



## **COMUNICATO STAMPA**

**Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva il progetto di bilancio 2023:**

**'DIS HA OTTENUTO RISULTATI RECORD NELL'ESERCIZIO 2023:  
UTILE NETTO DI US\$ 192,2M ED EBITDA DI US\$ 277,6M (69,1% DI MARGINE).**

**STRUTTURA FINANZIARIA MOLTO SOLIDA ALLA FINE DEL 2023, CON UN RAPPORTO TRA DEBITO NETTO (ESCLUSO IFRS16) E VALORE DI MERCATO DELLA FLOTTA PARI AD APPENA IL 18,0%, CON CASSA E MEZZI EQUIVALENTI PARI A US\$ 111,2M.**

**PROPOSTA DI PAGAMENTO DI UN DIVIDENDO LORDO IN CONTANTI DI US\$ 30,0M.'**

---

### **RISULTATI DELL'ESERCIZIO 2023**

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 397,0 milioni (US\$ 330,0 milioni nel FY'22)
- Ricavi netti totali di US\$ 401,8 milioni (US\$ 334,8 milioni nel FY'22)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 277,6 milioni (69,1% sui Ricavi netti totali) (US\$ 226,6 milioni nel FY'22)
- Risultato netto di US\$ 192,2 milioni (US\$ 134,9 milioni nel FY'22)
- Risultato netto rettificato (escludendo poste non ricorrenti) di US\$ 196,7 milioni (US\$ 139,5 milioni nel FY'22)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 292,9 milioni (US\$ 147,8 milioni nel FY'22)
- Debito netto di US\$ 224,3 milioni (US\$ 198,7 milioni escluso IFRS16) al 31 dicembre 2023 (US\$ 409,9 milioni ed US\$ 370,0 milioni escluso IFRS16, al 31 dicembre 2022)
- Proposta di pagamento di dividendi lordi in contanti pari a US\$ 30,0 milioni, ossia US\$ 0,2114 per ogni azione emessa ed in circolazione, al netto della ritenuta fiscale.

---

### **RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE 2023**

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 95,2 milioni (US\$ 120,2 milioni nel Q4'22)
- Ricavi netti totali di US\$ 96,4 milioni (US\$ 121,4 milioni nel Q4'22)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 64,5 milioni (US\$ 91,3 milioni nel Q4'22)
- Risultato netto di US\$ 43,5 milioni (US\$ 72,1 milioni nel Q4'22)
- Risultato netto rettificato (escludendo poste non ricorrenti) di US\$ 43,7 milioni (US\$ 70,2 milioni nel Q4'22)

**Lussemburgo – 14 marzo 2024** – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: DIS) ('la Società', 'd'Amico International Shipping' o 'il Gruppo'), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna la relazione relativa al progetto di bilancio statutario e consolidato al 31 dicembre 2023.



*d'Amico*  
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

## COMMENTO DEL MANAGEMENT

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

***'Nel 2023, DIS ha conseguito il suo miglior risultato finanziario di sempre, con un utile netto di US\$ 192,2 milioni rispetto a US\$ 134,9 milioni registrati nell'anno precedente. Tale variazione positiva è attribuibile principalmente ad un mercato per il trasporto di prodotti petroliferi in media più forte rispetto all'anno precedente.***

*La nostra Società ha infatti realizzato una **media spot giornaliera di US\$ 32.873 nel 2023** vs. US\$ 31.758 nel 2022 (Q4 2023: US\$ 30.999 vs. Q4 2022: US\$ 42.751). DIS ha inoltre coperto, tramite contratti a tariffa fissa, il 29,8% del totale dei giorni nave del 2023, ad una media giornaliera di US\$ 28.107 (2022: 34,0% di copertura ad una media giornaliera di US\$ 15.925). Siamo stati, pertanto, in grado di ottenere dei **noli complessivi base Time-charter (spot e time-charter) pari a US\$ 31.451 nel 2023**, rispetto agli US\$ 26.376 registrati nel 2022.*

*Il mercato delle product tanker è stato forte per tutto il 2023, sebbene non abbia raggiunto i livelli eccezionalmente alti osservati alla fine del 2022. All'inizio del quarto trimestre, si è verificata una fase di leggero rallentamento del mercato, seguita da un successivo recupero a metà ottobre. Questa ripresa è attribuibile principalmente alla riduzione dei transiti per il Canale di Panama causate da una grave siccità e da un aumento stagionale dell'attività di raffinazione.*

*Inoltre, gli incidenti nel Mar Rosso, causati dagli attacchi da parte dei ribelli Houthi a navi commerciali, hanno fornito ulteriore slancio al mercato a partire dall'inizio di quest'anno, con diversi operatori del mercato, inclusi noi, che hanno recentemente deciso di interrompere i passaggi per il Mar Rosso e di navigare invece lungo la rotta molto più lunga che attraversa il Capo di Buona Speranza.*

*La domanda per il trasporto marittimo di raffinati lo scorso anno è stata sostenuta da vari fattori, tra i quali anche i cambiamenti nelle rotte commerciali a seguito delle sanzioni imposte alla Russia, con conseguente allungamento delle distanze medie percorse. Si è inoltre assistito ad una ripresa del consumo di petrolio da parte della Cina, a problemi di congestione nel Canale di Panama, ad una crescita limitata della capacità di trasporto della flotta mondiale, a scorte ridotte di prodotti raffinati e alla presenza di prezzi del petrolio elevati e volatili, che hanno creato interessanti opportunità di arbitraggio. Nel corso dell'anno, hanno inoltre svolto un ruolo significativo anche gli elevati margini di raffinazione, inizialmente per la benzina ed in seguito per il diesel. L'espansione della produzione di petrolio, da parte di paesi non-OPEC, ha contribuito ulteriormente a questa tendenza, così come la sostituzione ancora in corso delle raffinerie più vecchie con impianti più moderni ed efficienti, situati lontano dai principali centri di consumo.*

*Secondo le stime dell'AIE, la domanda globale di petrolio ha registrato un significativo aumento di 2,3 mb/g nel 2023, raggiungendo una media di 101,8 mb/g (1,0 mb/g in più rispetto al 2019). Questo aumento è stato principalmente trainato dalla Cina, che ha contribuito ai consumi del 2023, con un incremento stimato di 1,7 mb/g, pari a circa il 74% dell'aumento totale della domanda globale. Questa ripresa della domanda è stata particolarmente evidente nel jet-fuel e nella nafta, poiché la Cina ha gradualmente allentato le misure restrittive anti-COVID e nuovi impianti petrolchimici sono entrati in funzione. Guardando avanti, l'AIE stima che la domanda globale di petrolio continuerà a crescere, raggiungendo una media di 103,0 mb/g nel 2024, con un aumento previsto di ulteriori 1,2 mb/g rispetto al 2023. Mentre il jet-fuel ha trainato l'incremento della domanda mondiale di petrolio nel 2023, si prevede che nel 2024 il mercato sia sostenuto principalmente dalla maggior domanda per nafta, benzina e diesel. Anche nel 2024, la Cina giocherà un ruolo fondamentale, rappresentando circa il 58% della crescita della domanda globale di petrolio.*



*L'AIE stima che nel 2023 la capacità di raffinazione globale sia cresciuta di 1,5 mb/g rispetto all'anno precedente, attestandosi ad una media di 82,3 mb/g. Le previsioni suggeriscono un ulteriore aumento di 1,0 mb/g nel 2024, con una crescita concentrata nei paesi situati a est di Suez. Tuttavia, mentre lo scorso anno il rilevante incremento di 1,8 mb/g nella capacità di raffinazione dei paesi non-OECD, è stato principalmente alimentato dalla Cina (+1,3 mb/giorno), si prevede che nel 2024, l'espansione sarà guidata dal Medio Oriente (+0,63 mb/g), seguito da Cina (+0,34 mb/giorno) e Africa (+0,26 mb/giorno). Il forte incremento della produzione delle raffinerie del Medio Oriente è attribuibile all'attivazione di impianti di recente costruzione in Kuwait e Oman, assieme ad una ripresa della produzione saudita a seguito di intense attività di manutenzione nel quarto trimestre del 2023. Ci si aspetta che questa crescita porti a una maggiore quantità di prodotti trasportati dalle product tanker. Inoltre, le scorte attuali sono al di sotto della media degli ultimi 5 anni, e questo potrebbe indurre una potenziale ricostituzione di scorte nel corso del 2024, con ulteriori riflessi positivi sul mercato delle product tanker.*

*Il 24 febbraio 2024 ha segnato il secondo anniversario dell'invasione dell'Ucraina da parte della Russia, un conflitto che ha avuto un impatto significativo sui mercati del petrolio e del suo trasporto marittimo. Questa situazione ha infatti modificato i flussi commerciali sia per il petrolio greggio che per i prodotti raffinati, portando ad un incremento dei noli e ad un aumento delle transazioni relative alle navi di seconda mano più vecchie. Inoltre, le sanzioni imposte dall'UE ed il relativo price cap sulle esportazioni di prodotti petroliferi russi, entrati in vigore il 5 febbraio 2023, hanno avuto profonde implicazioni per il mercato delle product tanker; le esportazioni russe verso l'UE sono crollate, mentre quelle verso Cina, India, Turchia, Medio Oriente, America Latina e Africa, sono aumentate notevolmente. Le alterazioni dei flussi commerciali dovute alle esportazioni di petrolio russo verso nuove destinazioni più distanti, hanno portato ad un significativo aumento dei tempi di navigazione, stimolando la domanda per product tanker. Infatti, i traffici dalla Russia occidentale (Baltico) verso il Nord Europa richiedevano circa 10 giorni, mentre i viaggi dagli stessi porti di carico verso India e Cina ora richiedono, rispettivamente, circa 30-40 giorni.*

*Abbiamo grande fiducia nei fondamentali di lungo termine dell'industria delle product tanker. Il continuo spostamento della capacità di raffinazione principalmente verso il Medio Oriente e l'Asia, lontano da alcuni dei principali centri di consumo, come l'Europa, gli Stati Uniti e l'Australia, contribuirà ad una crescita notevole della domanda misurata in tonnellate-miglia, per product tanker. Anche dal punto di vista dell'offerta, il nostro settore si trova in una situazione estremamente favorevole. Nonostante il recente incremento degli ordini di navi (principalmente nel segmento LR2, in cui DIS non opera), i principali operatori del mercato sono cauti nell'investire in nuove costruzioni a causa dell'aumento dei costi, delle incertezze legate ai progressi tecnologici e della limitata disponibilità nei cantieri navali, con conseguenti tempi di consegna che si allungano, anche oltre il 2026. Inoltre, l'età media della flotta globale sta aumentando rapidamente. Secondo Clarksons, alla fine del 2023, il 10,8% della flotta MR e LR1 (misurata in tonnellate di stazza lorda) aveva più di 20 anni, il 43,1% superava i 15 anni di età, mentre le nuove costruzioni ordinate per questi segmenti rappresentava solo il 7,7% della flotta commerciale esistente.*

*In questo contesto di mercato positivo, DIS si distingue per la sua flotta giovane, un management team di grande esperienza, che ci ha guidato con successo anche attraverso le passate fasi di mercato negative, ed una struttura finanziaria estremamente solida. Tutti questi nostri elementi caratteristici ci permettono di agire sul mercato in maniera opportunistica e flessibile, e di cogliere le opportunità per continuare a generare rendimenti interessanti per i nostri azionisti. Oltre al dividendo lordo di US\$ 22,0 milioni distribuito nel Q2 2023, la Società ha riacquisito azioni proprie durante l'anno per un importo pari a US\$ 7,1 milioni ed ha pagato un dividendo lordo intermedio di US\$ 20,0 milioni a novembre 2023. Oggi, il Consiglio di Amministrazione di DIS ha inoltre proposto un dividendo lordo di US\$ 30,0 milioni (equivalente a US\$ 0,2114 per azione emessa ed in circolazione, al netto delle ritenute fiscali applicabili), soggetto all'approvazione da parte della prossima Assemblea degli Azionisti.*



*Oggi, sono davvero orgoglioso di poter annunciare questi risultati finanziari che sono i migliori nella lunga storia della nostra Azienda. Vorrei, inoltre, cogliere quest'opportunità per ringraziare tutti i nostri stakeholder per la loro costante fiducia ed il nostro team, per il loro impegno e la loro professionalità senza pari. La loro dedizione ci ha permesso di raggiungere questi risultati straordinari e soprattutto di gettare le basi per un futuro prospero. Desidero estendere un ringraziamento speciale anche ai nostri equipaggi per lo straordinario lavoro che svolgono in tutto il mondo, spesso anche in difficili contesti geopolitici. Grazie a tutti!*

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

**'Nel 2023 DIS ha registrato un Utile netto di US\$ 192,2 milioni** vs. US\$ 134,9 milioni ottenuti nell'anno precedente. Il Risultato netto rettificato di DIS (esclusi i risultati da vendita navi e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività da entrambi i periodi) è stato pari a US\$ 196,7 milioni nel 2023, rispetto a US\$ 139,5 milioni nel 2022. **Nell'ultimo trimestre del 2023, DIS ha registrato un Utile netto di US\$ 43,5 milioni** vs. US\$ 72,1 milioni ottenuti nello stesso trimestre del 2022, mentre il nostro Risultato netto rettificato è stato pari a US\$ 43,7 milioni nel Q4 2023 rispetto a US\$ 70,2 milioni nel Q4 2022.

Nel 2023, DIS ha ottenuto un EBITDA di US\$ 277,6 milioni, rispetto a US\$ 226,6 milioni raggiunti nel 2022, mentre **il nostro cash flow operativo è stato pari a US\$ 292,9 milioni nel 2023**, rispetto a US\$ 147,8 milioni generati nell'anno precedente.

Nel corso dell'anno, abbiamo continuato a rafforzare la nostra struttura finanziaria, grazie ai consistenti flussi di cassa generati nel periodo e all'esercizio delle opzioni di acquisto su una nave a time-charter-in e su cinque navi prese a noleggio a scafo nudo, con queste ultime navi rimaste prive di debito, in linea con i nostri obiettivi di riduzione dell'indebitamento. Infatti, alla fine del 2023, abbiamo raggiunto una Posizione finanziaria netta (PFN) di US\$ 224,3 milioni, e potevamo contare su Cassa e mezzi equivalenti pari a US\$ 111,2 milioni, rispetto ad una PFN di US\$ 409,9 milioni alla fine del 2022. **La leva finanziaria di DIS (calcolata come rapporto tra la nostra PFN, esclusi gli effetti derivanti dall'IFRS16, ed il valore di mercato della flotta) era pari ad appena il 18,0% alla fine del 2023** vs. 36,0% alla fine del 2022 e 72,9% alla fine del 2018.

Dopo diversi anni nei quali ci siamo concentrati sulla riduzione dell'indebitamento, sono soddisfatto della solidità finanziaria che abbiamo raggiunto oggi, la quale ci consentirà di agire opportunisticamente sul mercato quando si presenteranno le giuste occasioni. Sono inoltre orgoglioso che DIS sia in grado di continuare ad incrementare la remunerazione dei propri azionisti. Infatti, nel 2023 DIS ha distribuito un dividendo lordo di US\$ 22,0 milioni nel secondo trimestre ed un dividendo lordo intermedio di US\$ 20,0 milioni nel quarto trimestre, oltre ad aver riacquisito nel corso dell'anno azioni proprie per un importo pari a US\$ 7,1 milioni. Oggi, il Consiglio di Amministrazione di DIS ha proposto alla prossima Assemblea degli Azionisti, una distribuzione di dividendi lordi di US\$ 30,0 milioni di dollari.

*Nel presentare i brillanti risultati finanziari conseguiti da DIS l'anno scorso, sono molto ottimista riguardo al nostro futuro e fiducioso nella nostra capacità di affrontare le opportunità e le sfide che ci attendono.'*



## ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

### SINTESI DEI RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE E DELL'ESERCIZIO 2023

Durante tutto il 2023, le condizioni del mercato delle navi cisterna sono rimaste solide, anche se non hanno raggiunto i livelli eccezionalmente elevati osservati alla fine del 2022 ed hanno mostrato un leggero rallentamento all'inizio del quarto trimestre, seguito poi da una ripresa a metà ottobre. Questo rimbalzo è attribuibile principalmente alla riduzione dei transiti nel Canale di Panama, dovute a una grave siccità, e nel Mar Rosso, a causa degli attacchi al trasporto marittimo commerciale da parte dei ribelli Houthi. A metà dicembre, diversi noleggiatori ed armatori di navi cisterna hanno annunciato di voler sospendere i transiti nel Mar Rosso a seguito dei numerosi attacchi alle navi avvenuti nella regione. La situazione si è evoluta rapidamente ed ha avuto ripercussioni significative sui flussi commerciali delle navi cisterna, causando interruzioni e modifiche delle rotte.

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

Il 24 febbraio 2024 ha segnato il secondo anniversario dell'invasione dell'Ucraina da parte della Russia. La guerra ha avuto un impatto profondo sul mercato del petrolio e delle navi cisterna, sconvolgendo i flussi commerciali sia per il greggio che per i prodotti raffinati, provocando un aumento delle tariffe di nolo e portando ad un incremento delle transazioni relative alle navi di seconda mano più vecchie.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di dicembre 2023 era valutata intorno a US\$ 31.500 al giorno per una MR2 di tipo *Eco*, con un sovrapprezzo di circa US\$ 3.000 al giorno, rispetto a una MR convenzionale.

**Nel 2023, DIS ha registrato un utile netto di US\$ 192,2 milioni**, rispetto ad un utile netto di US\$ 134,9 milioni registrato nel 2022. Tale variazione positiva è attribuibile al netto rafforzamento del mercato delle navi cisterna rispetto all'esercizio precedente. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività registrate nel 2022, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 196,7 milioni nel 2023, rispetto a US\$ 139,5 milioni registrati nell'esercizio precedente. **DIS ha registrato un utile netto di US\$ 43,5 milioni nel quarto trimestre 2023**, rispetto ad un utile netto di US\$ 72,1 milioni ottenuto nel quarto trimestre dello scorso esercizio. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 43,7 milioni nel quarto trimestre 2023, rispetto a US\$ 70,2 milioni nel quarto trimestre 2022.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 277,6 milioni nel 2023, rispetto a US\$ 226,6 milioni raggiunti nel 2022 (quarto trimestre 2023: US\$ 64,5 milioni vs. quarto trimestre 2022: US\$ 91,3 milioni), con **flussi di cassa operativi positivi pari a US\$ 292,9 milioni nel 2023**, rispetto agli US\$ 147,8 milioni generati nell'esercizio precedente.



In termini di risultati *spot*, **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 32.873 nel 2023** rispetto agli US\$ 31.758 nel 2022 (quarto trimestre 2023: US\$ 30.999 vs. quarto trimestre 2022: US\$ 42.751), grazie ad un mercato mediamente più forte, rispetto all'esercizio precedente.

Allo stesso tempo, il 29,8% dei giorni di impiego totali di DIS nel 2023 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 28.107, (2022: copertura del 34,0% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.925). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante cicli negativi. **La tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) è stata pari a US\$ 31.451 nel 2023** rispetto a US\$ 26.376 raggiunti nel 2022 (quarto trimestre 2023: US\$ 30.099 vs. quarto trimestre 2022: US\$ 38.294).

### **RISULTATI OPERATIVI**

I **ricavi** nel 2023 sono stati pari a US\$ 539,0 milioni rispetto a US\$ 479,6 milioni nell'esercizio precedente. L'incremento dei ricavi lordi rispetto all'anno precedente è attribuibile principalmente alla maggiore solidità del mercato dei noli. La percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel 2023 (2,2%) è stata leggermente superiore a quella 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\$ (142,0) milioni nel 2023 rispetto a US\$ (149,7) milioni nel 2022.

I **ricavi base *time charter*** nel 2023 sono stati pari a US\$ 397,0 milioni (US\$ 330,0 milioni nel 2022). In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 32.873 nel 2023** rispetto a US\$ 31.758 nel 2022, e di US\$ 30.999 nel quarto trimestre del 2023 rispetto a US\$ 42.751 nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Nel 2023 la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa<sup>1</sup> (percentuale di copertura) è rimasta positiva, assicurando una media del 29,8% dei giorni-nave disponibili (2022: 34,0%) ad una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 28.107 (2022: US\$ 15.925). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere.

I **ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot* e *time charter*)<sup>2</sup>** sono stati di US\$ 31.451 nel 2023 rispetto a US\$ 26.376 nel 2022 (quarto trimestre 2023: US\$ 30.099 vs. quarto trimestre 2022: US\$ 38.294).

---

<sup>1</sup> La percentuale di copertura (%) e la tariffa media giornaliera includono un contratto di noleggio a scafo nudo su una nave LR1 di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., che comprende un Opex giornaliero ipotizzato di US\$ 6.885 (in linea con i costi effettivi medi della flotta di DIS per l'esercizio 2022), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in termini di *time charter equivalent*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.

<sup>2</sup> I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali includono un contratto di noleggio a scafo nudo su una nave LR1 di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., comprensivi di un Opex giornaliero ipotizzato di US\$ 6.885 (in linea con i costi effettivi medi della flotta di DIS per l'esercizio 2022), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in termini di *time charter equivalent*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.





Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2022					2023				
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Spot	12.857	28.687	37.159	42.751	<b>31.758</b>	36.652	31.746	31.782	30.999	<b>32.873</b>
Tariffa fissa	14.968	15.373	15.497	19.957	<b>15.925</b>	26.367	28.383	28.830	28.474	<b>28.107</b>
Media	13.796	23.389	30.230	38.294	<b>26.376</b>	34.056	30.831	30.860	30.099	<b>31.451</b>

I **ricavi da noleggio a scafo nudo** ammontavano a US\$ 4,9 milioni nel 2023, in linea con l'esercizio precedente, e riguardano il contratto di noleggio a scafo nudo a decorrere dall'ottobre 2021 su una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c.

**Costi per noleggi passivi.** L'IFRS 16 Leasing è applicabile negli esercizi con inizio a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato adottato dalla Società. Questo principio contabile modifica sostanzialmente il bilancio consolidato del Gruppo, con effetti significativi sul trattamento dei contratti che in periodi precedenti erano trattati dai locatari come *leasing* operativi. Con qualche eccezione, le passività per pagamenti previsti in contratti precedentemente classificati come *leasing* operativi vengono ora attualizzate al tasso di finanziamento marginale del locatario, portando alla rilevazione di una passività del *leasing* e di una corrispondente attività consistente nel diritto di utilizzo (di importo pari alla somma della passività, con il valore attuale di qualsiasi costo di ripristino e di qualsiasi onere accessorio alla stipula della locazione, nonché qualsiasi pagamento effettuato prima dell'inizio del *leasing*, meno eventuali incentivi per *leasing* già ricevuti). Di conseguenza, a partire dal 1° gennaio 2019 i costi per noleggi passivi includono solo i contratti *time charter* la cui durata residua è inferiore a 12 mesi da quella data o contratti con decorrenza successiva la cui durata è inferiore a 12 mesi dalla data d'inizio. L'applicazione dell'IFRS 16 ha ridotto i "costi per noleggi passivi" di US\$ 40,8 milioni nel 2023 e di US\$ 48,0 milioni nel 2022, poiché all'interno del conto economico tali costi sono stati sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti.

Escludendo l'effetto dell'IFRS 16, i "costi per noleggi passivi" di DIS si sarebbero attestati a US\$ (40,9) milioni nel 2023, rispetto a US\$ (51,2) milioni nel 2022. Nel 2023 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (7,4 navi equivalenti) rispetto all'anno precedente (9,6 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 voci di costo di US\$ 17,9 milioni nel 2023 (aumento di US\$ 21,7 milioni nel 2022), poiché all'interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. Escludendo gli effetti dell'IFRS 16, gli altri costi operativi diretti di DIS si sarebbero attestati a US\$ (75,7) milioni nel 2023 rispetto a US\$ (64,4) milioni nel 2022. Nel 2023 la Società ha gestito una flotta più ampia di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto all'esercizio precedente (2023: 28,6 vs. 2022: 26,1). DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati standard di procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della 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\$ (25,8) milioni nel 2023 (US\$ (15,5) milioni nel 2022). 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 negativo per US\$ (4,7) milioni nel 2023 (US\$ (3,2) milioni nell'anno precedente). L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto delle navi vendute e riprese in *leasing (lease-back)* negli esercizi precedenti. Inoltre, l'importo per il 2023 include US\$ (3,4) milioni di risultato negativo relativo all'ammortamento accelerato delle perdite differite sulle navi M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Trader e M/T High Loyalty, le cui opzioni di acquisto sono state esercitate da d'Amico Tankers d.a.c. nella prima metà dell'anno in corso.

**Il risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato di US\$ 277,6 milioni nel 2023 rispetto a US\$ 226,6 milioni nel 2022 (US\$ 64,5 milioni nel quarto trimestre 2023, rispetto a US\$ 91,3 milioni nel quarto trimestre 2022), rispecchiando il rafforzamento registrato dal mercato dei noli nel 2023.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** ammonta a US\$ (62,5) milioni nel 2023 (US\$ (60,9) milioni nel 2022). Nel 2023, non sono state registrate svalutazioni o storni di svalutazioni mentre l'importo per il 2022 includeva: i) una svalutazione di US\$ (2,1) milioni su una nave MR (M/T High Priority), di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., la cui vendita è stata annunciata nel primo trimestre 2022 e finalizzata nel secondo trimestre 2022. Conformemente all'IFRS 5, questa nave è stata classificata come "attività disponibili per la vendita" alla fine del primo trimestre 2022, imputando la differenza tra il suo *fair value* al netto del costo di cessione ed il suo valore contabile a conto economico; ii) uno storno di svalutazioni pari a US\$ 2,0 milioni su due navi MR (M/T High Seas e M/T High Tide), il cui *fair value* al 31 dicembre 2022 era superiore al rispettivo valore contabile alla stessa data.

**Il risultato operativo (EBIT)** è stato di US\$ 215,2 milioni nel 2023, rispetto a US\$ 165,7 milioni nel 2022.

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 5,0 milioni nel 2023 (US\$ 2,8 milioni nel 2022). L'importo per il 2023 comprende principalmente interessi attivi su titoli a breve termine e fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari. L'importo del 2022 comprendeva principalmente US\$ 2,3 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (26,7) milioni nel 2023 rispetto a US\$ (33,2) milioni del 2022. L'importo per il 2023 include principalmente US\$ (26,2) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, oltre a una differenza di cambio negativa di US\$ (0,5) milioni. L'importo registrato nel 2022 comprendeva principalmente US\$ (29,6) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse ed interessi su passività da *leasing*, nonché perdite realizzate nette su strumenti derivati di US\$ (1,1) milioni (US\$ (1,1) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura, US\$ (0,5) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su noli, US\$ 0,5 milioni di utili realizzati dalla chiusura di alcuni *swap* su tassi di interesse), e US\$ (2,5) milioni di impatto negativo derivante dalla risoluzione dei contratti di *leasing* sulle navi High Fidelity e High Discovery.

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$ 193,5 milioni nel 2023, rispetto a US\$ 135,3 milioni nel 2022.

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ (1,2) milioni nel 2023 (US\$ (0,4) milioni nel 2022).

DIS ha registrato un **utile netto di US\$ 192,2 milioni nel 2023** rispetto ad un utile netto di US\$ 134,9 milioni nel 2022, ed un *utile netto* di US\$ 43,5 milioni nell'ultimo trimestre del 2023, rispetto ad un utile netto di US\$ 72,1 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente. **Escludendo i risultati derivanti dalla**



**vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti** dal 2023 (US\$ (4,5) milioni<sup>3</sup>) e dal 2022 (US\$ (4,5) milioni<sup>4</sup>), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (0,1) milioni nel 2022), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 196,7 milioni nel 2023**, rispetto a US\$ 139,5 milioni registrati nell'esercizio precedente. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal quarto trimestre 2023 (US\$ (0,2) milioni) e dallo stesso periodo del 2022 (US\$ (0,1) milioni), nonché lo storno di svalutazioni delle attività (US\$ 2,0 milioni nel quarto trimestre 2022), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 43,7 milioni nel quarto trimestre 2023 rispetto a US\$ 70,2 milioni registrati nel quarto trimestre 2022.

#### **FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO**

**Nel 2023 i flussi di cassa netti di DIS sono stati pari a US\$ 2,9 milioni**, rispetto a US\$ 81,8 milioni nel 2022.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$ 292,9 milioni nel 2023, contro US\$ 147,8 milioni nel 2022. Tale variazione positiva è attribuibile ai migliori risultati operativi ottenuti nel 2023 rispetto all'esercizio precedente.

L'**indebitamento netto di DIS al 31 dicembre 2023** ammontava a **US\$ 224,3 milioni** rispetto a US\$ 409,9 milioni al 31 dicembre 2022. In seguito all'applicazione dell'IFRS 16, dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono una passività per *leasing* aggiuntiva, pari a US\$ 25,6 milioni alla fine di dicembre 2023, rispetto a US\$ 39,8 milioni alla fine del 2022. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 18,0% al 31 dicembre 2023 rispetto al 36,0% al 31 dicembre 2022 (60,4% al 31 dicembre 2021, 65,9% al 31 dicembre 2020, 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018).

#### **EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO**

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

##### **D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:**

**Distribuzione di dividendi:** nel mese di marzo 2023 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping ha proposto agli Azionisti la distribuzione di un dividendo in contanti di US\$ 22.011.953,96 lordi (US\$ 18.710.160,87 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale applicabile del 15%), corrispondente a US\$ 0,0153 (US\$ 0,153 per azione se rettificato per il raggruppamento 1:10 attuato dalla Società ed efficace a decorrere dal 19 giugno 2023) per azione emessa e in circolazione al netto delle ritenute, da corrispondere a valere sulle riserve distribuibili, compresa la riserva sovrapprezzo azioni.

Nel mese di novembre 2023 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato la distribuzione di un acconto su dividendi lordo di US\$ 20.025.983,50 (US\$ 17.022.085,97 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale applicabile massima del 15%), corrispondente a US\$ 0,1410 per azione emessa e in circolazione al netto delle ritenute, da corrispondere a valere sulle riserve distribuibili, compresa la riserva sovrapprezzo azioni.

<sup>3</sup> US\$ (4,7) milioni di perdita su vendite, US\$ 0,2 milioni di utili realizzati e non realizzati su strumenti derivati usati per fini di copertura.

<sup>4</sup> US\$ (3,2) milioni di perdita su vendite, US\$ 2,3 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace di contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, US\$ (1,1) milioni di perdita realizzata su strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura, US\$ (0,5) milioni di perdita realizzata su strumenti derivati su noli, US\$ 0,5 milioni di utili realizzati sulla chiusura di alcuni *swap* su tassi di interesse), e US\$ (2,5) milioni di impatto negativo derivante dalla risoluzione dei contratti di *leasing* sulle navi High Fidelity e High Discovery.



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

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

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

Il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di avviare il 19 giugno 2023 il programma di riacquisto di azioni proprie ai sensi della nuova autorizzazione conferitagli dall'assemblea generale straordinaria degli azionisti tenutasi il 13 giugno 2023 (il "Programma"). Ai sensi degli articoli 430-15 e segg. della legge lussemburghese del 10 agosto 1915 sulle società commerciali e delle sue successive modifiche (la "Legge

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

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

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

**Esecuzione del programma di riacquisto:** Nel 2023 d’Amico International Shipping S.A. ha riacquistato n. 1.650.619 azioni proprie (corrispondenti all’1,33% del capitale sociale in circolazione della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 3,9280 euro, per un corrispettivo complessivo di 6.483.621 euro. Alla fine di dicembre 2023, d’Amico International Shipping S.A. detiene n. 3.453.542 azioni proprie, corrispondenti allo 2,78% del capitale sociale.

**Domanda di adesione all’OTCQX® Best Market:** nel mese di settembre 2023, il Consiglio di Amministrazione di d’Amico International Shipping S.A. ha deliberato di presentare domanda di adesione all’OTCQX Best Market (“OTCQX” o “Mercato OTCQX”), gestito da OTC Market Group (“OTCM”). Nel



novembre 2023 DIS è stata ammessa alla quotazione sull'OTCQX Best market, con il ticker (OTCQX: DMCOF). Le azioni di DIS sono quotate sul segmento STAR del mercato borsistico italiano (Borsa Italiana) ed erano precedentemente negoziate over the counter (OTC) negli USA, nel Pink Market, gestito da OTC Market Group. L'OTCQX International Market, dedicato alle società internazionali, è un mercato pubblico consolidato, con elevati standard finanziari e di corporate governance, riconosciuto dalla Securities Exchange Commission (SEC) statunitense, che offre agli investitori americani un'alternativa di cross-trading più trasparente, liquida ed efficiente rispetto al Pink Market. Inoltre, le società quotate su OTCQX sono conformi alla normativa Blue Sky in 37 Stati USA (non disponibile nel Pink Market), che consente la sollecitazione inversa e la distribuzione di ricerche da parte di *broker* agli investitori americani residenti in tali stati.

**Inclusione nell'indice FTSE Italia Mid Cap:** A partire dal 15 dicembre 2023, d'Amico International Shipping S.A. è entrata a far parte dell'indice FTSE Italia Mid Cap. L'indice FTSE Italia Mid Cap include le azioni delle 60 aziende con la maggiore capitalizzazione di mercato quotate sui mercati MTA e MIV di Borsa Italiana, posizionate subito dopo le prime 40 aziende, che compongono l'indice FTSE MIB. Questo indice fa parte della serie di indici FTSE Italia, che offre agli investitori un set completo e complementare di indici con cui valutare le *performance* dei principali segmenti del mercato italiano.

#### **D'AMICO TANKERS D.A.C.:**

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Nello stesso mese, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato 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 dicembre 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo di 12 mesi a decorrere da dicembre 2023.

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

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

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

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

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

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

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

**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 febbraio 2024.

Nel mese di marzo 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante società di *trading* per una delle sue navi *handysize*, per un periodo minimo di 9 mesi e massimo di 12 mesi.

**Flotta in "noleggio passivo":** nel mese di febbraio 2024, il contratto di *time charter* relativo alla M/T High SD Yihe, una nave MR costruita nel 2005, è terminato 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 MR di proprietà di portata lorda pari a 47.162 tonnellate, costruita nel 2010 presso Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un importo pari a US\$ 27,4 milioni. Si stima che la nave verrà consegnata agli acquirenti nel corso del Q2 2024.

**Distribuzione di dividendi:** Il Consiglio di Amministrazione ha deciso oggi di proporre all'Assemblea Generale degli Azionisti, regolarmente convocata il 23 aprile 2024 (l'"AGM"), di approvare un dividendo lordo annuale di US\$ 30.007.114,24 (US\$ 25.506.047,10 al netto della detrazione alla fonte dell'imposta massima applicabile pari al 15%), corrispondente a US\$ 0,2487 lordi per azione emessa e in circolazione (US\$ 0,2114 per azione emessa e in circolazione netto di imposte alla fonte), da pagare dagli utili non distribuiti. Soggetto all'approvazione dell'AGM della Società e in conformità al calendario 2024 pubblicato da Borsa Italiana S.p.A., il pagamento del suddetto dividendo annuale sarà effettuato il 2 maggio 2024 con relativo stacco del coupon n. 7 (ex-date) il 29 aprile 2024 e record date il 30 aprile 2024. Per le azioni proprie riacquistate dalla Società non verrà corrisposto alcun dividendo, non godendo quest'ultime del diritto al dividendo. Ad oggi, le azioni proprie riacquistate dalla Società ammontano a 3.453.542, pari al 2,78% del capitale sociale della Società. Questo dividendo annuale proposto all'AGM si aggiunge al dividendo intermedio di US\$ 20.025.983,50 (US\$ 17.022.085,97 al netto della detrazione dell'imposta alla fonte massima applicabile pari al 15%), corrispondente a US\$ 0,1659 lordi per azione emessa e in circolazione (US\$ 0,1410 per azione emessa e in circolazione netto di imposte alla fonte), deliberato dal Consiglio di Amministrazione il 9 novembre 2023 e già pagato dalla riserva sovrapprezzo azioni il 29 novembre 2023.

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

	Al 31 dicembre 2023				Al 14 marzo 2024			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5	15	6	26	5	15	6	26
A noleggio a scafo nudo*	1	2	-	3	1	2	-	3
A noleggio TC a lungo termine	-	3	-	3	-	3	-	3
A noleggio TC a breve termine	-	4	-	4	-	3	-	3
<b>Totale</b>	<b>6</b>	<b>24</b>	<b>6</b>	<b>36</b>	<b>6</b>	<b>23</b>	<b>6</b>	<b>35</b>

\* con obbligo di acquisto



## **EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

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

### ***Domanda di navi cisterna***

- Secondo l'Oil Market Report dell'AIE di febbraio di quest'anno, nel 2024 la produzione globale delle raffinerie dovrebbe attestarsi in media a 83,3 milioni di barili al giorno, circa 1,0 milioni di barili al giorno in più rispetto alla media del 2023.
- Secondo lo stesso rapporto dell'AIE di febbraio di quest'anno, nonostante condizioni economiche sfidanti, la domanda globale di petrolio nel 2024 è prevista continuare nella sua forte traiettoria di crescita, con un aumento annuo stimato di 1,2 milioni di barili al giorno, raggiungendo una media di 103,0 milioni di barili al giorno per l'intero 2024.
- Secondo il rapporto dell'AIE di febbraio di quest'anno, a gennaio le tariffe di nolo mondiali sono aumentate nettamente, soprattutto per il trasporto di raffinati, a causa degli attacchi da parte dei ribelli Houthi a navi commerciali, che ha portato diversi operatori del mercato, a interrompere i passaggi per il Mar Rosso e di navigare invece lungo la rotta molto più lunga che attraversa il Capo di Buona Speranza. Intorno a metà febbraio 2024, gli arrivi di navi cisterna per il trasporto di raffinati nel Golfo di Aden erano diminuiti di circa il 50% rispetto alla prima metà di dicembre.
- Secondo l'outlook di Clarksons di gennaio 2024, quest'anno la crescita della domanda per il trasporto marittimo di raffinati dovrebbe attestarsi a circa il 6,2%.
- Anche le sanzioni contro la Russia stanno contribuendo ad un aumento delle distanze medie percorse dalla product tankers, con l'allungamento delle rotte sia per le esportazioni russe che per le importazioni europee di raffinati.
- Più a lungo termine, la crescita della domanda e le modifiche strutturali nell'ubicazione delle raffinerie dovrebbero continuare a favorire gli scambi commerciali a lungo raggio di prodotti raffinati.

### ***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 dato forza al mercato dei noli dall'inizio della guerra in Ucraina.
- Le congestioni nel Canale di Panama dovute al basso livello dell'acqua hanno sostenuto i mercati lo scorso anno e si prevede che continueranno a farlo nei prossimi anni.
- Nell'outlook di gennaio 2024, Clarksons ha stimato che nel 2024 la flotta di navi cisterna crescerà solo dell'1,6%.
- I forti mercati dei noli hanno ridotto le demolizioni nel 2023, con solo 6 navi nei segmenti MR e LR1 demolite durante il periodo.
- A causa della limitata attività di demolizione negli scorsi anni, la flotta di navi cisterna sta invecchiando rapidamente, con il 10,8% 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 convezioni dell'UE e dell'IMO, mentre

l'Unione Europea ha incluso il settore marittimo nel suo Sistema di Scambio delle quote di Emissione a partire da gennaio 2024. Inoltre, importanti noleggiatori, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti società di trading come Trafigura, hanno recentemente firmato la "Sea Cargo Charter", con lo scopo di divulgare le emissioni di CO2 delle navi che gestiscono e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. Da gennaio 2023, gli operatori sono tenuti a misurare l'indice di efficienza energetica delle loro navi esistenti (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI), che ne rispecchia l'efficienza tecnica, ed 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 da parte dei cantieri stanno influenzando negativamente sulla propensione per nuovi ordini.

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

### **RENDICONTO DI GESTIONE DI D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.**

#### **Risultati operativi**

Nel 2023 la Società ha registrato un utile netto di 49.6 milioni. Il conto economico della Società è sintetizzato nel seguente prospetto.

<i>US\$ migliaia</i>	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Proventi da investimenti (dividendi)	52,989	75
Costo del personale	(1,985)	(1,053)
Altri costi generali e amministrativi, ammortamenti e imposte	(4,439)	(2,229)
Proventi (oneri) finanziari	2,991	1,992
<b>Utile (perdita) netto</b>	<b>49,556</b>	<b>(1,215)</b>

Nel 2023 sono stati registrati proventi da investimenti per US\$ 53,0 milioni.

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

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

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

## Situazione patrimoniale-finanziaria

	31 December 2023	31 December 2022
<i>US\$ migliaia</i>		
Attività non correnti	407,379	407,423
Attività correnti	5,479	2,156
<b>Totale attività</b>	<b>412,858</b>	<b>409,579</b>
Patrimonio netto	408,957	407,980
Passività non correnti	36	70
Passività correnti	3,865	1,529
<b>Totale passività e patrimonio netto</b>	<b>412,858</b>	<b>409,579</b>

- Le attività non correnti della Società, pari a US\$ 407,4 milioni al 31 dicembre 2023, rappresentano il valore contabile dell'investimento in d'Amico Tankers d.a.c. (DTL), la principale controllata operativa del Gruppo;
- Le attività correnti, pari a US\$ 5,5 milioni, includono principalmente crediti finanziari e commerciali nei confronti della controllata d'Amico Tankers d.a.c., pari a US\$ 0,5 milioni, e US\$ 5,0 milioni di cassa e mezzi equivalenti;
- Le passività correnti, pari a US\$ 3,9 milioni, includono principalmente accantonamenti per il costo del piano di incentivazione a lungo termine (LTI) pari a US\$ 2,6 milioni ed altri accantonamenti per spese generali ed amministrative.

Il Consiglio di Amministrazione propone inoltre, previa approvazione degli Azionisti, di allocare l'utile netto, risultante dal bilancio civilistico 2023 della Società, pari a US\$ 49.556.013 come segue: US\$ 2.477.801 a Riserve Legali e US\$ 47.078.212 to Utili portati a nuovo.

Il 9 novembre 2023, il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato un dividendo intermedio di US\$ 20.025.983,50 (US\$ 17.022.085,97 netti, dopo la detrazione dell'imposta alla fonte massima applicabile pari al 15%), corrispondente a US\$ 0,1659 lordi per azione emessa e in circolazione (US\$ 0,1410 per azione emessa e in circolazione netto di imposte alla fonte), che è stato pagato il 29 novembre 2023 dalla riserva sovrapprezzo azioni.

## DIVIDENDI

Il Consiglio di Amministrazione ha deciso oggi di proporre all'Assemblea Generale degli Azionisti, regolarmente convocata il 23 aprile 2024 (l'"AGM"), di approvare un dividendo lordo annuale di US\$ 30.007.114,24 (US\$ 25.506.047,10 al netto della detrazione alla fonte dell'imposta massima applicabile pari al 15%), corrispondente a US\$ 0,2487 lordi per azione emessa e in circolazione (US\$ 0,2114 per azione emessa e in circolazione netto di imposte alla fonte), da pagare dagli utili non distribuiti. Soggetto all'approvazione dell'AGM della Società e in conformità al calendario 2024 pubblicato da Borsa Italiana S.p.A., il pagamento del suddetto dividendo annuale sarà effettuato il 2 maggio 2024 con relativo stacco del coupon n. 7 (ex-date) il 29 aprile 2024 e record date il 30 aprile 2024. Per le azioni proprie riacquistate dalla Società non verrà corrisposto alcun dividendo, non godendo quest'ultime del diritto al dividendo. Ad oggi, le azioni proprie riacquistate dalla Società ammontano a 3.453.542, pari al 2,78% del capitale sociale della Società. Questo dividendo annuale proposto all'AGM si aggiunge al dividendo intermedio di US\$ 20.025.983,50 (US\$ 17.022.085,97 al netto della detrazione dell'imposta alla fonte massima applicabile pari al 15%), corrispondente a US\$ 0,1659 lordi per azione emessa e in circolazione (US\$ 0,1410



per azione emessa e in circolazione netto di imposte alla fonte), deliberato dal Consiglio di Amministrazione il 9 novembre 2023 e già pagato dalla riserva sovrapprezzo azioni il 29 novembre 2023.

## **ALTRE DELIBERE**

### **RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO E GLI ASSETTI PROPRIETARI PER L'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2023 E CONVOCAZIONE DELL'ASSEMBLEA ANNUALE DEGLI AZIONISTI**

Il Consiglio di Amministrazione ha inoltre esaminato e approvato la relazione della Società sul governo societario e gli assetti proprietari per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 e ha deliberato la convocazione dell'Assemblea generale della Società.

L'Assemblea sarà chiamata a deliberare, tra l'altro, sull'approvazione del bilancio civilistico e consolidato al 31 dicembre 2023 con la proposta di distribuire un dividendo agli Azionisti della Società e la determinazione del numero dei componenti il Consiglio di Amministrazione della Società in nove (9) e relativa nomina dei membri del Consiglio di Amministrazione con mandato fino all'assemblea annuale degli azionisti della Società che sarà convocata per l'approvazione del bilancio della Società per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2026.

L'avviso di convocazione dell'Assemblea e tutta la relativa documentazione di supporto saranno messi a disposizione del pubblico secondo le disposizioni di legge e regolamentari applicabili alla Società.

### **POLITICA GENERALE SULLA REMUNERAZIONE PER L'ESERCIZIO CHE SI CHIUDERÀ AL 31 DICEMBRE 2024 E SULLA RELAZIONE SULLA REMUNERAZIONE PER L'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2023**

Il Consiglio di Amministrazione, su proposta del Comitato Nomine e Remunerazione, ha inoltre deliberato di approvare la relazione della Società sulla politica di remunerazione e sui compensi corrisposti (la "Relazione sulla Remunerazione 2024") che sarà ulteriormente sottoposta all'esame e al voto consultivo dell'Assemblea generale secondo le norme e i regolamenti applicabili.

---

## **CONFERENCE CALL**

*Oggi alle ore 14.00 CET (08.00 EST), DIS terrà una conferenza telefonica con la comunità finanziaria, durante la quale saranno discussi i risultati economici e finanziari del Gruppo. È possibile collegarsi componendo i seguenti numeri telefonici: dall'Italia: + 39 02 8020911 / UK: + 44 1 212818004/ USA: +1 718 7058796. Prima della conferenza telefonica è possibile scaricare le slide della presentazione dalla pagina Investor Relations del sito di DIS: <http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/>*

---

La relazione annuale, al 31 dicembre 2023 è stata redatta secondo quanto previsto dall'art. 3 della Legge del Lussemburgo, datata 11 gennaio 2008, e successive modifiche, che recepisce la Direttiva 2004/109/EC del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 dicembre 2004 in materia di armonizzazione dei requisiti di trasparenza, in relazione alle informazioni sugli emittenti le cui azioni sono ammesse alle negoziazioni su un mercato regolamentato. Il documento integrale è depositato nei termini prescritti dalle leggi e dai regolamenti applicabili alla Società presso Borsa Italiana S.p.A., la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB), tramite il sistema eMarket SDIR and STORAGE, la Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di meccanismo ufficiale prescelto dalla Società per lo stoccaggio delle informazioni regolamentate (OAM) e la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF). Lo stesso è altresì reso disponibile, presso la sede legale della Società ed il sul suo sito internet (<http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/>).



*d'Amico*  
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

---

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

---

## **Investor Relations**

### ***d'Amico International Shipping S.A***

#### **Anna Franchin - Investor Relations Manager**

Tel: +35 2 2626292901

Tel: +37 7 93105472

E-mail: [ir@damicointernationalshipping.com](mailto:ir@damicointernationalshipping.com)

## **Capital Link**

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

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

E - Mail: [damicotankers@capitallink.com](mailto:damicotankers@capitallink.com)

## **Media Relations**

### **Havas PR Milan**

Marco Fusco

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

E-Mail: [marco.fusco@havaspr.com](mailto:marco.fusco@havaspr.com)



## ALLEGATI

### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	2023	2022
Ricavi	538.954	479.619
Costi diretti di viaggio	(141.984)	(149.661)
<b>Ricavi base <i>time charter</i>*</b>	<b>396.970</b>	<b>329.958</b>
Ricavi da noleggio a scafo nudo	4.869	4.812
<b>Ricavi netti totali</b>	<b>401.839</b>	<b>334.770</b>
Costi per noleggi passivi	(136)	(3.250)
Altri costi operativi diretti	(93.630)	(86.152)
Costi generali ed amministrativi	(25.758)	(15.544)
Risultato dalla vendita di navi	(4.697)	(3.212)
<b>Risultato operativo lordo (EBITDA*)</b>	<b>277.618</b>	<b>226.612</b>
Ammortamenti e svalutazioni	(62.454)	(60.934)
<b>Risultato operativo (EBIT*)</b>	<b>215.164</b>	<b>165.678</b>
Proventi finanziari	4.983	2.802
(Oneri) finanziari	(26.697)	(33.208)
<b>Utile ante imposte</b>	<b>193.450</b>	<b>135.272</b>
Imposte e tasse	(1.225)	(403)
<b>Utile netto</b>	<b>192.225</b>	<b>134.869</b>
<b>Utile base per azione in US\$(1)</b>	<b>1,575</b>	<b>1,100</b>

\* Riferirsi agli indicatori alternativi di performance

### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	2023	2022
Utile (perdita) del periodo	192.225	134.869
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili (perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ( <i>cash flow hedges</i> )	(5.131)	11.166
Variazioni nella riserva di conversione	879	(129)
<b>Utile netto complessivo</b>	<b>187.973</b>	<b>145.906</b>
Utile base complessivo per azione in US\$(1)	1,540	1,190

(1) L'informativa sugli utili per azione è riportata nella nota 28.



## SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 dicembre 2023	AI 31 dicembre 2022
<b>ATTIVITÀ</b>		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	794.259	809.298
Altre attività finanziarie non correnti	2.434	9.103
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>796.693</b>	<b>818.401</b>
Rimanenze	13.727	18.303
Crediti a breve ed altre attività correnti	75.674	91.498
Altre attività finanziarie correnti	4.459	8.787
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	111.154	117.896
<b>Totale attività correnti</b>	<b>205.014</b>	<b>236.484</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>1.001.707</b>	<b>1.054.885</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		
Capitale sociale	62.053	62.053
Utile a nuovo	246.054	53.938
Sovrapprezzo azioni	326.658	368.827
Altre riserve	(16.959)	(6.404)
<b>Patrimonio netto totale</b>	<b>617.806</b>	<b>478.414</b>
Banche ed altri finanziatori	214.738	266.124
Passività non correnti da <i>leasing</i>	73.193	150.225
Altre passività finanziarie non correnti	2.736	3.332
<b>Passività non correnti</b>	<b>290.667</b>	<b>419.681</b>
Banche ed altri finanziatori	28.699	51.086
Passività correnti da <i>leasing</i>	20.215	71.740
Debiti a breve ed altre passività correnti	41.390	30.734
Altre passività finanziarie correnti	2.810	3.129
Debiti per imposte correnti	120	101
<b>Totale passività correnti</b>	<b>93.234</b>	<b>156.790</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>	<b>1.001.707</b>	<b>1.054.885</b>

## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO

<i>US\$ migliaia</i>	2023	2022
<b>Utile del period</b>	<b>192.225</b>	<b>134.869</b>
Ammortamenti	62.454	60.845
Svalutazione netta (storno di svalutazioni)	-	89
Imposte correnti e differite	1.225	403
Oneri per <i>leasing</i>	8.336	17.152
Altri oneri (proventi) finanziari	13.377	13.253
Ricavi netti da vendita di immobilizzazioni	4.697	3.212
Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide	867	(203)
Assegnazioni basate su azioni e ratei passivi per il Piano d'incentivazione a lungo termine	645	219
<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante</b>	<b>283.826</b>	<b>229.839</b>
Variazioni delle rimanenze	4.577	(6.414)
Variazioni dei crediti a breve	17.004	(50.545)
Variazioni dei debiti a breve	9.521	2.891
Imposte pagate	(1.206)	(351)
Deflussi per la quota di interessi della passività del <i>leasing</i> relativa all'IFRS 16	(8.336)	(14.598)
Interessi netti (pagati)	(12.462)	(13.018)
<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>292.924</b>	<b>147.804</b>
Acquisto di immobilizzazioni	(41.488)	(35.486)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	-	19.259
Aumento della partecipazione in Glenda International Shipping*	-	(25.542)
<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>(41.488)</b>	<b>(41.769)</b>
Aumento di capitale	-	4
Altre variazioni del patrimonio netto	(131)	-
Variazione delle azioni proprie	(7.057)	-
Dividendi distribuiti	(42.038)	-
Variazione netta di altri crediti finanziari	-	121
Rimborso finanziamenti bancari	(102.572)	(183.182)
Utilizzi di linee di credito	37.750	194.478
Inizio del <i>leasing</i>	-	42.900
Rimborso netto della quota capitale di <i>leasing</i>	(134.472)	(78.524)
<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>(248.520)</b>	<b>(24.203)</b>
<b>Variazione netta in aumento delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>2.916</b>	<b>81.832</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	108.238	26.406
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo</b>	<b>111.154</b>	<b>108.238</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	111.154	117.896
Scoperti di conto corrente	-	(9.658)

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



*Il responsabile della redazione dei bilanci, Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping S.A. (la 'Società') che, per quanto di sua conoscenza, i bilanci d'esercizio e consolidato 2023, redatti in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicati, forniscono una rappresentazione veritiera e corretta delle attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che la relazione intermedia del management sulla gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue delle controllate consolidate, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.*

*Carlos Balestra di Mottola*  
Chief Financial Officer

## **INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)**

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

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

#### ***Ricavi base time charter***

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

#### ***Ricavi da noleggio a scafo nudo***

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

#### ***EBITDA e margine di EBITDA***

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

#### ***EBIT e margine di EBIT***

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

#### ***ROCE (Return on capital employed)***

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

### **Investimenti lordi (CapEx)**

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

### **Indebitamento netto**

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

### **Impatto dell'IFRS 16**

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

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

### **IAP NON FINANZIARI (non tratti da dati di bilancio)**

#### **Giorni-nave disponibili**

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

#### **Percentuale di copertura**

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

#### **Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE**

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



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

#### **Off-hire**

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

#### **Ricavi base time charter giornalieri**

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

#### **Numero medio di navi**

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

### **ALTRE DEFINIZIONI**

#### **Noleggio a scafo nudo**

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