



COMUNICATO STAMPA

**Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva
il progetto di bilancio 2022:**

**'NEL 2022, DIS HA REGISTRATO IL MIGLIOR RISULTATO RICORRENTE DELLA SUA STORIA:
PROFITTO NETTO DI US\$ 134,9M ED EBITDA DI US\$ 226,6M.
FORTE SOLIDITA' FINANZIARIA ALLA FINE DELL'ANNO, CON CASSA E MEZZI EQUIVALENTI PARI A
US\$ 117,9M E RAPPORTO TRA DEBITO NETTO (ESCLUSO IFRS16) E
VALORE DI MERCATO DELLA FLOTTA PARI AL 36,0%.
PROPOSTA DI DISTRIBUZIONE DI UN DIVIDENDO LORDO IN CONTANTI PARI A US\$ 22,0M.'**

RISULTATI DELL'ESERCIZIO 2022

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 330,0 milioni (US\$ 174,1 milioni nel FY'21)
 - Ricavi netti totali di US\$ 334,8 milioni (US\$ 175,0 milioni nel FY'21)
 - Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 226,6 milioni (67,7% sui Ricavi netti totali) (US\$ 64,3 milioni nel FY'21)
 - Risultato netto di US\$ 134,9 milioni (US\$ (37,3) milioni nel FY'21)
 - Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ 137,6 milioni (US\$ (29,1) milioni nel FY'21)
 - Flussi di cassa da attività operative di US\$ 147,8 milioni (US\$ 31,8 milioni nel FY'21)
 - Debito netto di US\$ 409,9 milioni (US\$ 370,0 milioni escluso IFRS16) al 31 dicembre 2022 (US\$ 520,3 milioni e US\$ 439,8 milioni escluso IFRS 16, al 31 dicembre 2021)
 - Proposta di distribuzione di dividendi lordi in contanti di US\$ 22,0 milioni (US\$ 18,7 milioni netti), pari a US\$ 0,0153 per azione emessa ed in circolazione, al netto della ritenuta fiscale.
-

RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE 2022

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 120,2 milioni (US\$ 43,1 milioni nel Q4'21)
 - Ricavi netti totali di US\$ 121,4 milioni (US\$ 44,0 milioni nel Q3'21)
 - Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 91,3 milioni (US\$ 16,4 milioni nel Q4'21)
 - Risultato netto di US\$ 72,1 milioni (US\$ (8,3) milioni nel Q4'21)
 - Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ 69,6 milioni (US\$ (6,5) milioni nel Q4'21)
-

Lussemburgo – 9 marzo, 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 la relazione relativa al progetto di bilancio statutario e consolidato al 31 dicembre 2022.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

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

'Sono felice di annunciare che nel 2022, DIS ha realizzato il miglior risultato finanziario della sua storia, con un Profitto netto pari a US\$ 134,9 milioni, rispetto ad una Perdita netta di US\$ (37,3) milioni registrata nel 2021. Questo miglioramento rispetto allo scorso anno deriva da un mercato delle navi cisterna



estremamente forte di cui abbiamo potuto beneficiare a partire dalla fine del primo trimestre del 2022. DIS ha infatti realizzato una **media spot giornaliera di US\$ 31.758 nel 2022** vs. US\$ 11.004 nel 2021. Allo stesso tempo, DIS ha mantenuto il 34,0% dei suoi giorni nave, coperti ad una media giornaliera di US\$ 15.925 nel 2022 (2021: 47,5% di copertura ad una media giornaliera di US\$ 15.194). La Società ha pertanto generato un nolo giornaliero base Time-charter complessivo (spot e time-charter) di US\$ 26.376 nel 2022 rispetto a US\$ 12.996 ottenuti nel 2021. Nel corso dell'anno, DIS ha intenzionalmente evitato di incrementare la propria copertura con contratti a tariffa fissa, al fine di aumentare la propria esposizione allo spot in un mercato in espansione e caratterizzato da fondamentali molto forti. Siamo stati quindi in grado di massimizzare i risultati dell'ultimo trimestre dell'anno, raggiungendo un nolo giornaliero base Time-charter complessivo (spot e time-charter) di US\$ 38.294 (Q4 2021: US\$ 13.165), che ci ha consentito di generare nel periodo un **Profitto netto pari a US\$ 72,1 milioni** (Q4 2021: Perdita netta pari a US\$ (8,3 milioni)).

Per quanto riguarda il settore delle product tanker, dopo un inizio d'anno piuttosto debole, a causa di un temporaneo aumento dei casi di Covid e delle conseguenti restrizioni alla mobilità implementate da numerose nazioni in tutto il mondo, il mercato ha iniziato a migliorare rapidamente verso la fine del Q1, con la graduale riapertura delle principali economie del mondo, a seguito dell'eliminazione delle restrizioni di cui sopra. Inoltre, a partire dalla fine del primo trimestre, lo scoppio della guerra in Ucraina ha avuto un impatto molto significativo per il mercato delle navi cisterna, a causa soprattutto delle inefficienze create con lo stravolgimento di alcuni dei principali flussi commerciali e con l'aumento di attività quali il transhipment, unite all'incremento delle distanze medie di navigazione, attribuibile all'importazione dell'Europa di greggio e prodotti raffinati precedentemente acquistati dalla Russia, da aree geografiche molto più distanti e al contempo l'esportazione della Russia di queste stesse merci verso acquirenti asiatici più lontani, principalmente Cina e India. Secondo l'AIE, le importazioni UE di petrolio russo sono diminuite da 4,1 milioni di barili/giorno a febbraio 2022 a 2,2 milioni di barili/giorno a dicembre 2022 ed a 1,3 milioni di barili/giorno a gennaio 2023 e sempre a gennaio di quest'anno, la quota dell'Unione Europea sul totale dell'export russo di petrolio è scesa al 16% rispetto al 50% di febbraio 2022. L'embargo da parte dell'Unione Europea sull'importazione di prodotti raffinati russi, entrato in vigore il 5 febbraio 2023, dovrebbe comportare un'ulteriore riduzione dei flussi commerciali dalla Russia e all'incirca un ulteriore milione di barili/giorno di raffinati russi dovranno necessariamente trovare nuove destinazioni. In questo contesto, è ragionevole attendersi che nel 2023 l'UE incrementerà l'import di prodotti da raffinerie in Asia e in Medio Oriente, generando un forte incremento della domanda misurata in tonnellate-miglia, per le product tanker. **Nonostante l'incerto quadro macroeconomico e gli attuali rischi di recessione, soprattutto in Europa e in USA, si stima che nel corso dei prossimi mesi e trimestri, il mercato delle product tanker rimanga forte. Infatti, qualsiasi possibile riduzione della domanda in queste regioni, dovrebbe essere più che compensata da un forte incremento dei consumi in Asia e soprattutto in Cina, trainati dalla piena riapertura della propria economia.**

Rimaniamo estremamente positivi anche rispetto alle prospettive di lungo-termine della nostra industria, in cui intravediamo fondamentali molto solidi sia dal lato della domanda che dell'offerta. 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 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. Ad oggi, Clarksons stima che nei segmenti in cui operiamo (MR e LR1), l'offerta aumenterà di appena lo 0,6% nel 2023 (dopo un modesto incremento dell'1,4% nel 2022), tra i livelli più bassi di sempre. Sempre secondo Clarksons, il rapporto tra 'orderbook' e flotta esistente nei segmenti in cui operiamo è pari attualmente al 3,2% e più del 35,5% della flotta esistente (misurata in tpl) ha un'età superiore ai 15 anni. Ciononostante, gli ordini per nuove costruzioni rimangono su livelli molto contenuti, giacché i principali operatori del settore sono estremamente restii ad ordinare a causa soprattutto dei prezzi di costruzione elevati, delle significative incertezze in relazione alle future regolamentazioni sulle emissioni, e di una scarsa disponibilità dei cantieri



per consegne nei prossimi due anni (navi ordinate ora sarebbero consegnate non prima del 2025). Inoltre, le molteplici regolamentazioni ambientali imposte dagli organismi internazionali, quali IMO e UE, porteranno 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 2022, DIS ha continuato a perseguire l'obiettivo strategico di lungo termine di rafforzamento della propria struttura finanziaria. Alla fine del 2022, **il rapporto tra la nostra posizione finanziaria netta (escluso IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari ad appena il 36,0%**, rispetto al 60,4% della fine del 2021 e al 72,9% della fine del 2018. In un settore ciclico e ad alta intensità di capitale come il nostro, consideriamo la flessibilità strategica e operativa derivante da una solida posizione patrimoniale e da un basso breakeven, come fattori fondamentali di successo. Per questo motivo, intendiamo continuare a ridurre la nostra leva finanziaria anche nel corso del 2023, principalmente attraverso il graduale esercizio delle rimanenti opzioni di acquisto sulle navi attualmente noleggiate a scafo nudo da DIS.

Nel 2022, d'Amico International Shipping è stata finalmente in grado di raccogliere alcuni dei frutti delle principali decisioni strategiche prese negli ultimi anni, in relazione agli investimenti, alla struttura finanziaria e alla strategia commerciale. Sono orgoglioso degli ottimi risultati che abbiamo ottenuto, e sono convinto che DIS sia perfettamente posizionata per trarre il massimo vantaggio dall'attuale forte contesto di mercato, grazie alla nostra flotta moderna, efficiente e di elevata qualità; la nostra comprovata strategia commerciale, equilibrata e flessibile; e la nostra forte struttura patrimoniale. Sono molto grato ai nostri talentuosi collaboratori, a bordo e a terra, per il forte impegno dimostrato nei confronti di DIS. Il loro instancabile lavoro e la dedizione con cui hanno affrontato le importanti sfide degli ultimi anni, hanno giocato un ruolo cruciale nel rendere DIS il gruppo forte e vincente del quale siamo tutti orgogliosi di far parte. A nome del Consiglio di Amministrazione, desidero ringraziare anche i nostri Azionisti per la fiducia che ci hanno accordato e sono fiducioso che continueremo ad ottenere degli ottimi risultati negli anni a venire. A tal proposito, a seguito dell'eccellente risultato ottenuto nel 2022 e con l'obiettivo di restituire capitale agli Azionisti, pur preservando la solidità finanziaria della Società, il Consiglio di Amministrazione di DIS ha proposto all'Assemblea degli Azionisti, la distribuzione di un dividendo lordo di US\$ 22,0 milioni (US\$ 0,0153 per azione emesse ed in circolazione, al netto della ritenuta fiscale in vigore).

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

'Nel 2022, grazie ad un fortissimo mercato delle product tanker, abbiamo ottenuto il migliore risultato (escluso effetti non-ricorrenti) della nostra storia, con un Profitto netto di US\$ 134,9 milioni, rispetto ad una Perdita netta di US\$ (37,3) milioni nel 2021. Il Risultato netto rettificato (escluse poste finanziarie non ricorrenti, svalutazioni delle attività e gli effetti netti derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 da entrambi i periodi) è stato pari a US\$ 137,6 milioni nel 2022 rispetto a US\$ (29,1) milioni registrati nell'anno precedente. Grazie ad un'efficace strategia commerciale, l'ultimo trimestre dell'anno è stato particolarmente forte, consentendoci di generare un Utile netto di US\$ 72,1 milioni rispetto ad una Perdita netta di US\$ (8,3) milioni registrata nello stesso periodo dell'anno precedente. In termini di performance sul mercato spot, DIS ha ottenuto una media giornaliera base time-charter di US\$ 31.758 nel 2022 vs. US\$ 11.004 nel 2021. Lo scorso anno abbiamo avuto una copertura del 34% dei nostri giorni nave ad una media giornaliera base time-charter di US\$ 15.925. Abbiamo pertanto raggiunto una media giornaliera complessiva (inclusiva sia dei contratti spot che dei time-charter) di US\$ 26.376 nel 2022 rispetto a US\$ 12.996 nel 2021.

L'EBITDA di DIS è stato pari a US\$ 226,6 milioni nel 2022 vs. US\$ 64,3 milioni nel 2021, e allo stesso tempo la Società ha generato flussi di cassa operativi positivi, pari a US\$ 147,8 milioni nel 2022 rispetto a US\$ 31,8 milioni nell'anno precedente.



Grazie al forte mercato dei noli del 2022 e della prima parte del 2021, nonché al piano di riduzione della leva finanziaria implementato negli ultimi anni attraverso la cessione di navi e aumenti di capitale, DIS beneficia oggi della flessibilità strategica e operativa che deriva da un solido bilancio, una forte posizione di liquidità e una flotta moderna. Alla fine del 2022, **DIS aveva una Posizione finanziaria netta (PFN) di US\$ 409,9 milioni e Cassa e mezzi equivalenti pari a US\$ 117,9 milioni, rispetto ad una PFN di US\$ 520,3 milioni alla fine del 2021. Il rapporto tra la PFN di DIS (esclusi gli effetti dell'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 36,0% alla fine del 2022 vs. 60,4% alla fine del 2021 (65,9% alla fine del 2020, 64,0% alla fine del 2019 e 72,9% alla fine del 2018).** Intendiamo proseguire nel nostro piano di riduzione della leva finanziaria e del breakeven anche nel corso del 2023, esercitando alcune delle opzioni di acquisto che abbiamo sulle nostre navi a noleggio a scafo nudo. Queste opzioni sono molto flessibili e ci consentono di acquisire le navi con un preavviso di tre mesi a partire dalla prima data di esercizio e sono al momento tutte 'in the money'.

Nel 2022 e all'inizio del 2023, siamo stati molto attivi nel mercato della compravendita attraverso: i) la cessione delle due navi più vecchie della nostra flotta, in linea con l'obiettivo strategico di possedere e gestire una flotta moderna ed 'eco'; ii) l'acquisizione a condizioni molto interessanti del pieno controllo di Glenda International Shipping d.a.c., una JV con un nostro partner commerciale di lunga data, che possedeva 4 navi MR; iii) l'esercizio delle nostre opzioni di acquisto su due navi di grande qualità che avevamo in time-charter-in, ad un prezzo significativamente inferiore al loro attuale valore di mercato; iv) l'esercizio delle opzioni di acquisto su due navi moderne che avevamo a noleggio a scafo nudo, riducendo ulteriormente la nostra leva finanziaria ed il nostro breakeven.

Nel 2022, abbiamo anche significativamente ridotto il nostro rischio di rifinanziamento. Tra la fine del 2021 e l'inizio del 2022, abbiamo rifinanziato tutto il debito bancario originariamente in scadenza nel 2022 e, tra luglio e ottobre 2022, abbiamo rifinanziato anche tutto il debito bancario in scadenza nel 2023, a condizioni molto competitive. Attualmente, abbiamo una parte molto contenuta del nostro debito bancario complessivo, in scadenza nel 2024 e nel 2025. A partire dal terzo trimestre del 2022, abbiamo inoltre rifinanziato i leasing su High Discovery e High Fidelity con nuovi contratti di leasing, di una durata di dieci anni e a costi notevolmente inferiori rispetto ai precedenti.

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

Grazie alla strategia di lungo termine che abbiamo perseguito, d'Amico International Shipping è oggi più forte e sana di sempre e desidero ringraziare i nostri collaboratori per il loro impegno e tutti i nostri Azionisti per la fiducia ed il sostegno che ci hanno dimostrato durante il ciclo negativo di mercato che ha caratterizzato gli ultimi anni. Grazie ad una flotta moderna e prevalentemente 'eco', una strategia commerciale vincente, un'importante competenza tecnica, ed una forte posizione patrimoniale, ritengo che abbiamo gettato le fondamenta per il nostro successo nel lungo termine.'



ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE E DELL'ESERCIZIO 2022

Il mercato delle navi cisterna ha registrato un significativo rafforzamento dallo scoppio della guerra in Ucraina nel febbraio 2022, rimanendo a livelli storicamente elevati durante tutto l'anno. Le sanzioni entrate gradualmente in vigore nel 2022 e l'auto-sanzionamento da parte di molti importanti operatori hanno sostanzialmente modificato i flussi commerciali in uscita dalla Russia. In particolare, l'India ha aumentato le importazioni di greggio russo da meno di 200 mila barili al giorno prima dell'invasione dell'Ucraina a quasi 1,8 milioni di barili al giorno alla fine del 2022. Anche la Cina, che era già un importante importatore di greggio dalla Russia, ha aumentato le sue importazioni nello stesso periodo, passando da poco meno di 1,0 milioni di barili al giorno a circa 1,6 milioni di barili al giorno alla fine dello scorso anno.

Allo stesso tempo, i principali importatori di greggio russo hanno incrementato le esportazioni di prodotti raffinati verso l'Europa. Le esportazioni combinate di distillati medi verso l'Europa da Cina e India sono passate da una media di 166 mila barili al giorno nel 2021 a 403 mila barili al giorno nel quarto trimestre del 2022, raggiungendo un record di 493 mila barili al giorno a dicembre 2022. Anche il Medio Oriente ha aumentato le esportazioni di raffinati verso l'Europa, passando da una media di 532 mila barili al giorno nel 2021 a 702 mila barili al giorno nel 2022.

Oltre ai suddetti cambiamenti nei flussi commerciali e al relativo incremento delle tonnellate-miglia, lo scorso anno il mercato ha tratto vantaggio in generale da un aumento delle inefficienze, in quanto una parte rilevante dei prodotti raffinati esportati dalla Russia è stata coinvolta in attività di trasbordo prima di arrivare alla destinazione finale.

Nonostante l'aumento delle importazioni dalle suddette aree geografiche, lo scorso anno l'Europa ha continuato a importare elevati volumi di raffinati dalla Russia. I tetti ai prezzi imposti dal G7 e le sanzioni dell'UE sulle esportazioni di prodotti raffinati russi, entrate in vigore il 5 febbraio 2023, modificheranno anche le destinazioni delle esportazioni di raffinati russi, con l'Europa che dovrà sostituire i carichi russi persi con importazioni da località più lontane. Secondo le prime indicazioni, le esportazioni russe di prodotti raffinati vengono reindirizzate soprattutto verso il Nord Africa e la Turchia. Il Nord Africa, in particolare, ha aumentato le importazioni di diesel russo da livelli insignificanti (meno di 10 mila barili al giorno) a circa 250 mila barili al giorno nel febbraio 2023.

I mercati dei noli nell'ultimo trimestre dell'anno scorso sono stati particolarmente forti e sono stati impattati positivamente dall'incremento delle importazioni da parte dell'Europa in previsione delle sanzioni che sarebbero entrate in vigore nel febbraio 2023, nonché dai maggiori volumi in uscita dalla Cina, grazie ad un importante aumento delle quote di esportazione assegnate dal governo alle raffinerie domestiche.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di dicembre 2022 era valutata intorno a US\$ 28.000 al giorno per una MR2 convenzionale, con una MR2 di tipo *Eco* valutata ad un sovrapprezzo di circa US\$ 4.000 al giorno.

Nel 2022, DIS ha registrato un utile netto di US\$ 134,9 milioni, rispetto alla perdita netta di US\$ (37,3) milioni registrata nel 2021. Tale variazione positiva è attribuibile al netto rafforzamento del mercato delle navi cisterna rispetto all'esercizio precedente. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 137,6 milioni nel 2022 rispetto a US\$ (29,1) milioni registrati nell'esercizio precedente. **DIS ha registrato un utile netto di US\$ 72,1 milioni nel quarto trimestre 2022** rispetto ad una perdita netta di US\$ (8,3) milioni ottenuta nel quarto trimestre dello scorso esercizio. Escludendo i



risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 69,6 milioni nel quarto trimestre 2022 rispetto a US\$ (6,5) milioni registrati nel quarto trimestre 2021.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 226,6 milioni nel 2022, rispetto a US\$ 64,3 milioni nel 2021 (US\$ 91,3 milioni nel quarto trimestre 2022, rispetto a US\$ 16,4 milioni nel quarto trimestre 2021), con flussi di cassa operativi positivi pari a US\$ 147,8 milioni nel 2022, rispetto a US\$ 31,8 milioni generati nell'anno precedente.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha realizzato una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 31.758 nel 2022** (US\$ 11.004 nel 2021), grazie al considerevole rafforzamento del mercato rispetto all'esercizio precedente. **Nel quarto trimestre dell'anno la tariffa *spot* giornaliera di DIS si è attestata a US\$ 42.751** rispetto a US\$ 12.055 raggiunti nel quarto trimestre del 2021.

Allo stesso tempo, il 34,0% dei giorni di impiego totali di DIS nel 2022 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.925, (2021: copertura del 47,5% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.194). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante cicli negativi. La tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) è stata pari a US\$ 26.376 nel 2022, rispetto a US\$ 12.996 raggiunti nel 2021 (quarto trimestre 2022: US\$ 38.294 vs. quarto trimestre 2021: US\$ 13.165).

I **ricavi base *time charter*** nel 2022 sono stati pari a US\$ 330,0 milioni (US\$ 174,1 milioni nel 2021). Nello specifico, DIS ha realizzato una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 31.758 nel 2022** rispetto a US\$ 11.004 nel 2021, e di US\$ 42.751 nel quarto trimestre del 2022 rispetto a US\$ 12.055 nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Nel 2022, DIS ha mantenuto un elevato livello di copertura con contratti a tariffa fissa¹ (percentuale di copertura), pari ad una media del 34,0% dei giorni-nave disponibili (2021: 47,5%) ad una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.925 (2021: US\$ 15.194). 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.

I **ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot* e *time charter*)²** sono stati di **US\$ 26.376 nel 2022** rispetto a US\$ 12.996 nel 2021 (quarto trimestre 2022: US\$ 38.294 vs. quarto trimestre 2021: US\$ 13.165).

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\$ 6.700 (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.

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.



Tariffe giornaliere TCE di DIS (US\$)	2021					2022				
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Spot	9.923	12.720	9.248	12.055	11.004	12.857	28.687	37.159	42.751	31.758
Tariffa fissa	15.842	15.231	15.163	14.493	15.194	14.968	15.373	15.497	19.957	15.925
Media	12.853	13.893	12.113	13.165	12.996	13.796	23.389	30.230	38.294	26.376

I **ricavi da noleggio a scafo nudo** sono stati pari a US\$ 4,8 milioni nel 2022, rispetto a US\$ 0,9 milioni nel 2021, e riguardano il contratto di noleggio a scafo nudo relativo ad una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c., cominciato nell'ottobre 2021.

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\$ 48,0 milioni nel 2022 e di US\$ 49,6 milioni nel 2021, 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\$ (51,2) milioni nel 2022, rispetto a US\$ (53,0) milioni nel 2021. Nel 2022 DIS ha gestito un numero leggermente inferiore di navi a noleggio (9,6 navi equivalenti) rispetto all'anno precedente (10,2 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\$ 21,7 milioni nel 2022 (aumento di US\$ 22,5 milioni nel 2021), poiché all'interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi ed ammortamenti. Escludendo gli effetti dell'IFRS 16, gli altri costi operativi diretti di DIS si sarebbero attestati a US\$ (64,4) milioni nel 2022 rispetto a US\$ (68,6) milioni nel 2021. Nel 2022 la Società ha gestito una flotta ridotta di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto all'esercizio precedente (2022: 26,1 vs. 2021: 27,9). DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati *standard* di procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. Il mantenimento di un eccellente *standard* qualitativo della flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di DIS.

I **costi generali e amministrativi** sono stati paria a US\$ (15,5) milioni nel 2022 (US\$ (14,0) milioni nel 2021). 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\$ (3,2) milioni nel 2022 (US\$ (2,1) milioni nell'anno precedente). L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto di tutte le navi vendute



e riprese in *leasing (lease-back)* negli esercizi precedenti. Inoltre, l'importo del 2022 include US\$ (1,3) milioni di risultato negativo relativo allo scioglimento del contratto di noleggio a scafo nudo per la MT High Voyager (la cui opzione di acquisto è stata esercitata da d'Amico Tankers nell'ultimo trimestre dell'anno).

Il **risultato operativo lordo / EBITDA** è stato di US\$ 226,6 milioni nel 2022 rispetto a US\$ 64,3 milioni nel 2021 (US\$ 91,3 milioni nel quarto trimestre 2022, rispetto a US\$ 16,4 milioni nel quarto trimestre 2021), rispecchiando il rafforzamento registrato dal mercato dei noli nel 2022.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** è stata pari a US\$ (60,9) milioni nel 2022 (US\$ (71,2) milioni nel 2021). L'importo per il 2022 include: i) una svalutazione di US\$ (2,1) milioni su una nave MR (M/T High Priority), di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., la cui vendita è stata annunciata nel primo trimestre 2022 e finalizzata nel secondo trimestre 2022. Conformemente all'IFRS 5, questa nave è stata classificata come "attività disponibili per la vendita" alla fine del primo trimestre 2022, imputando la differenza tra il suo *fair value* al netto del costo di cessione ed il suo valore contabile a conto economico; ii) uno storno di svalutazioni pari a US\$ 2,0 milioni su due navi MR (M/T High Seas e M/T High Tide), il cui *fair value* al 31 dicembre 2022 era superiore al rispettivo valore contabile alla stessa data. L'importo per il 2021 includeva US\$ (6,4) milioni di svalutazioni registrate su due navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., una delle quali (M/T High Venture) è stata venduta nell'ultimo trimestre di quell'anno, mentre l'altra (M/T High Valor) è stata venduta nel gennaio 2022 e classificata come "attività disponibile per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) alla fine del periodo, imputando la differenza tra il suo *fair value* al netto del costo di cessione, ed il suo valore contabile, a conto economico.

Il **risultato operativo lordo / EBIT** è stato di US\$ 165,7 milioni nel 2022, rispetto a US\$ (6,9) milioni nel 2021.

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 2,8 milioni nel 2022 (US\$ 2,0 milioni nel 2021). L'importo del 2022 comprende principalmente US\$ 2,3 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di swap su tassi di interesse di DIS, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari. L'importo del 2021 comprende principalmente US\$ 1,7 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, US\$ 0,4 milioni di utili su cambi commerciali, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (33,2) milioni nel 2022 rispetto a US\$ (32,0) milioni del 2021. L'importo per il 2022 comprende principalmente US\$ (29,6) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse ed interessi su passività da *leasing*, nonché perdite realizzate nette su strumenti derivati di US\$ (1,1) milioni (US\$ (1,1) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura, US\$ (0,5) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su noli, US\$ 0,5 milioni di utili realizzati sulla chiusura di alcuni *swap* su tassi di interesse), e US\$ (2,5) milioni di impatto negativo derivante dalla risoluzione dei contratti di *leasing* sulle navi High Fidelity e High Discovery. L'importo registrato nel 2021 includeva principalmente US\$ (31,7) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui leasing finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, nonché US\$ (0,2) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su noli e strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura.

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$ 135,3 milioni nel 2022, rispetto a una perdita di US\$ (36,8) milioni nel 2021.



Le **imposte sul reddito** sono state pari a US\$ (0,4) milioni nel 2022, in linea con l'importo dell'anno precedente.

DIS ha registrato un **utile netto di US\$ 134,9 milioni nel 2022** rispetto ad una *perdita netta* di US\$ (37,3) milioni nel 2021, ed un *utile netto* di US\$ 72,1 milioni nell'ultimo trimestre del 2022, rispetto ad una perdita netta di US\$ (8,3) milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal 2022 (US\$ (4,5) milioni³) e dal 2021 (US\$ 0,7 milioni⁴), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (0,1) milioni nel 2022 e US\$ (6,4) milioni nel 2021) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (US\$ 1,8 milioni nel 2022 e US\$ (1,0) milioni nel 2021), il **risultato netto di DIS sarebbe stato pari ad un utile di US\$ 137,6 milioni nel 2022**, rispetto ad una perdita di US\$ (29,1) milioni registrata nell'esercizio precedente. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal quarto trimestre 2022 (US\$ (0,1) milioni) e dallo stesso periodo del 2021 (US\$ 0,8 milioni), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ 2,0 milioni nel quarto trimestre 2022 e US\$ (0,7) milioni nel quarto trimestre 2021) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (US\$ 0,6 milioni nel quarto trimestre 2022 e US\$ (0,4) milioni nel quarto trimestre 2021), il **risultato netto di DIS sarebbe stato pari ad un utile di US\$ 69,6 milioni nel quarto trimestre 2022**, rispetto ad una perdita di US\$ (6,5) milioni registrata nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

Nel 2022 i **flussi di cassa netti di DIS sono stati pari a US\$ 81,8 milioni**, rispetto a US\$ (18,9) milioni nel 2021.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$ 147,8 milioni nel 2022, contro US\$ 31,8 milioni nel 2021.

L'**indebitamento netto di DIS al 31 dicembre 2022** ammontava a **US\$ 409,9 milioni**, rispetto a US\$ 520,3 milioni al 31 dicembre 2021. In seguito all'applicazione dell'IFRS 16, dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono una passività per *leasing* aggiuntiva, pari a US\$ 39,8 milioni alla fine di dicembre 2022, rispetto a US\$ 80,5 milioni alla fine del 2021. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 36,0% al 31 dicembre 2022 rispetto al 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

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nel 2022 sono stati:

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

Quinto e ultimo periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022: Il 17 maggio 2022, d'Amico International Shipping S.A. ha confermato che i detentori di "Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022",

³ US\$ (3,2) milioni di perdita su vendite, US\$ 2,3 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace di contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, US\$ (1,1) milioni di perdita realizzata su strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura, US\$ (0,5) milioni di perdita realizzata su strumenti derivati su noli, US\$ 0,5 milioni di utili realizzati sulla chiusura di alcuni *swap* su tassi di interesse), e US\$ (2,5) milioni di impatto negativo derivante dalla risoluzione dei contratti di *leasing* sulle navi High Fidelity e High Discovery.

⁴ US\$ (2,1) milioni di perdita su vendite, US\$ 1,7 milioni principalmente dovuti all'utile non realizzato su contratti di *swap* su tassi di interesse, e US\$ (0,2) milioni di perdite non realizzate su strumenti derivati su noli e strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura.



codice ISIN n. LU1588548724 (i “Warrant”) potevano richiedere i propri Warrant, da esercitarsi in qualsiasi Giorno Lavorativo (giorno in cui le banche in Lussemburgo e in Italia sono generalmente aperte come definite nei termini e condizioni dei Warrant) dal 1° giugno 2022 al 30 giugno 2022, entrambe le date incluse (il “Quinto Periodo di Esercizio”), con il diritto di sottoscrivere azioni ordinarie di nuova emissione di DIS ammesse alla negoziazione sul mercato Euronext STAR Milan, segmento della Borsa di Milano, organizzato e gestito da Borsa Italiana, ognuna senza valore nominale e con gli stessi diritti e caratteristiche delle azioni ordinarie di DIS in circolazione alla data di emissione (le “Azioni di Compendio”), in un rapporto di una (1) azione ordinaria di DIS per (1) Warrant esercitato. Al termine del Quinto Periodo di Esercizio, i Warrant che non sono stati esercitati sono considerati scaduti e non più esercitabili. Il prezzo di esercizio per il Quinto Periodo di Esercizio ammontava a EUR 0,412 (zero virgola quattrocotododici euro) per Azione di Compendio.

Aumento di capitale in seguito al quinto periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022: il 4 luglio 2022, a seguito del completamento del Quinto Periodo di Esercizio, in cui sono stati esercitati 10.000 Warrant, portando all’emissione di 10.000 nuove azioni ordinarie, il capitale sociale della Società ammontava a US\$ 62.053.278,45, suddiviso in 1.241.065.569 azioni senza valore nominale. I restanti 55.215.905 Warrant che non sono stati esercitati entro la scadenza del 30 giugno 2022 sono scaduti, diventando privi di validità da tutti i punti di vista.

D’AMICO TANKERS D.A.C.:

Rifinanziamento di due leasing: nel mese di luglio 2022, d’Amico Tankers d.a.c. ha esercitato le proprie opzioni di acquisto sui contratti di noleggio a scafo nudo per la M/T High Discovery (una nave cisterna medium range da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 da Hyundai-Mipo (Corea del Sud)), per un corrispettivo di US\$ 20,3 milioni, e per la M/T High Fidelity (una nave cisterna medium range da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 da Hyundai-Vinashin Shipyard Co. Ltd. (Vietnam)), per un corrispettivo di US\$ 19,2 milioni. Inoltre, d’Amico Tankers ha rifinanziato le due navi con nuovi leasing decennali (contratti di noleggio a scafo nudo), con un obbligo di acquisto a fine contratto, e opzioni di acquisto a decorrere dal secondo anniversario per la M/T High Discovery e dal terzo anniversario per la M/T High Fidelity.

Rifinanziamento del debito bancario in scadenza nel 2023 relativo a quattro navi, attraverso un nuovo prestito “sustainability linked”: nel mese di luglio 2022, d’Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un finanziamento a 5 anni da US\$ 82,0 milioni con ING e Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per rifinanziare i prestiti bancari in scadenza nel 2023 sulle navi M/T Cielo di Cagliari, M/T Cielo Rosso, M/T Cielo di Rotterdam e M/T Cielo di New York. Per questo nuovo prestito “sustainability linked”, il margine si adegua in base alle emissioni di CO2 della flotta di d’Amico Tankers e al suo indicatore AER (tasso annuale di efficienza), rispetto alla traiettoria AER stabilita dai *Poseidon Principles*, per il tipo di navi controllate dalla nostra controllata. ING ha il ruolo di agente e coordinatore su temi sostenibili, di questo finanziamento.

Rifinanziamento del debito bancario relativo a tre navi MR, in scadenza nel 2023: nel mese di luglio 2022, d’Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto il rifinanziamento del prestito bancario su tre delle sue navi MR in scadenza nel 2023, compreso l’importo dei *balloon*. In dettaglio:

- d’Amico Tankers ha sottoscritto un finanziamento a 7 anni da US\$ 25,2 milioni con Danish Ship Finance A/S per rifinanziare i prestiti bancari in scadenza nel 2023 sulla M/T High Seas e sulla M/T High Tide. Questo nuovo prestito è stato utilizzato e il finanziamento precedente rimborsato, nel luglio 2022.
- d’Amico Tankers ha sottoscritto un accordo con Tokyo Century Corporation per la proroga per ulteriori 4,5 anni a partire dalla precedente scadenza di gennaio 2023, del prestito relativo alla M/T High Challenge, per un importo residuo di US\$ 13,8 milioni.

Rifinanziamento del debito bancario relativo a cinque navi MR: nel mese di settembre 2022, d’Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un nuovo finanziamento a 5 anni per un importo pari a US\$ 54,2 milioni con



Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e ING, finalizzato al rifinanziamento dei prestiti relativi alle seguenti cinque navi:

- M/T Cielo di Capri, una nave cisterna *handysize* da 39.043 Tpl (Dwt) costruita nel 2016 da Hyundai-Vinashin Shipyard Co. Ltd., Vietnam, ed il cui precedente debito bancario scadeva nel maggio 2023. Il nuovo finanziamento legato a questa nave è stato utilizzato nell'ottobre 2022.
- M/T Glenda Melissa, M/T Glenda Meryl, M/T Glenda Melody, M/T Glenda Melanie, quattro navi MR da 47.200 Tpl (Dwt) costruite tra il 2010 ed il 2011 da Hyundai-Mipo, Corea del Sud, tutte precedentemente di proprietà di Glenda International Shipping d.a.c. Il nuovo finanziamento legato a queste quattro navi è stato utilizzato nel settembre 2022.

Nuovo finanziamento legato all'acquisizione di una nave MR: nel mese di dicembre 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un nuovo finanziamento con una durata di 5 anni e per un importo pari a US\$ 20 milioni, con Skandinaviska Enskilda Banken (SEB), per finanziare l'acquisizione della M/T High Adventurer.

Acquisizione del pieno controllo di GLENDA International d.a.c.: nell'agosto 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha acquisito il controllo del 100% di Glenda International Shipping d.a.c. ("Glenda" o "la *joint venture*"), attraverso il riscatto delle azioni (il "Riscatto") di proprietà di Topley Corporation ("Topley", parte del Gruppo Glencore) nella *joint venture*, per un corrispettivo di US\$ 27,4 milioni. Prima dell'operazione, Topley deteneva una partecipazione del 50% in Glenda International Shipping. Le navi di proprietà di Glenda International Shipping erano le seguenti MR:

- GLENDA Melissa, 47.203 Tpl (Dwt), costruita nel 2011 da Hyundai Mipo, Corea del Sud;
- GLENDA Meryl, 47.251 Tpl (Dwt), costruita nel 2011 da Hyundai Mipo, Corea del Sud;
- GLENDA Melody, 47.238 Tpl (Dwt), costruita nel 2011 da Hyundai Mipo, Corea del Sud;
- GLENDA Melanie, 47.162 Tpl (Dwt), costruita nel 2010 da Hyundai Mipo, Corea del Sud.

Prima del Riscatto delle azioni, i prestiti bancari relativi alle suddette navi sono stati integralmente rimborsati. Nel settembre 2022 d'Amico Tankers d.a.c. ha acquisito queste navi da Glenda.

Flotta impiegata a noleggio: nel mese di gennaio 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per 12 mesi a partire da gennaio 2022; e ha rinnovato un altro contratto *time charter* con un'importante controparte per una delle sue navi *handysize* per 6 mesi a partire da gennaio 2022.

Nel mese di settembre 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera su una delle sue navi LR1 per un periodo di 12 mesi a decorrere da ottobre 2022.

Nel mese di ottobre 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera su una delle sue navi LR1 per un periodo compreso tra 10 e 12 mesi a decorrere da dicembre 2022.

Nel mese di novembre 2022, 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 12 mesi a decorrere da novembre 2022.



Vendita di navi: nell'aprile 2022, d'Amico Tankers d.a.c ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T High Priority, una nave cisterna MR da 46.847 Tpl (Dwt), costruita nel 2005 da Nakai Zosen, Giappone, per un corrispettivo di US\$ 9,2 milioni.

Esercizio dell'opzione di acquisto su una nave MR in *time charter*: a settembre 2022, 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 Adventurer, una nave cisterna MR da 50.000 Tpl (Dwt) costruita nel 2017 da Onomichi Dockyard Co., Giappone, per un corrispettivo di JPY 4,1 miliardi (equivalenti a circa US\$ 30,4 milioni); la consegna della nave è avvenuta nel dicembre 2022.

Esercizio dell'opzione di acquisto su una nave MR noleggiata a scafo nudo: a dicembre 2022, 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 Voyager, una nave cisterna MR da 45.999 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 da Hyundai Mipo, Corea del Sud, per un corrispettivo di US\$ 20,8 milioni; la consegna della nave è avvenuta nel gennaio 2023.

HIGH POOL TANKERS D.A.C.:

Flotta impiegata a noleggio: nell'aprile 2022, High Pool Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* di 6 mesi con un'importante controparte per una delle sue navi MR a partire da giugno 2022.

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

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.



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

	Al 31 dicembre 2022				Al 9 marzo 2023			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5	9	6	20	5	10	6	21
Noleggio a scafo nudo*	1	7	-	8	1	6	-	7
Noleggio TC a lungo termine	-	6	-	6	-	6	-	6
Noleggio TC a breve termine	-	2	-	2	-	2	-	2
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 febbraio, in seguito al gelo artico negli Stati Uniti alla fine dello scorso anno, la produzione delle raffinerie statunitensi è scesa di 1,5 milioni di barili al giorno, dal picco post-pandemia di 16,4 milioni di barili al giorno di novembre 2022, e si prevede che non raggiunga nuovamente quel livello prima di aprile-maggio 2023. Anche i volumi raffinati dalla Cina sono calati dopo il picco di novembre 2022.
- Secondo il rapporto dell'AIE di febbraio, la domanda petrolifera mondiale aumenterà di 2,0 milioni di barili al giorno nel 2023, raggiungendo i 101,9 milioni di barili al giorno. La regione Asia-Pacifico (+1,6 milioni di barili al giorno), alimentata da una Cina in ripresa (+900 mila barili al giorno), sarà il principale motore di crescita. Per quanto riguarda la crescita della domanda di prodotti raffinati, questa sarà trainata soprattutto dai carburanti per aviazione/cherosene, il cui consumo quest'anno dovrebbe aumentare di 1,1 milioni di barili al giorno, fino a raggiungere 7,2 milioni di barili al giorno, pari al 90% dei livelli del 2019.
- Nel suo rapporto di febbraio, l'AIE prevede un incremento medio dei volumi di raffinazione di 1,8 milioni di barili al giorno nel 2023, rispetto agli 80,3 milioni di barili al giorno raffinati nel 2022. La maggior parte dell'aumento netto verrà da est di Suez, in quanto i tagli della produzione russa compenseranno gli incrementi previsti nel bacino atlantico. Se l'avvio di tutte le nuove raffinerie si concretizzerà come previsto, la capacità dovrebbe essere sufficiente a soddisfare la domanda di prodotti raffinati di quest'anno, pur prevedendo una riduzione delle esportazioni di raffinati russi.



- Secondo il rapporto dell'AIE di febbraio, l'offerta di petrolio dovrebbe aumentare di 1,2 milioni di barili al giorno nel 2023, molto meno dell'aumento previsto della domanda di petrolio. Si prevede che il mercato petrolifero registri un leggero eccesso di offerta nel primo trimestre del 2023, raggiunga un equilibrio nel secondo trimestre del 2023, per poi oscillare verso un deficit importante nella seconda metà dell'anno.
- La crescita dell'offerta di petrolio nel 2023 sarà guidata da Stati Uniti (+1,0 milioni di barili al giorno), Brasile (+0,3 milioni di barili al giorno), Norvegia (+0,1 milioni di barili al giorno) e Canada (+0,1 milioni di barili al giorno). Il volume complessivo non-OPEC dovrebbe aumentare di 1,8 milioni di barili al giorno, compensato da un calo OPEC di 590 mila barili al giorno, con la produzione russa che dovrebbe diminuire di 1,0 milioni di barili al giorno. In questo scenario è probabile che i prezzi del petrolio saranno ben sostenuti nel 2023 e che l'OPEC+ dovrà aumentare la produzione nella seconda metà dell'anno per ribilanciare il mercato.
- Secondo l'outlook di Clarksons di gennaio 2023, i volumi del commercio marittimo di raffinati dovrebbero aumentare di circa il 4% nel 2023, grazie all'aumento della domanda di petrolio, prevedendo in particolare che le nuove raffinerie in Medio Oriente facciano da traino alla crescita delle esportazioni regionali. Tuttavia, il mercato sta attraversando notevoli cambiamenti nei flussi commerciali dei prodotti e sta subendo le inefficienze derivanti dalle sanzioni imposte alle esportazioni russe di raffinati, che dal 5 febbraio 2023 includono anche quelle stabilite dall'UE. Clarksons prevede quindi che il commercio totale di prodotti, espresso in tonnellate-miglia, aumenterà di circa l'11,2% nel 2023, seguito da una robusta espansione del 8,3% nel 2024.
- 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 2022 sarebbero state consegnate 67 MR e LR1; mentre solo 57 di queste navi sono state effettivamente consegnate.
- 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 gennaio 2023, Clarksons ha stimato che nel 2023 la flotta di navi cisterna crescerà solo dello 0,4%.
- Nonostante la forza del mercato dei noli, 23 navi nel settore MR e LR1 sono state demolite nel 2022.
- Secondo Clarksons, a febbraio 2023 il 7,5% 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 3,2% dell'attuale flotta commerciale (in Tpl (Dwt)). Alla stessa data, il 35,5% 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.

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

RENDICONTO DI GESTIONE DI D’AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

Risultati operativi

Nel 2022 la Società ha registrato una perdita netta di US\$ 1,2 milioni. Il conto economico della Società è sintetizzato nel seguente prospetto.

<i>US\$ migliaia</i>	2022	2021
Proventi da investimenti (dividendi)	75	1.515
Proventi da investimenti (utile dalla vendita)	-	1.358
Costo del personale	(1.064)	(606)
Altri costi generali e amministrativi, ammortamenti e imposte	(2.218)	(1.445)
Proventi (oneri) finanziari	1.992	4.256
Utile (perdita) netto	(1.215)	5.078

Nel 2022 sono stati registrati proventi da investimenti per US\$ 0,1 milioni.

Gli oneri sono costituiti principalmente da costi del personale e altre spese generali e amministrative.

I proventi finanziari derivano principalmente dal rilascio di garanzie finanziarie su prestiti bancari e operazioni in leasing, a beneficio della società interamente controllata, d’Amico Tankers DAC.

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



Situazione patrimoniale-finanziaria

	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
<i>US\$ migliaia</i>		
Attività non correnti	407.423	404.150
Attività correnti	2.156	9.150
Totale attività	409.579	413.300
Patrimonio netto	407.980	408.972
Passività non correnti	70	-
Passività correnti	1.529	4.328
Totale passività e patrimonio netto	409.579	413.300

- Le attività non correnti della Società, pari a US\$ 407,4 milioni al 31 dicembre 2022, rappresentano il valore contabile dell'investimento in d'Amico Tankers d.a.c. (DTL), la principale controllata operativa del Gruppo;
- Le attività correnti, pari a US\$ 2,2 milioni, includono principalmente crediti finanziari e commerciali nei confronti della controllata d'Amico Tankers d.a.c., pari a US\$ 0,6 milioni, e US\$1,5 milioni di cassa e mezzi equivalenti;
- Le passività correnti, pari a US\$ 1,5 milioni, includono principalmente accantonamenti per il costo del piano di incentivazione a lungo termine (LTI) ed altri accantonamenti per spese generali ed amministrative.

Il Consiglio di Amministrazione propone inoltre, previa approvazione degli Azionisti, di portare a nuovo la perdita netta risultante dal bilancio civilistico 2022 della Società, pari a US\$ 1.215.048.

DIVIDENDI

Il Consiglio di Amministrazione ha deliberato oggi di proporre all'Assemblea Annuale degli Azionisti, convocata per il 18 aprile 2023 ("Assemblea") la distribuzione di un dividendo lordo in contanti pari a US\$ 22.011.953,96 (US\$ 18.710.160,87 al netto della massima tassazione applicabile pari al 15%), corrispondente a US\$ 0,0153 per azione emessa ed in circolazione al netto delle tasse applicabili, che sarà pagato tramite utilizzo di riserve distribuibili, inclusa la riserva sovrapprezzo azioni.

Il pagamento del suddetto dividendo, previa approvazione da parte dell'Assemblea, verrà effettuato in data 26 Aprile 2023, con rispettiva data di stacco (*ex date*) della cedola n. 5 il 24 Aprile 2023 e *record date* il 25 Aprile 2023, in conformità con il Calendario 2023 pubblicato da Borsa Italiana.

Per le n. 18.170.238 azioni proprie ad oggi in portafoglio della Società - pari all'1,46% del capitale sociale della Società - non sarà pagato dividendo, in quanto le azioni proprie sono prive del diritto al dividendo.



ALTRE DELIBERE

RELAZIONE SULLA CORPORATE GOVERNANCE E SUGLI ASSETTI PROPRIETARI 2022 E CONVOCAZIONE DELL'ASSEMBLEA ANNUALE DEGLI AZIONISTI

Il Consiglio di Amministrazione ha preso in esame ed approvato anche la relazione sulla Corporate Governance e sugli Assetti proprietari della Società riferita all'esercizio 2022 ed ha deliberato di convocare l'Assemblea della Società per deliberare *inter alia* su:

- approvazione del bilancio d'esercizio della Società e del bilancio consolidato al 31 Dicembre 2022, con la proposta di pagare un dividendo agli Azionisti della Società;
- il nuovo Piano di Incentivazione di Medio-Lungo Termine 2022-2024; e
- la nomina della società di revisione legale dei conti ("réviseur d'entreprises agréé") che resterà in carica fino all'Assemblea Annuale Ordinaria degli Azionisti che sarà chiamata ad approvare il bilancio statutario e consolidato della Società al 31 dicembre 2025.

RELAZIONE SULLA REMUNERAZIONE DEL 2022 E POLITICA GENERALE DELLE REMUNERAZIONI 2023

Il Consiglio di Amministrazione ha inoltre deliberato, previo parere favorevole ricevuto dal Comitato Nomine e Remunerazioni, l'approvazione della politica per la remunerazione relativa all'esercizio 2023 e della relazione del Consiglio di Amministrazione sulla remunerazione per l'esercizio 2022 (la "Relazione sulle Remunerazioni") che verrà inoltre sottoposta al voto non-vincolante dell'Assemblea conformemente alle disposizioni di legge applicabili.

Infine, il Consiglio d'Amministrazione ha approvato oggi una versione aggiornata del regolamento che disciplina le operazioni con parti correlate della Società ed ha confermato per un ulteriore triennio l'attuale composizione dell'Organismo di Vigilanza ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001.

Ulteriori informazioni sulle citate delibere consiliari sono disponibili nella sezione Corporate Governance del sito web di DIS <https://it.damicointernationalshipping.com/corporate-governance/>.

CONFERENCE CALL

Oggi alle ore 14.00 CET (08.00 EST), DIS terrà una conferenza telefonica con la comunità finanziaria, durante la quale saranno discussi i risultati economici e finanziari del Gruppo. È possibile collegarsi componendo i seguenti numeri telefonici: dall'Italia + 39 02 8058811, dal Regno Unito + 44 808 23 89 561, dagli USA + 1 866 63 203 28. Prima della conferenza telefonica è possibile scaricare le slide della presentazione dalla pagina Investor Relations del sito di DIS: <http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/>



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

La relazione annuale, al 31 dicembre 2022 è stata redatta secondo quanto previsto dall'art. 3 della Legge del Lussemburgo, datata 11 gennaio 2008, e successive modifiche, che recepisce la Direttiva 2004/109/EC del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 dicembre 2004 in materia di armonizzazione dei requisiti di trasparenza, in relazione alle informazioni sugli emittenti le cui azioni sono ammesse alle negoziazioni su un mercato regolamentato. Il documento integrale è depositato nei termini prescritti dalle leggi e dai regolamenti applicabili alla Società presso Borsa Italiana S.p.A., la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB), tramite il sistema eMarket SDIR and STORAGE, la Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di meccanismo ufficiale prescelto dalla Società per lo stoccaggio delle informazioni regolamentate (OAM) e la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF). Lo stesso è altresì reso disponibile, presso la sede legale della Società ed il sul suo sito internet (<http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/>).

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, tramite la sua controllata operativa d'Amico Tankers Ltd, 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').

Investor Relations

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


ALLEGATI
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	2022	2021
Ricavi	479.619	246.455
Costi diretti di viaggio	(149.661)	(72.369)
Ricavi base <i>time charter</i>*	329.958	174.086
Ricavi da noleggio a scafo nudo	4.812	888
Ricavi netti totali	334.770	174.974
Costi per noleggi passivi	(3.250)	(3.395)
Altri costi operativi diretti	(86.152)	(91.107)
Costi generali ed amministrativi	(15.544)	(14.006)
Utile dalla vendita di navi	(3.212)	(2.144)
Risultato operativo lordo / EBITDA *	226.612	64.322
Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni	(60.934)	(71.224)
Risultato operativo / EBIT *	165.678	(6.902)
Proventi finanziari	2.802	2.048
(Oneri) finanziari	(33.208)	(31.962)
Utile (perdita) ante imposte	135.272	(36.816)
Imposte e tasse	(403)	(445)
Utile (perdita) netto	134.869	(37.261)
Utile / (perdita) base per azione in US\$(1)	0,110	(0,030)

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	2022	2021
Utile (perdita) del periodo	134.869	(37.261)
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (<i>cash flow hedge</i>)	11.166	4.251
Variazioni nella riserva di conversione	(129)	7
Utile/(Perdita) netto complessivo	145.906	(33.003)
Utile (Perdita) base complessivo per azione in US\$(1)	0,119	(0,027)

(1) L'utile base per azione per il 2022 è stato calcolato in base al numero medio di azioni circolanti pari a 1.222.793.506, mentre nel 2021 è stato calcolato su un numero medio di 1.222.912.808 azioni circolanti. Non vi è stato alcun effetto di diluizione dell'utile per azione né nel 2022 né nel 2021.



SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	Al 31 dicembre 2022	Al 31 dicembre 2021
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	809.298	821.434
Altre attività finanziarie non correnti	9.103	9.849
Totale attività non correnti	818.401	831.283
Rimanenze	18.303	11.643
Crediti a breve ed altre attività correnti	91.498	37.104
Altre attività finanziarie correnti	8.787	2.674
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	117.896	43.415
Attività correnti	236.484	94.836
Attività disponibili per la vendita	-	10.197
Totale attività correnti	236.484	105.033
TOTALE ATTIVITÀ	1.054.885	936.316
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.053	62.053
Utili (perdite) a nuovo	53.938	(80.568)
Sovrapprezzo azioni	368.827	368.823
Altre riserve	(6.404)	(17.926)
Patrimonio netto totale	478.414	332.382
Banche ed altri finanziatori	266.124	226.771
Passività non correnti da <i>leasing</i>	150.225	237.478
Altre passività finanziarie non correnti	3.332	1.862
Passività non correnti	419.681	466.111
Banche ed altri finanziatori	51.086	66.534
Passività correnti da <i>leasing</i>	71.740	36.480
Debiti a breve ed altre passività correnti	30.734	27.665
Altre passività finanziarie correnti	3.129	4.765
Debiti per imposte correnti	101	43
Passività correnti	156.790	135.487
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	-	2.336
Totale passività correnti	156.790	137.823
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	1.054.885	936.316



RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO

<i>US\$ migliaia</i>	2022	2021
Utile (perdita) del periodo	134.869	(37.261)
Ammortamenti	60.845	64.802
Svalutazione netta (storno di svalutazioni)	89	6.422
Imposte correnti e differite	403	445
Costo netto dei <i>leasing</i>	17.152	17.131
Altri oneri (proventi) finanziari	13.253	12.783
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	3.212	2.144
Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide	(203)	(61)
Ratei passivi basati su azioni per il Piano d'incentivazione a lungo termine	219	38
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	229.839	66.443
Variazioni delle rimanenze	(6.414)	(2.758)
Variazioni dei crediti a breve	(50.545)	(1.570)
Variazioni dei debiti a breve	2.891	419
Imposte pagate	(351)	(389)
Deflussi netti per la quota di interessi della passività del <i>leasing</i> relativa all'IFRS 16	(14.598)	(17.130)
Interessi netti (pagati)	(13.018)	(13.189)
Flussi di cassa netti da attività operative	147.804	31.826
Acquisto di immobilizzazioni	(35.486)	(7.033)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	19.259	10.486
Vendita di immobilizzazioni	-	3.200
Aumento della partecipazione in Glenda International Shipping*	(25.542)	-
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(41.769)	6.653
Aumento di capitale	4	1
Altre variazioni del patrimonio netto	-	(31)
Variazione delle azioni proprie	-	(336)
Variazione netta di altri crediti finanziari	121	2.023
Rimborso finanziamenti bancari	(183.182)	(91.878)
Utilizzi di linee di credito	194.478	76.756
Inizio del <i>leasing</i>	42.900	-
Rimborso netto della quota capitale di <i>leasing</i>	(78.524)	(43.902)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(24.203)	(57.367)
Variazione netta in aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	81.832	(18.888)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	26.406	45.294
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	108.238	26.406
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	117.896	43.415
Scoperti di conto corrente	(9.658)	(17.009)

* 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.



Il responsabile della redazione dei bilanci, Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping S.A. (la 'Società') che, per quanto di sua conoscenza, i bilanci d'esercizio e consolidato 2022, redatti in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicati, forniscono una rappresentazione veritiera e corretta delle attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che la relazione intermedia del management sulla gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue delle controllate consolidate, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

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 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.

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.