



PRESS RELEASE

COMUNICATO STAMPA

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del primo trimestre del 2023:

'NEL PRIMO TRIMESTRE DEL 2023, DIS HA GENERATO RISULTATI CONSOLIDATI MOLTO FORTI, CON UN UTILE NETTO DI US\$ 54,1M, EBITDA DI US\$ 76,4M E FLUSSI DI CASSA DA ATTIVITA' OPERATIVE DI US\$ 99,2M. STRUTTURA FINANZIARIA MOLTO SOLIDA ALLA FINE DEL PERIODO, CON CASSA E MEZZI EQUIVALENTI PARI A US\$ 155,2M E RAPPORTO TRA DEBITO NETTO (ESCLUSO IFRS16) E VALORE DI MERCATO DELLA FLOTTA PARI AD APPENA IL 27,2%.'

RISULTATI CONSOLIDATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2023

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 106,3 milioni (US\$ 42,8 milioni nel Q1'22)
 - Ricavi netti totali di US\$ 107,5 milioni (US\$ 44,0 milioni nel Q1'22)
 - Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 76,4 milioni (71,1% sui Ricavi netti totali) (US\$ 17,8 milioni nel Q1'22)
 - Risultato netto di US\$ 54,1 milioni (US\$ (6,5) milioni nel Q1'22)
 - Risultato netto rettificato (escludendo poste non ricorrenti) di US\$ 56,5 milioni (US\$ (4,0) milioni nel Q1'22)
 - Flussi di cassa da attività operative di US\$ 99,2 milioni (US\$ 10,2 milioni nel Q1'22)
 - Debito netto di US\$ 316,1 milioni (US\$ 282,0 milioni escluso IFRS16) al 31 marzo 2023 (US\$ 409,9 milioni e US\$ 370,0 milioni escluso IFRS16, al 31 dicembre 2022)
-

Lussemburgo – 11 maggio, 2023 – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: "DIS") ("la Società", "d'Amico International Shipping" o "il Gruppo"), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna il resoconto intermedio consolidato relativo al primo trimestre 2023.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

Paolo d'Amico, Presidente e Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping commenta:

*'Sono lieto di riportare i risultati finanziari consolidati di DIS per il primo trimestre del 2023, in cui abbiamo generato un **Utile netto molto forte, pari a US\$ 54,1 milioni** (o US\$ 56,5 milioni escluse alcune poste non ricorrenti) rispetto ad una Perdita netta di US\$ (6,5) milioni registrata nel Q1 2022.*

*Il mercato delle navi cisterna ha continuato ad essere brillante nei primi mesi di quest'anno, sebbene con una significativa volatilità. Infatti, dato che la capacità di utilizzazione della flotta è oggi molto elevata e pari al 91% secondo Clarksons, mutamenti temporanei della domanda anche non particolarmente significativi o soltanto a carattere regionale, possono avere un impatto rilevante nel breve periodo sui noli spot. Nel primo trimestre dell'anno, **DIS ha realizzato una media TCE spot giornaliera di US\$ 36.652** vs. US\$ 12.857 nel Q1 2022. Allo stesso tempo, nel Q1 2023 DIS ha mantenuto il 25,2% dei suoi giorni nave, coperti ad una media giornaliera di US\$ 26.367 (Q1 2022: 44,5% di copertura ad una media giornaliera di US\$ 14.968). La Società ha pertanto generato un nolo giornaliero base Time-charter complessivo (spot e time-charter) di US\$ 34.056 nel Q1 2023, rispetto a US\$ 13.796 ottenuti nel Q1 2022. Lo scorso anno, DIS ha intenzionalmente evitato di incrementare la propria copertura con contratti a tariffa fissa, al fine di*



umentare la propria esposizione allo spot in un mercato in espansione e caratterizzato da fondamentali molto forti. Ad oggi, questa strategia si è rivelata vincente, e stiamo ora gradualmente incrementando la nostra copertura a livelli estremamente interessanti.

Nel primo trimestre dell'anno, la domanda di petrolio è cresciuta di circa 0,8 milioni di barili/giorno (trimestre su trimestre), grazie soprattutto alla riapertura dell'economia cinese. Secondo il report di aprile dell'AIE, tra il Q1 e il Q4 2023 la domanda mondiale di petrolio crescerà di circa 2,7 milioni di barili/giorno, raggiungendo 103,0 milioni di barili/giorno nell'ultimo trimestre dell'anno (2,4 milioni di barili/giorno in più rispetto al Q4 2019). Si stima che l'incremento della domanda cinese rappresenterà circa il 57% della crescita globale prevista per quest'anno. Inoltre, secondo l'AIE, il Jet fuel sarà il prodotto che rappresenterà la principale fonte di crescita della domanda di petrolio nel 2023 (+1,2 milioni barili/giorno e +19% anno su anno), raggiungendo 7,3 milioni di barili/giorno, pari a circa il 90% dei livelli del 2019. Nei primi tre mesi del 2023, il mercato delle product tanker è stato negativamente influenzato dall'attività di manutenzione delle raffinerie negli Stati Uniti, cominciata prima del solito a causa soprattutto dell'impatto sul settore delle temperature rigide registrate verso la fine del 2022. Tuttavia, secondo il recente outlook pubblicato dall'AIE, i volumi di greggio processati dalle raffinerie dovrebbero aumentare di 3,1 milioni di barili/giorno tra marzo e agosto 2023, grazie alla normalizzazione della produzione degli USA e al significativo incremento dei volumi cinesi. Inoltre, abbiamo recentemente registrato una riduzione dei margini di raffinazione, che riteniamo sia solo temporanea, dato che il rapido incremento dei consumi di petrolio previsto per il resto dell'anno, dovrebbe portare a partire dal Q3 ad un recupero della profittabilità delle raffinerie. Il 5 febbraio 2023, sono entrate in vigore le sanzioni dell'UE ed il connesso 'price cap' sulle esportazioni russe di prodotti petroliferi, che hanno cominciato ad impattare il mercato delle product tanker verso la fine del trimestre. Di conseguenza, l'export russo verso l'Europa è crollato mentre quello verso l'Asia (Singapore, India e Cina), Africa, Turchia, Brasile e Medio Oriente è cresciuto enormemente. Lo sconvolgimento dei flussi commerciali dovuto al reindirizzamento del petrolio russo verso destinazioni insolite e più distanti, hanno incrementato notevolmente i volumi di petrolio in transito. Infatti, i viaggi dalla Russia occidentale all'Europa nordoccidentale duravano circa 10 giorni, mentre quelli verso l'India e la Cina richiedono circa 30 e 40 giorni rispettivamente.

I fondamentali sottostanti per il nostro settore rimangono molto favorevoli. Lo storico e importante processo di dislocazione della capacità di raffinazione lontano da alcuni dei centri chiave di consumo (Europa, USA, Australia) verso principalmente l'Estremo e il Medio Oriente contribuirà, evidentemente, in modo molto positivo alla domanda, misurata in tonnellate-miglia, per le product tanker. Si stima inoltre che nei prossimi anni la crescita dell'offerta di tonnellaggio sia molto limitata e, per quanto riguarda i segmenti in cui operiamo (MR e LR1), Clarksons stima per il 2023 una crescita di appena lo 0,6% (dopo un modesto incremento dell'1,4% registrato nel 2022), tra i livelli più bassi mai registrati. Inoltre, sempre secondo Clarksons, alla fine di marzo 2023, l'8,3% della flotta mondiale di MR e LR1 (misurata in tpi) aveva più di 20 anni, il 36,9% più di 15 anni, mentre il rapporto tra 'orderbook' e flotta esistente era pari ad appena il 4,2%. Malgrado gli ordini per nuove navi siano recentemente aumentati (principalmente nel segmento delle LR2), i principali operatori del settore rimangono estremamente restii ad ordinare a causa soprattutto di prezzi di costruzione elevati e di una scarsa disponibilità dei cantieri, tale per cui navi ordinate oggi sarebbero consegnate non prima della seconda metà del 2025. Inoltre, gli attesi cambiamenti tecnologici necessari al rispetto delle sempre più ambiziose regolamentazioni ambientali (soprattutto EEXI e CII), stanno ulteriormente riducendo l'interesse ad ordinare nuove navi, che potrebbero risultare obsolete poco dopo la loro consegna. Queste nuove regolamentazioni potrebbero portare ad un'ulteriore accelerazione dell'attività di demolizione delle petroliere più vecchie e meno efficienti e potrebbero costringere alcune di queste navi a rallentare la velocità di navigazione al fine di ridurre le proprie emissioni.

Nel primo trimestre dell'anno, DIS ha continuato a perseguire il proprio piano di riduzione della leva finanziaria, attraverso principalmente l'esercizio graduale delle rimanenti opzioni di acquisto sulle navi a



noleggio a scafo nudo. Sono molto orgoglioso di riportare che alla fine di marzo'23, il rapporto tra la **nostra posizione finanziaria netta (escluso IRFS16) ed il valore di mercato della nostra flotta era pari ad appena il 27,2%** vs. 72,9% alla fine del 2018. Come abbiamo affermato più volte, la solidità finanziaria ed un basso breakeven, costituiscono dei pilastri fondamentali della nostra strategia, considerato il settore molto ciclico e ad alta intensità di capitale nel quale operiamo.

Possiamo guardare con ottimismo ai prossimi trimestri e anni, grazie alla nostra solidità finanziaria, alla nostra flotta moderna ed al nostro gruppo di professionisti altamente qualificato e motivato. Infine, desidero nuovamente ringraziare i nostri Azionisti per la loro fiducia ed il loro continuo sostegno.'

Carlos Balestra di Mottola, Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping commenta:

'Nel primo trimestre del 2023, DIS ha registrato un Utile netto consolidato di US\$ 54,1 milioni vs. una Perdita netta di US\$ (6,5) milioni generata nello stesso periodo dell'anno precedente. Il nostro risultato netto rettificato (esclusi i risultati da vendita e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività da entrambi i periodi) è stato pari a US\$ 56,5 milioni nel Q1 2023, rispetto a US\$ (4,0) milioni nello stesso trimestre dell'esercizio precedente.

Nel Q1 2023 DIS ha generato una media spot giornaliera di US\$ 36.652 vs. US\$ 12.857 ottenuta nel Q1'22, mentre la nostra copertura con contratti a periodo è stata pari a 25,2% dei nostri giorni nave, ad una media giornaliera base time-charter di US\$ 26.367. Abbiamo pertanto raggiunto una media giornaliera complessiva (inclusiva sia dei contratti spot che dei contratti a periodo) di US\$ 34.056 nel Q1 2023 rispetto a US\$ 13.796 nel Q1 2022.

Nei primi tre mesi del 2023, abbiamo ottenuto un EBITDA di US\$ 76,4 milioni vs. US\$ 17,8 milioni nel Q1 2022. Questo, unito ad una dinamica positiva per il nostro capitale circolante, ci ha consentito di generare flussi di cassa operativi pari a US\$ 99,2 milioni, rispetto a US\$ 10,2 milioni nello stesso trimestre del 2022.

Grazie al forte mercato dei noli del 2022 e al significativo piano di riduzione della leva finanziaria messo in atto negli ultimi anni, attraverso la vendita di navi e aumenti di capitale, oggi DIS beneficia di una struttura finanziaria estremamente solida. Alla fine di marzo 2023, **DIS aveva una Posizione finanziaria netta (PFN) di US\$ 316,1 milioni e Cassa e mezzi equivalenti di US\$ 155,2 milioni** vs. PFN di US\$ 409,9 milioni alla fine del 2022. Alla fine del Q1 2023, il rapporto tra la PFN (esclusi gli effetti dell'IFRS16) e il valore di mercato della flotta era pari al 27,2% vs. 36,0% alla fine del 2022 e 72,9% alla fine del 2018. Come già comunicato in precedenza, stiamo procedendo con il nostro piano di graduale esercizio delle rimanenti opzioni di acquisto sulle nostre navi a noleggio a scafo nudo, con l'obiettivo di ridurre ulteriormente la nostra leva finanziaria ed il nostro breakeven.

Oltre ad avere ridotto in modo sostanziale la nostra leva finanziaria, nei prossimi anni non abbiamo quasi alcun rischio di rifinanziamento, dal momento che solo una piccola parte del nostro debito bancario scade nel 2025, mentre tutti i prestiti originariamente in scadenza nel 2023 sono già stati rifinanziati a condizioni estremamente competitive. L'unico finanziamento che terminava nel 2024 è stato invece rimborsato in anticipo lo scorso aprile e prevediamo di rifinanziarlo nel terzo trimestre di quest'anno.

DIS non ha CAPEX rimanenti relativi a navi di nuova costruzione, avendo interamente completato nel 2019 il piano di investimento di lungo termine in petroliere 'eco', da US\$ 755 milioni. Nel 2023, gli investimenti previsti da DIS sono relativi all'esercizio dell'opzione di acquisto sulla M/T High Explorer (una nave a noleggio che ci aspettiamo di prendere in consegna a maggio) per un corrispettivo di US\$ 30 milioni, in



aggiunta a US\$ 14,5 milioni per costi di manutenzione, inclusi l'installazione di scrubber su due delle nostre navi.

Grazie alla forza finanziaria di DIS, alla nostra comprovata strategia commerciale, ad una flotta moderna e principalmente 'eco' e a delle prospettive di mercato molto favorevoli, ritengo che saremo in grado di generare significativi ritorni positivi per i nostri Azionisti ancora per molti trimestri e anni.'

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2023

Il mercato delle navi cisterna è rimasto forte dall'inizio del 2023, seppure molto volatile ed in media leggermente inferiore ai livelli record registrati alla fine del 2022.

La riapertura dell'economia cinese dopo i *lockdown* legati al COVID ha contribuito a un'accelerazione della crescita della domanda di petrolio, che è aumentata di 810 mila barili al giorno nel primo trimestre del 2023. Tuttavia, l'aumento della domanda interna cinese ha influito anche sulle esportazioni di raffinati, che a marzo sono diminuite del 20% rispetto al mese precedente, pur rimanendo superiori del 39% su base annua. Il mercato delle navi cisterna nei primi mesi del 2023 è stato inoltre influenzato negativamente dall'attività di manutenzione delle raffinerie negli Stati Uniti, cominciata prima del solito a causa dell'impatto sul settore delle temperature rigide registrate verso la fine del 2022. Inoltre, i periodi di chiusura delle raffinerie sono stati più estesi del solito, perché alcune unità hanno posticipato la manutenzione originariamente prevista nell'autunno del 2022 in considerazione del forte contesto di mercato che ha caratterizzato quel periodo. Da aprile a giugno del 2023 è prevista una forte ripresa dell'attività di raffinazione negli Stati Uniti.

Le sanzioni ufficiali imposte dall'UE sulle esportazioni russe, entrate in vigore il 5 febbraio 2023, hanno iniziato ad avere effetti sul mercato verso la fine del primo trimestre, con un crollo delle esportazioni verso l'UE ed un forte aumento di quelle verso la Turchia (+130 mila barili al giorno su base mensile a marzo), il Medio Oriente (+350 mila barili al giorno su base mensile a marzo), l'Africa (+320 mila barili al giorno su base mensile a marzo) e l'America Latina (+80 mila barili al giorno su base mensile a marzo). Si stima che il conseguente incremento delle tonnellate-miglia dovrebbe avere effetti positivi per il mercato delle navi cisterna.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di marzo 2023 era valutata intorno a US\$ 31.250 al giorno per una MR2 convenzionale, con una MR2 di tipo *Eco* valutata a un sovrapprezzo di circa US\$ 3.000 al giorno.

DIS ha registrato un utile netto di US\$ 54,1 milioni nel primo trimestre 2023 rispetto alla perdita netta di US\$ (6,5) milioni registrata nello stesso trimestre del 2022. Tale variazione positiva è attribuibile alla ripresa del mercato delle navi cisterna rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 56,5 milioni nel primo trimestre 2023 rispetto a US\$ (4,0) milioni registrati nel primo trimestre 2022.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 76,4 milioni nel terzo trimestre 2023 rispetto a US\$ 17,8 milioni nel primo trimestre 2022, mentre i suoi **flussi di cassa operativi sono stati positivi per US\$ 99,2 milioni nel primo trimestre 2023** rispetto a US\$ 10,2 milioni generati nello stesso trimestre dell'anno precedente.



In termini di risultati *spot*, **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 36.652 nel primo trimestre 2023** (US\$ 12.857 nel primo trimestre 2022), grazie al considerevole rafforzamento del mercato rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

Allo stesso tempo, il 25,2% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo trimestre 2023 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 26.367, (primo trimestre 2022: copertura del 44,5% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.968). 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 i contratti *spot* e i contratti *time charter*) era pari a US\$ 34.056 nel primo trimestre del 2023** rispetto a US\$ 13.796 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

RISULTATI OPERATIVI

I **ricavi base *time charter*** nel primo trimestre 2023 sono stati di US\$ 106,3 milioni (US\$ 42,8 milioni nel primo trimestre 2022). In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 36.652 nel primo trimestre 2023** rispetto a US\$ 12.857 raggiunti nel primo trimestre 2022.

Nel primo trimestre 2023 la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa¹ (percentuale di copertura) è rimasta positiva, assicurando una media del 25,2% dei giorni-nave disponibili (primo trimestre 2022: 44,5%) ad una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 26.367 (primo trimestre 2022: US\$ 14.968). Oltre a garantire un certo livello di ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno consentito da sempre a DIS di consolidare i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere.

¹ La percentuale di copertura (%) e la tariffa media giornaliera includono un contratto di noleggio a scafo nudo su una nave LR1 di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., che comprende un Opex giornaliero ipotizzato di US\$ 6.885 (in linea con i costi effettivi di DIS), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.



I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot e time charter*)² sono stati di US\$ 34.056 nel primo trimestre 2023 rispetto a US\$ 13.796 nel primo trimestre 2022.

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

I ricavi da noleggio a scafo nudo ammontavano a US\$ 1,2 milioni nel primo trimestre 2023, in linea con lo stesso periodo dell'esercizio precedente, e riguardano il contratto di noleggio a scafo nudo a decorrere dall'ottobre 2021 su una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c.

Costi per noleggi passivi. L'IFRS 16 Leasing è applicabile a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato adottato dalla Società. Questo principio contabile modifica sostanzialmente il bilancio consolidato del Gruppo, con effetti significativi sul trattamento dei contratti che in periodi precedenti erano trattati dai locatari come leasing operativi. Con qualche eccezione, le passività per pagamenti previsti in contratti precedentemente classificati come leasing operativi vengono ora attualizzate al tasso di finanziamento marginale del locatario, portando alla rilevazione di una passività del leasing e di una corrispondente attività consistente nel diritto di utilizzo (di importo pari alla somma della passività, con il valore attuale di qualsiasi costo di ripristino e di qualsiasi onere marginale alla stipula della locazione, nonché qualsiasi pagamento effettuato prima dell'inizio del leasing, meno eventuali incentivi per leasing già ricevuti). Di conseguenza, a partire dal 1° gennaio 2019 i costi per noleggi passivi includono solo i contratti *time charter* la cui durata residua è inferiore a 12 mesi da quella data o contratti con decorrenza successiva la cui durata è inferiore a 12 mesi dalla data d'inizio. L'applicazione dell'IFRS 16 ha ridotto i "costi per noleggi passivi" di US\$ 11,0 milioni nel primo trimestre 2023 e di US\$ 12,4 milioni nel primo trimestre 2022, poiché all'interno del conto economico tali costi sono stati sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti.

Escludendo l'effetto dell'IFRS 16, i "costi per noleggi passivi" di DIS si sarebbero attestati a US\$ (11,0) milioni nel primo trimestre 2023, rispetto a US\$ (13,6) milioni nel primo trimestre 2022. Nel primo trimestre 2023 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (8,0 navi equivalenti) rispetto allo stesso trimestre del 2022 (10,0 navi equivalenti).

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, le spese tecniche e per lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà, nonché costi assicurativi per le navi di proprietà e a noleggio. La rettifica agli "altri costi operativi diretti" sorta dall'applicazione dell'IFRS 16 comporta un aumento di tali spese di US\$ 5,0 milioni nel primo trimestre 2023 (aumento di US\$ 5,6 milioni nel primo trimestre 2022), poiché all'interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. Escludendo gli effetti dell'IFRS 16, gli altri costi operativi diretti di DIS si sarebbero attestati a US\$ (19,4) milioni nel primo trimestre 2023 rispetto a US\$ (15,5) milioni nel primo trimestre 2022. Nel primo trimestre 2023 la Società ha gestito una flotta più ampia di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (primo trimestre 2023: 28,0 vs. primo trimestre 2022: 26,1). DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati standard di procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della

² I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali includono un contratto di noleggio a scafo nudo su una nave LR1 di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., comprensivi di un Opex giornaliero ipotizzato di US\$ 6.700 (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.



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\$ (4,2) milioni nel primo trimestre 2023 (US\$ (3,4) milioni nel primo trimestre 2022). 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\$ (2,4) milioni nel primo trimestre 2023 (US\$ (0,5) milioni nello stesso periodo dell'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. Inoltre, l'importo del primo trimestre 2023 include US\$ (1,8) milioni di risultato negativo relativo all'ammortamento accelerato delle perdite differite sulle navi M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Trader e M/T High Loyalty, le cui opzioni di acquisto sono state o saranno esercitate da d'Amico Tankers d.a.c. entro i 12 mesi successivi alla fine del periodo.

Il **risultato operativo lordo / EBITDA** è stato di US\$ 76,4 milioni nel primo trimestre 2023 rispetto a US\$ 17,8 milioni nel primo trimestre 2022, riflettendo il migliore contesto del mercato dei noli nei primi tre mesi dell'anno in corso.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** ammontava a US\$ (15,8) milioni nel primo trimestre 2023 (US\$ (17,5) milioni nel primo trimestre 2022). L'importo per il primo trimestre 2022 includeva una svalutazione di US\$ (2,1) milioni su una nave MR (M/T High Priority) di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., la cui vendita è stata annunciata nel primo trimestre 2022 e finalizzata nel secondo trimestre 2022. Conformemente all'IFRS 5, questa nave è stata classificata come "attività disponibili per la vendita" alla fine del primo trimestre 2022, imputando la differenza tra il suo *fair value* al netto del costo di cessione e il suo valore contabile a conto economico.

Il **risultato operativo lordo / EBIT** è stato di US\$ 60,6 milioni nel primo trimestre 2023 rispetto a US\$ 0,3 milioni nel primo trimestre 2022.

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 1,2 milioni nel primo trimestre 2023 (US\$ 0,6 milioni nel primo trimestre 2022). L'importo per il primo trimestre 2023 include principalmente ricavi da interessi sui fondi detenuti in depositi o conti correnti presso istituti finanziari. L'importo per il primo trimestre 2022 comprende principalmente US\$ 0,4 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, US\$ 0,1 milioni di utili su cambi commerciali, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi o conti correnti presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (7,4) milioni nel primo trimestre 2023 rispetto a US\$ (7,2) milioni del primo trimestre 2022. L'importo per il primo trimestre 2023 include principalmente US\$ (7,3) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, L'importo registrato nello stesso trimestre dell'esercizio precedente comprendeva principalmente US\$ (6,9) 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 non realizzate su strumenti derivati su noli e US\$ (0,1) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura.

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$ 54,4 milioni nel primo trimestre 2023 rispetto a una perdita di US\$ (6,4) milioni nel primo trimestre 2022.

Le **imposte sul reddito** ammontavano a US\$ (0,3) milioni nel primo trimestre 2023, rispetto a US\$ (0,1) milioni lo stesso trimestre dell'anno precedente.

DIS ha registrato un utile netto di US\$ 54,1 milioni nel primo trimestre 2023 rispetto alla perdita netta di US\$ (6,5) milioni raggiunta nello stesso trimestre del 2022. Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo trimestre 2023 (US\$ (2,4) milioni) e dal primo trimestre 2022 (US\$ (0,5) milioni), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (2,1) milioni nel primo trimestre 2022), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 56,5 milioni nel primo trimestre 2023** rispetto a US\$ (4,0) milioni registrati nello stesso trimestre dell'esercizio precedente.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

Nel primo trimestre 2023 i flussi di cassa netti di DIS sono stati positivi per US\$ 46,9 milioni rispetto a US\$ 3,7 milioni nel primo trimestre 2022.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$ 99,2 milioni nel primo trimestre 2023, contro US\$ 10,2 milioni nel primo trimestre 2022. Tale variazione positiva è attribuibile ai migliori risultati operativi ottenuti nel primo trimestre 2023 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

L'**indebitamento netto di DIS al 31 marzo 2023** ammontava a US\$ 316,1 milioni rispetto a US\$ 409,9 milioni al 31 dicembre 2022. A causa dell'applicazione dell'IFRS 16, dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono una passività aggiuntiva per *leasing*, pari a US\$ 34,1 milioni alla fine di marzo 2023 rispetto a US\$ 39,8 milioni alla fine del 2022. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 27,2% al 31 marzo 2023 rispetto al 36,0% al 31 dicembre 2022 (60,4% al 31 dicembre 2021, 65,9% al 31 dicembre 2020, 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018).

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NELL'ESERCIZIO

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

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

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

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

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

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



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

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

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

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

Approvazione del bilancio civilistico e consolidato 2022, della distribuzione dei dividendi e del piano d'incentivazione a medio-lungo termine 2022-2024: Nel mese di aprile 2023, l'Assemblea ordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato il bilancio civilistico e consolidato 2022 della Società, che riporta un utile netto consolidato di US\$ 134.869.615. L'Assemblea ordinaria degli azionisti ha inoltre deliberato il pagamento del dividendo lordo in contanti proposto dal Consiglio di Amministrazione. Il pagamento del suddetto dividendo agli Azionisti è avvenuto il 26 aprile 2023 con la relativa data di stacco della cedola n. 5 (data ex) il 24 aprile 2023 e data di registrazione il 25 aprile 2023 (non è stato versato alcun dividendo in riferimento alle 18.170.238 azioni riacquistate dalla Società, azioni proprie non dotate di diritto al dividendo). Inoltre, l'Assemblea ordinaria degli azionisti di DIS ha approvato il Piano d'incentivazione a medio-lungo termine 2022-2024 così come illustrato nel Documento informativo - redatto ai sensi dell'art. 84-bis del Regolamento adottato da CONSOB con delibera n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni - e la relativa relazione del Consiglio di Amministrazione, entrambi approvati in data 9 marzo 2023 e disponibili sul sito web della Società.

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

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

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

Esercizio dell'opzione di acquisto su una nave MR noleggiata a scafo nudo: a maggio 2023, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato la propria opzione di acquisto sulla M/T High Trust, una nave cisterna MR da 49.990 Tpl (Dwt) costruita nel 2016 da Hyundai Mipo, Corea del Sud, presso il proprio cantiere vietnamita Vinashin, per un corrispettivo di circa US\$ 22,2 milioni e con consegna prevista a metà luglio 2023.

Esercizio dell'opzione di acquisto su una nave MR noleggiata a scafo nudo: a maggio 2023, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato la propria opzione di acquisto sulla M/T High Trader, una nave cisterna MR da 49.990 Tpl (Dwt)

costruita nel 2015 da Hyundai Mipo, Corea del Sud, presso il proprio cantiere vietnamita Vinashin, per un corrispettivo di circa US\$ 21,6 milioni e con consegna prevista alla fine di luglio 2023.

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

	Al 31 marzo 2023				Al 11 maggio 2023			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5	10	6	21	5	11	6	22
Noleggio a scafo nudo*	1	6	-	7	1	5	-	6
Nolo a lungo termine	-	5	-	5	-	5	-	5
Nolo a breve termine	-	3	-	3	-	3	-	3
Totale	6	24	6	36	6	24	6	36

* con obbligo di acquisto

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

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

Domanda di navi cisterna

- Secondo l'*Oil Market Report* dell'AIE di aprile, quest'anno la produzione globale delle raffinerie dovrebbe attestarsi in media a 82,0 milioni di barili al giorno, 100.000 barili al giorno in meno rispetto a quanto indicato nel report del mese precedente, a causa di una maggiore debolezza del primo trimestre 2023 rispetto al previsto.
- L'AIE prevede un aumento dei volumi di produzione di greggio di 3,1 milioni di barili al giorno tra marzo ed agosto 2023, grazie alla normalizzazione dei volumi di greggio estratti dagli USA ed all'aumento sostanziale dei volumi di greggio cinesi. Secondo le proiezioni, la produzione dovrebbe chiudere l'anno circa 1,2 milioni di barili al giorno al di sopra dei livelli pre-COVID.
- Secondo quanto riportato nel report di aprile dell'AIE, la domanda mondiale di petrolio crescerà di quasi 2,7 milioni di barili al giorno tra il primo e il quarto trimestre del 2023, raggiungendo 103,0 milioni di barili al giorno nell'ultimo trimestre dell'anno (2,4 milioni di barili al giorno in più rispetto al quarto trimestre del 2019).
- Riflettendo la crescente disparità tra le varie regioni del mondo, i Paesi non OCSE, sostenuti da una Cina in ripresa, rappresenteranno il 90% della crescita. La domanda OCSE, trascinata al ribasso dalla debolezza dell'attività industriale e dal clima mite, ha subito una contrazione di 390.000 barili al giorno su base annua nel primo trimestre 2023, per il secondo trimestre consecutivo di calo. *Jet fuel* e cherosene rappresentano il 57% della crescita stimata per il 2023.



- Nell'ultimo *Short Term Energy Outlook*, l'AIE statunitense ha previsto che la produzione delle raffinerie passerà da 15,9 milioni di barili al giorno ad aprile a 16,4 milioni di barili al giorno e 17,2 milioni di barili al giorno rispettivamente a maggio e giugno, grazie alla conclusione della stagione di manutenzione e delle interruzioni dovute al maltempo.
- Secondo l'*outlook* di aprile 2023 di Clarksons, la domanda di tonnellate-miglia per le navi cisterna dovrebbe crescere dell'8,7% nel 2023 sulla scia delle inefficienze e degli sconvolgimenti legate alla guerra in Ucraina, dell'aumento della domanda petrolifera e dell'avvio di nuove raffinerie, con una crescita delle esportazioni che dovrebbe essere trainata dall'Asia e dal Medio Oriente. Le proiezioni sono leggermente in calo rispetto al passato a causa del potenziale impatto dei tagli OPEC.
- Nel 2023 si prevede un ulteriore aumento delle distanze medie navigate a causa della guerra in Ucraina, con la Russia che ha recentemente incrementato le esportazioni verso una serie di mercati extraeuropei, tra cui Medio Oriente, Turchia, Africa e America Latina.
- Più a lungo termine, la ripresa della domanda e gli spostamenti strutturali nell'ubicazione delle raffinerie dovrebbero continuare a favorire gli scambi commerciali a lungo raggio di prodotti raffinati.

Offerta di navi cisterna

- All'inizio dell'anno Clarksons stimava che nel 2023 sarebbero state consegnate 44 MR e LR1. Delle 20 navi la cui consegna era prevista nel primo trimestre 2023, ne sono state consegnate solo 12.
- Le inefficienze commerciali, con l'aumento dei trasbordi dei carichi e del rapporto zavorra/carico, sono state uno dei fattori che hanno ridotto la produttività della flotta e hanno dato forza al mercato dei noli dall'inizio della guerra in Ucraina.
- Nell'*outlook* di aprile 2023, Clarksons ha stimato che nel 2023 la flotta di navi cisterna crescerà solo dello 1,3%.
- I solidi mercati dei noli hanno ridotto le demolizioni nel primo trimestre 2023, con solo 4 navi nei segmenti MR e LR1 demolite durante il periodo.
- Secondo Clarksons, a fine marzo 2023 l'8,3% della flotta di navi MR e LR1 aveva più di 20 anni (in Tpl (Dwt)), mentre l'attuale portafoglio ordini in questi segmenti rappresentava solo il 4,2% dell'attuale flotta commerciale (in Tpl (Dwt)). Alla stessa data, il 36,9% della flotta di navi MR e LR1 (in Tpl (Dwt)) aveva più di 15 anni e questa percentuale dovrebbe continuare a crescere rapidamente nei prossimi anni.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 ed il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e diverse banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le 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, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti società di trading come Trafigura, hanno recentemente firmato la "Sea Cargo Charter" allo scopo di divulgare le emissioni di CO2 delle navi che gestiscono e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. Da gennaio 2023, gli operatori sono tenuti a misurare l'indice di efficienza energetica delle loro navi esistenti (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI), che ne rispecchia l'efficienza tecnica, e il loro indicatore di intensità carbonica (Carbon Intensity Indicator, CII), che valuta il livello di efficienza con le quali sono gestite. Entrambe le misure ambiscono a ridurre progressivamente le emissioni dal



2023 al 2030. I cambiamenti tecnologici previsti, necessari per soddisfare le sempre più stringenti normative in materia ambientale, stanno riducendo l'interesse ad ordinare nuove navi, che potrebbero risultare obsolete già subito dopo la consegna. Inoltre, l'aumento dei costi delle navi di nuova costruzione e la riduzione della disponibilità presso i cantieri, stanno ulteriormente limitando l'interesse ad effettuare nuovi ordini.

ALTRE DELIBERE

Politica per la gestione del dialogo con gli azionisti della Società.

Il Consiglio di Amministrazione ha inoltre esaminato ed approvato la Politica per la gestione del dialogo con gli azionisti della Società che sarà disponibile sul sito internet della Società.

Il resoconto intermedio di gestione della società al 31 marzo 2023, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data odierna, è disponibile al pubblico, nella sua versione integrale, presso la sede legale della Società e nella sezione Investor Relations del sito internet di DIS (www.damicointernationalshipping.com).

Esso è stato altresì depositato presso la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB) e la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF), nonché archiviato presso Borsa Italiana S.p.A. (www.borsaitaliana.it), tramite il sistema e-market STORAGE, e la Société de la Bourse de Luxembourg S.A. (www.bourse.lu) nella sua qualità di meccanismo di stoccaggio autorizzato prescelto dalla DIS (OAM).

Da oggi anche questo comunicato stampa è disponibile nella sezione Investor Relations del sito web della Società, inviato alla CSSF, trasmesso utilizzando il circuito e-market SDIR e archiviato presso Borsa Italiana S.p.A. tramite il sistema e-market STORAGE e presso Borsa di Lussemburgo nella sua qualità di OAM

CONFERENCE CALL

Oggi alle ore 14.00 CET (8.00 EST), DIS terrà una conferenza telefonica con la comunità finanziaria, durante la quale saranno discussi i risultati economici e finanziari del Gruppo. Per partecipare sarà possibile collegarsi in webcall al seguente link: <https://www.c-meeting.com/web3/join/3BHH8EBJTPZ9WE>. In alternativa, potrete chiamare i seguenti numeri: Italia: + 39 02 8020911 / UK: + 44 1 212818004/ USA: +1 718 7058796. Prima della conferenza telefonica è possibile scaricare le slide della presentazione dalla pagina Investor Relations del sito DIS: www.damicointernationalshipping.com



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

d'Amico International Shipping S.A. è una controllata di d'Amico Società di Navigazione S.p.A, leader mondiale nel trasporto marittimo. Essa opera nel settore delle navi cisterna, imbarcazioni per il trasporto di prodotti petroliferi raffinati, prodotti chimici ed oli vegetali. d'Amico International Shipping S.A. controlla, in proprietà diretta o in noleggio, una flotta moderna e tecnologicamente avanzata, composta da imbarcazioni a doppio scafo con capacità di trasporto comprese fra le 35.000 e le 75.000 dwt. La Società vanta una lunga e storica tradizione imprenditoriale familiare, ed è presente in tutto il mondo con uffici nei più importanti centri mercantili marittimi (Londra, Dublino, Monte Carlo, Stamford e Singapore). La Società è quotata alla Borsa di Milano (ticker symbol 'DIS.MI').

d'Amico International Shipping S.A

Anna Franchin - Investor Relations Manager

Tel: +35 2 2626292901

Tel: +37 7 93105472

E-mail: ir@damicointernationalshipping.com

Capital Link

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

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

E-Mail: damicotankers@capitallink.com

Media Relations

Havas PR Milan

Marco Fusco

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

E-Mail: marco.fusco@havaspr.com

Antonio Buozzi

Tel.: +39 320.0624418

E-Mail: antonio.buozzi@havaspr.com



CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2023	1° trim. 2022
Ricavi	140.233	66.538
Costi diretti di viaggio	(33.967)	(23.717)
Ricavi base <i>time charter</i>*	106.266	42.821
Ricavi da noleggio a scafo nudo	1.197	1.186
Ricavi netti totali	107.463	44.007
Costi per noleggi passivi	(27)	(1.206)
Altri costi operativi diretti	(24.427)	(21.129)
Costi generali ed amministrativi	(4.220)	(3.378)
Utile dalla vendita di navi	(2.379)	(521)
Risultato operativo lordo (EBITDA)*	76.410	17.773
Ammortamenti e svalutazioni	(15.807)	(17.483)
Risultato operativo (EBIT)*	60.603	290
Proventi finanziari netti	1.170	573
(Oneri) finanziari netti	(7.380)	(7.218)
Risultato ante-imposte	54.393	(6.355)
Imposte sul reddito	(277)	(141)
Utile (perdita) netto	54.116	(6.496)
Utile (perdita) base per azione 1	US\$ 0,044	US\$ (0,005)

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2023	1° trim. 2022
Utile (perdita) del periodo	54.116	(6.496)
<i>Voci che potrebbero essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili (perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (<i>cash flow hedge</i>)	(2.369)	5.748
Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	818	(113)
Utile (perdita) complessivo del periodo	52.565	(861)
<i>Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società</i>		
Utile (perdita) base complessivo per azione	US\$ 0,043	US\$ (0,001)

¹ L'utile (perdita) base per azione è stato calcolato su un numero medio di azioni in circolazione pari a 1.222.881.230 nel primo trimestre del 2023 e 1.222.728.658 nel primo trimestre del 2022. Nel primo trimestre del 2023 e nel primo trimestre del 2022 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.



SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

	Al 31 marzo 2023	Al 31 dicembre 2022
<i>US\$ migliaia</i>		
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	797.415	809.298
Altre attività finanziarie non correnti	4.185	9.103
Totale attività non correnti	801.600	818.401
Rimanenze	13.492	18.303
Crediti a breve ed altre attività correnti	77.704	91.498
Altre attività finanziarie correnti	9.353	8.787
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	155.171	117.896
Attività correnti	255.720	236.484
TOTALE ATTIVITÀ	1.057.320	1.054.885
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.053	62.053
Utili a nuovo	108.054	53.938
Sovraprezzo azioni	368.827	368.827
Altre riserve	(7.926)	(6.404)
Patrimonio netto totale	531.008	478.414
Banche ed altri finanziatori	236.564	266.124
Passività non correnti da leasing	81.915	150.225
Altre passività finanziarie non correnti	3.153	3.332
Passività non correnti	321.632	419.681
Banche ed altri finanziatori	53.135	51.086
Passività correnti da leasing	110.176	71.740
Debiti a breve ed altre passività correnti	37.946	30.734
Altre passività finanziarie correnti	3.051	3.129
Debiti per imposte correnti	372	101
Passività correnti	204.680	156.790
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	1.057.320	1.054.885



RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2023	1° trim. 2022
Risultato del periodo	54.116	(6.496)
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	15.807	15.403
Svalutazione	-	2.080
Imposte correnti e differite	277	141
Costo netto dei leasing	2.916	3.844
Altri oneri (proventi) finanziari netti	3.294	2.801
Variazione del risultato differito dei ricavi da vendita di immobilizzazioni	2.378	521
Altre componenti che non influenzano le disponibilità liquide	820	(28)
Assegnazioni del Piano di incentivazione a lungo termine	28	-
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	79.636	18.266
Variazioni delle rimanenze	4.812	(1.872)
Variazioni dei crediti a breve	13.941	(1.184)
Variazioni dei debiti a breve	6.588	571
Imposte pagate	(5)	(81)
Deflussi netti per la quota di interessi della passività del <i>leasing</i>	(2.916)	(3.844)
Interessi netti (pagati)	(2.849)	(1.615)
Flussi di cassa netti da attività operative	99.207	10.241
Acquisto di immobilizzazioni	(4.827)	(419)
Vendita netta di immobilizzazioni	-	10.197
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(4.827)	9.778
Azioni proprie	-	-
Variazioni di altri crediti finanziari	-	77
Rimborso finanziamenti bancari	(18.065)	(22.857)
Utilizzo finanziamenti bancari	-	15.345
Rimborso della quota capitale di passività da <i>leasing</i>	(29.382)	(8.905)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(47.447)	(16.340)
Variazione netta in aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	46.933	3.679
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	108.238	26.406
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	155.171	30.085
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	155.171	45.438
Scoperti di conto a fine periodo	-	(15.353)

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

Carlos Balestra di Mottola
Chief Financial Officer

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

Unitamente agli indicatori più direttamente comparabili previsti dagli IFRS, il management di DIS utilizza regolarmente gli indicatori alternativi di performance perché forniscono utili informazioni aggiuntive per i lettori del suo bilancio, indicando la performance dell'impresa nel corso del periodo e colmando le lacune lasciate dai principi contabili. Gli IAP sono indicatori di tipo finanziario e non finanziario riguardanti la performance aziendale passata e futura, la situazione finanziaria o i flussi di cassa, diversi dagli indicatori finanziari definiti o specificati nel quadro dell'informativa finanziaria e 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 sono state impiegate in noleggi *time charter*, noleggi a viaggio o Contratti di nolo (si vedano le seguenti definizioni degli IAP non finanziari). Come indicato nel Conto economico del bilancio, corrispondono alla differenza tra ricavi ed i costi diretti di viaggio.

Ricavi da noleggio a scafo nudo

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

EBITDA e margine di EBITDA

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

EBIT e margine di EBIT

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

ROCE (Return on capital employed)

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

Investimenti lordi (CapEx)

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

Indebitamento netto

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

Impatto dell'IFRS 16

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

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

IAP NON FINANZIARI (non tratti da dati di bilancio)

Giorni-nave disponibili

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

Percentuale di copertura

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

Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE

La tariffa *spot* giornaliera fa riferimento ai ricavi base *time charter* giornalieri (si veda la definizione riportata di seguito) generati dall'impiego delle navi di DIS nel mercato *spot* (o durante un viaggio), mentre la tariffa



giornaliera TCE fa riferimento ai ricavi base *time charter* giornalieri generati dall'impiego delle navi di DIS in contratti *time charter* (si veda l'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario).

Off-hire

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

Ricavi base time charter giornalieri

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

Numero medio di navi

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

ALTRE DEFINIZIONI

Noleggio a scafo nudo

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

Noleggio

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

Contratto di nolo (contract of affreightment - COA)

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

Proprietario conduttore

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



Contratti a tariffa fissa

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

Noleggio spot o noleggio a viaggio

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

Time charter

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