



COMUNICATO STAMPA

**Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A.
approva i risultati del Q3 e dei 9M'23:**

**'DIS HA REGISTRATO RISULTATI FINANZIARI ESTREMAMENTE POSITIVI NEL Q3'23 E NEI 9M'23:
UTILE NETTO DI US\$ 48,9M NEL Q3'23 E DI US\$ 148,7M NEI 9M'23.
EBITDA DI US\$ 213,1M NEI 9M'23 (69,8% DI MARGINE).**

**STRUTTURA FINANZIARIA MOLTO FORTE, CON UN RAPPORTO TRA DEBITO NETTO
(ESCLUSO IFRS16) E VALORE DI MERCATO DELLA FLOTTA PARI AD APPENA IL 21,5%,
CASSA E MEZZI EQUIVALENTI PARI A US\$ 105,4M.**

DISTRIBUZIONE DI UN DIVIDENDO LORDO INTERMEDIO DI US\$ 20,0M.'

RISULTATI DEI PRIMI NOVE MESI 2023

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 301,8 milioni (US\$ 209,8 milioni nei 9M'22)
- Ricavi netti totali di US\$ 305,4 milioni (US\$ 213,4 milioni nei 9M'22)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 213,1 milioni (69,8% sui Ricavi netti totali) (US\$ 135,3 milioni nei 9M'22)
- Risultato netto di US\$ 148,7 milioni (US\$ 62,8 milioni nei 9M'22)
- Risultato netto rettificato (escludendo poste non ricorrenti) di US\$ 153,0 milioni (US\$ 69,3 milioni nei 9M'22)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 224,4 milioni (US\$ 80,6 milioni nei 9M'22)
- Debito netto di US\$ 264,6 milioni (US\$ 234,6 milioni escluso IFRS16) al 30 settembre 2023 (US\$ 409,9 milioni e US\$ 370,0 milioni escluso IFRS16, al 31 dicembre 2022)

RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE 2023

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 98,3 milioni (US\$ 94,2 milioni nel Q3'22)
- Ricavi netti totali di US\$ 99,5 milioni (US\$ 95,4 milioni nel Q3'22)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 70,4 milioni (US\$ 69,1 milioni nel Q3'22)
- Risultato netto di US\$ 48,9 milioni (US\$ 43,6 milioni nel Q3'22)
- Risultato netto rettificato (escludendo poste non ricorrenti) di US\$ 49,4 milioni (US\$ 46,7 milioni nel Q3'22)

Lussemburgo – 9 novembre, 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 di gestione per il periodo chiuso al 30 settembre 2023 (Risultati Finanziari del terzo trimestre e dei primi nove mesi del 2023).

COMMENTO DEL MANAGEMENT

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



*'Sono lieto di presentare i risultati finanziari di DIS per il terzo trimestre e i primi 9 mesi del 2023. **DIS ha registrato un Utile netto di US\$ 48,9 milioni nel Q3 2023 vs. US\$ 43,6 milioni nel Q3 2022 ed un Utile netto di US\$ 148,7 milioni nei primi nove mesi del 2023 vs. US\$ 62,8 milioni nello stesso periodo dello scorso anno.***

*La nostra Società ha realizzato una **media spot giornaliera di US\$ 33.434 nei primi 9 mesi del 2023 vs. US\$ 26.963 nello stesso periodo del 2022 (Q3 2023: US\$ 31.782 vs. Q3 2022: US\$ 37.159)**. DIS ha inoltre coperto tramite contratti a tariffa fissa il 27,9% del totale dei giorni nave dei primi 9 mesi del 2023, ad una media giornaliera di US\$ 27.951 (9M 2022: 38,8% di copertura ad una media giornaliera di US\$ 15.251). Siamo stati pertanto in grado di ottenere dei **noli complessivi base Time-charter (spot e time-charter) pari a US\$ 31.904 nei primi 9 mesi del 2023**, rispetto a US\$ 22.421 nello stesso periodo del 2022 (Q3 2023: US\$ 30.860 vs. Q3 2022: US\$ 30.230).*

Nel corso dei primi nove mesi del 2023, il mercato delle product tanker ha mantenuto una notevole solidità, sebbene i profitti abbiano registrato un calo rispetto ai livelli eccezionalmente elevati osservati alla fine del 2022, con una leggera contrazione all'inizio del terzo trimestre. Abbiamo tuttavia assistito ad un rimbalzo dei noli ad agosto e settembre, trainato principalmente da un significativo aumento della produzione delle raffinerie per soddisfare la crescente domanda generata da viaggi e da una resiliente economia statunitense, sostenuta soprattutto dai consumatori.

La domanda delle product tanker di quest'anno è stata supportata da vari fattori chiave, tra cui gli stravolgimenti dei flussi commerciali di petrolio a causa delle sanzioni contro la Russia, che hanno portato a rotte più lunghe, la ripresa della domanda cinese di petrolio, la congestione nel Canale di Panama, una crescita lenta della flotta, scorte limitate di prodotti raffinati, prezzi del petrolio elevati e volatili che hanno creato interessanti opportunità di arbitraggio, e margini di raffinazione molto solidi soprattutto sulla benzina nella prima metà dell'anno e sul diesel successivamente, in aggiunta al processo di sostituzione delle raffinerie più vecchie con unità più moderne ed efficienti, situate più lontano dalle principali regioni consumatrici.

Dopo aver raggiunto un minimo stagionale di 80,8 mb/g a marzo, la produzione globale delle raffinerie ha registrato un picco estivo di 83,6 mb/g ad agosto. La produzione ha poi registrato un leggero calo ad ottobre a causa dell'aumento delle attività di manutenzione delle raffinerie. Tuttavia, l'AIE prevede che la produzione aumenterà nelle prossime settimane e fino alla fine dell'anno. Si stima che la produzione globale delle raffinerie dovrebbe aumentare in media di 1,7 mb/g nel '23, raggiungendo 82,4 mb/g, e di ulteriori 1,0 mb/g nell'anno successivo, arrivando a 83,4 mb/g. Questo incremento dovrebbe tradursi in un aumento dei volumi trasportati dalle product tanker. Inoltre, le scorte sono al di sotto delle medie quinquennali e ci si aspetta che scendano ulteriormente nella seconda metà di quest'anno. Il mercato delle product tanker potrebbe trarre ulteriore beneficio dalla necessità di ripristinare le scorte nel corso del prossimo anno.

Il 5 febbraio 2023, sono entrate in vigore le sanzioni dell'UE ed il 'price-cap' imposto sulle esportazioni di prodotti petroliferi russi, generando un impatto significativo sul mercato delle product tanker. Secondo Vortexa, a settembre 2023, la Russia ha esportato prodotti per un totale di 2,5 mb/g, in linea con i livelli di gennaio 2021 di 2,6 mb/g. Tuttavia, nello stesso periodo, le esportazioni verso l'UE sono crollate di 1,2 mb/g (-93%), mentre le esportazioni verso la Cina sono aumentate di 0,2 mb/g (+4.025%), verso l'India di 0,3 mb/g (+581%), verso la Turchia di 0,2 mb/g (+131%), verso il Medio Oriente di 0,3 mb/g (+614%), verso l'America Latina di 0,1 mb/g (+107%) e verso l'Africa di 0,2 mb/g (+282%). Gli sconvolgimenti dei tradizionali flussi commerciali dovuti al reindirizzamento del petrolio russo verso nuove destinazioni più distanti hanno comportato un significativo incremento dei tempi di navigazione, stimolando la domanda per product tanker. Infatti, le spedizioni dalla Russia occidentale (Baltico) verso il Nord-Ovest dell'Europa



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

richiedono circa 10 giorni, mentre i viaggi dagli stessi porti di carico verso l'India e la Cina richiedono rispettivamente circa 30-40 giorni.

Abbiamo una **forte fiducia nei fondamentali a lungo termine dell'industria delle product tanker**. L'attuale processo di spostamento della capacità di raffinazione lontano dai principali poli di consumo come l'Europa, gli Stati Uniti e l'Australia aumenterà in modo significativo la domanda, misurata in tonnellate-migliaia, per le product tanker. Secondo l'AIE, nel periodo '23-'26, la capacità globale di distillazione del greggio da parte delle raffinerie dovrebbe crescere di 3,9 milioni di barili al giorno, con il contributo maggiore, per circa il 79,9%, proveniente dal Medio Oriente, dall'India, dalla Cina e dal resto dell'Asia. **Anche dal punto di vista dell'offerta, la nostra industria appare essere in una situazione estremamente favorevole.** Nonostante un recente aumento degli ordini di navi (principalmente nel segmento LR2 in cui DIS non opera), gli operatori del mercato sono riluttanti a investire in nuove costruzioni a causa dei crescenti costi, delle incertezze tecnologiche legate all'attuazione delle rigorose normative ambientali (in particolare EEXI e CII) e della limitata disponibilità da parte dei cantieri navali, che stanno estendendo i tempi di consegna oltre il 2025. A ciò si aggiunge che la flotta globale sta invecchiando rapidamente. Secondo Clarkson infatti, alla fine di settembre 2023, il 9,9% della flotta MR e LR1 (in termini di stazza lorda) aveva più di 20 anni, il 39,8% aveva più di 15 anni, mentre l'attuale 'orderbook' per questi segmenti rappresentava solo il 6,2% della flotta commerciale esistente.

Grazie alle buone prospettive del nostro mercato, ai forti risultati raggiunti da DIS e alla sua solida struttura finanziaria (con un rapporto tra Posizione Finanziaria Netta e Valore di Mercato della Flotta del 21,5% alla fine di settembre 2023), l'azienda ha remunerato i suoi azionisti attraverso sia il riacquisto di azioni proprie che la distribuzione di dividendi. Infatti, oltre ad una distribuzione di dividendi di US\$ 22,0 milioni effettuata nel secondo trimestre del 2023, DIS ha riacquisito azioni proprie per un importo pari a US\$ 6,7 milioni dall'inizio dell'anno, e oggi ha **dichiarato un dividendo intermedio di US\$ 20,0 milioni, che verrà pagato entro la fine di novembre.**

Un futuro brillante attende DIS, un'azienda finanziariamente solida che sarà in grado di generare valore anche attraverso una maggiore remunerazione dei suoi azionisti.'

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

'Nei primi nove mesi del 2023, DIS ha registrato un forte Utile netto di US\$ 148,7 milioni vs. US\$ 62,8 milioni generati nello stesso periodo dello scorso anno. Il Risultato netto rettificato di DIS (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\$ 153,0 milioni nei primi 9 mesi del 2023, rispetto a US\$ 69,3 milioni registrati nello stesso periodo del 2022. **Nel terzo trimestre del 2023, DIS ha registrato un Utile netto di US\$ 48,9 milioni** vs. US\$ 43,6 milioni ottenuti nello stesso trimestre dello scorso anno, mentre il nostro Risultato netto rettificato è stato pari a US\$ 49,4 milioni nel Q3 2023, rispetto a US\$ 46,7 milioni nel Q3 2022.

Nei primi nove mesi dell'anno, abbiamo ottenuto un EBITDA di US\$ 213,1 milioni, rispetto a US\$ 135,3 milioni raggiunti nello stesso periodo del 2022, mentre il **nostro cash flow operativo è stato pari a US\$ 224,4 milioni nei primi 9 mesi del 2023**, rispetto a US\$ 80,5 milioni nello stesso periodo dello scorso anno.

Nel corso dell'anno, abbiamo proseguito nel processo di rafforzamento della nostra struttura finanziaria, grazie ai consistenti flussi di cassa generati nel periodo e all'esercizio delle opzioni di acquisto su cinque navi prese a noleggio a scafo nudo (tre consegnate nel primo semestre del 2023 e due nel terzo trimestre del 2023), tutte lasciate prive di debito, in linea con i nostri obiettivi di riduzione dell'indebitamento. Pertanto, alla fine di settembre 2023, potevamo contare su una Posizione finanziaria netta (PFN) di US\$ 264,6 milioni e su Cassa e mezzi equivalenti pari a US\$ 105,4 milioni, rispetto a una PFN di US\$ 409,9



milioni alla fine del 2022. **La leva finanziaria di DIS** (calcolata come rapporto tra la nostra PFN, esclusi gli effetti derivanti dall'IFRS16, ed il valore di mercato della flotta) **era pari ad appena il 21,5% alla fine di settembre** vs. 36,0% alla fine del 2022 e 72,9% alla fine del 2018.

Oltre ad un livello di leva finanziaria molto basso, DIS non ha impegni futuri di spesa in conto capitale (CAPEX), ad eccezione di quelli derivanti dalla manutenzione delle nostre navi, e non ha esigenze di rifinanziamento del debito per almeno i prossimi due anni. Infatti, nel Q3 2023, abbiamo rifinanziato a condizioni vantaggiose l'unico finanziamento in scadenza nel 2024 e abbiamo estinto anticipatamente anche l'unico finanziamento in scadenza nel 2025.

Grazie alla solida struttura patrimoniale di DIS ed alle eccellenti prospettive del nostro settore, quest'anno abbiamo iniziato a remunerare i nostri azionisti ed intendiamo farlo in modo crescente nei prossimi anni. Infatti, nel Q2 2023 abbiamo distribuito dividendi per US\$ 22,0 milioni, da inizio anno abbiamo riacquisito azioni proprie per un importo pari a US\$ 6,7 milioni ed abbiamo inoltre approvato oggi la distribuzione di un dividendo lordo intermedio di circa US\$ 20,0 milioni, che verrà corrisposto entro la fine di novembre 2023.

Siamo estremamente orgogliosi degli sforzi e delle prestazioni del nostro team, sia a bordo che a terra. Il loro duro lavoro e impegno rappresentano i pilastri del nostro successo. Siamo inoltre grati per la fiducia e il sostegno costante dei nostri azionisti, e siamo fermamente determinati a perseguire con impegno l'obiettivo di ottenere risultati forti e mantenere la nostra solida struttura finanziaria. Guardando al futuro, siamo fiduciosi nelle opportunità che ci attendono e ci impegniamo a continuare a perseguire successi, con l'obiettivo di rafforzare ulteriormente la nostra azienda.'

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2023

Nel corso dei primi nove mesi del 2023, il mercato delle navi cisterna è rimasto su livelli storicamente forti, anche se i noli non hanno raggiunto i picchi eccezionalmente elevati osservati alla fine del 2022 e hanno mostrato una certa moderazione all'inizio del terzo trimestre, registrando tuttavia una ripresa nei mesi di agosto e settembre, grazie al netto aumento dei volumi raffinati, per soddisfare la crescente domanda di viaggi in tutto il mondo ed alla resilienza dimostrata dall'economia degli Stati Uniti...

Quest'anno la domanda complessiva di navi cisterna è stata sostenuta da diversi fattori, in particolare dai cambiamenti nei flussi commerciali dei prodotti raffinati legati alle sanzioni imposte alla Russia, che hanno allungato le rotte, dalla ripresa della domanda di petrolio cinese, dalla congestione del Canale di Panama, dalla lenta crescita della flotta, dalle basse scorte di raffinati, dai prezzi del petrolio elevati e volatili che hanno generato interessanti opportunità di arbitraggio, dagli elevati margini di raffinazione trainati dal crack della benzina nella prima metà dell'anno e dal crack del diesel in seguito, e infine dalla continua sostituzione delle raffinerie più vecchie con quelle più moderne ed efficienti situate più lontano dalle principali regioni di consumo.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di settembre 2023 era valutata intorno a US\$ 27.000 al giorno per una MR2 convenzionale, con un sovrapprezzo di circa US\$ 2.000 al giorno per una MR2 di tipo *Eco*.

DIS ha registrato un utile netto di US\$ 148,7 milioni nei primi 9 mesi del 2023 rispetto all'utile netto di US\$ 62,8 milioni registrato nello stesso periodo del 2022. Tale variazione positiva è attribuibile alla



maggiore solidità del mercato delle navi cisterna rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio. Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività (nei primi nove mesi del 2022), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 153,0 milioni nei primi nove mesi del 2023, rispetto a US\$ 69,3 milioni registrati nello stesso periodo del 2022. **DIS ha registrato un utile netto di US\$ 48,9 milioni nel terzo trimestre 2023** rispetto ad un utile netto di US\$ 43,6 milioni nel terzo trimestre dello scorso esercizio. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 49,4 milioni nel terzo trimestre 2023, rispetto a US\$ 46,7 milioni nel terzo trimestre 2022.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 213,1 milioni nei primi 9 mesi del 2023, rispetto a US\$ 135,3 milioni nello stesso periodo del 2022 (terzo trimestre 2023: US\$ 70,4 milioni vs. terzo trimestre 2022: US\$ 69,1 milioni), con **flussi di cassa operativi positivi pari a US\$ 224,4 milioni nei primi nove mesi del 2023**, rispetto agli US\$ 80,5 milioni generati nello stesso periodo dello scorso esercizio.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 33.434 nei primi nove mesi del 2023**, rispetto agli US\$ 26.963 nello stesso periodo del 2022 (terzo trimestre 2023: US\$ 31.782 vs. terzo trimestre 2022: US\$ 37.159); un miglioramento attribuibile al considerevole rafforzamento del mercato rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

Allo stesso tempo, il 27,9% dei giorni di impiego totali di DIS nei primi 9 mesi del 2023 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 27.951 (primi 9 mesi del 2022: copertura del 38,8% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.251). 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 quotidiana media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 31.904 nei primi 9 mesi del 2023**, rispetto a US\$ 22.421 raggiunti nello stesso periodo del 2022 (terzo trimestre 2023: US\$ 30.860 vs. terzo trimestre 2022: US\$ 30.230).

RISULTATI OPERATIVI

I **ricavi base *time charter*** sono stati di US\$ 98,3 milioni nel terzo trimestre 2023, rispetto a US\$ 94,2 milioni nel terzo trimestre 2022, e di US\$ 301,8 milioni nei primi 9 mesi del 2023 rispetto a US\$ 209,8 milioni nello stesso periodo del 2022. In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa *spot* giornaliera media** di US\$ 31.782 nel terzo trimestre 2023 rispetto a US\$ 37.159 nel terzo trimestre 2022, e di **US\$ 33.434 nei primi 9 mesi del 2023** rispetto a US\$ 26.963 nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Nei primi 9 mesi del 2023 la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa¹ (percentuale di copertura) è rimasta positiva, assicurando una media del 27,9% dei giorni-nave disponibili (primi 9 mesi del 2022: 38,8%) a una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 27.951 (primi 9 mesi del 2022: US\$ 15.251). 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*)²** sono stati di US\$ 30.860 nel

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 medi della flotta di DIS per l'esercizio 2022), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.

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\$ 6.885 (in linea con i costi effettivi medi della flotta di



terzo trimestre 2023 rispetto a US\$ 30.230 nel terzo trimestre 2022, e di **US\$ 31.904 nei primi 9 mesi del 2023** rispetto a US\$ 22.421 nei primi 9 mesi dello scorso esercizio.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2022						2023			
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	9M	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	9M
Spot	12.857	28.687	37.159	26.963	42.751	31.758	36.652	31.746	31.782	33.434
Tariffa fissa	14.968	15.373	15.497	15.251	19.957	15.925	26.367	28.383	28.830	27.951
Media	13.796	23.389	30.230	22.421	38.294	26.376	34.056	30.831	30.860	31.904

I **ricavi da noleggio a scafo nudo** sono stati pari a US\$ 1,2 milioni nel terzo trimestre 2023 e a US\$ 3,6 milioni nei primi 9 mesi del 2023, in linea con lo stesso periodo dell'esercizio precedente e si riferiscono al contratto di noleggio a scafo nudo avviato nell'ottobre 2021 su una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c.

Costi per noleggi passivi. 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 d'inizio. L'applicazione dell'IFRS 16 ha ridotto i "costi per noleggi passivi" di US\$ 31,1 milioni nei primi 9 mesi del 2023 e di US\$ 36,4 milioni nello stesso periodo del 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\$ (31,1) milioni nei primi 9 mesi del 2023, rispetto a US\$ (39,3) milioni nello stesso periodo dell'anno precedente. Nei primi 9 mesi del 2023 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (7,5 navi equivalenti) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (9,9 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\$ 13,8 milioni nei primi 9 mesi del 2023 (aumento di US\$ 16,5 milioni nei primi 9 mesi del 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\$ (55,6) milioni nei primi 9 mesi del 2023, rispetto a US\$ (45,9) milioni nei primi 9 mesi del 2022. Nei primi nove mesi del 2023 la Società ha gestito una flotta più ampia di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (primi 9 mesi 2023: 28,5 vs. primi 9 mesi del 2022: 25,7). 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

DIS per l'esercizio 2022), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.



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** sono stati pari a US\$ (7,1) milioni nel terzo trimestre 2022 (US\$ (4,4) milioni nel terzo trimestre 2022) ed a US\$ (18,4) milioni nei primi 9 mesi del 2023 (US\$ (11,3) milioni nei primi 9 mesi del 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\$ (0,6) milioni nel terzo trimestre 2023 rispetto a US\$ (0,5) milioni nel terzo trimestre 2022 e di US\$ (4,4) milioni nei primi 9 mesi del 2023 rispetto a US\$ (1,6) milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente. L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto delle navi vendute e riprese in leasing (lease-back) negli esercizi precedenti. Inoltre, l'importo per i primi 9 mesi del 2023 include US\$ (3,4) milioni di risultato negativo relativo all'ammortamento accelerato delle perdite differite sulle navi M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Trader e M/T High Loyalty, le cui opzioni di acquisto sono state esercitate da d'Amico Tankers d.a.c. nella prima metà dell'anno in corso.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato pari a US\$ 70,4 milioni nel terzo trimestre 2023 (US\$ 69,1 milioni nel terzo trimestre 2022) ed a US\$ 213,1 milioni nei primi 9 mesi del 2023 (US\$ 135,3 milioni nei primi 9 mesi del 2022), rispecchiando il miglioramento registrato dai mercati dei noli nei primi nove mesi dell'anno in corso.

Gli ammortamenti, le svalutazioni e lo storno di svalutazioni sono stati pari a US\$ (15,9) milioni nel terzo trimestre 2023 (US\$ (14,8) milioni nel terzo trimestre 2022) ed a US\$ (46,4) milioni nei primi 9 mesi del 2023 (US\$ (47,4) milioni nei primi 9 mesi del 2022). L'importo per i primi 9 mesi del 2022 include una svalutazione di US\$ (2,1) 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 pari a US\$ 54,5 milioni nel terzo trimestre 2023 (US\$ 54,2 milioni nel terzo trimestre 2022) ed a US\$ 166,8 milioni nei primi 9 mesi del 2023 (US\$ 88,0 milioni nei primi 9 mesi del 2022).

I **proventi finanziari netti** sono stati pari a US\$ 1,1 milioni nel terzo trimestre 2023 (US\$ (0,2) milioni nel terzo trimestre 2022) ed a US\$ 3,5 milioni nei primi 9 mesi del 2023 (US\$ 0,7 milioni nei primi 9 mesi del 2022). L'importo per i primi nove mesi del 2023 comprende principalmente interessi attivi su titoli a breve termine e fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari. L'importo dei primi 9 mesi del 2022 comprende principalmente US\$ 0,6 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (6,6) milioni nel terzo trimestre 2023 (US\$ (10,3) milioni nel terzo trimestre 2022) e a US\$ (20,8) milioni nei primi 9 mesi del 2023 (US\$ (25,6) milioni nei primi 9 mesi del 2022). L'importo per i primi 9 mesi del 2023 include principalmente US\$ (19,8) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, oltre a una differenza di cambio negativa di US\$ (1,0) milioni. L'importo registrato nello stesso periodo dell'esercizio precedente includeva US\$ (21,5) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse ed interessi su passività da *leasing*, nonché perdite realizzate nette su strumenti derivati di US\$ (0,9) milioni (US\$ (0,6) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su noli,

US\$ (0,8) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura, US\$ 0,5 milioni di utili realizzati sulla chiusura di alcuni *swap* su tassi di interesse), US\$ (0,6) milioni di differenze di cambio negative e US\$ (2,5) milioni di impatto negativo derivante dalla risoluzione dei contratti di *leasing* sulle navi High Fidelity e High Discovery.

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$ 49,1 milioni nel terzo trimestre 2023 rispetto a US\$ 43,7 milioni nel terzo trimestre 2022, ed un utile di US\$ 149,5 milioni nei primi 9 mesi del 2023 rispetto a US\$ 63,0 milioni nello stesso periodo del 2022.

Le **imposte sul reddito** sono state pari a US\$ (0,2) milioni nel terzo trimestre 2023, in linea con l'importo del terzo trimestre 2022, ed a US\$ (0,8) milioni nei primi 9 mesi del 2023 rispetto a US\$ (0,3) milioni nello stesso periodo del 2022.

DIS ha registrato un **utile ante imposte di US\$ 48,9 milioni nel terzo trimestre 2023** rispetto a un utile netto di US\$ 43,6 milioni nel terzo trimestre 2022, ed un **utile netto di US\$ 148,7 milioni nei primi 9 mesi del 2023** rispetto a US\$ 62,8 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal terzo trimestre 2023 (US\$ (0,5) milioni) e dallo stesso periodo del 2022 (US\$ (3,1) milioni), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 49,4 milioni nel terzo semestre 2023**, rispetto a US\$ 46,7 milioni nel terzo trimestre 2022.

Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dai primi nove mesi del 2023 (US\$ (4,3) milioni) e dai primi nove mesi del 2022 (US\$ (4,6) milioni), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (2,1) milioni nei primi nove mesi del 2022), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 153,0 milioni nei primi nove mesi del 2023** rispetto a US\$ 69,3 milioni registrati nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

I **flussi di cassa netti di DIS per i primi 9 mesi del 2023 sono stati di US\$ (2,9) milioni**, rispetto a US\$ 43,5 milioni nello stesso periodo del 2022 (terzo trimestre 2023: US\$ (7,9) milioni vs. terzo trimestre 2022: US\$ 40,3 milioni).

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi, attestandosi a US\$ 51,4 milioni nel terzo trimestre 2023, rispetto a US\$ 61,5 milioni nel terzo trimestre 2022 ed a US\$ 224,4 milioni nei primi 9 mesi del 2023, rispetto a US\$ 80,5 milioni nei primi 9 mesi del 2022. Tale variazione positiva è attribuibile ai migliori risultati operativi ottenuti nei primi nove mesi del 2023 rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

L'**indebitamento netto di DIS al 30 settembre 2023** ammontava a US\$ 264,6 milioni, rispetto a US\$ 409,9 milioni al 31 dicembre 2022. A seguito dell'applicazione dell'IFRS 16, dal 1° gennaio 2019, tali saldi includono una passività aggiuntiva per *leasing*, pari a US\$ 30,0 milioni alla fine di settembre 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 21,5% al 30 settembre 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 NEL PERIODO

Gli eventi principali per il Gruppo d'Amico International Shipping nei primi 9 mesi del 2023 stati i seguenti:

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.:

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

Approvazione del bilancio civilistico e consolidato 2022, della distribuzione 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 avverrà il 26 aprile 2023 con la relativa data di stacco della cedola n. 5 (data ex) il 24 aprile 2023 e data di registrazione il 25 aprile 2023 (non è stato versato alcun dividendo in riferimento alle 18.170.238 azioni riacquistate dalla Società, azioni proprie non dotate di diritto al dividendo). Inoltre, l'Assemblea ordinaria degli azionisti di DIS ha approvato il Piano d'incentivazione a medio-lungo termine 2022-2024 così come illustrato nel Documento informativo – redatto ai sensi dell'art. 84-bis del Regolamento adottato da CONSOB – e la relativa relazione del Consiglio di Amministrazione, entrambi approvati in data 9 marzo 2023 e disponibili sul sito web della Società.

Approvazione della realizzazione di un raggruppamento azionario di tutte le azioni della Società e delle connesse delibere relative al capitale autorizzato e all'autorizzazione al riacquisto di azioni proprie: nel mese di giugno 2023, il consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (il "Consiglio di Amministrazione" o "CdA") ha deliberato di realizzare il raggruppamento di tutte le azioni della Società nel rapporto di una (1) ogni dieci (10) (il "Raggruppamento"), come approvato dall'assemblea generale straordinaria degli azionisti della Società tenuta in data 13 giugno 2023 (l'"Assemblea Straordinaria"), in conformità alla relativa delega conferita dall'Assemblea Straordinaria. Il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di stabilire la data di realizzazione ed efficacia del Raggruppamento al 19 giugno 2023 (la "Data di Efficacia"). Per evitare la creazione di frazioni di azioni per effetto del Raggruppamento, come deliberato dall'Assemblea degli azionisti, con effetto dalla Data di Efficacia, nove (9) delle azioni ordinarie esistenti sono state annullate, in tal modo riducendo il numero di azioni emesse della Società dalle esistenti 1.241.065.569 a 1.241.065.560, senza ridurre il capitale sociale della Società. A seguito del Raggruppamento, con effetto a partire dalla Data di Efficacia, il capitale sociale della Società è stato fissato a USD 62.053.278,45, suddiviso in 124.106.556 azioni senza valore nominale e con codice ISIN LU2592315662. Inoltre, conseguentemente al Raggruppamento, in conformità alla delibera dell'Assemblea Straordinaria, con effetto a partire dalla Data di Efficacia (i) il capitale sociale autorizzato della Società, incluso il capitale sociale emesso, ammonta a USD 87.500.000, suddiviso in n. 175.000.000 azioni senza valore nominale e (ii) il Consiglio di Amministrazione è stato autorizzato per un periodo di 5 anni dal 19 giugno 2023 (e pertanto fino al 19 giugno 2028), entro i limiti del capitale sociale autorizzato, *inter alia*, ad aumentare il capitale emesso fino all'importo massimo del capitale autorizzato e ad escludere o limitare il diritto di opzione degli azionisti. In aggiunta, come stabilito nella delibera dell'Assemblea Straordinaria e reso noto tramite comunicato stampa, con effetto a partire dalla Data di Efficacia, è stato attuato il rinnovo dell'autorizzazione al riacquisto di azioni proprie.



Chiusura anticipata del precedente periodo autorizzato di riacquisto di azioni proprie e avvio del nuovo programma di riacquisto di azioni proprie: nel mese di giugno 2023 l'assemblea straordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato di concludere con effetto dal 19 giugno 2023 l'autorizzazione quinquennale del Consiglio di Amministrazione al riacquisto di azioni proprie della Società – come deliberato dall'assemblea generale annuale degli azionisti tenuta il 20 aprile 2021 (l'“Autorizzazione”). Nel corso del periodo di Autorizzazione, DIS non ha riacquistato azioni proprie, ma ha assegnato un totale di 263.209 azioni proprie ai beneficiari del Piano di Incentivazione Variabile di Medio-Lungo Termine 2019-2021 della Società.

Il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di avviare il 19 giugno 2023 il programma di riacquisto di azioni proprie ai sensi della nuova autorizzazione conferitagli dall'assemblea generale straordinaria degli azionisti tenutasi il 13 giugno 2023 (il “Programma”). Ai sensi degli articoli 430-15 e segg. della legge lussemburghese del 10 agosto 1915 sulle società commerciali e delle sue successive modifiche (la “Legge Lussemburghese”), dell'articolo 8 dello statuto della Società (lo “Statuto”), delle disposizioni rilevanti del Reg. UE n. 596/2014 e dei suoi atti delegati e di esecuzione (il “Regolamento sugli Abusi di Mercato”), insieme alle leggi e ai regolamenti applicabili italiani e lussemburghesi nonché alle prassi di mercato accettate sul mercato regolamentato italiano e attualmente autorizzate o che saranno autorizzate in futuro dalle leggi e regolamenti applicabili. Il Programma è finalizzato alla creazione di una “riserva di azioni proprie” che sarà disponibile come mezzo di pagamento, scambio, trasferimento, conferimento, cessione, vendita o altre azioni dispositive connesse in particolare a transazioni riconducibili alla Società e/o alle sue controllate e per qualsiasi progetto che offra un'effettiva opportunità di investimento in linea con la politica strategica della Società. Il Programma sarà realizzato utilizzando riserve disponibili e/o utili distribuibili sufficienti per il riacquisto pianificato di azioni proprie interamente liberate, a condizione che queste operazioni non abbiano l'effetto di ridurre il patrimonio netto della Società al di sotto dell'importo indicato nei paragrafi 1 e 2 dell'articolo 461-2 della Legge Lussemburghese (ossia, la somma del capitale sociale sottoscritto e delle riserve che non possono essere distribuite secondo la legge o lo Statuto) e ad un prezzo per azione compreso tra: (i) un minimo che non potrà essere inferiore al 10% del prezzo ufficiale delle azioni registrato nella seduta di borsa del giorno precedente all'esecuzione di ciascuna transazione; (ii) un massimo che non potrà essere superiore al 10% del prezzo ufficiale delle azioni registrato nella seduta di borsa del giorno precedente all'esecuzione di ciascuna transazione. Sulla base della nuova autorizzazione degli azionisti, possono essere riacquistate fino a 18.615.795 azioni ordinarie della Società (comprese le azioni proprie già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società in conformità con l'articolo 430-15 della Legge Lussemburghese). Ai sensi della delibera del Consiglio di Amministrazione, il controvalore massimo delle azioni proprie riacquistabili secondo il Programma non potrà superare l'importo di Euro 100 milioni.

Il riacquisto e la vendita di azioni proprie sarà effettuato in una o più tranches sul mercato regolamentato gestito e organizzato da Borsa Italiana S.p.A. in conformità alle disposizioni rilevanti del Regolamento sugli Abusi di Mercato, in osservanza delle istruzioni operative impartite dalle regole di organizzazione e di gestione dei mercati, in modo tale da assicurare un trattamento equo a tutti gli azionisti, e sarà eseguito e coordinato da Equita SIM S.p.A., un intermediario debitamente incaricato all'uopo, che agirà in piena indipendenza e senza alcuna influenza da parte della Società con riguardo alla tempistica di tali riacquisti e cessioni, in conformità alle leggi applicabili in materia e alla sopraddetta nuova autorizzazione degli Azionisti. In ogni caso, ogni transazione sarà eseguita e pubblicizzata in conformità alle leggi e ai regolamenti lussemburghesi e/o italiani ove applicabili, nonché secondo le disposizioni rilevanti relative alle esenzioni dalla legislazione applicabile sugli abusi di mercato per i programmi di riacquisto e di stabilizzazione degli strumenti finanziari. In particolare, qualsiasi operazione di vendita e acquisto di azioni proprie autorizzata sarà condotta in qualsiasi momento, senza alcuna limitazione temporale e segnatamente al fine di perseguire le finalità del Programma.



L'autorizzazione al riacquisto e alla vendita di azioni proprie della Società in una o più tranche è stata concessa al Consiglio di Amministrazione, con facoltà di delega, per un periodo massimo di cinque (5) anni a partire dal 19 giugno 2023 (ossia, la data di efficacia del Raggruppamento) e quindi con scadenza il 19 giugno 2028.

Esecuzione del programma di riacquisto: Nei primi 9 mesi del 2023, d'Amico International Shipping S.A. ha riacquistato n. 1.579.619 azioni proprie (corrispondenti all'1,27% del capitale sociale in circolazione della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 3,8751 euro, per un corrispettivo complessivo di 6.121.137 euro. Alla fine di settembre 2023, d'Amico International Shipping S.A. detiene n. 3.382.542 azioni proprie, corrispondenti allo 2,73% del capitale sociale.

Domanda di adesione all'OTCQX® Best Market: nel mese di settembre 2023, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato di presentare domanda di adesione all'OTCQX Best Market ("OTCQX" o "Mercato OTCQX"), gestito da OTC Market Group ("OTCM"); l'ammissione di DIS è prevista entro la fine dell'anno ed è soggetta all'approvazione di OTCM. Le azioni di DIS sono quotate sul segmento STAR del mercato borsistico italiano (Borsa Italiana) e sono attualmente negoziate over the counter (OTC) negli USA, nel segmento di mercato OTC Pink, gestito da OTC Market Group. Il segmento OTCQX International Market, dedicato alle società internazionali, è un mercato pubblico noto e con elevati standard finanziari e di corporate governance, riconosciuto dalla Securities Exchange Commission (SEC) statunitense, che offre agli investitori statunitensi un'alternativa di cross-trading più trasparente, liquida ed efficiente rispetto al mercato OTC Pink. Inoltre, le società quotate su OTCQX sono conformi alla normativa Blue Sky in 37 Stati USA (non disponibile nel mercato OTC Pink), consentendo in tali Stati la sollecitazione e la distribuzione di ricerche da parte di broker.

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

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

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

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

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

Nel mese di luglio 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante società di trading per una delle sue navi MR, per un periodo minimo di 10 mesi e massimo di 13 mesi, a decorrere da agosto 2023.

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

Nel mese di settembre 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo di 3 anni.



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

Esercizio dell'opzione di acquisto su 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 avvenuta nel maggio 2023.

Nel mese di maggio 2023, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato le proprie opzioni d'acquisto su:

- MT High Loyalty, una nave cisterna MR da 49.990 Tpl (Dwt) costruita nel 2015 da Hyundai Mipo, Corea del Sud, per un corrispettivo di circa US\$ 21,4 milioni, con consegna avvenuta nel giugno 2023;
- M/T High Trust, una nave cisterna MR da 49.990 Tpl (Dwt) costruita nel 2016 da Hyundai Mipo, Corea del Sud, presso il proprio cantiere di Vinashin in Vietnam, per un corrispettivo di US\$ 22,2 milioni, con consegna avvenuta nel luglio 2023;
- M/T High Trader, una nave cisterna MR da 49.990 Tpl (Dwt) costruita nel 2015 da Hyundai Mipo, Corea del Sud, presso il proprio cantiere di Vinashin in Vietnam, per un corrispettivo di US\$ 21,6 milioni, con consegna avvenuta nel luglio 2023.

Flotta in "noleggio passivo": nel mese di settembre 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato le sue opzioni di estensione dei contratti di *time charter* relativi alle seguenti navi:

- M/T Crimson Jade, una nave cisterna MR da 50.000 Tpl (Dwt) costruita nel 2017 da Minaminippon Shipbuilding, Giappone, per un ulteriore anno a decorrere da giugno 2024.
- M/T Green Planet, una nave cisterna MR da 50.843 Tpl (Dwt) costruita nel 2014 da Daesun Shipbuilding, Corea del Sud, per un ulteriore anno a decorrere da dicembre 2023.

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

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

Flotta impiegata a noleggio: nel mese di ottobre 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante società di trading per una delle sue navi LR1, per un periodo minimo di 11 mesi e massimo di 13 mesi, a decorrere da novembre 2023.

Nello stesso mese, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante società di trading per una delle sue navi Handy, per un periodo di 12 mesi, a decorrere dalla fine di ottobre 2023.

Nel mese di novembre 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante società di trading per una delle sue navi Handy, per un periodo di 2 anni, a decorrere da dicembre 2023.

Nel mese di novembre 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha esteso un contratto *time charter* con una oil-major per una delle sue navi Handy, per un periodo minimo di 11 mesi e massimo di 13 mesi, a decorrere da dicembre 2023.

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

	Al 30 settembre 2023				Al 9 novembre 2023			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5	15	6	26	5	15	6	26
A noleggio a scafo nudo*	1	2	-	3	1	2	-	3
A noleggio TC a lungo termine	-	3	-	3	-	3	-	3
A noleggio TC a breve termine	-	4	-	4	-	4	-	4
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) il livello delle scorte di prodotti raffinati nei principali mercati di consumo, (vii) l'efficienza della flotta dovuta a fattori come la congestione, i trasbordi e le velocità medie di navigazione, e (viii) la lunghezza media delle tratte di navigazione ed i rapporti zavorra/carico. Di seguito sono riportati alcuni dei fattori che dovrebbero continuare a sostenere i mercati:

Domanda di navi cisterna

- Secondo l'Oil Market Report dell'AIE di ottobre, quest'anno la produzione globale delle raffinerie dovrebbe attestarsi in media a 82,4 milioni di barili al giorno, circa 1,7 milioni in più rispetto al livello medio del 2022.
- L'AIE prevede un aumento dei volumi raffinati a livello globale da 81,6 milioni di barili al giorno a ottobre a 84,0 milioni di barili al giorno a dicembre 2023.
- Secondo quanto riportato nel rapporto dell'AIE di ottobre, nel 2024 i volumi raffinati dovrebbero attestarsi su una media di 83,4 milioni di barili al giorno, circa 1,0 milioni di barili al giorno in più rispetto alla media del 2023.
- Secondo lo stesso rapporto di ottobre, malgrado le difficili condizioni economiche, la domanda globale di greggio dovrebbe proseguire in forte crescita nel quarto trimestre del 2023, contribuendo ad un aumento annuo di 2,3 milioni di barili al giorno, equivalenti ad una media di 101,9 milioni di barili al giorno per l'intero 2023. Questo aumento è imputabile alla Cina e alle economie non-OCSE, rispettivamente per il 77% ed il 97%.



- Secondo quanto riportato nel rapporto dell'AIE di ottobre, la domanda di greggio nel 2024 dovrebbe aumentare in misura più moderata, di 0,9 milioni di barili al giorno.
- Secondo l'outlook di settembre 2023 di Clarksons, il commercio totale di raffinati su navi cisterna, espresso in tonnellate-miglia, dovrebbe crescere di circa il 12% nel 2023 e di un ulteriore 7% nel 2024.
- Nel 2023 le distanze medie navigate sono aumentate ulteriormente, anche a causa della guerra in Ucraina, mentre la Russia ha recentemente aumentato le esportazioni verso una serie di mercati extraeuropei, tra cui Medio Oriente, Turchia, Africa e America Latina. L'Europa, invece, ha aumentato le importazioni principalmente dagli Stati Uniti e dal Medio Oriente.
- Più a lungo termine, la crescita della domanda di petrolio e le modifiche 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. Nei primi nove mesi dell'esercizio sono state consegnate solo 28 navi.
- 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.
- Le congestioni nel Canale di Panama dovute al basso livello dell'acqua hanno sostenuto i mercati quest'estate e si prevede che continueranno a farlo nei prossimi anni.
- Nell'outlook di settembre 2023, Clarksons stimava che nel 2023 la flotta di navi cisterna crescerà solo del 2,1%, con una crescita ancora più ridotta di solo l'1,3% nel 2024.
- I forti mercati dei noli hanno ridotto le demolizioni nei primi nove mesi del 2023, con solo 4 navi nei segmenti MR e LR1 demolite durante il periodo.
- Secondo Clarksons, a fine settembre 2023 il 9,9% 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 6,2% dell'attuale flotta commerciale (in Tpl (Dwt)). Alla stessa data, il 39,8% 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 a partire da gennaio 2024. Inoltre, importanti noleggiatori, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti società di trading come Trafigura, hanno recentemente firmato la "Sea Cargo Charter", con lo scopo di divulgare le emissioni di 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 loro consegna. Inoltre, anche



l'aumento dei prezzi per nuove costruzioni e la riduzione della disponibilità da parte dei cantieri stanno influenzando negativamente sulla propensione per nuovi ordini.

ALTRE DELIBERE

ACCONTO SUI DIVIDENDI

Sulla base del bilancio d'esercizio approvato nel terzo resoconto intermedio di gestione 2023 da cui emerge l'adeguatezza dei fondi disponibili per la distribuzione e della relazione della società di revisione che ha opportunamente verificato l'avveramento delle condizioni sospensive per la distribuzione dell'acconto sui dividendi, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato la distribuzione di un acconto sui dividendi lordo pari a US\$ 20.025.983,50 (US\$ 17.022.085,97 al netto del 15% della withholding tax applicabile) corrispondente a US\$ 0,1410 per azione emessa al netto delle tasse applicabili da pagare tramite utilizzo di riserve distribuibili, inclusa la riserva sovrapprezzo azioni.

Secondo il calendario 2023 pubblicato da Borsa Italiana S.p.A., la Società pagherà il suddetto acconto sul dividendo ai propri azionisti il 29 novembre 2023, con data di stacco della relativa cedola n. 6 (ex date) il 27 novembre e record date il 28 novembre, fermo restando che per le n. 3.382.542 azioni proprie ad oggi riacquistate dalla Società - rappresentanti il 2,726% del capitale sociale - non sarà pagato alcun acconto sul dividendo, non essendo le azioni proprie portatrici di un diritto al dividendo.



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

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

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

d'Amico International Shipping S.A

Anna Franchin - Investor Relations Manager

Cel: +33 680866046

Tel: +37 7 93105472

E-mail: ir@damicointernationalshipping.com

Capital Link

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

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

E-Mail: damicotankers@capitalink.com

Havas PR Milan

Marco Fusco

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

E-Mail: marco.fusco@havaspr.com

ALLEGATI

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2023	3° trim. 2022	US\$ migliaia	9 MESI 2023	9 MESI 2022
136.947	136.494	Ricavi	407.779	311.774
(38.646)	(42.321)	Costi diretti di viaggio	(105.984)	(101.994)
98.301	94.173	Ricavi base time charter*	301.795	209.780
1.228	1.213	Ricavi da noleggio a scafo nudo*	3.640	3.599
99.529	95.386	Ricavi netti totali	305.435	213.379
-	(1.188)	Costi per noleggi passivi	(27)	(2.909)
(21.403)	(20.199)	Altri costi operativi diretti	(69.391)	(62.340)
(7.130)	(4.414)	Costi generali ed amministrativi	(18.446)	(11.254)
(599)	(513)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(4.425)	(1.561)
70.397	69.072	Risultato operativo lordo / EBITDA*	213.146	135.315
(15.869)	(14.837)	Ammortamenti e svalutazioni	(46.358)	(47.365)
54.528	54.235	Risultato operativo / EBIT*	166.788	87.950
1.147	(197)	Proventi finanziari netti	3.525	696
(6.611)	(10.321)	(Oneri) finanziari netti	(20.819)	(25.603)
49.064	43.717	Utile ante imposte	149.494	63.043
(178)	(159)	Imposte sul reddito	(775)	(267)
48.886	43.558	Utile netto	148.719	62.776
<i>Il risultato netto è attribuibile agli azionisti della Società</i>				
0,402	0,356	Utile / (perdita) per azione in US\$⁽¹⁾	1,219	0,513

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2023	3° trim. 2022	US\$ migliaia	9 MESI 2023	9 MESI 2022
48.886	43.558	Utile del periodo	148.719	62.776
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>				
(867)	(307)	Coperture dei flussi finanziari ("cash flow hedges")	(3.465)	7.568
(28)	(148)	Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	810	(89)
47.991	43.103	Utile/(Perdita) complessivo del periodo	146.064	70.054

Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società

(1) Per motivi comparativi, le azioni in circolazione medie riportate utilizzate nel computo dell'utile per azione 2022 sono state rettificate seguendo il criterio del Raggruppamento verificatosi il 13 giugno 2023 (si rimanda agli eventi significativi verificatisi nei primi nove mesi per informazioni più dettagliate), e l'utile per azione è stato riesposto di conseguenza. L'utile base per azione è calcolato sul numero medio di azioni in circolazione pari a 121.963.926 nei primi nove mesi del 2023 (122.289.533 azioni nei primi nove mesi del 2022) e pari a 121.616.280 nel terzo trimestre del 2023 (terzo trimestre 2022: media di 122.288.855 azioni in circolazione). Nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2023 e nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2022 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 settembre 2023	AI 31 dicembre 2022
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	805.288	809.298
Altre attività finanziarie non correnti	4.944	9.103
Totale attività non correnti	810.232	818.401
Rimanenze	15.608	18.303
Crediti a breve ed altre attività correnti	74.839	91.498
Altre attività finanziarie correnti	4.580	8.787
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	105.358	117.896
Totale attività correnti	200.385	236.484
TOTALE ATTIVITÀ	1.010.617	1.054.885
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.053	62.053
Utili a nuovo	202.548	53.938
Sovraprezzo azioni	346.684	368.827
Altre riserve	(15.178)	(6.404)
Patrimonio netto totale	596.107	478.414
Banche ed altri finanziatori	243.662	266.124
Passività non correnti da leasing	77.484	150.225
Altre passività finanziarie non correnti	2.748	3.332
Passività non correnti	323.894	419.681
Banche ed altri finanziatori	31.184	51.086
Passività correnti da leasing	21.445	71.740
Debiti a breve ed altre passività correnti	34.292	30.734
Altre passività finanziarie correnti	2.953	3.129
Debiti per imposte correnti	742	101
Totale passività correnti	90.616	156.790
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	1.010.617	1.054.885

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2023	3° trim. 2022	US\$ migliaia	9 MESI 2023	9 MESI 2022
48.886	43.558	Utile del periodo	148.719	62.776
15.869	14.837	Ammortamenti	46.358	45.285
-	-	Svalutazione	-	2.080
178	159	Imposte correnti e differite	775	267
1.485	6.121	Costo netto dei leasing	6.948	13.735
3.979	4.407	Altri oneri (proventi) finanziari	10.346	11.172
599	513	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	4.425	1.561
(28)	(329)	Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide	798	(441)
221	-	Assegnazioni e ratei passivi LTI	433	110*
71.189	69.266	Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale	218.802	136.545
(945)	(2.710)	Variazioni delle rimanenze	2.696	(8.989)
(17.444)	768	Variazioni dei crediti a breve	16.607	(33.193)
4.050	(189)	Variazioni dei debiti a breve	(400)	7.153
(46)	(108)	Imposte (pagate) ricevute	(133)	(214)
(1.485)	(3.572)	Deflussi netti per la quota di interessi dei <i>leasing</i> relativa all'IFRS 16	(6.948)	(11.176)
(3.928)	(1.976)	Interessi netti (pagati)	(7.055)	(9.536)
51.391	61.479	Flussi di cassa netti da attività operative	224.369	80.590
(1.892)	(3)	Acquisto di immobilizzazioni	(37.456)	(897)
-	46	Vendita di immobilizzazioni	-	19.351
-	(25.542)	Aumento della partecipazione in Glenda International Shipping**	-	(25.542)
(1.892)	(25.499)	Flussi di cassa netti da attività di investimento	(37.456)	(7.088)
-	4	Aumento di capitale	-	4
(96)	-	Altre variazioni del patrimonio netto	(131)	-
(5.887)	-	Variazione delle azioni proprie	(6.661)	-
-	48	Variazioni di altri crediti finanziari	-	121
-	-	Dividendi distribuiti	(22.012)	-
(21.721)	(130.703)	Rimborso finanziamenti bancari	(70.821)	(162.379)
20.000	144.172	Utilizzi di linee di credito	37.750	159.517
-	42.900	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in <i>leasing</i>	-	42.900
(49.738)	(52.139)	Rimborsi netti della quota capitale della passività del <i>leasing</i>	(127.918)	(70.121)
(57.442)	4.282	Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(189.793)	(29.958)
(7.943)	40.262	Variazione netta in aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(2.880)	43.544
113.301	29.688	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	108.238	26.406
105.358	69.950	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	105.358	69.950
105.358	85.135	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	105.358	85.135
-	(15.185)	Scoperti di conto a fine periodo	-	(15.185)

*Per motivi comparativi, l'assegnazione di azioni LTI per i primi 9 mesi del 2022 per un importo di US\$ (9) migliaia è stata riclassificata dai Flussi di cassa netti da attività finanziarie ai Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante, modificando quindi tali flussi di cassa dello stesso importo.

** Il corrispettivo pagato da d'Amico Tankers d.a.c. (US\$ 27,4 milioni) per l'aumento della partecipazione in Glenda International Shipping d.a.c. è stato allocato al *fair value* delle attività e passività acquisite.

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.

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.



Noleggjo spot o noleggjo 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 noleggjo 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 noleggjo 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.