



d'Amico International Shipping S.A. Bilancio semestrale/secondo trimestre 2024

Questo documento è disponibile su www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal

Capitale sociale al 30 giugno 2024 US\$ 62.053.278,45

INDICE

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE	3
DATI DI SINTESI.....	4
RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE CONSOLIDATO	5
STRUTTURA DEL GRUPPO.....	5
INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP).....	9
SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE DEL 2024.....	12
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO SEMESTRE	19
FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	21
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE CONCERNENTE LA REVISIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO.....	23
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO AL 30 GIUGNO 2024.....	25
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO SINTETICO INTERMEDIO	25
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO	25
SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA	26
RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO.....	27
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	28
NOTE	29

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente

Paolo d'Amico

Amministratori

Carlos Balestra di Mottola, *Amministratore Delegato*

Cesare d'Amico – Amministratore Esecutivo

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

Tom Loesch – Amministratore non Esecutivo - Independent Director

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

Antonia d'Amico – Amministratore, dal 23 aprile 2024

Lorenzo d'Amico - Amministratore, dal 23 aprile 2024

Massimiliano della Zonca- Amministratore, dal 23 aprile 2024

DATI DI SINTESI

DATI FINANZIARI

US\$ milioni

2° trim. 2024 NON REVISIONATO	2° trim. 2023 NON REVISIONATO		1° sem. 2024	1° sem. 2023
		US\$ migliaia		
107.691	98.443	Ricavi netti totali	212.971	205.906
85.022	66.339	Risultato operativo lordo (EBITDA)*	161.126	142.749
78,95%	67,4%	<i>margin</i> e sui ricavi netti totali in %	75,66%	69,3%
70.527	51.657	Risultato operativo (EBIT)*	130.969	112.260
65,49%	52,5%	<i>margin</i> e sui ricavi netti totali in %	61,50%	54,5%
66.543	45.717	Utile del periodo	122.883	99.833
61,79%	46,4%	<i>margin</i> e sui ricavi netti totali in %	57,70%	48,5%
61.748	47.107	Utile netto rettificato**	118.432	103.612
0,552	0,37	Utile per azione	1,018	0,82
78.291	73.771	Flussi di cassa operativi	155.219	172.978
(46.395)	(30.737)	Investimenti lordi (CapEx)*	(51.268)	(35.564)
			AI 30 giugno 2024	AI 31 dicembre 2023
		Totale attività	1.055.010	1.001.707
		Indebitamento finanziario netto*	122.246	224.344
		Patrimonio netto	709.709	617.806

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

** Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti – si veda anche la sintesi dei risultati finanziari per il primo semestre 2024.

ALTRI DATI OPERATIVI*

2° trim. 2024 NON REVISIONATO	2° trim. 2023 NON REVISIONATO		1° sem. 2024 NON REVISIONATO	1° sem. 2023 NON REVISIONATO
37.698	30.831	Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i> * per giorno di utilizzo (US\$) ¹	35.798	32.434
33,5	36,0	Sviluppo della flotta - Numero medio di navi*	34,5	36,0
25,5	22,0	- Di proprietà	25,7	21,3
3,0	6,4	- Noleggio a scafo nudo	3,0	6,9
5,0	7,6	- A noleggio	5,7	7,8
5,7%	1,9%	Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili ² (%)	4,6%	2,0%
42,5%	27,2%	Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili ³ (%)	41,9%	26,2%

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

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

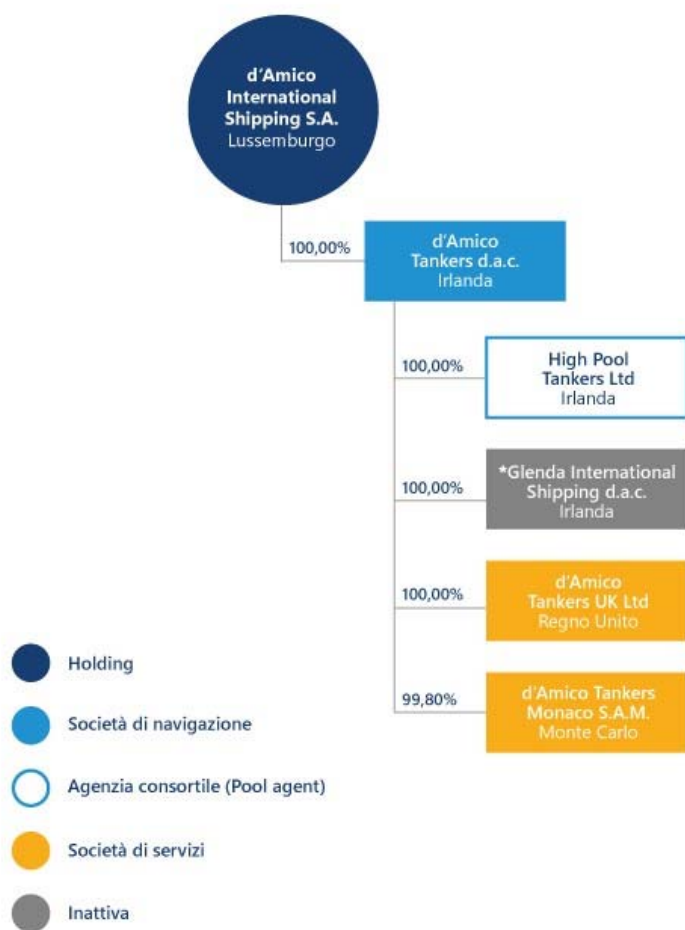
² Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi quelli di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili.

³ Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili (%): questo valore rappresenta il numero di giorni nave disponibili, inclusi i giorni di *off-hire*, impiegati con contratti *time charter*.

RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE CONSOLIDATO

STRUTTURA DEL GRUPPO

Di seguito viene riportata la struttura del Gruppo d'Amico International Shipping al 30 giugno 2024:



*Glenda International Shipping ha cessato l'attività commerciale il 22 settembre 2022, data in cui ha venduto l'ultima nave a d'Amico Tankers d.a.c.

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

d'Amico International Shipping S.A. (individualmente la “Società” o “d'Amico International Shipping”, e collettivamente con le sue società controllate “DIS”, “Gruppo DIS” o “il Gruppo”) è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo appartenente al gruppo di d'Amico Società di Navigazione SpA (il “Gruppo d'Amico”), fondato nel 1936. Al 30 giugno 2024 d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda) una flotta di 33,0 navi, di cui 28,0 navi di proprietà e a scafo nudo (con obblighi di acquisto) con un'età media di circa 8,8 anni, rispetto ad un'età media di settore di 13,4 anni per le navi MR (25.000-54.999 Tpl (Dwt)) e di 14,8 per le LR1 (55.000-84.999 Tpl (Dwt)). Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere alle principali società di *trading* di materie prime. Inoltre, tutte le navi sono conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale), inclusa la MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ed ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e ad altri *standard* internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali ed una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 30 giugno 2024 l'81,8% delle navi della flotta controllata di d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di tali raffinati.

L'oggetto sociale di DIS è la gestione, attraverso la sua principale controllata d'Amico Tankers d.a.c., di una flotta di navi di proprietà e a noleggio, impegnate nel trasporto di prodotti petroliferi raffinati e oli vegetali.

I ricavi del Gruppo DIS⁴, pari a US\$ 269,3 milioni nei primi 6 mesi del 2024 (-0,6% rispetto ai primi 6 mesi del 2023), derivano principalmente dall'impiego, diretto o tramite *partnership*, delle navi della Flotta tramite contratti *spot* e noleggi *time charter* per il trasporto marittimo di raffinati. Le navi impiegate con contratti a tariffa fissa, anche in *time charter*, solitamente danno luogo a flussi di cassa più costanti e prevedibili rispetto a quelle impiegate nel mercato *spot*. I contratti *spot* offrono l'opportunità di massimizzare i ricavi del Gruppo DIS durante i periodi di incremento delle tariffe di mercato, sebbene possano realizzare ricavi inferiori rispetto ai noleggi *time charter* durante i periodi di riduzione delle tariffe. Questo mix di impiego varia a seconda delle condizioni di mercato prevalenti e previste. Gli utili o le perdite possono anche derivare dalla vendita delle navi del Gruppo DIS.

Il Gruppo DIS ritiene di possedere un solido marchio ed una consolidata reputazione sul mercato internazionale grazie alla sua lunga storia, e che tale reputazione sia importante per mantenere e potenziare i suoi rapporti di lungo periodo con i suoi partner e clienti esistenti, oltre che per instaurare rapporti con i nuovi clienti. Affidabilità, trasparenza ed attenzione alla qualità sono i cardini delle attività svolte e la chiave del successo del Gruppo DIS.

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

Presenza globale di DIS

DIS è presente nei principali centri marittimi di tutto il mondo: Lussemburgo, Dublino (Irlanda), Londra (Regno Unito), Monte Carlo (Monaco), Singapore, New York (USA) e Roma (Italia). Il Gruppo fornisce servizi di trasporto impiegando tutte le sue navi a livello mondiale. DIS ritiene che la sua presenza internazionale consenta di soddisfare le esigenze dei clienti internazionali in diverse aree geografiche e, al contempo, rafforzando la riconoscibilità della Società e del suo marchio a livello mondiale. Inoltre, grazie ai diversi orari di apertura delle sedi ubicate in diversi fusi orari, DIS può monitorare continuamente le proprie attività e fornire assistenza ai suoi clienti.

Al 30 giugno 2024 DIS impiegava 631 dipendenti come personale marittimo e 25 dipendenti come personale di terra. Inoltre, attraverso contratti con parti correlate, DIS beneficia dei servizi dei dipendenti del Gruppo d'Amico che lavorano nelle divisioni amministrazione, noleggio, attività operative, compravendita e tecnica di d'Amico Shipping Singapore, d'Amico Shipping USA, d'Amico Società di Navigazione SpA, Rudder SAM e d'Amico Shipping UK.

⁴ Esclusi i ricavi da noleggio a scafo nudo

Flotta

Al 30 giugno 2024, il Gruppo DIS controllava, tramite proprietà o accordi di noleggio, una flotta moderna di 33,0 navi cisterna (31 dicembre 2023: 36,0 navi cisterna). Le navi cisterna del Gruppo DIS hanno una capacità di carico compresa tra circa 39.000 e 75.000 Tpl (Dwt).

Dal 2012 il Gruppo DIS ha ordinato 22 navi di nuova costruzione, l'ultima delle quali è stata consegnata a ottobre 2019. Tutte queste navi sono efficienti dal punto di vista dei consumi e conformi alla legislazione ambientale recente. Soddisfano quindi gli elevati *standard* richiesti dalle principali compagnie petrolifere clienti del Gruppo, oltre a essere altamente efficienti sotto il profilo dei costi. Nel secondo trimestre 2024 DIS ha ordinato altre 4 navi di nuova costruzione, la cui consegna è prevista nel 2027.

La gestione di un'ampia flotta aumenta la capacità di produrre utili ed efficienze operative, consolida la capacità del Gruppo di posizionare le navi in modo vantaggioso, traendone beneficio in termini di disponibilità e flessibilità di programmazione, fornendo a DIS un vantaggio competitivo. In particolare, grazie alla consistenza della sua flotta DIS dispone della flessibilità necessaria per sfruttare al meglio le condizioni favorevoli del mercato *spot* per massimizzare gli utili e negoziare contratti vantaggiosi con i fornitori.

La seguente tabella riporta informazioni sulla flotta navigante di DIS al 30 giugno 2024.

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese ⁵	Classe IMO
Flotta LR1				
Di proprietà				
Bright Future ⁶	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo di Cagliari	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Rosso	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo di Rotterdam	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Bianco	75.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obbligo di acquisto				
Cielo di Houston	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Flotta MR				
Di proprietà				
High Explorer	50.000	2018	Onomichi, Giappone	IMO
High Adventurer	50.000	2017	Onomichi, Giappone	IMO
High Challenge	50.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO
High Wind	50.000	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO
High Trust	49.990	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO
High Trader	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO
High Loyalty	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO
High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO
High Freedom	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO
High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO
GLEND A Melissa	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
GLEND A Meryl	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
GLEND A Melody	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obbligo di acquisto				
High Discovery	50.036	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO
High Fidelity	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO

⁵ Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam) fa riferimento a navi ordinate a Hyundai Mipo e costruite presso il suo cantiere di Vinashin (Vietnam).

⁶ Ex-Cielo di Londra.

Navi noleggiate a lungo termine con opzioni

High Leader	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO
High Navigator	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO
Crimson Pearl	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO
Crimson Jade	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III

Navi noleggiate a lungo termine senza opzione

Green Planet	50.843	2014	Daesun Shipbuilding, Corea del Sud	IMO
--------------	--------	------	------------------------------------	-----

Flotta Handysize
Di proprietà

Cielo di Salerno	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO
Cielo di Hanoi	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO
Cielo di Capri	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO
Cielo di Ulsan	39.060	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO
Cielo di New York	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO
Cielo di Gaeta	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO

Oltre alla flotta navigante sopra descritta, DIS ha le seguenti nave cisterna LR1 in costruzione⁷:

Numero di scafo	Tpl (Dwt) stimati	Consegna stimata	Costruttore, Paese
YZJ2024-1642	75.000	Q3-2027	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina
YZJ2024-1643	75.000	Q4-2027	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina
YZJ2024-1644	75.000	Q3-2027	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina
YZJ2024-1645	75.000	Q4-2027	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina

Impiego della flotta

Al 30 giugno 2024, DIS impiegava direttamente 33,0 navi: 2 LR1 (navi a “Lungo Raggio 1”), 6 MR (navi a “Medio Raggio”) e 5 navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre alla stessa data 4 LR, 15 MR e 1 nave *handysize* erano impiegate sul mercato *spot*.

d’Amico International Shipping fa parte del Gruppo d’Amico, leader mondiale nel trasporto marittimo con oltre 80 anni di esperienza nel settore, la cui capogruppo è d’Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Al 30 giugno 2024, il Gruppo d’Amico controlla un’ampia flotta di navi di proprietà ed in *time-charter*, di cui 33,0 erano parte della flotta di DIS, operanti nel mercato delle navi cisterna. d’Amico International Shipping beneficia inoltre delle competenze del Gruppo d’Amico che gli fornisce servizi di gestione tecnica, compresi accordi assicurativi e per l’equipaggio, oltre a servizi per la sicurezza, la qualità ed ambientali per le navi di DIS.

⁷ Per ulteriori informazioni, si rimanda alle note n.11 sui diritti di utilizzo e n.24 sugli impegni finanziari.

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

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

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

Ricavi base time charter

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

Ricavi da noleggio a scafo nudo

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

EBITDA e margine di EBITDA

Il risultato operativo lordo (EBITDA) è definito come risultato del periodo al lordo dell'impatto delle imposte, degli interessi, della quota di competenza del Gruppo dei risultati da eventuali *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 eventuali *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 del bilancio consolidato sintetico intermedio)

Giorni-nave disponibili

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

Percentuale di copertura

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

Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE

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

Off-hire

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

Ricavi base *time charter* giornalieri

È un indicatore dei ricavi giornalieri medi di una nave o della flotta di DIS. Il metodo di calcolo dei ricavi base *time charter* giornalieri applicato da DIS è coerente con gli standard di settore ed è stabilito dividendo i ricavi di viaggio (al netto delle spese di viaggio) per i giorni di noleggio del periodo di tempo in oggetto. I ricavi base *time charter* giornalieri costituiscono un indicatore di *performance standard* nel settore dei trasporti marittimi, utilizzato principalmente per comparare le variazioni della *performance* di una società di trasporto tra un periodo e l'altro poiché non è influenzato dalle variazioni nel *mix* di contratti di noleggio (ossia noleggi *spot*, noleggi *time charter* e

contratti di nolo) attraverso i quali le navi sono impiegate. Si tratta di un indicatore che consente di confrontare la *performance* del Gruppo con le controparti di settore ed i valori di riferimento del mercato (si vedano i Dati di sintesi).

Numero medio di navi

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

ALTRE DEFINIZIONI

Noleggio a scafo nudo

È un tipo di contratto tramite il quale al proprietario viene solitamente corrisposto un importo mensile anticipato di noleggio ad una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo determinato, durante il quale il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative (si veda la nota 7). 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.

SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE DEL 2024

Il mercato delle *product tanker* è rimasto forte durante il primo semestre dell'anno, sostenuto da una crescita limitata della flotta, dall'aumento dei volumi globali di scambi di petrolio e da significativi fattori esogeni, come gli attacchi Houthi alle navi in Mar Rosso e nel Golfo di Aden e la guerra in corso in Ucraina.

Secondo il report "Oil and Tanker Trade Outlook" di Clarksons (giugno 2024), la domanda di petroliere per il trasporto di raffinati (misurata in tonnellate di portata lorda) è prevista crescere del 5,3% nel 2024, segnando il quarto anno consecutivo di forte espansione. Le deviazioni delle navi intorno al Capo di Buona Speranza, rese necessarie dai problemi in Mar Rosso, hanno fortemente contribuito all'incremento di tale domanda. Gli arrivi delle petroliere nel Golfo di Aden sono diminuiti di circa il 60% rispetto ai livelli abituali, mentre gli arrivi al Capo di Buona Speranza sono più che raddoppiati. Le attuali proiezioni prevedono che i disagi legati al Mar Rosso persisteranno fino al terzo trimestre del 2024; tuttavia, un periodo di interruzioni più lungo potrebbe amplificare questi effetti.

Quest'anno, la crescita della domanda globale di petrolio e della capacità di raffinazione sta, inoltre, supportando i volumi del commercio di raffinati a livello globale. Le nuove raffinerie in Kuwait, Oman e Nigeria stanno contribuendo a tale crescita, insieme ai forti volumi di esportazione dagli Stati Uniti, sostenuti dagli elevati tassi di utilizzo delle raffinerie. Le prospettive a breve termine rimangono favorevoli, con le interruzioni in corso nel Mar Rosso che garantiscono ulteriore sostegno a un mercato già robusto. È particolarmente rilevante come, per la prima volta a giugno, le esportazioni di gasolio dal Medio Oriente abbiano superato 1,8 milioni di barili al giorno, mirando all'Europa come mercato chiave.

A Panama, invece, sembra che i problemi si siano in parte ridotti. I livelli dell'acqua nel Canale di Panama sono gradualmente aumentati e le restrizioni al transito sono state revocate per tutta la prima metà del 2024. Questo ha portato a una normalizzazione dei prezzi d'asta e a una stabilizzazione negli scambi di raffinati dal Golfo del Messico alla costa occidentale dell'America Latina.

La tariffa *time charter* a un anno, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di giugno 2024 era valutata intorno a US\$ 34.000 al giorno per una MR2 di tipo *Eco*, con un premio di circa US\$ 4.000 al giorno rispetto a una MR convenzionale.

DIS ha registrato un utile netto di US\$ 122,9 milioni nel primo semestre 2024 rispetto a US\$ 99,8 milioni registrati nello stesso periodo del 2023. Tale miglioramento è attribuibile alla maggiore solidità del mercato delle navi cisterna rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio. Escludendo i risultati sulle vendite e le voci finanziarie non ricorrenti, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 118,4 milioni nel primo semestre 2024, rispetto a US\$ 103,6 milioni registrati nel primo semestre 2023. **DIS ha registrato un utile netto di US\$ 66,5 milioni nel secondo trimestre 2024** rispetto a US\$ 45,7 milioni nel secondo trimestre dello scorso esercizio. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 61,7 milioni nel secondo trimestre 2024 rispetto a US\$ 47,1 milioni nel secondo trimestre 2023.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 161,1 milioni nel primo semestre 2024, rispetto a US\$ 142,7 milioni raggiunti nel primo semestre 2023 (secondo trimestre 2024: US\$ 85,0 milioni vs. secondo trimestre 2023: US\$ 66,3 milioni), con **flussi di cassa operativi positivi pari a US\$ 155,2 milioni nel primo semestre 2024**, rispetto agli US\$ 173,0 milioni dello stesso periodo dello scorso esercizio.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha realizzato una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 41.404 nel primo semestre 2024** rispetto agli US\$ 34.216 nel primo semestre 2023 (secondo trimestre 2024: US\$ 44.949 vs. secondo trimestre 2023: US\$ 31.746); un miglioramento attribuibile al considerevole rafforzamento del mercato rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

Allo stesso tempo, il 41,9% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo semestre 2024 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 28.016, (primo semestre 2023: copertura del 26,2% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 27.419). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei punti chiave 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 media giornaliera totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 35.798 nei primi sei mesi del 2024** rispetto a US\$ 32.434 raggiunti nello stesso periodo del 2023 (secondo trimestre 2024: US\$ 37.698 vs. secondo trimestre 2023: US\$ 30.831).

RISULTATI OPERATIVI

2° trim. 2024 NON REVISIONATO	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2024	1° sem. 2023
137.104	130.599	Ricavi	269.265	270.832
(30.628)	(33.371)	Costi diretti di viaggio	(58.724)	(67.338)
106.476	97.228	Ricavi base time charter*	210.541	203.494
1.215	1.215	Ricavi da noleggio a scafo nudo*	2.430	2.412
107.691	98.443	Ricavi netti totali	212.971	205.906
-	-	Costi per noleggi passivi	-	(27)
(21.704)	(23.561)	Altri costi operativi diretti	(45.370)	(47.988)
(5.827)	(7.096)	Costi generali ed amministrativi	(11.068)	(11.316)
4.862	(1.447)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	4.593	(3.826)
85.022	66.339	Risultato operativo lordo (EBITDA)*	161.126	142.749
(14.495)	(14.682)	Ammortamenti e svalutazioni	(30.157)	(30.489)
70.527	51.657	Risultato operativo (EBIT)*	130.969	112.260
1.764	1.208	Proventi finanziari	3.500	2.378
(5.314)	(6.828)	Oneri finanziari	(10.787)	(14.208)
66.977	46.037	Utile ante imposte	123.682	100.430
(434)	(320)	Onere fiscale per imposta sul reddito	(799)	(597)
66.543	45.717	Utile del periodo	122.883	99.833

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

I **ricavi** sono stati di US\$ 269,3 milioni nel primo semestre 2024 (US\$ 270,8 milioni nel primo semestre 2023) e di US\$ 137,1 milioni nel secondo trimestre 2024 (US\$ 130,6 milioni nel secondo trimestre 2023). La leggera riduzione dei ricavi lordi rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente alla minore esposizione al mercato *spot* e al minor numero di navi equivalenti impiegate rispetto al primo semestre 2023. Inoltre, la percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel primo semestre 2024 (4,6%) è stata superiore a quella dello stesso periodo dell'esercizio precedente (2,0%) principalmente per effetto delle tempistiche di *off-hire* di tipo commerciale e degli interventi di bacino (*drydock*).

I **costi diretti di viaggio** sono espressione del *mix* di contratti di impiego *spot* o *time charter*. Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato *spot*, ammontano a US\$ (58,7) milioni nel primo semestre 2024 rispetto a US\$ (67,3) milioni nel primo semestre 2023 (secondo trimestre 2024: US\$ (30,6) milioni vs. secondo trimestre 2023: US\$ (33,4) milioni). I costi inferiori riflettono la minore esposizione di DIS al mercato *spot* rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

I **ricavi base time charter** sono stati di US\$ 210,5 milioni nel primo semestre 2024 rispetto a US\$ 203,5 milioni del primo semestre 2023 e di US\$ 106,5 milioni nel secondo trimestre 2024 rispetto a US\$ 97,2 milioni del secondo trimestre 2023. In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 41.404 nel primo semestre 2024** rispetto a US\$ 34.216 nel primo semestre 2023, e di **US\$ 44.949 nel secondo trimestre 2024** rispetto a US\$ 31.746 nel secondo trimestre 2023.

Nel primo semestre 2024, DIS ha mantenuto un buon livello di 'copertura'⁸ (ricavi generati da contratti a tariffa fissa) pari ad una media del 41,9% dei giorni-nave disponibili (primo semestre 2023: 26,2%) ad una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 28.016 (primo semestre 2023: US\$ 27.419). Oltre a garantire un certo livello di ricavi e

⁸ 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 stimato di US\$ 7.504 (in linea con i costi effettivi di DIS), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.

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*)⁹ sono stati di US\$ 35.798 nel primo semestre 2024 rispetto a US\$ 32.434 nel primo semestre 2023, e di US\$ 37.698 nel secondo trimestre 2024 rispetto a US\$ 30.831 nel secondo trimestre 2023.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2023						2024		
	1° trim.	2° trim.	1° sem.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	1° sem.
Spot	36.652	31.746	34.216	31.746	30.999	32.873	38.201	44.949	41.404
Tariffa fissa	26.367	28.383	27.419	28.383	28.474	28.107	28.123	27.903	28.016
Media	34.056	30.831	32.434	30.860	30.099	31.451	34.043	37.698	35.798

I ricavi da noleggio a scafo nudo ammontavano a US\$ 2,4 milioni nel primo semestre 2024, in linea con lo stesso periodo dell'esercizio precedente, e riguardano il contratto di noleggio a scafo nudo a decorrere dall'ottobre 2021 su una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c.

Costi per noleggi passivi. La Società ha adottato l'IFRS 16 Leasing, in vigore dal 1° gennaio 2019, modificando in modo significativo il trattamento dei leasing nel Bilancio consolidato del Gruppo. Con qualche eccezione, la passività per pagamenti previsti in contratti precedentemente classificati come leasing operativi viene ora attualizzata al tasso di finanziamento marginale del locatario, portando alla rilevazione di una passività per leasing e di una corrispondente attività consistente nel diritto di utilizzo. Di conseguenza, a partire dal 1° gennaio 2019 i costi per noleggi passivi includono solo i contratti *time charter* la cui durata residua è inferiore a 12 mesi da quella data o contratti con decorrenza successiva la cui durata è inferiore a 12 mesi dalla data d'inizio. L'applicazione dell'IFRS 16 ha ridotto i "costi per noleggi passivi" di US\$ 14,7 milioni nel primo semestre 2024 e di US\$ 22,0 milioni nel primo semestre 2023, poiché all'interno del conto economico tali costi sono stati sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. Escludendo l'effetto dell'IFRS 16, i "costi per noleggi passivi" di DIS si sarebbero attestati a US\$ (14,7) milioni nel primo semestre 2024, rispetto a US\$ (22,0) milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Nel primo semestre 2024 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (5,7 navi equivalenti) rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente (7,8 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\$ 6,4 milioni nel primo semestre 2024 (aumento di US\$ 9,9 milioni nel primo semestre 2023), poiché all'interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. Escludendo gli effetti dell'IFRS 16, gli altri costi operativi diretti di DIS si sarebbero attestati a US\$ (38,9) milioni nel primo semestre 2024 rispetto a US\$ (38,1) milioni nel primo semestre 2023. Nel primo semestre 2024 la Società ha gestito una flotta più ampia di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (primo semestre 2024: 28,7 vs. primo semestre 2023: 28,2). DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati standard di procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. Il mantenimento di un eccellente *standard* qualitativo della flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

I **costi generali e amministrativi** ammontavano a US\$ (11,1) milioni nel primo semestre 2024 (US\$ (11,3) milioni nel primo semestre 2023). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

Il **risultato dalla vendita di navi** è stato positivo per US\$ 4,6 milioni nel primo semestre 2024 (US\$ (3,8) milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente). L'importo per il primo semestre 2024 include un utile di US\$ 5,1

⁹ 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 stimato di US\$ 7.504 (in linea con i costi effettivi di DIS), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.

milioni dalla vendita della M/T Glenda Melanie nel secondo trimestre 2024, parzialmente compensato dall'ammortamento del risultato differito netto delle navi vendute e riprese in leasing (*lease-back*) negli esercizi precedenti. L'importo per il primo semestre 2023 includeva principalmente US\$ (3,1) 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 dello stesso anno.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato di US\$ 161,1 milioni nel primo semestre 2024 rispetto a US\$ 142,7 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente (secondo trimestre 2024: US\$ 85,0 milioni vs. secondo trimestre 2023: US\$ 66,3 milioni), rispecchiando il miglioramento registrato dai mercati dei noli nei primi sei mesi dell'anno in corso.

La voce **Ammortamenti e svalutazioni** ammonta a US\$ (30,2) milioni nel primo semestre 2024 (US\$ (30,5) milioni nel primo semestre 2023) (secondo trimestre 2024: US\$ (14,5) milioni vs. secondo trimestre 2023: US\$ (14,7) milioni). Non è stata registrata alcuna svalutazione o storno di svalutazioni né nel primo semestre 2024 né nel primo semestre 2023.

Il **risultato operativo lordo (EBIT)** è stato di US\$ 131,0 milioni nel primo semestre 2024 rispetto a US\$ 112,3 milioni nel primo semestre 2023 (secondo trimestre 2024: US\$ 70,5 milioni vs. secondo trimestre 2023: US\$ 51,7 milioni).

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 3,5 milioni nel primo semestre 2024 (US\$ 2,4 milioni nel primo semestre 2023) (secondo trimestre 2024: US\$ 1,8 milioni vs. secondo trimestre 2023: US\$ 1,2 milioni). L'importo per il primo semestre 2024 comprende principalmente interessi attivi su titoli a breve termine e fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (10,8) milioni nel primo semestre 2024 rispetto a US\$ (14,2) milioni del primo semestre 2023 (secondo trimestre 2024: US\$ (5,3) milioni vs. secondo trimestre 2023: US\$ (6,8) milioni). L'importo del primo semestre 2024 comprende principalmente US\$ (10,5) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui leasing finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da leasing, nonché US\$ (0,2) milioni di differenze di cambio negative e US\$ (0,2) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su cambi utilizzati per fini di copertura. L'importo registrato nello stesso periodo dell'esercizio precedente comprendeva principalmente US\$ (13,8) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da leasing.

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$ 123,7 milioni nel primo semestre 2024 (US\$ 100,4 milioni nel primo semestre 2023) e un utile di US\$ 67,0 milioni nel secondo trimestre 2024 (US\$ 46,0 milioni nel secondo trimestre 2023).

L'**onere fiscale per imposta sul reddito** ammontava a US\$ (0,8) milioni nel primo semestre 2024 (US\$ (0,6) milioni nel primo semestre 2023).

DIS ha registrato un utile netto di US\$ 122,9 milioni nel primo semestre 2024 (utile netto di US\$ 99,8 milioni nello stesso periodo del 2023) e un **utile netto di US\$ 66,5 milioni nel secondo trimestre 2024** (utile netto di US\$ 45,7 milioni nel secondo trimestre 2023). Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo semestre 2024 (US\$ 4,5 milioni) e dal primo semestre 2023 (US\$ (3,8) milioni), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 118,4 milioni nel primo semestre 2024 rispetto a US\$ 103,6 milioni registrati nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA SINTETICA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2024	AI 31 dicembre 2023
ATTIVITÀ		
Totale attività non correnti	792.434	796.693
Totale attività correnti	262.576	205.014
TOTALE ATTIVITÀ	1.055.010	1.001.707
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Patrimonio netto	709.709	617.806
Totale passività non correnti	261.124	290.667
Totale passività correnti	84.177	93.234
Totale patrimonio netto e passività	1.055.010	1.001.707

Le **attività non correnti totali** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, ivi comprese le attività consistenti nel diritto di utilizzo, e comprendono la quota relativa alle nuove navi in costruzione. Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 30 giugno 2024 era di US\$ 1.185,7 milioni.

Gli **investimenti lordi (CapEx)** nel primo semestre 2024 sono stati di US\$ 51,3 milioni rispetto a US\$ 35,6 milioni nel primo semestre 2023. Questi importi includono i costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a scafo nudo. Inoltre, l'importo per il primo semestre 2024 include US\$ 44,7 milioni pagati come prima rata per quattro navi di nuova costruzione ordinate da d'Amico Tankers d.a.c. a Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Cina.

Le **attività correnti totali** al 30 giugno 2024 ammontavano a US\$ 262,6 milioni. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 13,6 milioni e US\$ 62,7 milioni), le attività correnti comprendono "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" per US\$ 181,9 milioni.

Le **passività non correnti totali** erano pari a US\$ 261,1 milioni al 30 giugno 2024 e rappresentano principalmente la parte a lungo termine dei debiti verso banche (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione) e le passività da leasing.

La voce **totale passività correnti**, oltre ai debiti verso banche ed altri finanziatori (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione), al 30 giugno 2024 comprende le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 35,0 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US\$ 13,7 milioni per passività da leasing e US\$ 2,9 milioni per altre passività finanziarie correnti.

Il **patrimonio netto** ammontava a US\$ 709,7 milioni al 30 giugno 2024 (US\$ 617,8 milioni al 31 dicembre 2023). L'incremento rispetto alla fine del 2023 è dovuto principalmente al Risultato netto generato nel primo semestre del 2024.

INDEBITAMENTO NETTO*

L'**indebitamento netto di DIS al 30 giugno 2024** ammontava a US\$ 122,2 milioni rispetto a US\$ 224,3 milioni al 31 dicembre 2023. A seguito dell'applicazione dell'IFRS 16, dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono una passività aggiuntiva per leasing, pari a US\$ 14,7 milioni alla fine di giugno 2024 rispetto a US\$ 25,6 milioni a fine 2023. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'effetto dell'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 9,1% al 30 giugno 2024 rispetto al 18,0% al 31 dicembre 2023 (36,0% al 31 dicembre 2022, 60,4% al 31 dicembre 2021, 65,9% al 31 dicembre 2020, 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018).

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2024	AI 31 dicembre 2023
Liquidità – <i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	181.886	111.154
Altre attività finanziarie correnti	4.429	4.431
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata**	9	28
Totale attività finanziarie correnti	186.324	115.613
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	32.643	28.699
Passività per leasing – correnti	13.650	20.215
Altre passività finanziarie correnti – terzi	2.920	2.810
Totale passività finanziarie correnti	49.213	51.724
Indebitamento finanziario netto corrente (attività)	(137.111)	(63.889)
Altre attività finanziarie non correnti - terzi	1.767	2.434
Totale attività finanziarie non correnti	1.767	2.434
Debiti verso banche – non correnti	192.174	214.738
Passività per leasing finanziari – non correnti	66.385	73.193
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	2.565	2.736
Totale passività finanziarie non correnti	261.124	290.667
Indebitamento finanziario netto non corrente	259.357	288.233
Indebitamento finanziario netto	122.246	224.344

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

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

Alla fine di giugno 2024 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US\$ 186,3 milioni. L'importo totale comprende principalmente *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$ 181,9 milioni, la quota corrente delle perdite differite su operazioni di vendita e *lease-back*, pari a US\$ 1,5 milioni, e il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (principalmente *swap* su tassi di interesse), pari a US\$ 2,9 milioni.

La voce *Totale attività finanziarie non correnti* comprende principalmente la quota non corrente delle perdite differite su operazioni di vendita e *lease-back*, pari a US\$ 0,3 milioni, e il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (*swap* su tassi di interesse), pari a US\$ 1,4 milioni.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 30 giugno 2024 ammontava a US\$ 224,8 milioni, comprensivo di US\$ 32,6 milioni con scadenza entro un anno. L'indebitamento bancario di DIS al 30 giugno 2024 comprende principalmente le seguenti linee di credito a lungo termine a favore di d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo:

- (i) Finanziamento a 5 anni concesso da Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e ING per finanziare 1 nave *handysize* costruita nel 2016 e 3 navi MR precedentemente di proprietà di Glenda International Shipping d.a.c. costruite nel 2011, per un debito di US\$ 33,3 milioni.
- (ii) Finanziamento a 5 anni concesso da ING e Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per finanziare 3 navi LR1 costruite nel 2018 e 1 nave *handysize* costruite nel 2014, per un debito di US\$ 70,0 milioni.
- (iii) Finanziamento a 5 anni concesso da ABN Amro per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014, per un debito di US\$ 10,1 milioni.
- (iv) Finanziamento a 5 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken per finanziare una nave LR1 costruita nel 2017, per un debito di US\$ 16,2 milioni.
- (v) Finanziamento a 5 anni concesso da Tokyo Century Corporation per finanziare una nave MR costruita nel 2017, per un debito di US\$ 11,3 milioni.
- (vi) Finanziamento a 7 anni concesso da Danish Ship Finance per finanziare 2 navi MR costruite nel 2012, per un debito residuo di US\$ 18,9 milioni.
- (vii) Finanziamento a 8 anni concesso da IYO Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2018 e acquisita da d'Amico Tankers nel secondo trimestre 2023, per un debito di US\$ 16,2 milioni.
- (viii) Finanziamento a 5 anni concesso da NTT TC Leasing per finanziare una nave LR1 costruita nel 2019, per un debito di US\$ 19,1 milioni.

- (ix) Finanziamento a 8 anni concesso da IYO Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2014, per un debito di US\$ 16,0 milioni.
- (x) Finanziamento a 8 anni concesso da BPER per finanziare una nave MR costruita nel 2014, per un debito di US\$ 16,0 milioni.

Passività da leasing comprende il leasing finanziario per la M/T Cielo di Houston, vendita e ripresa in leasing nel 2019 ed i leasing finanziari per M/T High Fidelity e M/T High Discovery, i cui leasing precedenti sono stati risolti nel terzo trimestre 2022, con le navi quindi rifinanziate con nuovi leasing a 10 anni. Inoltre, le “passività da leasing” al 30 giugno 2024 includono US\$ 14,7 milioni derivanti dall’applicazione dell’IFRS 16 a contratti classificati fino al 2018 come “leasing operativi”.

La voce *Altre passività finanziarie non correnti* include principalmente l’utile differito sulla cessione riguardante operazioni di vendita e *lease-back*.

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

Nel primo semestre 2024 i flussi di cassa netti di DIS sono stati pari a US\$ 70,7 milioni, rispetto a US\$ 5,1 milioni nel primo semestre del 2023.

2° trim. 2024 NON REVISIONATO	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2024	1° sem. 2023
78.291	73.771	Flussi di cassa da attività operative	155.219	172.978
(19.469)	(30.737)	Flussi di cassa da attività di investimento	(24.342)	(35.564)
(46.996)	(84.904)	Flussi di cassa da attività finanziarie	(60.145)	(132.351)
11.826	(41.870)	Variazione netta in aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	70.732	5.063
170.060	155.171	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	111.154	108.238
181.886	113.301	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	181.886	113.301

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$ 155,2 milioni nel primo semestre 2024, rispetto a US\$ 173,0 milioni nel primo semestre 2023. La variazione rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio è attribuibile principalmente a US\$ 34,0 milioni di effetto temporaneo positivo sul capitale circolante realizzato nel primo semestre del 2023.

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati negativi e pari a US\$ (24,3) milioni nel primo semestre 2024, contro US\$ (35,6) milioni nel primo semestre 2023. Oltre ai costi degli interventi di bacino sostenuti durante il periodo, l’importo per il primo semestre 2024 include US\$ (44,7) milioni pagati come prima rata per quattro LR1 di nuova costruzione ordinate a Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Cina, parzialmente compensati da US\$ 26,9 milioni di proventi derivanti dalla vendita della M/T Glenda Melanie. L’importo registrato nello stesso periodo dell’esercizio precedente comprendeva l’esercizio da parte di d’Amico Tankers d.a.c. dell’opzione di acquisto sulla M/T High Explorer per un corrispettivo di JPY 4,1 miliardi (equivalenti a circa US\$ 30,0 milioni), oltre ai costi degli interventi di bacino sostenuti durante il periodo.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati negativi e pari a US\$ (60,1) milioni nel primo semestre 2024, rispetto a US\$ (132,4) milioni nel primo semestre 2023. L’importo per il primo semestre 2024 comprende principalmente: i) US\$ (51,0) milioni di rimborso di finanziamenti bancari, di cui US\$ (6,5) milioni dovuti al rimborso del finanziamento relativo alla M/T Glenda Melanie (prima della sua vendita nel secondo trimestre dell’anno), US\$ (17,5) milioni dovuti al rimborso anticipato del finanziamento relativo alla M/T High Adventurer (il cui debito era previsto in scadenza nel 2027), e US\$ (12,6) milioni dovuti al rimborso anticipato del finanziamento relativo alla M/T Cielo di Salerno (il cui debito era previsto in scadenza nel 2027); ii) US\$ 32,0 milioni di utilizzo di linee di credito, relativo al finanziamento della M/T High Freedom e della M/T High Voyager; iii) US\$ (10,5) milioni di

rimborso di passività da leasing; iv) US\$ (30,0) milioni di distribuzione di dividendi nel secondo trimestre 2024; e v) US\$ (0,7) milioni di riacquisto di azioni proprie.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO SEMESTRE DEL 2024

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

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

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

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

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

Esecuzione del programma di riacquisto di azioni proprie: Nel giugno 2024 d'Amico International Shipping S.A. ha riacquistato n. 105.943 azioni proprie (corrispondenti allo 0,085% del capitale sociale in circolazione della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 6,3537 euro, per un corrispettivo complessivo di 673.134 euro. Alla fine di giugno 2024, d'Amico International Shipping S.A. detiene n. 3.529.000 azioni proprie, corrispondenti allo 2,84% del capitale sociale.

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

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

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

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

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

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

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

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

Acquisto di una nave di seconda mano: nell'aprile 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha firmato un accordo per l'acquisto della M/T Amfitrion, una nave cisterna MR da 50.000 Tpl (Dwt), costruita nel 2017 da Samsung Heavy Industries Ningbo, Cina, per un corrispettivo di US\$ 43,5 milioni. L'acquisto della M/T Amfitrion è stato successivamente annullato, come riportato nella sezione "Fatti verificatisi dopo la fine del primo semestre del 2024 ed evoluzione prevedibile della gestione".

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

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

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

FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA FINE DEL PRIMO SEMESTRE DEL 2024 ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Annullamento dell'acquisto di una nave di seconda mano: a luglio 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha risolto il contratto di acquisto firmato il 9 aprile 2024, come indicato nel comunicato stampa emesso il 10 aprile 2024. Il contratto riguardava l'acquisto della M/T Amfitrion (la "Nave"), una 'MR' di portata lorda pari a 50.000 tonnellate, costruita nel 2017. La risoluzione si è resa necessaria in seguito alla comunicazione da parte dei Venditori di non poter rispettare la data ultima di consegna della Nave pattuita nel contratto di acquisto.

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

	Al 30 giugno 2024				Al 1° agosto 2024			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5	14	6	25	5	15	6	26
A noleggio a scafo nudo*	1	2	-	3	1	2	-	3
A noleggio TC a lungo termine	-	2	-	2	-	2	-	2
A noleggio TC a breve termine	-	3	-	3	-	2	-	2
Totale	6	21	6	33	6	21	6	33

* con obbligo di acquisto

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

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

Domanda di navi cisterna

- Secondo il *report* dell'AIE di luglio 2024, quest'anno la produzione globale delle raffinerie dovrebbe attestarsi in media a 83,4 milioni di barili al giorno, circa 0,9 milioni di barili al giorno in più rispetto alla media del 2023. La previsione per il 2025 è di un aumento a 84,0 milioni di barili al giorno. È previsto che i volumi di produzione delle raffinerie, a livello globale, dovrebbero registrare una ripresa nel terzo trimestre del 2024, prima di diminuire nuovamente a causa della ripartenza delle attività di manutenzione prevista nel quarto trimestre del 2024. Nonostante ciò, le previsioni di un'intensa stagione degli uragani nel bacino atlantico evidenziano il rischio di interruzioni più gravi nella capacità delle raffinerie nella seconda metà dell'anno. Le raffinerie della Costa del Golfo degli Stati Uniti sono particolarmente esposte alle interruzioni dovute alle tempeste, e l'attività stagionale degli uragani potrebbe influenzare gli equilibri globali dei prodotti, considerata la rilevante esportazione di diesel e benzina da parte della regione.
- Secondo il *report* dell'AIE di luglio 2024, malgrado le difficili condizioni economiche, quest'anno la domanda globale di petrolio è prevista continuare a crescere rapidamente, con un incremento annuo atteso di 1,0 milioni di barili al giorno, raggiungendo una media di 103,1 milioni di barili al giorno per l'intero anno. Questa crescita sarà interamente trainata dai paesi non OCSE, con i paesi in via di sviluppo che contribuiranno per intero agli incrementi di quest'anno. Al contrario, la domanda OCSE è in declino strutturale a causa di fattori quali l'aumento dell'efficienza e l'elettrificazione del parco veicoli. Nonostante le prospettive economiche dei paesi sviluppati siano migliorate, anche grazie al fatto che le banche centrali hanno iniziato a ridurre i tassi di interesse, il tasso di crescita dell'OCSE rimarrà debole e non si prevede che superi il 2% nel 2024 o nel 2025, meno della metà del ritmo di crescita dei paesi non OCSE.

- Secondo l'outlook di Clarksons di giugno 2024, quest'anno la crescita della domanda per il trasporto marittimo di raffinati dovrebbe attestarsi a circa il 5,3%.
- Le sanzioni contro la Russia e le interruzioni non pianificate dell'attività di raffinazione stanno sostenendo i flussi commerciali a lungo raggio per i prodotti e le importazioni europee di raffinati.
- Gli attacchi Houti alle navi nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden hanno causato un significativo cambio di rotta delle navi intorno al Capo di Buona Speranza, fornendo un notevole sostegno alla domanda di navi cisterna in termini di tonnellate/miglia.
- Più a lungo termine, la ripresa della domanda e le modifiche strutturali nella dislocazione delle raffinerie dovrebbero continuare a favorire gli scambi commerciali di prodotti raffinati, a lungo raggio.

Offerta di navi cisterna

- Le inefficienze commerciali, con l'aumento dei trasbordi dei carichi e del rapporto zavorra/carico, sono state uno dei fattori che hanno ridotto la produttività della flotta e hanno dato forza al mercato dei noli dall'inizio della guerra in Ucraina.
- Nell'outlook di giugno 2024, Clarksons ha stimato che nel 2024 la flotta di navi cisterna crescerà solo dell'1,8%.
- Gli ordini di nuove navi sono iniziati e in particolare sono state ordinate 87 navi nei settori MR e LR1. Tuttavia, a causa della ridotta capacità/disponibilità dei cantieri, la consegna avverrà solo nel 2026-2027.
- I forti mercati dei noli hanno ridotto le demolizioni nel 2024, con solo 1 nave nei segmenti MR e LR1 demolita durante il periodo.
- A causa delle limitate demolizioni negli scorsi anni, la flotta di navi cisterna sta invecchiando rapidamente, con il 13,5% delle navi MR e LR1 nell'attuale flotta commerciale con un'età di 20 anni o più.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 ed il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e diverse banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convenzioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'Unione Europea ha incluso la navigazione nel suo Sistema di Scambio delle quote di Emissione a partire da gennaio 2024. Inoltre, importanti noleggiatori per il trasporto di merci, 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 da loro gestite e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. Da gennaio 2023, gli operatori sono tenuti a misurare l'indice di efficienza energetica delle loro navi esistenti (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI), che ne rispecchia l'efficienza tecnica, e il loro indicatore di intensità carbonica (Carbon Intensity Indicator, CII), che valuta il livello di efficienza con le quali sono gestite. Entrambe le misure ambiscono a ridurre progressivamente le emissioni dal 2023 al 2030. I cambiamenti tecnologici previsti, necessari per soddisfare le sempre più stringenti normative in materia ambientale, stanno riducendo l'interesse ad ordinare nuove navi. Inoltre, anche l'aumento dei prezzi per nuove costruzioni e la riduzione della disponibilità in cantiere stanno influenzando negativamente sulla propensione ad effettuare nuovi ordini.

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE CONCERNENTE LA REVISIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO



MOORE Audit S.A.

5, rue de Tuni
L-3378 Livange.

T +352 26 26 84 1

F +352 26 26 84 99

E mail@moore-audit.lu

www.moore-audit.lu

Agli Azionisti della
d'Amico International Shipping S.A.
25C, Boulevard Royal
L-2449 Luxembourg

Livange, 1 agosto 2024

Relazione di Revisione Contabile Limitata del Bilancio Consolidato Intermedio Abbreviato

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata dell'allegato bilancio consolidato intermedio abbreviato di **d'Amico International Shipping S.A.** e delle sue controllate ("il Gruppo"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata abbreviata al 30 giugno 2024 e dai relativi conto economico consolidato abbreviato, conto economico consolidato abbreviato complessivo, rendiconto finanziario consolidato abbreviato, prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato abbreviato per il semestre chiuso a tale data e le note al bilancio consolidato intermedio abbreviato, comprese le informazioni più significative sui principi contabili applicati.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione sul bilancio consolidato intermedio abbreviato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione e corretta presentazione del bilancio consolidato intermedio abbreviato in conformità al principio contabile internazionale IAS 34 "*Informativa finanziaria infrannuale*" adottato dall'Unione Europea, e per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio consolidato intermedio abbreviato che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali .

Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé"

È nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul presente bilancio consolidato intermedio abbreviato sulla base della revisione contabile limitata da noi svolta.

Il nostro lavoro è stato svolto secondo l'International Standard on Review Engagements (ISRE) 2410 "Review of interim financial information performed by the independent auditor of the entity" adottato per il Lussemburgo dall'"Institut des Réviseurs d'Entreprises". Questo principio richiede di attenerci ai requisiti etici pertinenti e di dichiarare se siamo venuti a conoscenza di fatti che ci inducano a ritenere che il bilancio consolidato intermedio abbreviato, considerato nel suo complesso, non sia redatto in tutti i suoi aspetti significativi in conformità al quadro finanziario applicabile.

Una revisione contabile limitata del bilancio consolidato intermedio abbreviato in conformità all'ISRE 2410 è un incarico di assurance limitata. Il revisore contabile svolge procedure, che consistono principalmente nell'effettuare colloqui con il personale responsabile degli aspetti finanziari finanziarie e contabili all'interno del Gruppo, nell'analisi di bilancio ed altre procedure di revisione.

La portata di una revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione contabile completa svolta in conformità ai principi di revisione internazionali e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio di revisione.

Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato intermedio abbreviato non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

MOORE Audit S.A.

Marina ZIMMERLING
Réviseur d'Entreprises Agréé

Questa relazione è stata tradotta in italiano dall'originale in inglese esclusivamente per comodità dei lettori italiani, prevale la conclusione espressa nella versione inglese.

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO AL 30 GIUGNO 2024

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO SINTETICO INTERMEDIO

2° trim. 2024	2° trim. 2023		Nota	1° sem. 2024	1° sem. 2023
NON REVISIONATO	NON REVISIONATO	US\$ migliaia			
137.104	130.599	Ricavi	(2)	269.265	270.832
(30.628)	(33.371)	Costi diretti di viaggio	(3)	(58.724)	(67.338)
106.476	97.228	Ricavi base time charter*	(4)	210.541	203.494
1.215	1.215	Ricavi da noleggio a scafo nudo*	(2)	2.430	2.412
107.691	98.443	Ricavi netti totali		212.971	205.906
-	-	Costi per noleggi passivi	(5)	-	(27)
(21.704)	(23.561)	Altri costi operativi diretti	(6)	(45.370)	(47.988)
(5.827)	(7.096)	Costi generali ed amministrativi	(7)	(11.068)	(11.316)
4.862	(1.447)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(8)	4.593	(3.826)
85.022	66.339	Risultato operativo lordo (EBITDA)*		161.126	142.749
(14.495)	(14.682)	Ammortamenti e svalutazioni	(11)	(30.157)	(30.489)
70.527	51.657	Risultato operativo (EBIT)*		130.969	112.260
1.764	1.208	Proventi finanziari	(9)	3.500	2.378
(5.314)	(6.828)	Oneri finanziari	(9)	(10.787)	(14.208)
66.977	46.037	Utile ante imposte		123.682	100.430
(434)	(320)	Onere fiscale per imposta sul reddito	(10)	(799)	(597)
66.543	45.717	Utile del periodo		122.883	99.833
<i>Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società</i>					
0,552	0,37	Utile base e diluito per azione in US\$	(26)	1,018	0,82

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2024	2° trim. 2023		1° sem. 2024	1° sem. 2023
NON	NON	US\$ migliaia	2024	
66.543	45.717	Utile del periodo	122.883	99.833
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>				
(568)	(229)	Copertura dei flussi finanziari (cash flow hedge) – variazione del fair value	(480)	(2.598)
(6)	20	Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(76)	838
(574)	(209)	Altre componenti dell'utile complessivo per il periodo, al netto dell'imposta sul reddito	(556)	(1.760)
65.969	45.508	Utile complessivo del periodo	122.327	98.073

Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società.

Le note riportate alle pagine da 28 a 48 costituiscono parte integrate del presente bilancio consolidato intermedio sintetico.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2024	AI 31 dicembre 2023
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo (11)	790.667	794.259
Altre attività finanziarie non correnti (12)	1.767	2.434
Totale attività non correnti	792.434	796.693
Rimanenze (13)	13.572	13.727
Crediti a breve ed altre attività correnti (14)	62.680	75.674
Altre attività finanziarie correnti (12)	4.438	4.459
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (15)	181.886	111.154
Totale attività correnti	262.576	205.014
TOTALE ATTIVITÀ	1.055.010	1.001.707
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale (16)	62.053	62.053
Utili portati a nuovo (16)	336.396	246.054
Sovrapprezzo azioni (16)	326.658	326.658
Altre riserve (16)	(15.398)	(16.959)
Patrimonio netto	709.709	617.806
Banche ed altri finanziatori (17)	192.174	214.738
Passività non correnti da leasing (18)	66.385	73.193
Altre passività finanziarie non correnti (12)	2.565	2.736
Totale passività non correnti	261.124	290.667
Banche ed altri finanziatori (17)	32.643	28.699
Passività correnti da leasing (18)	13.650	20.215
Debiti a breve ed altre passività correnti (19)	34.164	41.390
Altre passività finanziarie correnti (12)	2.920	2.810
Debiti per imposte correnti (20)	800	120
Totale passività correnti	84.177	93.234
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	1.055.010	1.001.707

1° agosto 2024

Per il Consiglio di Amministrazione

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Amministratore delegato

Federico Rosen
Direttore finanziario

Le note riportate alle pagine da 29 a 48 costituiscono parte integrate del presente bilancio consolidato intermedio sintetico.

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2024 NON REVISIONATO	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2024	1° sem. 2023
66.543	45.717	Utile del periodo	122.883	99.833
14.495	14.682	Ammortamenti	30.157	30.489
434	320	Imposte correnti e differite	799	597
1.182	2.547	Costo netto dei leasing	2.467	5.463
2.367	3.073	Altri oneri (proventi) finanziari netti	4.819	6.367
(4.862)	1.448	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(4.593)	3.826
-	-	Risultato della differenza di cambio non realizzata		(11)
(5)	7	Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide	(75)	838
146	183	Assegnazioni basate su azioni e ratei passivi per il Piano	304	211
80.300	67.977	Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di	156.761	147.613
(345)	(1.171)	Variazioni delle rimanenze	155	3.641
4.932	20.110	Variazioni dei crediti a breve	13.375	34.051
(3.141)	(10.238)	Variazioni dei debiti a breve	(7.888)	(3.650)
(82)	(82)	Imposte pagate	(119)	(87)
(1.182)	(2.547)	Pagamento della quota di interessi della passività da leasing	(2.467)	(5.463)
(2.191)	(278)	Interessi netti (pagati)	(4.598)	(3.127)
78.291	73.771	Flussi di cassa netti da attività operative	155.219	172.978
(46.395)	(30.737)	Acquisto di immobilizzazioni e spese di bacino	(51.268)	(35.564)
26.926	-	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	26.926	-
(19.469)	(30.737)	Flussi di cassa netti da attività di investimento	(24.342)	(35.564)
-	(35)	Altre variazioni del patrimonio netto	-	(35)
(721)	(774)	Acquisto di azioni proprie	(721)	(774)
(30.007)	(22.012)	Dividendi	(30.007)	(22.012)
(43.635)	(31.035)	Rimborso finanziamenti bancari	(50.951)	(49.100)
32.000	17.750	Utilizzi di linee di credito	32.000	17.750
(4.633)	(48.798)	Rimborso della quota capitale di passività da leasing	(10.466)	(78.180)
(46.996)	(84.904)	Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(60.145)	(132.351)
11.826	(41.870)	Variazione netta in aumento (diminuzione) delle disponibilità	70.732	5.063
170.060	155.171	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	111.154	108.238
181.886	113.301	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	181.886	113.301

Le attività finanziarie che non richiedono l'uso di liquidità sono riconciliate nella nota 21.

Le note riportate alle pagine da 28 a 48 costituiscono parte integrate del presente bilancio consolidato intermedio sintetico.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve				Totale
				Pagamenti basati su azioni	Azioni proprie	Altro	Cash-flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>								
Saldo al 1° gennaio 2024	62.053	246.054	326.658	864	(26.117)	3.718	4.576	617.806
Acquisto di azioni proprie	-	-	-	-	(721)	-	-	(721)
Ratei passivi per Piano d'incentivazione a lungo termine, tutti i piani basati su azioni	-	-	-	304	-	-	-	304
Assegnazioni del Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piano 2021-2022)	-	(56)	-	(182)	238	-	-	-
Accantonamento alla riserva legale	-	(2.478)	-	-	-	2.478	-	-
Distribuzione di dividendi	-	(30.007)	-	-	-	-	-	(30.007)
Utile del periodo	-	122.883	-	-	-	-	-	122.883
Altre componenti dell'utile complessivo	-	-	-	-	-	(76)	(480)	(556)
Saldo al 30 giugno 2024	62.053	336.396	326.658	986	(26.600)	6.120	4.096	709.709

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve				Totale
				Pagamenti basati su azioni	Azioni proprie	Cash-flow hedge	Altro	
<i>US\$ migliaia</i>								
Saldo al 1° gennaio 2023	62.053	53.938	368.827	238	(19.188)	9.707	2.839	478.414
Acquisto di azioni proprie	-	-	-	-	(774)	-	-	(774)
Ratei passivi per Piano d'incentivazione a lungo termine, tutti i piani basati su azioni	-	-	-	211	-	-	-	211
Assegnazioni del Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piano 2019-2020)	-	(109)	-	(19)	128	-	-	-
Distribuzione di dividendi	-	-	(22.012)	-	-	-	-	(22.012)
Capitalizzazione di costi relativi a operazioni sul capitale*	-	-	(35)	-	-	-	-	(35)
Utile del periodo	-	99.833	-	-	-	-	-	99.833
Altre componenti dell'utile complessivo	-	-	-	-	-	(2.598)	838	(1.760)
Saldo al 30 giugno 2023	62.053	153.662	346.780	430	(19.834)	7.109	3.677	553.877

* Raggruppamento del 13 giugno 2023

Le note riportate alle pagine da 28 a 48 costituiscono parte integrate del presente bilancio consolidato intermedio sintetico.

NOTE

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società per azioni (*société anonyme*) di diritto del Granducato del Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 ed avente sede legale in Lussemburgo. La controllante di ultima istanza del Gruppo DIS è d'Amico Società di Navigazione. DIS è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo che opera principalmente tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), oltre ad altre società controllate indirettamente. Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere ed agenzie commerciali di intermediazione.

Il presente bilancio consolidato sintetico intermedio al 30 giugno 2024, e per i sei mesi chiusi in tale data, è stato redatto in conformità allo IAS 34 – Bilanci intermedi, come adottato dall'Unione europea.

Il bilancio consolidato sintetico intermedio è presentato in dollari statunitensi, valuta funzionale della Società e delle principali società controllate. La riduzione dei decimali è applicata arrotondando al migliaio più vicino.

1. INFORMAZIONI RILEVANTI SUI PRINCIPI CONTABILI

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

Principi di redazione

Il bilancio consolidato sintetico intermedio non contiene tutte le informazioni e le informative richieste nel bilancio consolidato e dovrebbe essere letto congiuntamente al bilancio consolidato al 31 dicembre 2023 del Gruppo.

Il bilancio consolidato sintetico intermedio è predisposto secondo la convenzione del costo storico, a eccezione di alcune attività e passività finanziarie che sono rilevate al fair value a conto economico o nelle altre componenti dell'utile complessivo per la parte efficace delle coperture.

Principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili e nell'utilizzo delle stime

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio gli Amministratori effettuano stime contabili ed in alcuni casi previsioni. Le decisioni della dirigenza sono basate sull'esperienza e sulle previsioni connesse al verificarsi di eventi futuri, e pertanto sono da considerarsi ragionevoli. Le principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili e nell'utilizzo delle stime sono espresse per tutte le aree di business e sono riviste in modo continuativo.

Informazioni di settore

d'Amico International Shipping fornisce servizi di trasporto di prodotti petroliferi raffinati e oli vegetali operando in un solo segmento, quello delle navi cisterna. In termini geografici, il segmento di riferimento è unico poiché il Gruppo valuta le opportunità d'impiego a livello mondiale. L'alta dirigenza del Gruppo monitora, valuta e alloca le risorse del Gruppo all'interno dell'intera flotta e le attività sono condotte in un'unica valuta, il dollaro USA; DIS considera pertanto quello delle navi cisterna come un unico settore.

Stagionalità

Nel *business* delle navi cisterna, in termini generali, e per d'Amico International Shipping in quanto attore a livello globale, esistono elementi di stagionalità sui mercati dei noleggi, ma sussistono altri fattori che hanno un'influenza più rilevante sia a livello della domanda delle nostre navi che a livello del potenziale dei ricavi delle stesse.

Principi contabili

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

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2024

Alcuni principi contabili (IFRS) e interpretazioni (IFRIC) dello IASB, nuovi o modificati, sono entrati in vigore:

- Modifiche allo IAS 1, Presentazione del bilancio, Classificazione delle passività come correnti e non correnti, passività non correnti con covenants (gennaio 2024);

- Modifiche allo IAS 7 e all'IFRS 7, *Supplier Finance Arrangements* (gennaio 2024);

Sulla base delle valutazioni attuali, non si prevede che i principi contabili entrati recentemente in vigore abbiano un impatto significativo sul bilancio consolidato sintetico intermedio del Gruppo DIS.

Principi contabili, variazioni ed interpretazioni non ancora in vigore

- Modifiche allo IAS 21 Effetti delle variazioni dei cambi delle valute estere: mancanza di convertibilità (gennaio 2025)
- Modifica all'IFRS 10 e allo IAS 28, Vendita o apporto di attivo tra un investitore ed il suo associato o partner, pubblicato nel settembre 2014 (disponibile per l'adozione facoltativa, data di entrata in vigore rinviata a tempo indeterminato).

Sulla base delle valutazioni attuali, non si prevede che i principi contabili emessi e non ancora in vigore abbiano un impatto significativo sul bilancio consolidato sintetico intermedio del Gruppo DIS.

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

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	1° sem. 2024	1° sem. 2023
Ricavi da noleggi a viaggio (<i>spot</i>) – trasporti e controstallie	90.313	96.046	176.580	209.030
Ricavi da leasing operativi (<i>time charter</i>)	39.295	30.594	69.418	53.875
Ricavi da sub-leasing (<i>time charter</i>)	7.449	3.610	22.723	7.569
Altri ricavi	47	349	544	358
Ricavi, esclusi i ricavi da noleggio a scafo	137.104	130.599	269.265	270.832
Ricavi da noleggio a scafo nudo*	1.215	1.215	2.430	2.412
Ricavi totali	138.319	131.814	271.695	273.244

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

I ricavi costituiscono i proventi derivanti dall'attività della flotta per noleggi passivi, trasporti e controstallie e sono rilevati nel corso del tempo. DIS ha un solo flusso di ricavi, che deriva dall'impiego delle navi per il trasporto di raffinati.

Tutti i ricavi provenienti da contratti, come definiti dall'IFRS 15, sorgono da trasporti e controstallie: per questi ricavi il pagamento è liquidato al completamento del viaggio e pertanto non rimangono in essere obbligazioni di fare.

I costi di adempimento di un contratto (giorni di zavorra fino al primo porto di carico) sono rilevati dal porto di carico al porto di scarico e capitalizzati alla data di rendicontazione; ammontano a US\$ 0,8 milioni al 30 giugno 2024 (30 giugno 2023: US\$ 2,9 milioni) e saranno ammortizzati durante l'intera durata dei relativi contratti.

I ricavi da leasing rappresentano ricavi da navi di proprietà impiegate in *time charter*.

I ricavi da sub-leasing rappresentano proventi da navi controllate tramite contratti *time charter* impiegate a loro volta in *time charter*.

Altri ricavi comprendono i ricavi da deviazioni di navi, compreso il corrispettivo per le spese di bunkeraggio.

I ricavi da noleggio a scafo nudo rappresentano i proventi derivanti dall'impiego di una nave attraverso un contratto di noleggio a scafo nudo; in tali contratti il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, compreso il pagamento dei costi per l'equipaggio. I ricavi da noleggio a scafo nudo nel primo semestre del 2024 sono stati pari a US\$ 2,4 milioni (primo semestre 2023: US\$ 2,4 milioni).

3. COSTI DIRETTI DI VIAGGIO

US\$ migliaia	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	1° sem. 2024	1° sem. 2023
Carburanti (Bunker)	(17.485)	(20.321)	(34.651)	(39.957)
Commissioni	(4.134)	(3.858)	(7.799)	(7.682)
Oneri portuali	(6.764)	(6.500)	(12.937)	(14.114)
Altro	(2.245)	(2.692)	(3.337)	(5.585)
Totale costi diretti di viaggio	(30.628)	(33.371)	(58.724)	(67.338)

I costi diretti di viaggio derivano dall'impiego, diretto o mediante partnership, delle navi di DIS, attraverso noleggi a viaggio o contratti di noleggio (*contract of affreightment*). Qualora le navi siano impiegate in noleggi *time charter*, non sostengono costi diretti di viaggio. I *bunker* sono forniti attraverso la parte correlata Rudder S.A.M., che addebita una commissione compresa tra US\$ 2,0 e US\$ 5,0 a tonnellata metrica, a seconda delle condizioni di pagamento; i calcoli del costo del *bunker* si basano su una stima del consumo durante il viaggio utilizzando il metodo *first-in first-out* e dipendono dalle cifre riguardanti le quantità di combustibile residuo a bordo fornite dalle navi. Gli altri costi diretti di viaggio includono tutte le altre spese di viaggio sorte durante lo svolgimento del viaggio, ad esempio ispezioni, pulizia delle cisterne e assicurazione aggiuntiva.

4. RICAVI BASE TIME CHARTER

US\$ migliaia	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	1° sem. 2024	1° sem. 2023
Ricavi base <i>time charter</i> *	106.476	97.228	210.541	203.494

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

I ricavi base *time charter* sono i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Nel primo semestre 2024, i giorni-nave a contratti a tariffa fissa hanno rappresentato il 41,9% dei giorni-nave disponibili totali (primo semestre 2023: 26,2%).

5. COSTI PER NOLEGGI PASSIVI

US\$ migliaia	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	1° sem. 2024	1° sem. 2023
Costi per noleggi passivi	-	-	-	(27)

I costi per noleggi passivi rappresentano il costo del noleggio di navi da terzi, con periodi di tempo inferiori all'anno alla data di decorrenza. Non sono stati registrati leasing a breve termine nel primo semestre 2024.

6. ALTRI COSTI OPERATIVI DIRETTI

US\$ migliaia	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	1° sem. 2024	1° sem. 2023
Costi per equipaggi	(9.761)	(9.666)	(19.766)	(18.963)
Spese tecniche	(3.881)	(3.323)	(8.939)	(7.482)
Lubrificanti	(723)	(552)	(1.427)	(1.112)
Gestione tecnica e controllo qualità	(2.805)	(3.040)	(5.666)	(5.834)
Assicurazione	(555)	(1.421)	(712)	(2.805)
Costi di servizio legati alle navi in leasing	(2.506)	(4.930)	(6.431)	(9.917)
Altri costi	(1.473)	(629)	(2.429)	(1.875)
Totale altri costi operativi diretti	(21.704)	(23.561)	(45.370)	(47.988)

Fra gli altri costi operativi diretti sono compresi i costi per gli equipaggi, le spese tecniche, i lubrificanti, i costi per la gestione tecnica e controllo qualità e gli altri costi di gestione delle navi. I costi di servizio legati alle navi in leasing rappresentano una delle componenti non di leasing di un contratto *time charter*, che vengono imputati a conto economico.

Personale

Al 30 giugno 2024 d'Amico International Shipping S.A. e le sue controllate impiegavano 656 dipendenti, di cui 631 come personale marittimo e 25 come personale di terra (30 giugno 2023: 639 dipendenti, di cui 614 come personale marittimo e 25 di terra). I costi del personale di terra sono registrati tra i costi generali ed amministrativi. Il Gruppo non presenta passività riguardanti trattamenti di quiescenza ed altri benefici post-pensionamento.

7. COSTI GENERALI ED AMMINISTRATIVI

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	1° sem. 2024	1° sem. 2023
Personale	(2.788)	(3.471)	(4.735)	(4.851)
Altri costi generali ed amministrativi	(3.039)	(3.625)	(6.333)	(6.465)
Totale costi generali ed amministrativi	(5.827)	(7.096)	(11.068)	(11.316)

Nella voce "costo del personale" sono compresi i costi del personale di terra, nonché nel primo semestre 2024 US\$0,4 milioni relativi agli emolumenti degli amministratori e US\$2,8 milioni relativi alla remunerazione conseguita dagli alti dirigenti, tra cui l'amministratore delegato, il direttore operativo, il direttore finanziario e altri dirigenti con responsabilità strategiche (primo semestre 2023: US\$0,5 milioni di emolumenti degli amministratori e US\$1,9 milioni per gli alti dirigenti). Nel primo semestre 2024 il costo del personale include ratei passivi pari a US\$ 0,9 milioni relativi ai periodi continuativi 2022-2023, 2023-2024 e 2024-2025 del Piano di incentivazione a lungo termine concesso ai dirigenti in ruoli chiave e agli amministratori esecutivi di DIS così come adottato nell'aprile 2023 (primo semestre 2023: US\$0,6 milioni).

La voce "Altri costi generali ed amministrativi" comprende gli onorari per consulenze, i canoni di locazione degli uffici nonché altre spese diverse derivanti dalla gestione delle società del Gruppo d'Amico International Shipping. Questi costi includono anche le commissioni di gestione riguardanti i marchi commerciali, i servizi informatici, i servizi legali e di controllo interno, pari a US\$4,9 milioni nel primo semestre 2024. Includono inoltre spese minori relative a leasing a breve termine, riguardanti principalmente attrezzatura da ufficio e l'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) per la *holding* (maturati nei primi sei mesi del 2024 per un importo equivalente a US\$2,6 migliaia).

8. RICAVI DA VENDITA DI IMMOBILIZZAZIONI

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	1° sem. 2024	1° sem. 2023
Utile dalla vendita di navi	4.862	(1.447)	4.593	(3.826)

L'importo nel primo semestre 2024 include il risultato netto dalla vendita della MT Glenda Melanie, il cui contratto di vendita è stato firmato a marzo e la cui consegna agli acquirenti è avvenuta a maggio, pari a US\$ 5,1 milioni. Inoltre, include l'ammortamento della parte non realizzata del risultato differito (lungo la durata del leasing) sulla vendita delle navi vendute e riprese in leasing negli anni precedenti.

9. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	1° sem. 2024	1° sem. 2023
Proventi finanziari				
<i>Attività finanziarie valutate al costo</i>				
<i>ammortizzato:</i>				
Interessi attivi	1.750	1.152	3.476	2.322
Differenze di cambio commerciali realizzate	-	-	-	-
Realizzati su strumenti derivati	-	56	-	56
<i>Attività finanziarie valutate al fair value:</i>				
Utili non realizzati su strumenti derivati	14	-	24	-
Totale proventi finanziari	<u>1.764</u>	<u>1.208</u>	<u>3.500</u>	<u>2.378</u>
Oneri finanziari				
<i>Altri oneri finanziari correnti al costo</i>				
<i>ammortizzato:</i>				
Interessi passivi e commissioni finanziarie	(3.970)	(3.940)	(7.992)	(8.358)
Oneri per leasing	(1.183)	(2.546)	(2.468)	(5.464)
Differenze di cambio commerciali realizzate	(81)	(343)	(161)	(377)
Realizzati su strumenti derivati	(80)	-	(166)	-
<i>Passività finanziarie valutate al fair value:</i>				
Perdite non realizzate su strumenti derivati	-	1	-	(9)
Totale oneri finanziari	<u>(5.314)</u>	<u>(6.828)</u>	<u>(10.787)</u>	<u>(14.208)</u>
Proventi (oneri) finanziari netti	<u>(3.550)</u>	<u>(5.620)</u>	<u>(7.287)</u>	<u>(11.830)</u>

Nel primo semestre 2024, i proventi finanziari includono gli interessi attivi realizzati pari a US\$ 3,5 milioni (primo semestre 2023: US\$ 2,3 milioni) derivanti dai fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari, nonché da investimenti in titoli di Stato; sono inclusi anche US\$ 0,02 milioni di variazioni del *fair value* della parte inefficace degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) (primo semestre 2023: US\$ 0,06 milioni di differenze di cambio realizzate su contratti *forward* su valute).

Gli oneri finanziari nel primo semestre del 2024 includono spese realizzate pari a US\$ 10,8 milioni (primo semestre 2023: US\$ 14,2 milioni), compresi US\$ 7,3 milioni di interessi su prestiti bancari relativi alle navi di proprietà di DIS, interessi su scoperti di conto e il risultato realizzato su *swap* su tassi di interesse (primo semestre 2023: US\$ 7,9 milioni), US\$ 0,7 di commissioni finanziarie (primo semestre 2023: US\$ 0,5 milioni), nonché US\$ 2,5 milioni di interessi impliciti nei leasing (primo semestre 2023: US\$ 5,5 milioni) e US\$ 0,3 di differenze di cambio commerciali realizzate e realizzate su strumenti derivati (primo semestre 2023: US\$ 0,4 milioni). Non sono state registrate perdite non realizzate durante il primo semestre del 2024 (primo semestre 2023: variazioni del *fair value* della parte inefficace degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) di valore trascurabile).

10. ONERE FISCALE PER IMPOSTA SUL REDDITO

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	1° sem. 2024	1° sem. 2023
Imposte sul reddito	(434)	(320)	(799)	(597)

d'Amico Tankers d.a.c. (DTL) sono state nuovamente autorizzate ad applicare il regime di *tonnage tax* vigente in Irlanda per un periodo di 10 anni, che termina il 31 dicembre 2024.

Secondo tale regime, l'imposizione fiscale si basa sul reddito figurativo conseguito dalla flotta controllata, definito a sua volta in base al tonnellaggio totale netto. L'accantonamento per la *tonnage tax* effettuato da d'Amico Tankers d.a.c. nel primo semestre 2024 è stato di US\$ 79,3 migliaia. Alcune attività secondarie non possono rientrare nel regime di *tonnage tax* e sono soggette alle aliquote fiscali ordinarie dell'imposta societaria locale (attualmente pari al 12,5% sul reddito d'impresa, al 25% sul reddito da capitale e al 33% sulle plusvalenze che non rientrano nel regime di *tonnage tax*). Tali attività potrebbero dare origine ad attività e passività fiscali differite. Le voci delle altre componenti dell'utile complessivo sono tassate in base al regime fiscale in cui rientrano.

In conformità allo IAS 34.30 (c), l'onere fiscale per imposta sul reddito è rilevato in ogni periodo intermedio sulla base della migliore stima della media ponderata dell'aliquota annua dell'imposta sul reddito per l'intero esercizio. Gli importi maturati per l'onere fiscale per imposta sul reddito in un periodo intermedio potrebbero dover essere rettificati in un periodo intermedio successivo di tale esercizio in caso di variazione dell'aliquota annua dell'imposta sul reddito.

11. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI ED ATTIVITÀ CONSISTENTI NEL DIRITTO DI UTILIZZO

<i>US\$ migliaia</i>	Immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni materiali - Navi in costruzione	Diritti di utilizzo	Totale immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo
Valore contabile lordo al 1° gennaio 2024	946.418	-	188.349	1.134.767
Riclassificazione	1.598	-	-	1.598
Incrementi	3.605	44.665	2.998	51.268
Modifica delle condizioni contrattuali	-	-	(2.897)	(2.897)
Storni	(1.494)	-	(22.665)	(24.159)
Riclassificazione ad Attività disponibili per la vendita*	(24.479)	-	-	(24.479)
Differenze di cambio	15	-	(10)	5
al 30 giugno 2024	925.663	44.665	165.775	1.136.103
Accantonamenti per ammortamenti e svalutazioni al 1° gennaio 2024	245.056	-	95.452	340.508
Riclassificazione	1.598	-	-	1.598
Quota di ammortamento del periodo	20.481	-	9.676	30.157
Storni	(1.494)	-	(22.665)	(24.159)
Riclassificazione ad Attività disponibili per la vendita*	(2.684)	-	-	(2.684)
Differenze di cambio	16	-	-	16
al 30 giugno 2024	262.973	-	82.463	345.436
Valore contabile al 1° gennaio 2024	701.362	-	92.897	794.259
Valore contabile al 30 giugno 2024	662.690	44.665	83.312	790.667

* Nave classificata come Attività disponibili per la vendita al 31 marzo 2024, quindi venduta il 15 maggio 2024.

Di seguito sono riportati i valori sintetizzati per immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo a fine esercizio 2023 per finalità comparative:

<i>US\$ migliaia</i>	Totale immobilizzazioni materiali	Diritti di utilizzo	Totale immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo
Valore contabile lordo al 1° gennaio 2023	765.294	332.919	1.098.213
Incrementi	41.488	-	41.488
Storni	(720)	(10.120)	(10.840)
Riclassificazione da Leasing (riclassificazione a Di proprietà)	140.356	(140.356)	-
Modifica delle condizioni contrattuali	-	5.894	5.894
Differenze di cambio	-	12	12
al 31 dicembre 2023	946.418	188.349	1.134.767
Accantonamenti per ammortamenti e svalutazioni al 1° gennaio 2023	179.661	109.254	288.915
Quota di ammortamento del periodo	37.910	24.545	62.455
Storni	(720)	(10.120)	(10.840)
Riclassificazione da Leasing (riclassificazione a Di proprietà)	28.217	(28.217)	-
Differenze di cambio	(12)	(10)	(22)
al 31 dicembre 2023	245.056	95.452	340.508
Valore contabile al 1° gennaio 2023	585.633	223.665	809.298
Valore contabile al 31 dicembre 2023	701.362	92.897	794.259

Il valore contabile netto delle immobilizzazioni materiali e delle attività consistenti nel diritto di utilizzo di DIS al 30 giugno 2024 è pari a US\$ 790,7 milioni (31 dicembre 2023: US\$ 794,3 milioni), e comprende immobilizzazioni materiali pari a US\$ 662,5 milioni (31 dicembre 2023: US\$ 701,4 milioni), navi in costruzione pari a US\$ 44,7 milioni, e attività consistenti nel diritto di utilizzo pari a US\$ 83,3 milioni (31 dicembre 2023: US\$ 92,9 milioni).

Il valore contabile netto della flotta di DIS (le attività legate alla navigazione del Gruppo, di proprietà o in leasing) ammonta a US\$ 745,1 milioni al 30 giugno 2024 (31 dicembre 2023: US\$ 793,0 milioni) e consiste nel valore contabile netto della Flotta navigante e degli interventi di bacino (*drydock*) associati, pari a US\$ 662,5 milioni (31 dicembre 2023: US\$ 701,2 milioni), nonché il valore capitalizzato e ammortizzato delle obbligazioni per leasing legate all'attività marittima di DIS e degli interventi di bacino associati (attività consistenti nel diritto di utilizzo come previsto dall'IFRS 16), pari a US\$ 82,6 milioni (31 dicembre 2023: US\$ 91,9 milioni).

La flotta di DIS include anche pagamenti per navi in costruzione. Le aggiunte nel 2024 riguardano le rate versate a maggio sulle quattro navi LR1 di nuova costruzione ordinate nel secondo trimestre 2024 (scafi YZJ2024-1642, YZJ2024-1643, YZJ2024-1644, YZJ2024-1645). Le rate capitalizzate al 30 giugno 2024 ammontano a US\$ 44,7 milioni e non sono stati capitalizzati interessi. Si rimanda alla nota 25 per gli impegni finanziari relativi alle navi in costruzione.

Il valore delle altre immobilizzazioni materiali non legate alla navigazione ammonta a US\$ 0,2 milioni (31 dicembre 2023: US\$ 0,2 milioni) mentre le attività consistenti nel diritto di utilizzo al 30 giugno 2024 ammontano a US\$ 0,7 milioni (31 dicembre 2023: US\$ 1,0 milioni) e sono composte principalmente da obblighi per la locazione di uffici e il valore contabile netto di arredi, accessori e attrezzature per ufficio.

Il valore contabile netto delle navi in locazione per le quali esiste un obbligo di acquisto o un'opzione di acquisto a prezzi favorevoli ammonta a US\$ 67,9 milioni al 30 giugno 2024 (31 dicembre 2023: US\$ 69,6 milioni).

La seguente tabella indica gli obblighi di acquisto e le opzioni su tutte le navi vendute e riprese in leasing tramite contratti a scafo nudo:

Nome della nave, M/T	Anno di inizio del leasing	Obbligo di acquisto	Opzione di riacquisto della nave
Cielo di Houston	2019	n.a.	dal 5° anno
High Discovery	2022	10° anno dalla vendita	dal 2° anno
High Fidelity	2022	10° anno dalla vendita	dal 3° anno

Il valore capitalizzato ed ammortizzato delle obbligazioni per leasing di DIS (attività consistenti nel diritto di utilizzo) è attualizzato utilizzando il tasso di finanziamento marginale di DIS, ottenuto aggiungendo allo swap su tassi di interesse per passività aventi la stessa scadenza delle obbligazioni per leasing il margine applicato ai finanziamenti di terzi più recenti; per i leasing precedentemente identificati come tali in conformità allo IAS 17, i pagamenti di leasing sono attualizzati usando il tasso intrinseco del leasing di DIS (il locatario).

La voce comprende le spese relative al programma di bacino della flotta e l'ammortamento associato; le aggiunte nel periodo chiuso al 30 giugno 2024 riguardano rate versate al cantiere per interventi di bacino, per immobilizzazioni materiali e attività consistenti nel diritto di utilizzo pari, rispettivamente, a US\$ 3,6 milioni e US\$ 3,0 milioni (31 dicembre 2023: rispettivamente US\$ 11,7 milioni e US\$ 1,1 milioni per immobilizzazioni materiali e attività consistenti nel diritto di utilizzo). Nel primo semestre del 2024, sono stati avviati e completati interventi di bacino su cinque navi di DIS.

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

Il fair value totale della flotta del Gruppo DIS al 30 giugno 2024 ammonta a US\$ 1.185,7 milioni (31 dicembre 2023: US\$ 1.105 milioni) e include le navi di proprietà e le navi in leasing di d'Amico Tankers d.a.c con obbligo di acquisto od opzione di acquisto a prezzi favorevoli; il valore di queste navi si basa su valutazioni dei *broker* indipendenti, mentre per le rimanenti attività consistenti nel diritto d'uso si basa sul loro valore di utilizzo, come descritto di seguito.

Alla data di riferimento, sulla base della valutazione di un *broker* indipendente, non erano presenti indicazioni di perdita di valore. A tale data, il *fair value* valutato della flotta superava il suo valore contabile di US\$ 440,6 milioni (31 dicembre 2023: superiore di US\$ 311,5 milioni).

Ogniquale esista un indicatore di perdita di valore, la dirigenza effettua un calcolo del valore d'uso per determinare il valore recuperabile della flotta e se sia necessario un accantonamento per perdita di valore.

ALTRE ATTIVITÀ

Comprendono arredi, accessori ed attrezzature per ufficio.

12. ALTRE ATTIVITÀ (PASSIVITÀ) FINANZIARIE

US\$ migliaia	AI 30 giugno 2024			AI 31 dicembre 2023		
	Non correnti	Corrente	Totale	Non correnti	Corrente	Totale
<i>Fair value</i> degli strumenti derivati	1.418	2.893	4.311	1.381	3.338	4.719
Perdita differita su attività in leasing	349	1.483	1.832	1.053	1.036	2.089
Crediti finanziari	-	62	62	-	85	85
Totale altre attività finanziarie	1.767	4.438	6.205	2.434	4.459	6.893
Utile differito su attività in leasing	(2.453)	(791)	(3.244)	(2.622)	(342)	(2.964)
<i>Fair value</i> degli strumenti derivati	(40)	(94)	(134)	(41)	(45)	(86)
Altre passività finanziarie	(72)	(2.035)	(2.107)	(73)	(2.423)	(2.496)
Totale altre passività finanziarie	(2.565)	(2.920)	(5.485)	(2.736)	(2.810)	(5.546)

Al 30 giugno 2024, le attività finanziarie non correnti ammontano a US\$ 1,8 milioni (31 dicembre 2023: US\$ 2,4 milioni) e includono principalmente il *fair value* degli *swap* su tassi di interesse (IRS) (strumenti di copertura), pari a US\$ 1,4 milioni (31 dicembre 2023: US\$ 1,4 milioni), e la quota di perdite differite cumulative sulla vendita e *lease-back* di navi, che sarà ammortizzata oltre i prossimi dodici mesi, pari a US\$ 0,3 milioni (31 dicembre 2023: US\$ 1,1 milioni).

Al 30 giugno 2024, le attività finanziarie correnti ammontano a US\$ 4,4 milioni (31 dicembre 2023: US\$ 4,5 milioni). Tale valore include principalmente il *fair value* di strumenti di copertura (IRS e contratti *forward* su tassi di cambio) pari a US\$ 2,9 milioni (31 dicembre 2023: US\$ 3,3 milioni), US\$ 1,5 milioni di perdite differite cumulative su vendita e *lease-back* di navi, che saranno ammortizzate nei prossimi dodici mesi (31 dicembre 2023: US\$ 1,1 milioni) e US\$ 0,06 milioni di crediti finanziari (sub-locazione di uffici da parte della controllata d'Amico Tankers UK Ltd pari a US\$ 9,4 migliaia), mentre la parte rimanente è costituita da interessi maturati su depositi (31 dicembre 2023: US\$ 0,03 milioni di crediti per leasing pari a US\$ 0,03 milioni e US\$ 0,06 milioni di interessi maturati).

Al 30 giugno 2024, le altre passività finanziarie non correnti ammontano a US\$ 2,6 milioni (31 dicembre 2023: US\$ 2,7 milioni), che comprendono principalmente US\$ 2,5 milioni di utile differito dalla vendita di navi rilocate (31 dicembre 2023: US\$ 2,6 milioni); importi trascurabili rappresentano il *fair value* degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US\$ 0,04 milioni e un fondo per oneri attuariali pari a US\$ 0,07 milioni (31 dicembre 2023: invariato).

Al 30 giugno 2024, le altre passività finanziarie correnti ammontano a US\$ 2,9 milioni (31 dicembre 2023: US\$ 2,8 milioni), che comprendono principalmente US\$ 0,8 milioni di utile differito dalla vendita di navi rilocate (31 dicembre 2023: US\$ 0,3 milioni), il *fair value* degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US\$ 0,09 milioni (31 dicembre 2023: US\$ 0,04 milioni), US\$ 2,0 milioni di interessi finanziari maturati su finanziamenti bancari (31 dicembre 2023: US\$ 2,4 milioni).

13. RIMANENZE

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2024	AI 31 dicembre 2023
Rimanenze	13.572	13.727

Le rimanenze si riferiscono alle scorte di Intermediate Fuel Oil (IFO), Marine Diesel Oil (MDO) - denominati collettivamente carburanti *bunker* - e lubrificanti a bordo delle navi. Gli importi relativi ai consumi nel corso del periodo sono illustrati dettagliatamente nelle note 3 e 6.

14. CREDITI A BREVE ED ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2024	AI 31 dicembre 2023
Crediti contrattuali	38.239	57.666
Attività derivante da contratto (ratei anticipi)	16.256	7.435
Anticipi <i>time charter</i> e altri crediti	3.847	3.787
Altri crediti esigibili	4.338	6.786
Totale crediti a breve e altre attività correnti	62.680	75.674

Al 30 giugno 2024, i crediti a breve e altre attività correnti includono i crediti contrattuali pari a US\$ 38,2 milioni (31 dicembre 2023: US\$ 57,7 milioni) al netto del fondo svalutazione crediti di US\$ 0,3 milioni (31 dicembre 2023: US\$ 0,8 milioni). I crediti derivanti da contratti sono rilevati quando il diritto al corrispettivo diventa incondizionato ovvero, nel caso dei noleggi a viaggio, quando il viaggio viene completato e la fattura è emessa al cliente.

Le attività contrattuali legate ai ricavi rappresentano un rateo attivo derivante dal diritto del Gruppo DIS di ricevere un corrispettivo per il lavoro svolto, ma non fatturato, alla data di rendicontazione sui suddetti noleggi a viaggio (diritto condizionato al corrispettivo per la parte dell'obbligazione contrattuale svolta) pari a US\$ 16,3 milioni al 30 giugno 2024 (31 dicembre 2023: US\$ 7,4 milioni).

Gli anticipi, altri crediti e ratei ammontano a US\$ 3,8 milioni al 30 giugno 2024 (31 dicembre 2023: US\$ 3,8 milioni) e rappresentano anticipi per contratti *time charter*, altri anticipi e spese rifatturabili.

Il saldo della voce Altri crediti esigibili al 30 giugno 2024 consiste di crediti non commerciali e anticipi verso agenzie, pari a US\$ 4,3 milioni (31 dicembre 2023: US\$ 6,8 milioni).

15. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2024	AI 31 dicembre 2023
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	181.886	111.154

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti rappresentano la liquidità a bordo, i saldi bancari ed i depositi a breve termine (senza restrizioni), nonché titoli di Stato altamente liquidi e *investment grade*, con una scadenza fino a 3 mesi.

Il saldo al 30 giugno 2024 include US\$ 4,4 milioni relativi al deposito versato per l'acquisto della MT Amfitrion, che è depositato a garanzia (si vedano anche "Eventi significativi verificatisi nel primo semestre" e "Eventi successivi alla chiusura del periodo ed evoluzione prevedibile della gestione").

16. PATRIMONIO NETTO

Le variazioni del patrimonio netto durante i primi sei mesi del 2024 sono illustrate nel prospetto delle variazioni del patrimonio netto.

Capitale sociale

Al 30 giugno 2024 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammonta a US\$ 62.053.278,45, corrispondente a 124.106.556 azioni ordinarie senza valore nominale negoziate con il codice ISIN 2592315662.

Il capitale autorizzato della Società, ivi compreso il capitale sociale emesso, è fissato a ottantasette milioni cinquecentomila dollari USA (US\$ 87.500.000), suddiviso in centosettantacinque milioni (175.000.000) di azioni senza valore nominale.

Utili portati a nuovo

Al 30 giugno 2024 questa voce comprende i risultati netti dell'attuale e dei precedenti esercizi, oltre ai prelievi derivanti dai dividendi approvati per la distribuzione.

Riserva opzioni su azioni

La riserva opzioni su azioni è stata costituita inizialmente attraverso l'IPO del Gruppo e del relativo aumento di capitale a maggio 2007 e successivamente per via di ulteriori aumenti di capitale. Come previsto dallo statuto societario, tale riserva è distribuibile. Alcuni costi ed oneri legati al processo di quotazione (principalmente commissioni bancarie e relativi onorari e spese per consulenze) nonché dividendi e ulteriori aumenti di capitale hanno dato luogo a variazioni della riserva sovrapprezzo azioni e sono esposti tra le "Altre variazioni" nel Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato.

Dividendi

I seguenti dividendi sono stati dichiarati e versati durante il periodo dalla Società:

<i>US\$ migliaia</i>	Per i 6 mesi conclusi al 30 giugno	
	2024	2023
2024: US\$ 0,24871 centesimi per azione ordinaria idonea (2023: US\$ 0,018 centesimi)	30.007	22.012

Altre riserve

Le altre riserve sono composte dalle seguenti voci:

<i>US\$ migliaia</i>	AI	AI
	30 giugno 2024	31 dicembre 2023
Totale Altre riserve	(15.398)	(16.959)
Riserva per pagamenti basati su azioni	986	864
Azioni proprie	(26.600)	(26.117)
Riserva <i>cash flow hedge</i> (in altre componenti dell'utile complessivo)	4.096	4.576
Altro	6.120	3.718
<i>di cui</i>		
Riserva di conversione (in altre componenti dell'utile complessivo)	217	293
Riserva legale	5.903	3.425

Riserva per pagamenti basati su azioni

La riserva per pagamenti basati su azioni è stata costituita nel 2021, a seguito dell'attivazione del Piano di incentivazione a lungo termine (LTI) 2019-2020; il 30% dell'importo del bonus calcolato deve essere sotto forma di azioni della Società.

Azioni proprie

Le azioni proprie al 30 giugno 2024 consistono in 3.529.000 azioni ordinarie con un valore contabile pari a US\$ 26,6 milioni, equivalenti all'2,83% delle azioni emesse alla stessa data. Tali azioni sono state acquistate in seguito ai programmi di riacquisto azioni proprie autorizzati di DIS. Il programma attuale, autorizzato dall'assemblea ordinaria degli azionisti tenuta il 18 aprile 2023, consente alla Società di acquistare fino a 18.615.795 delle proprie

azioni ordinarie (comprese le azioni proprie già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società, in conformità all'articolo 430-15 della legge lussemburghese). Nel corso del 2024 DIS ha consegnato ai beneficiari del suo Piano di incentivazione a lungo termine adottato nel 2019, che comprende i dirigenti in ruoli chiave e gli amministratori esecutivi del Gruppo DIS, n. 37.328 azioni proprie ad un costo medio totale di US\$ 238 migliaia (0,03% del capitale sociale), come prima *tranche* del compenso in natura sul periodo 2021-2022. Nei primi sei mesi del 2024, DIS ha acquistato n. 105.943 azioni proprie.

Riserva fair value

La riserva *fair value* non è distribuibile ed è sorta dalla variazione di valore della parte efficace dei contratti di swap su tassi di interesse di DIS collegati ad alcune delle sue linee di credito bancarie. I dettagli riguardanti il *fair value* degli strumenti finanziari derivati sono riportati nella nota 22.

Riserva di conversione

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

Riserva legale

Questa riserva è prevista dalla Legge lussemburghese e non è distribuibile.

17. BANCHE ED ALTRI FINANZIATORI

US\$ migliaia	AI	
	30 giugno 2024	31 dicembre 2023
Banche e altri finanziatori - <i>Passività non correnti</i>	192.174	214.738
Banche e altri finanziatori - <i>Passività correnti</i>	32.643	28.699
Totale banche e altri finanziatori	224.817	243.437

Le seguenti tabelle illustrano i valori contabili di ciascuna linea di credito alle date di chiusura del bilancio, ovvero al 30 giugno 2024 ed al 31 dicembre 2023, espressi in migliaia di US\$.

Finanziatore/dettagli	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse	Vincolo finanziario (covenant) rapporto prestito/valore	Vincoli finanziari (covenant)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 30 giugno 2024
DTL								
Skandinaviska Enskilda Banken AB Dicembre 2021 finanziamento da US\$ 20,0 mln	Cielo Bianco	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 12,4 mln alla scadenza	SOFR composto + 0,26161% CAS + 2,40% o + 2,30% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.520	14.680	16.200
ABN Amro N.V./ Dicembre 2021 finanziamento da US\$ 43 mln (modificato e riesposto di volta in volta -prestito "sustainability linked")	Cielo di Gaeta	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 6,2 mln alla scadenza	SOFR composto + 0,26161% CAS + 2,40% o + 2,35% sulla base dell'impiego della flotta + differenziale di sostenibilità (+/- 5 pb)	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.555	8.582	10.137
Tokyo Century Corp. Novembre 2015 finanziamento da US\$ 21,78 mln	High Challenge	24+18 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 6,6 mln alla scadenza	SOFR a termine CME + 2,40%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.452	9.801	11.253
Danish Ship Finance A/S / Luglio 2022 finanziamento da US\$ 25,2 mln	High Seas High Tide	28 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	SOFR composto + 2,30%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.800	7.650	9.450

ING Bank N.V., filiale di Londra & Skandinaviska Enskilda Banken AB/ Luglio 2022 finanziamento da US\$ 82 mln	Cielo di Cagliari	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,6 mln alla scadenza	SOFR composto + 2,20% + Differenziale di sostenibilità (+/- 10 pb)	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.696	17.380	19.076
	Cielo Rosso	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,6 mln alla scadenza				1.696	17.380	19.076
	Cielo di Rotterdam	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,6 mln alla scadenza				1.696	17.380	19.076
	Cielo di New York	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 7,05 mln alla scadenza				1.763	11.022	12.785
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. filiale di Londra/settembre 2022 finanziamento da US\$ 54,213 mln	Glenda Melody	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 0,471 mln alla scadenza	SOFR composto + 2,30%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimoniale netto > 25%	6.600	-	6.600
	Glenda Meryl	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 0,9 mln alla scadenza				1.800	4.950	6.750
	Glenda Melissa	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 0,9 mln alla scadenza				1.800	4.950	6.750
	Cielo di Capri	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,34 mln alla scadenza				1.390	11.813	13.203
The Iyo Bank/ maggio 2023 finanziamento da US\$ 17,5 mln	High Explorer	32 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 6,7 mln alla scadenza	SOFR a termine CME + 2,00%	< 90%	n.a.	1.350	14.800	16.150
NTT TC Leasing Co., Ltd./ agosto 2023 finanziamento da US\$ 20 mln	Cielo di Londra	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,75 mln alla scadenza	SOFR composto + 1,975%	< 80%	n.a.	1.250	17.813	19.063
The Iyo Bank/ giugno 2024 finanziamento da US\$ 16 mln	High Voyager	32 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	SOFR a termine CME + 1,85%	< 90%	n.a.	2.000	14.000	16.000
BPER Banca S.p.A./ giugno 2024 finanziamento da US\$ 16 mln	High Freedom	32 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	SOFR a termine CME + 1,80%	< 75%	n.a.	2.000	14.000	16.000
<i>Commissioni finanziarie</i>						(525)	(1.677)	(2.202)
Totale al 30 giugno 2024						32.643	192.174	224.817

Finanziatore/dettaglio	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse	Vincolo finanziario (covenant) rapporto prestito/ valore	Vincoli finanziari (covenant)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31 dicembre 2023
DTL								
Skandinaviska Enskilda Banken AB Dicembre 2021 finanziamento da US\$ 20 mln	Cielo Bianco	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 12,4 mln alla scadenza	SOFR composto + 0,26161% CAS + 2,40% o + 2,30% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.520	15.440	16.960
Banco BPM SpA/ dicembre 2021 finanziamento da US\$ 15,5 mln	Cielo di Salerno	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,97 mln alla scadenza	SOFR composto + 0,26161% CAS + 2,40%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.305	11.910	13.215

ABN Amro N.V./ Dicembre 2021 finanziamento da US\$ 43 mln (modificato e riesposto di volta in volta –prestito "sustainability linked")	Cielo di Gaeta	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 6,2 mln alla scadenza	SOFR composto + 0,26161% CAS + 2,40% o + 2,35% sulla base dell'impiego della flotta + differenziale di sostenibilità (+/- 5 pb)	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.555	9.360	10.915
Tokyo Century Corp. Novembre 2015 finanziamento da US\$ 21,78 mln	High Challenge	24+18 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 6,6 mln alla scadenza	SOFR a termine CME + 2,40%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.452	10.527	11.979
Danish Ship Finance A/S / Luglio 2022 finanziamento da US\$ 25,2 mln	High Seas	28 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	SOFR composto + 2,30%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.800	8.550	10.350
	High Tide					1.800	8.550	10.350
ING Bank N.V., filiale di Londra & Skandinaviska Enskilda Banken AB/ Luglio 2022 finanziamento da US\$ 82 mln	Cielo di Cagliari	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,6 mln alla scadenza	SOFR composto + 2,20% + Differenziale di sostenibilità (+/- 10 pb)	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.696	18.228	19.924
	Cielo Rosso	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,6 mln alla scadenza				1.696	18.228	19.924
	Cielo di Rotterdam	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,6 mln alla scadenza				1.696	18.228	19.924
	Cielo di New York	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 7,05 mln alla scadenza				1.763	11.903	13.666
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. filiale di Londra/settembre 2022 finanziamento da US\$ 54,213 mln	Glenda Melanie	20 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	SOFR composto + 2,30%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.845	5.074	6.919
	Glenda Melody	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 0,471 mln alla scadenza				1.886	5.657	7.543
	Glenda Meryl	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 0,9 mln alla scadenza				1.800	5.850	7.650
	Glenda Melissa	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 0,9 mln alla scadenza				1.800	5.850	7.650
	Cielo di Capri	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,34 mln alla scadenza				1.390	12.508	13.898
Skandinaviska Enskilda Banken AB/ dicembre 2022 finanziamento da US\$ 20 mln	High Adventurer	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 11,7 mln alla scadenza	SOFR composto + 2,30% + Differenziale di sostenibilità (+/- 10 pb)	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.660	16.680	18.340
The Iyo Bank/ maggio 2023 finanziamento da US\$ 17,5 mln	High Explorer	32 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 6,7 mln alla scadenza	SOFR a termine CME + 2,00%	< 90%	n.a.	1.350	15.475	16.825
NTT TC Leasing Co., Ltd./ agosto 2023 finanziamento da US\$ 20 mln	Cielo di Londra	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,75 mln alla scadenza	SOFR composto + 1,975%	< 80%	n.a.	1.250	18.438	19.688
Crédit Agricole Italia S.p.A./ dicembre 2022 finanziamento ESG da US\$ 3,5 mln	n.a.	10 rate trimestrali consecutive a decorrenza da settembre 2024 senza maxirata alla scadenza	SOFR a termine CME + 2,00% + differenziale KPI ESG (+ 5 pb /- 7 pb)	n.a.	n.a.	50	200	250
<i>Commissioni finanziarie</i>						(615)	(1.918)	(2.533)
Totale al 31 dicembre 2023						28.699	214.738	243.437

Tutti i finanziamenti bancari sono garantiti da d'Amico International Shipping S.A. e rispettano i rispettivi vincoli finanziari (*covenant*) al 30 giugno 2024 e al 31 dicembre 2023.

Il Gruppo prevede di rispettare i *covenant* per almeno 12 mesi dopo la data di rendicontazione.

18. PASSIVITÀ PER LEASING

Le passività per leasing vengono ripagate nel corso della durata contrattuale. Le durate contrattuali restanti alle date di fine periodo sono le seguenti:

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2024	AI 31 dicembre 2023
Totale dei pagamenti minimi di leasing previsti (investimento lordo)	93.699	109.648
con scadenza entro un anno	17.715	24.912
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	52.878	59.128
con scadenza oltre cinque anni	23.106	25.608
Principali rimborsi di pagamenti minimi di leasing	80.035	93.408
con scadenza entro un anno	13.650	20.215
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	45.871	50.801
con scadenza oltre cinque anni	20.514	22.392
Oneri finanziari compresi nei pagamenti minimi di leasing dei quali pertinenti al periodo	13.664	16.240
	2.468	8.336

Il valore contabile delle attività possedute come diritto d'uso, così come i termini principali di leasing, sono descritti nella nota 11; il tasso di rendimento medio annuo su tali leasing riflette le tariffe di mercato al momento della conclusione di tali operazioni.

19. DEBITI A BREVE ED ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2024	AI 31 dicembre 2023
Debiti commerciali	19.587	16.068
Altri debiti	3.090	2.058
Ratei passivi	11.487	23.264
Totale debiti a breve ed altre passività correnti	34.164	41.390

I debiti a breve ed altre passività correnti al 30 giugno 2024 comprendono principalmente debiti commerciali e ratei passivi. Il Gruppo ha predisposto politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze concordate (si veda la nota 22).

20. DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2024	AI 31 dicembre 2023
Debiti per imposte correnti	800	120

Il saldo al 30 giugno 2024 rispecchia principalmente l'importo delle imposte sul reddito, inclusa la *tonnage tax*, dovute dalla Società e dalle sue controllate.

21. VARIAZIONI DELLE PASSIVITÀ ORIGINATE DA ATTIVITÀ FINANZIARIE

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2023	NETTO FLUSSI DI CASSA	VARIAZIONI CHE NON INFLUENZANO LE DISPONIBILITÀ LIQUIDE						Al 30 giugno 2024
			Commissio i finanziarie ammortizzate	Oneri per leasing	Modifica delle condizioni contrattuali e cambi	Utili/perdite da derivati Variazioni realizzate	Utili/perdite da derivati Variazioni non realizzate	Cash- flow hedge	
Passività per leasing (1)	93.408	(12.932)	-	2.467	(2.908)	-	-	-	80.035
Banche e altri finanziatori (2)	243.437	(18.951)	331	-	-	-	-	-	224.817
Derivati detenuti con finalità di copertura per prestiti a lungo	(4.508)	-	-	-	-	-	(23)	289	(4.242)

(1) Si veda la nota n. 18

(2) Si veda la nota n. 17

(3) Il *fair value* totale degli strumenti derivati di copertura al 31 dicembre 2023 era pari ad un'attività di US\$ 4.632 migliaia, che comprendeva il *fair value* di *swap* su tassi di interesse pari a US\$ 4.508 migliaia (attività) e il *fair value* dei contratti *forward* su tassi di cambio pari a US\$ 124 migliaia (attività). Il *fair value* totale degli strumenti derivati di copertura al 30 giugno 2024 era pari ad un'attività di US\$ 4.176 migliaia, che comprendeva il *fair value* di *swap* su tassi di interesse pari a US\$ 4.242 migliaia (attività) e il *fair value* dei contratti *forward* su tassi di cambio pari a US\$ 66 migliaia (passività). Per maggiori dettagli si rimanda alla nota n. 12.

22. GESTIONE DEL RISCHIO

Le tariffe di nolo ed i valori delle navi possono variare significativamente durante il ciclo aziendale. Inoltre, il Gruppo DIS è una multinazionale con attività sparse in tutto il mondo e pertanto è esposta al rischio di mercato legato alle variazioni dei tassi di cambio. Poiché depositi bancari e linee di credito necessari a finanziare le nuove navi in costruzione e l'acquisto di navi sono indicizzati a tassi di interesse variabili, il Gruppo è anche esposto al rischio di tasso di interesse. DIS è inoltre esposta al rischio di fluttuazione nel prezzo del *bunker*.

Il Gruppo sottopone i suddetti rischi finanziari ad un costante monitoraggio e cerca di ridurre la propria esposizione agli stessi anche attraverso strumenti derivati di copertura.

Il bilancio consolidato sintetico intermedio di questo semestre non comprende tutte le comunicazioni e le informative sulla gestione del rischio finanziario richieste in un bilancio consolidato e, per averne una descrizione dettagliata, è necessario leggerle unitamente al bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2023, nota 23. Nel semestre chiuso al 30 giugno 2024 la situazione del rischio finanziario di DIS descritta nella sua ultima relazione annuale non è sostanzialmente mutata. Dalla fine dello scorso esercizio non vi sono state variazioni delle politiche di gestione del rischio.

STRUMENTI FINANZIARI - FAIR VALUE E GESTIONE DEL RISCHIO

Rischio di *fair value* e tecniche di valutazione

Il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie è determinato come segue:

- Il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie con termini e condizioni *standard* e negoziate su mercati liquidi ed attivi, è determinato facendo riferimento ai prezzi di mercato.
- Il *fair value* degli strumenti derivati è calcolato utilizzando i prezzi di mercato. Qualora questi non siano disponibili, si provvede ad un'analisi dei flussi di cassa attualizzati. I contratti *forward su valute* sono valutati utilizzando tassi di cambio a termine di mercato e le curve dei rendimenti derivanti dai tassi di interesse di mercato, abbinando le scadenze dei contratti (2° livello). Gli *swap* su tassi di interesse sono valutati al valore attuale dei flussi di cassa futuri stimati ed attualizzati sulla base delle curve dei rendimenti applicabili derivanti dai tassi di interesse di mercato. I contratti di nolo a termine e gli *Swap su bunker* sono calcolati usando prezzi quotati.
- Il *fair value* delle altre attività e passività finanziarie (a esclusione di quelle sopra descritte) è determinato conformemente ai modelli di determinazione del prezzo generalmente accettati, che si basano sull'analisi dei flussi di cassa attualizzati.

- Il *fair value* degli strumenti finanziari tiene conto del rischio di controparte (attività finanziarie) e del rischio di credito della società stessa (passività).

Classificazione contabile e *fair value*

La seguente tabella illustra il valore contabile e il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie al 30 giugno 2024, nonché il loro livello all'interno della gerarchia del *fair value*.

30 giugno 2024							
US\$ migliaia	Costo ammortizzato	Fair value rilevato nell'utile d'esercizio	Derivati usati per fini di copertura (FV)	Totale	Fair value		Totale
					1° livello	2° livello	
Attività							
Altre attività finanziarie non correnti	349	-	1.418	1.767	-	1.418	1.418
Altre attività finanziarie correnti	1.545	-	2.893	4.438	-	2.893	2.893
Crediti a breve ed altre attività	62.680	-	-	62.680	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi	181.886	-	-	181.886	-	-	-
Passività							
Banche ed altri finanziatori	224.817	-	-	224.817	-	-	-
Passività per leasing	80.035	-	-	80.035	-	-	-
Altre passività finanziarie non	2.524	34	7	2.565	-	41	41
Altre passività finanziarie correnti	2.826	44	50	2.920	-	94	94
Debiti a breve ed altre passività	34.164	-	-	34.164	-	-	-

31 dicembre 2023							
US\$ migliaia	Costo ammortizzato	Fair value rilevato nell'utile d'esercizio	Derivati usati per fini di copertura (FV)	Totale	Fair value		Totale
					1° livello	2° livello	
Attività							
Altre attività finanziarie non correnti	1.053	-	1.381	2.434	-	1.381	1.381
Altre attività finanziarie correnti	1.121	-	3.338	4.459	-	3.338	3.338
Crediti a breve ed altre attività	75.674	-	-	75.674	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi	111.154	-	-	111.154	-	-	-
Passività							
Banche ed altri finanziatori	243.437	-	-	243.437	-	-	-
Passività per leasing	93.408	-	-	93.408	-	-	-
Altre passività finanziarie non	2.695	19	22	2.736	-	41	41
Altre passività finanziarie correnti	2.765	35	10	2.810	-	45	45
Debiti a breve ed altre passività	41.390	-	-	41.390	-	-	-

Gli strumenti finanziari di secondo livello riportati nelle tabelle precedenti si riferiscono a strumenti derivati ed il loro *fair value* è ottenuto sulla base delle valutazioni fornite dalla banca corrispondente a fine periodo. Le controparti sono costituite da istituti finanziari con *rating* da Aaa a Baa2; tenuto conto di ciò, non è stato ritenuto necessario applicare rettifiche per riflettere il rischio di *performance*.

La tabella non mostra il *fair value* dei crediti e debiti commerciali a breve, in quanto il valore contabile si avvicina ragionevolmente al loro *fair value* per via della loro natura a breve termine.

23. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Ai sensi dello IAS 24, le parti correlate della Società sono entità e persone fisiche in grado di esercitare il controllo, il controllo congiunto o una significativa influenza su DIS e le sue controllate, sulle società appartenenti al Gruppo d'Amico e sulle *joint venture* di d'Amico International Shipping. Sono inoltre ritenute parti correlate i membri del Consiglio di Amministrazione di DIS e i dirigenti con responsabilità strategiche e i loro familiari. I rapporti commerciali con parti correlate sono generalmente intrattenuti alle stesse condizioni applicate alle parti non correlate.

DIS ha effettuato operazioni con parti correlate, fra cui la sua diretta controllante d'Amico International S.A., società costituita in Lussemburgo, la sua controllante italiana capofila, d'Amico Società di Navigazione S.p.A. (DSN) e con alcune delle società controllate della DSN (Gruppo d'Amico).

Durante i primi sei mesi del 2024, le operazioni più significative con parti correlate hanno incluso contratti per servizi di gestione (riguardanti HR, IT, tesoreria, contabilità, controllo interno e servizi legali) e una commissione per il marchio con DSN, per un totale di US\$ 2,6 milioni; contratti di gestione dei servizi tecnici, di decarbonizzazione e SQE con d'Amico Ship Management, per US\$ 3,9 milioni; e un contratto di gestione commerciale e operativa con d'Amico Shipping Singapore e d'Amico Shipping USA. Inoltre, era in essere un contratto di servizio per l'acquisto di Intermediate Fuel Oil e Marine Diesel Oil con Rudder SAM, una società controllata dal Gruppo d'Amico.

Si rimanda alla nota 7 per gli importi dei compensi maturati per gli amministratori e gli alti dirigenti del Gruppo.

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato intermedio sintetico del Gruppo per il primo semestre 2024 ed il primo semestre 2023 sono stati i seguenti:

US\$ migliaia	1° sem. 2024		1° sem. 2023	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Ricavi	269.265	1.038	270.832	4.572
Costi diretti di viaggio	(58.724)	(101)	(67.338)	(226)
Ricavi da noleggio a scafo nudo	2.430	-	2.412	-
Costi per noleggi passivi	-	-	(27)	-
Altri costi operativi diretti	(45.370)	(3.977)	(47.988)	(4.370)
Costi generali ed amministrativi	(11.068)	(6.080)	(11.316)	(4.759)
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	4.593	-	(3.826)	-
Ammortamenti e svalutazioni	(30.157)	(266)	(30.489)	(241)
Proventi (oneri) finanziari	(7.287)	(22)	(11.830)	(30)

Il dato riportato per i costi di viaggio di parti correlate riflette il margine conseguito da Rudder SAM su operazioni *back-to-back* con fornitori terzi.

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata intermedia sintetica del Gruppo al 30 giugno 2024 ed al 31 dicembre 2023, non riportati in altre parti della presente relazione, sono i seguenti:

US\$ migliaia	Al 30 giugno 2024		Al 31 dicembre 2023	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
ATTIVITÀ				
Attività non correnti				
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel	790.667	691	794.259	615
Altre attività finanziarie non correnti	1.767	-	2.434	-
Attività correnti				
Rimanenze	13.572	-	13.727	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	62.680	2.714	75.674	6.704
Altre attività finanziarie correnti	4.438	9	4.459	28
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	181.886	-	111.154	-
PASSIVITÀ				
Passività non correnti				
Banche ed altri finanziatori	192.174	-	214.738	-
Passività non correnti da <i>leasing</i>	66.385	399	73.193	486
Altre passività finanziarie non correnti	2.565	-	2.736	-
Passività correnti				
Banche ed altri finanziatori	32.643	-	28.699	-
Passività correnti da <i>leasing</i>	13.650	244	20.215	193
Debiti a breve ed altre passività correnti	34.164	6.236	41.390	6.626
Altre passività finanziarie correnti	2.920	-	2.810	-
Debiti per imposte correnti	800	-	120	-

24. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

Impegni finanziari

US\$ milioni	Al	Al
	30 giugno 2024	31 dicembre 2023
Entro un anno	31,0	-
Tra 1 e 3 anni	50,2	-
Tra 3 e 5 anni	128,4	-
Oltre 5 anni	-	-
Totale	209,6	-

Gli impegni finanziari di DIS entro un anno si riferiscono all'esercizio dell'opzione di acquisto della M/T Crimson Jade, nave MR costruita nel 2017, per US\$ 31,0 milioni. Inoltre, gli impegni finanziari di DIS oltre l'anno si riferiscono interamente al pagamento delle rate dovute per le quattro LR1 di nuova costruzione ordinate a Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Cina, nel secondo trimestre del 2024, con consegna prevista nel 2027. Al 31 dicembre 2023 non erano presenti impegni finanziari.

Controversie legali in corso

Il Gruppo è attualmente coinvolto in diverse controversie commerciali in corso che coinvolgono sia le navi di proprietà che quelle a noleggio, e riguardano per lo più richieste di danni per contaminazione del carico trasportato. Le controversie risultano coperte per la maggior parte da polizze di assicurazione presso il P&I Club del Gruppo, pertanto non si prevede la generazione di alcuna esposizione finanziaria significativa.

Tassazione differita

Tutte le società operative irlandesi del Gruppo sono autorizzate ad applicare il regime di *tonnage tax* vigente in Irlanda. Il regime prevede che nel caso in cui le navi vengano vendute, o nel caso in cui il Gruppo perda i requisiti necessari per continuare a godere di tale regime fiscale, vi possa essere un recupero a tassazione secondo il regime ordinario.

25. SOCIETÀ DEL GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

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

Denominazione	Sede legale	Capitale sociale	Valuta	li partecipazio	Metodo di consolidamento
d'Amico International Shipping S.A.	Lussemburgo	62.053.278	US\$	n.a.	Integrale
d'Amico Tankers d.a.c.	Dublino/Irlanda	100.001	€	100,0%	Integrale
High Pool Tankers Limited	Dublino/Irlanda	2	€	100,0%	Proporzionale
d'Amico Tankers Monaco SAM	Monaco	150.000	€	99,8%	Integrale
d'Amico Tankers UK Ltd	ndra/Regno Unito	50.000	US\$	100,0%	Integrale
Glenda international Shipping d.a.c.*	Dublino/Irlanda	2	US\$	100,0%	Proporzionale

* Glenda international Shipping ha cessato l'attività il 22 settembre 2022, data in cui ha venduto la sua ultima nave a d'Amico Tankers.

26. UTILE PER AZIONE

US\$	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	1° sem. 2024	1° sem. 2023
Utile base per azione	0,552	0,37	1,018	0,82
Utile per azione diluito	0,552	0,37	1,018	0,82
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile base per azione	120.653.418	122.287.551	120.653.014	122.287.978
Rettifica per il calcolo dell'utile per azione diluito – opzioni	-	-	-	-
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile per azione diluito	120.653.418	122.287.551	120.653.014	122.287.978

Alla fine di ogni periodo di riferimento l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

1° agosto 2024

Per il Consiglio di Amministrazione

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Amministratore Delegato

Federico Rosen
Direttore finanziario

Il manager responsabile della redazione dei bilanci della Società, Federico Rosen, dichiara, nella sua qualità di Direttore finanziario di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società") che, per quanto di sua conoscenza, il bilancio semestrale/secondo trimestre 2024, redatto in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicati nel presente documento, fornisce una rappresentazione veritiera e corretta di attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che il resoconto intermedio di gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue controllate consolidate, unitamente ad una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

Federico Rosen
Direttore finanziario