di proprietà e a scafo nudo del Gruppo.
- x) CO2 per tonnellate-miglia per le navi di proprietà e a scafo nudo gestite sul mercato spot (5% del *pool*), che intende misurare il livello di efficienza della gestione da parte del Gruppo della sua flotta di proprietà e a scafo nudo sul mercato spot in termini di emissioni di CO2. Questa misura dipende dalle caratteristiche tecniche delle navi di DIS nonché dall'efficienza della loro gestione; DIS può influenzare solo l'efficienza operativa delle navi che non sono impiegate tramite contratti *time charter*;
- xi) CO2 per tonnellate-miglia per tutte le navi di proprietà e a scafo nudo (5% del *pool*), che intende misurare il livello di efficienza della flotta del Gruppo in termini di emissioni di CO2, indipendentemente da come è gestita. Questa misura dipenderà solo dalle caratteristiche tecniche delle navi di DIS.

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. Al *bonus pool* viene applicata una rettifica finale 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* 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 si baserà sulla 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.

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 definito 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 nella misura in cui non sia 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, tuttavia la posizione continua a essere esposta al lordo; l'ultima fase considera una svalutazione del credito prevista lungo la sua durata, pertanto la successiva perdita durevole di valore (*impairment*) del credito e degli interessi è presentata 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 in modo permanente, 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 valutati 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 aggiornati laddove l'effetto sia rilevante.

Azioni proprie

In seguito al programma di riacquisto, le azioni proprie 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.

Dividendi

I dividendi da distribuire sono rilevati come variazioni del patrimonio netto nel periodo in cui sono approvati dall'assemblea degli azionisti.

Leasing

L'*IFRS 16 – Leasing* è in vigore per gli esercizi con inizio 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'impatto netto sugli utili portati a nuovo all'inizio del periodo di applicazione (1° gennaio 2019) era trascurabile – inferiore a € 1.000 – e pertanto non è stato esposto.

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'espedito 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.

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 specifica valutazione al *fair value* il calcolo è basato sui prezzi quotati o sulle informazioni dei *broker*, nonché sulla periodica verifica delle rettifiche di dette valutazioni e dei dati non osservabili, 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 2021

Non ci sono nuovi principi contabili che si prevede abbiano un impatto rilevante sulla società nei periodi 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 del processo di IPO, tenendo conto dei rischi che riguardano d'Amico International Shipping S.A. come società e il settore in cui operano le sue controllate. Successivamente, nel 2012, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 e 2021, il capitale della Società è stato aumentato coerentemente con la strategia di modernizzazione della flotta e rafforzamento del bilancio della Società, consentendole di affrontare la preponderante debolezza dei mercati dei noli negli ultimi anni. 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 l'utilizzo delle linee di credito del Gruppo e il *fair value* delle navi di proprietà del Gruppo.

3. RICAVI

US\$	2021	2020
Proventi da dividendi	1.515.000	109.040
Utile dalla dismissione di partecipazioni	1.357.618	-
Ricavi	2.872.618	109.040

Nel 2021 è stato ricevuto un dividendo equivalente a US\$ 1,5 milioni dalla principale controllata operativa, d'Amico Tankers d.a.c. (2020: US\$ 109 migliaia da d'Amico Tankers d.a.c.).

La liquidazione e la cancellazione dal registro delle imprese di Malta della controllata Eco Tankers Ltd. ha generato una plusvalenza di US\$ 1,4 milioni nel 2021.

4. COSTI GENERALI ED AMMINISTRATIVI

US\$	2021	2020
Salari e stipendi, benefici e emolumenti degli amministratori	(535.108)	(855.440)
Altri costi di gestione	(1.487.198)	(1.250.668)
Totale costi generali e amministrativi	(2.022.306)	(2.106.108)

Salari e stipendi, benefici ed emolumenti degli amministratori e dipendenti

La società impiega un dipendente amministrativo (2020: un dipendente amministrativo). I costi totali per stipendi e salari, compresi i contributi previdenziali, ammontavano all'equivalente di US\$ 146.925 (2020: costi totali per stipendi e salari di US\$ 135.819); non sono stati registrati oneri per il Piano d'incentivazione a lungo termine della Società ("il Piano"), poiché nel periodo 2020-2021 non sono state raggiunte le soglie di rendimento richieste per attivare il Piano (si veda la nota 1. Nel 2020: US\$ 120.703,02). Le azioni di DIS a servizio del Piano sono quelle detenute in portafoglio dalla Società al 10 marzo 2022 (n. 18.326.911 azioni proprie senza valore nominale, in seguito al riacquisto di 2.849.015 azioni proprie tra il 5 e il 26 gennaio 2021).

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 2021 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 (2020: totale € 416.250, al quale era applicabile una ritenuta d'acconto sempre del 20%). Sono stati corrisposti emolumenti al Comitato di Supervisione per servizi resi alla Società per un ammontare di € 25.000 nel 2021 (2020: € 25.000). Durante il periodo non sono sorti impegni in relazione a piani pensionistici e non sono stati concessi anticipi o prestiti ai dipendenti della Società (2020: 0).

Altri costi di gestione

La voce include un importo di US\$ 1.346.366 nel 2021, che comprende onorari professionali e spese di consulenza sostenuti dalla Società nel corso dell'esercizio dovuti al fatto di essere una società quotata (2020: US\$ 1.250.669), di cui emolumenti maturati nei confronti del *réviseur d'entreprises agréé* /società di revisione per la revisione del bilancio 2021 pari a € 10,5 migliaia, corrispondenti a US\$ 12,0 migliaia (2020: € 12 migliaia corrispondenti a US\$ 15,0 migliaia), e di cui emolumenti per la revisione del bilancio consolidato della Società pari a US\$ 105,9 migliaia nel 2021 (2020: US\$ 185,4 migliaia). Gli altri costi di gestione nel 2021 includono € 7,0 migliaia di imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) (2020: 0 poiché prima del 2021 era classificata come imposta).

5. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI

US\$	2021	2020
Proventi finanziari	4.571.926	202.834
Oneri finanziari	(316.027)	(298.715)
Proventi (oneri) finanziari netti	4.255.899	(95.881)

I proventi finanziari nel 2021 comprendono proventi da garanzie per il 2021 e il 2021 e interessi attivi sul finanziamento concesso alla controllata d'Amico Tankers d.a.c., per un totale di US\$ 4.571.926 (2020: solo interessi attivi pari a US\$ 202.834). Gli oneri finanziari nel 2021 includono interessi passivi dovuti sullo scoperto di conto per US\$ 236.123 (2020: US\$ 246.509), US\$ 8.173 di commissioni finanziarie (2020: US\$ 33.466) e US\$ 2.507 di oneri per *leasing* finanziari sugli uffici in locazione (2020: US\$ 4.092) e perdite su differenze di cambio commerciali per US\$ 69.224 (2020: perdita di US\$ 14.648).

6. IMPOSTE

US\$	2021	2020
Rimborso d'imposta (spese)	-	12.737

A fine 2021 d'Amico International Shipping S.A. segnalava perdite fiscali complessive da portare a nuovo, compreso il risultato d'esercizio, pari a circa € 55,5 milioni (equivalenti a US\$ 62,9 milioni). Per questo motivo, non è maturato alcun onere fiscale nel 2021 (2020: US\$ 2.985 di onere per l'imposta sul patrimonio (*Net Wealth Tax*) e saldo su imposta precedentemente maturata; dal 2021 l'imposta patrimoniale è classificata nei Costi generali e amministrativi).

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 principalmente attrezzature informatiche per la sede del Lussemburgo; sono ammortizzate al tasso trimestrale dell'8,33% nel corso della loro vita utile. Le attività consistenti nel diritto di utilizzo sono rappresentate dall'ufficio in locazione, vengono 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.

L'incremento di immobilizzazioni materiali è rappresentato da uno *switch* di rete.

US\$	2021		2020	
	Immobilizzazioni materiali	Diritti di utilizzo	Immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni materiali
Al 1° gennaio				
Costo o valutazione	32.553	110.082	32.553	110.082
Accantonamenti per ammortamenti	(32.553)	(56.236)	(31.772)	(28.081)
Valore contabile netto ad inizio periodo	-	53.846	781	82.001
Incrementi	3.063	-	-	-
Quota di ammortamento del periodo	(570)	(28.078)	(781)	(28.155)
Valore contabile netto a fine periodo	2.493	25.768	-	53.846
Al 31 dicembre				
Costo o valutazione	35.616	110.082	32.553	110.082
Accantonamenti per ammortamenti	(33.123)	(84.314)	(32.553)	(56.236)

8. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Partecipazioni in società controllate

Società	Paese	Proprietà	Valuta	Valore di bilancio al 31 dicembre 2020	Incrementi (decrementi)	Valore di bilancio al 31 dicembre 2021
d'Amico Tankers d.a.c.	IRL	100%	USD	404.121.920	-	404.121.920
Eco Tankers Limited	Malta	-	USD	2.951.608	(2.951.608)	-
			USD	407.073.528	(2.951.608)	404.121.920

d'Amico Tankers d.a.c. (DTL) è la principale controllata operativa del Gruppo d'Amico International Shipping. Benché nel 2021 DTL abbia mostrato una perdita di US\$ 39,6 milioni, a fine esercizio la dirigenza della Società ritiene che non occorra rilevare alcuna svalutazione per questo investimento poiché il valore contabile della partecipazione di DIS in d'Amico Tankers DAC (US\$ 318,9 milioni) è ben al di sotto del suo valore patrimoniale netto più il margine, calcolato come differenza tra il valore d'uso della Flotta di DTL e il suo valore contabile.

Eco Tankers Limited (ETL) - una società collegata soggetta a controllo congiunto con Venice Shipping & Logistics, un fondo di *private equity* - è stata definitivamente cancellata dal registro delle imprese maltese nel giugno 2021.

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.	50%	Irlanda	Shipping
d'Amico Tankers Monaco S.A.M.	100%	Monaco	Servizi
d'Amico Tankers UK Limited	100%	Regno Unito	Servizi

9. CREDITI FINANZIARI

US\$	Al 31 dicembre 2021	Al 31 dicembre 2020
Crediti finanziari non correnti	-	5.000.000
Crediti finanziari correnti	4.066.050	544.382
Totale	4.066.050	5.544.382

Il saldo totale dei crediti finanziari a fine esercizio rappresenta i finanziamenti concessi alla società interamente controllata d'Amico Tankers d.a.c.; la parte del finanziamento alla controllata concessa sotto forma di credito *revolving* a medio termine per finalità societarie nel 2017, a un tasso di interesse pari al LIBOR USD a 3 mesi più un margine del 2,0%, è stata rimborsata il 1° aprile 2021; il credito finanziario corrente rappresenta l'importo residuo di un finanziamento a breve termine, a un tasso di interesse pari al LIBOR USD a 1 mese più un margine dell'2,5%. L'intervallo dei tassi per il LIBRO USD a un mese era compreso tra lo 0,075% e l'1,14% nel 2021.

10. CREDITI A BREVE ED ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

US\$	Al 31 dicembre 2021	Al 31 dicembre 2020
Crediti a breve ed altre attività correnti	4.611.199	50.769

Nel 2021 il saldo rappresenta le commissioni di garanzia fatturate a DTL, pari a US\$ 4,5 milioni, oltre ai ratei attivi e crediti diversi della Società (2020: ratei attivi e crediti diversi della Società).

11. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

US\$	Al 31 dicembre 2021	Al 31 dicembre 2020
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	472.568	389.091
Scoperti di conto corrente	(3.751.976)	(3.916.230)
Totale disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(3.279.408)	(3.527.139)

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono rappresentati dal denaro detenuto in conti correnti bancari (si veda la nota 1) e gli scoperti di conto descritti nella nota 13.

12. CAPITALE E RISERVE

Capitale sottoscritto

Al 31 dicembre 2021 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammontava a US\$ 62.052.778,45, corrispondente a 1.241.055.569 azioni ordinarie senza valore nominale (al 31 dicembre 2020: US\$ 62.052.650,30 corrispondente a 1.241.053.006 azioni ordinarie senza valore nominale).

Nel 2021 il capitale sociale della Società è aumentato in due circostanze: il 1° luglio è aumentato di 343 azioni (US\$ 17,15) per via dell'esercizio di un numero equivalente di *warrant*, ad un prezzo per azione di € 0,382; il 29 dicembre è aumentato di 2.220 azioni (US\$ 111,00) per via dell'esercizio di un numero equivalente di *warrant*, ad un prezzo per azione di € 0,397 (si veda il Regolamento per l'esercizio dei *Warrant*). L'importo totale dei suddetti aumenti di capitale, compreso il sovrapprezzo azioni, è stato di US\$ 128,15.

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 un miliardo settecentocinquanta milioni (1.750.000.000) di azioni senza valore nominale.

Durante un periodo di cinque anni dalla delibera dell'assemblea ordinaria degli azionisti adottata l'11 marzo 2019, il Consiglio di Amministrazione è autorizzato e investito del potere, entro i limiti del capitale autorizzato, di realizzare l'emissione di nuove azioni in una o più tranche, per qualsivoglia motivo, anche per ragioni difensive in seguito, a seconda dei casi, dell'esercizio dei diritti di sottoscrizione e/o di conversione concessi dal Consiglio di Amministrazione secondo i termini e le condizioni 2017 dei *warrant* (che possono essere separati o associati ad azioni, obbligazioni, *notes* o strumenti analoghi), obbligazioni convertibili, *notes* o strumenti analoghi emessi di volta in volta dalla Società.

Utili portati a nuovo

Al 31 dicembre 2021 questa voce comprende gli utili netti dell'attuale e del precedente esercizio, oltre alle detrazioni derivanti dai dividendi distribuiti.

Altre riserve

Le altre riserve sono composte dalle seguenti voci:

US\$	Al 31 dicembre 2020	Variazioni nel 2021	Al 31 dicembre 2021
Riserva opzioni su azioni	368.852.417	(29.913)	368.822.504
Azioni proprie	(18.979.262)	(336.443)	(19.315.705)
Riserva sovrapprezzo azioni	-	38.530	38.530
Riserva legale	3.171.198	-	3.171.198
Totale	353.044.353	(327.826)	352.716.527

Riserva opzioni su azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è stata costituita inizialmente a causa dell'IPO del Gruppo e del relativo aumento di capitale (maggio 2007) e successivamente per via degli ulteriori aumenti di capitale, di cui l'ultimo è stato effettuato nel mese di dicembre 2021. 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.

Azioni proprie

Le azioni proprie al 31 dicembre 2021 consistono in 18.326.911 azioni ordinarie con un valore contabile pari a US\$ 19,3 milioni ed equivalenti all'1,48% 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'ultima assemblea ordinaria degli azionisti tenuta il 20 aprile 2021, e successivamente attuato dal Consiglio di DS il 6 maggio 2021, consentendo alla Società di acquistare fino a 186.157.950 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 concluso nell'aprile 2021. Nel periodo chiuso al 31 dicembre 2021, DS ha acquistato 2.849.015 azioni proprie.

Riserva legale

È un requisito di legge previsto in Lussemburgo ed è stata costituita tramite l'allocatione del 5% dell'utile netto annuo, fino a che la riserva raggiunge il 10% del capitale sociale sottoscritto. Tale riserva non è distribuibile.

13. BANCHE E ALTRI FINANZIATORI

US\$	Al 31 dicembre 2021	Al 31 dicembre 2020
Banche e altri finanziatori	3.751.976	3.916.230

L'importo residuo pari a US\$ 3,8 milioni al 31 dicembre 2021 si riferisce a scoperti di conto presso Unicredit per finalità aziendali generali (31 dicembre 2020: Unicredit US\$ 3,9 milioni). Il tasso di interesse medio sull'utilizzo della linea Unicredit nel 2021 è stato del 5,5%.

14. DEBITI PER LEASING

US\$	Al 31 dicembre 2021	Al 31 dicembre 2020
Totale dei pagamenti minimi di leasing previsti (investimento lordo)	30.308	65.674
con scadenza entro un anno	30.308	32.837
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	-	32.837
Principali rimborsi di pagamenti minimi di leasing	29.450	62.152
con scadenza entro un anno	29.450	30.244
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	-	31.908

L'entrata in vigore dell'IFRS 16 il 1° gennaio 2019 ha portato all'iscrizione di una passività a breve termine e di una a lungo termine corrispondenti ai pagamenti residui nell'ambito dei contratti di *leasing* in essere per il diritto di utilizzo degli uffici di DIS.

15. DEBITI A BREVE ED ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

US\$	Al 31 dicembre 2021	Al 31 dicembre 2020
Debiti e ratei passivi	546.466	601.770
Altre passività correnti	-	4.309.226
Debiti a breve ed altre passività correnti	546.466	4.910.996

La voce Debiti a breve e altre passività correnti al 31 dicembre 2021 include US\$ 0,5 milioni di debiti e ratei passivi da fornitori di servizi, sorti dall'attività amministrativa ordinaria della Società (31 dicembre 2020: US\$ 0,6 milioni di debiti e ratei passivi da fornitori di servizi, sorti dall'attività amministrativa ordinaria della Società); non sono state iscritte Altre passività correnti al 31 dicembre 2021 (31 dicembre 2020: US\$ 4,3 milioni di anticipo su distribuzioni future di capitale alla liquidazione ricevuto da Eco Tankers Limited; la società è stata cancellata dal registro delle imprese di Malta nel giugno 2021).

16. GESTIONE DEL RISCHIO

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 compresa tra il 40% e il 60% nei prossimi dodici mesi, così da garantire che l'esposizione al mercato *spot* non superi il 60%; (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\$ 0,2 milioni nel 2021 (US\$ +/-0,2 milioni nel 2020). 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 sensibilità al tasso di interesse della Società in relazione alle sue passività finanziarie non è rilevante per via del breve periodo di utilizzo degli importi ricevuti in prestito sia nel 2021 che nel 2020. Per quanto riguarda le sue attività finanziarie (finanziamento a d'Amico Tankers d.a.c.), un aumento dell'1% dei tassi di interesse nel 2021 avrebbe determinato un aumento dei proventi finanziari di US\$ 18 migliaia mentre una riduzione dei tassi di interesse dell'1% avrebbe determinato una riduzione dei proventi finanziari di US\$ 15 migliaia.

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 2021 per le sue passività finanziarie in base ai termini di rimborso contrattuali.

	Al 31 dicembre 2021			Totale
	< 6 mesi	6-12 mesi	1-5 anni	
Scoperti di conto corrente	3.751.976	-	-	3.751.976
Leasing	14.725	14.725	-	29.450
Totale	3.766.701	14.725	-	3.781.426

Classificazione contabile e *fair value*

Tutti gli strumenti finanziari rientrano nella categoria di prestiti e crediti; la classificazione del loro *fair value* non è riportata poiché il loro valore contabile si avvicina ragionevolmente al loro *fair value*.

17. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Nel corso del 2021 d'Amico International Shipping S.A. ha effettuato operazioni con parti correlate, sulla base di 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 2021 (ad esclusione dell'impatto IVA) sono stati i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Società di Nav. S.p.A.	d'Amico Tankers Monaco SAM	d'Amico Tankers d.a.c.	Eco Tankers Ltd.	d'Amico International S.A.	Dirigenti in ruoli chiave*
Ricavi	2.872.618						
<i>di cui</i>							
Dividendi	1.515.000	-	-	1.515.000	-	-	-
Utile dalla dismissione di partecipazioni	1.357.618	-	-	-	1.357.618	-	-
Costi generali e amministrativi	(2.022.306)						
<i>di cui</i>							
Costo del personale / emolumenti degli amministratori	(383.840)	-	-	-	-	-	(383.840)
Accordo di fornitura di servizi	(267.820)	(184.242)	(83.578)	-	-	-	-
Ammortamenti	(28.648)						
<i>di cui</i>							
Svalutazione del diritto di utilizzo	(28.078)	-	-	-	-	(28.078)	-
Proventi (oneri) finanziari netti	4.255.899						
<i>di cui</i>							
Interessi finanziari netti	31.213	-	-	31.213	-	-	-
Garanzie finanziarie	4.540.713	-	-	4.540.713	-	-	-
Interessi passivi su leasing finanziari	(2.507)	-	-	-	-	(2.507)	-
Totale		(184.242)	(83.578)	6.086.926	1.357.618	(30.585)	(383.840)

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico della Società per il 2020 (ad esclusione dell'impatto IVA) sono stati i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Tankers Monaco SAM	d'Amico Tankers d.a.c.	d'Amico International S.A.	Dirigenti in ruoli chiave*
Revenue	109.040	-	-	-	-	-
of which						
Dividend	109.040	-	-	109.040	-	-
Gen.&administrative costs	(2.106.108)	-	-	-	-	-
of which						
Personnel cost / director fees	(474.762)	-	-	-	-	-
Personnel cost / LTI	(120.703)	-	-	-	-	(474.762)
Services agreement	(253.439)	(174.484)	(78.955)	-	-	(120.703)
Depreciation	(28.155)	-	-	-	-	-
of which						
Depreciation of RoU	(28.155)	-	-	-	(28.155)	-
Net financial income (charges)	202.835					
of which						
Net Financial interest	202.834	-	-	202.834	-	-
Financial lease interest cost	(4.092)	-	-	-	(4.092)	-
Total		(174.484)	(78.955)	311.874	(32.247)	(595.465)

* 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 2021 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
Crediti finanziari correnti	4.066.050			
di cui verso parti correlate	4.066.050	4.066.050	-	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	4.611.199			
di cui verso parti correlate	4.542.537	4.540.713	1.824	-
Passività correnti	546.969			
di cui verso parti correlate	75.860	-	29.450	46.410
Totale		8.606.763	(27.626)	(46.410)

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2020 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	Eco Tankers. Ltd.
Crediti finanziari non correnti	5.000.000				
<i>di cui verso parti correlate</i>	5.000.000	5.000.000	-	-	-
Crediti finanziari correnti	544.382				
<i>di cui verso parti correlate</i>	544.382	544.382	-	-	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	50.769				
<i>di cui verso parti correlate</i>	-	-	-	-	-
Passività non correnti	31.908				
<i>di cui verso parti correlate</i>	31.908	-	31.908	-	-
Passività correnti	4.910.996				
<i>di cui verso parti correlate</i>	4.341.758	-	30.244	2.288	4.309.226
Totale		5.544.382	(62.152)	(2.288)	(4.309.226)

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. GARANZIE E IMPEGNI

d'Amico International Shipping S.A. ha prestato garanzie alla sua controllata, d'Amico Tankers d.a.c., in relazione alla linea di credito da US\$ 279,0 milioni (originariamente US\$ 250,0 milioni) concessa da Crédit Agricole Corporate & Investment Bank, alla linea di credito da US\$ 45,08 milioni concessa da Banca IMI SpA, alla linea di credito da US\$ 43,0 milioni concessa da ABN Amro Bank N.V., alla linea di credito da US\$ 41,6 milioni concessa da Tokyo Century Corporation, alla linea di credito da US\$ 21,8 milioni concessa da Tokyo Century Corporation, alla linea di credito di US\$ 10,5 milioni concessa da Tokyo Century Corporation per il finanziamento del capitale circolante, alla linea di credito da US\$ 16,3 milioni concessa da DNB Bank ASA, alla linea di credito da US\$ 15,6 milioni concessa da ING Bank N.V. filiale di Londra, alla linea di credito da US\$ 28,9 milioni concessa da Crédit Agricole Corporate & Investment Bank e ING Bank N.V. filiale di Londra, alla linea di credito da US\$ 20,0 milioni concessa da Skandinaviska Enskilda Banken AB e alla linea di credito da US\$ 15,5 milioni concessa da Banco BPM S.p.A. Al 31 dicembre 2021 il valore residuo totale di tali linee di credito ammontava a US\$ 253,4 milioni, in quanto gli accordi di garanzia proseguono e sono estesi al saldo definitivo delle somme dovute, indipendentemente da qualsiasi pagamento intermedio o estinzione totale o parziale (31 dicembre 2020: US\$ 274,7 milioni).

20. FATTI DI RILIEVO SUCCESSIVI CHE NON DANNO LUOGO A RETTIFICHE

Guerra in Ucraina: È ancora difficile valutare l'impatto della guerra in Ucraina sui nostri mercati, poiché lo scenario è in rapida evoluzione. Da un lato, preoccupa la potenziale riduzione dell'offerta di petrolio, dall'altro, questo potrebbe generare un aumento della domanda di tonnellate/miglia per il trasporto marittimo sia di greggio che di raffinati, poiché le importazioni di queste materie prime da parte dell'Europa potrebbero dover provenire da più lontano. Attualmente, non abbiamo crediti in sospeso con società russe. Alla fine di febbraio 2022, il 5,3% dei nostri marinai era di nazionalità ucraina e il 3,0% di nazionalità russa. Su 8 delle navi di DIS gestite tecnicamente dal Gruppo d'Amico abbiamo sia cittadini ucraini che russi. Questi marinai, nella maggior parte dei casi, si conoscono da tempo e hanno buoni rapporti. I nostri membri dell'equipaggio sono stati comunque formati per risolvere i conflitti, se questi dovessero sorgere, e tutti i nostri marinai beneficiano del supporto di uno psicologo, se necessario.

Utile per azione

US\$	2021	2020
Utile base per azione	0,0042	(0,0016)
Utile per azione diluito	0,0042	(0,0016)
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile base per azione	1.222.912.808	1.230.923.922
Rettifica per il calcolo dell'utile per azione diluito	-	-
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile per azione diluito	1.222.912.808	1.230.923.922

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, i bilanci d'esercizio e consolidato, redatti in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicati nel presente documento, forniscono una rappresentazione veritiera e corretta di attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che la relazione sulle operazioni e il resoconto di gestione illustrano correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue controllate consolidate, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza associati.

10 Marzo, 2022



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 - Lussemburgo
Granducato 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

Monaco

d'Amico Tankers Monaco S.A.M.
20, Bd de Suisse
MC 98000 - Principato di 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



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.