

COMUNICATO STAMPA

**Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A.
approva i risultati del Q3 & 9M 2022:**

***'DIS REGISTRA UN RISULTATO MOLTO FORTE NEL TERZO TRIMESTRE DELL'ANNO
COME ANCHE NEI PRIMI 9 MESI DEL 2022:
UTILE NETTO DI US\$ 43,6M NEL Q3'22 E DI US\$ 62,8M NEI 9M'22.
EBITDA DI US\$ 135,3M NEI 9M'22, PARI AD UN INCREMENTO DEL 182% ANNO SU ANNO.
SOLIDA STRUTTURA FINANZIARIA, CON CASSA PARI A US\$ 85,1M
E RAPPORTO TRA DEBITO NETTO (ESCLUSO IFRS 16) E VALORE DI MERCATO DELLA FLOTTA DEL
42,0% A FINE SETTEMBRE 2022.'***

RISULTATI DEI PRIMI NOVE MESI 2022

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 209,8 milioni (US\$ 131,0 milioni nei 9M'21)
- Ricavi netti totali di US\$ 213,4 milioni (US\$ 131,0 milioni nei 9M'21)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 135,3 milioni (64,5% sul TCE) (US\$ 47,9 milioni nei 9M'21)
- Risultato netto di US\$ 62,8 milioni (US\$ (28,9) milioni nei 9M'21)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ 68,1 milioni (US\$ (22,6) milioni nei 9M'21)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 80,5 milioni (US\$ 24,4 milioni nei 9M'21)
- Debito netto di US\$ 453,9 milioni (US\$ 399,8 milioni escluso IFRS16) al 30 settembre 2022 (US\$ 520,3 milioni e US\$ 439,8 milioni escluso IFRS 16, al 31 dicembre 2021)

RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE 2022

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 94,2 milioni (US\$ 42,1 milioni nel Q3'21)
- Ricavi netti totali di US\$ 95,4 milioni (US\$ 42,1 milioni nel Q3'21)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 69,1 milioni (US\$ 14,9 milioni nel Q3'21)
- Risultato netto di US\$ 43,6 milioni (US\$ (13,8) milioni nel Q3'21)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ 45,7 milioni (US\$ (8,2) milioni nel Q3'21)

Lussemburgo, 10 novembre 2022 – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: DIS) ('la Società' o 'il Gruppo'), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna il resoconto intermedio di gestione per il periodo chiuso al 30 settembre 2022 / terzo trimestre 2022.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

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

*'Sono molto felice di riportare i risultati di DIS per il terzo trimestre e i primi 9 mesi del 2022. La nostra Società ha registrato un **Utile netto di US\$ 43,6 milioni nel Q3 2022** vs. una **Perdita netta di US\$ (13,8) milioni nel Q3 2021** e un **Utile netto di US\$ 62,8 milioni nei primi nove mesi del 2022** vs. una **Perdita netta di US\$ (28,9) milioni nello stesso periodo dello scorso anno.***



Il miglioramento rispetto allo scorso anno è il risultato di un mercato delle navi cisterna estremamente forte di cui abbiamo potuto beneficiare a partire dalla fine del primo trimestre di quest'anno. DIS ha infatti realizzato una media spot giornaliera di US\$ 37.159 nel Q3 2022 (US\$ 9.248 nel Q3 2021) e di US\$ 26.963 nei primi 9 mesi del 2022 (US\$ 10.635 nei primi 9 mesi del 2021). DIS ha inoltre coperto tramite contratti a tariffa fissa il 38.8% del totale dei giorni nave dei primi 9 mesi dell'anno, ad una media giornaliera di US\$ 15.251. Siamo stati pertanto in grado di ottenere dei noli complessivi base Time-charter (spot e time-charter) pari a US\$ 30.230 nel Q3 2022 (US\$ 12.113 nel Q3 2021) e pari a US\$ 22.421 nei primi 9 mesi del 2022 (US\$ 12.939 nei primi 9 mesi del 2021).

L'anno è cominciato all'insegna di una certa debolezza nel mercato delle product tanker, a causa di un temporaneo aumento dei casi di Covid e delle conseguenti restrizioni alla mobilità implementate da numerose nazioni in tutto il mondo. Il mercato ha poi iniziato a migliorare verso la fine del Q1, con la graduale riapertura delle principali economie del mondo a seguito dell'eliminazione delle restrizioni di cui sopra. Inoltre, a partire dalla fine del primo trimestre, lo scoppio della guerra in Ucraina ha avuto un impatto molto rilevante per il nostro settore, a causa principalmente delle inefficienze dovute allo stravolgimento di alcuni dei principali modelli del commercio internazionale e all'aumento di attività quali transshipment, unite all'incremento delle distanze medie di navigazione, attribuibile all'importazione dell'Europa di greggio e prodotti raffinati precedentemente acquistati dalla Russia, da aree geografiche molto più distanti e al contempo l'esportazione della Russia delle stessi merci verso acquirenti asiatici più lontani, principalmente Cina e India. Secondo l'AIE, il trasporto di petrolio russo da parte dell'EU è diminuito di 1,1 milioni di barili/giorno dallo scoppio della guerra, e la quota europea sul totale dell'export russo di petrolio è passata da circa il 49% all'inizio dell'anno al 37% ad agosto, mentre nello stesso periodo il trasporto di diesel verso Europa e Regno Unito è diminuito di circa il 10%. Queste inefficienze nei flussi di scambi potrebbero ulteriormente peggiorare nei prossimi mesi, con l'entrata in vigore dell'embargo europeo sul greggio e sui prodotti raffinati russi a partire rispettivamente da dicembre 2022 e febbraio 2023, che porterà di fatto ulteriori 1 milione di barili/giorno di prodotti e 1,4 milioni di barili/giorno di greggio verso nuovi sbocchi commerciali, con un conseguente incremento della domanda tonnellaggio-miglia. Allo stesso tempo, l'export di greggio e raffinati sporchi verso Cina, India e Turchia è aumentato notevolmente dallo scoppio del conflitto in Ucraina. Secondo alcune statistiche recenti, negli ultimi mesi la Russia ha rappresentato circa il 20%, il 22% e il 60% del greggio importato rispettivamente da Cina, India e Turchia.

A seguito del taglio, maggiore delle attese, deciso dall'OPEC+, pari a 2 milioni di barili/giorno rispetto ai livelli di agosto e valido da novembre 2022 a dicembre 2023, ci si aspetta che il mercato del petrolio sarà in deficit nel 2023, portando potenzialmente ad un'ulteriore riduzione delle scorte, proprio in un momento in cui le scorte industriali di prodotti raffinati dei paesi OCSE sono già ad un livello notevolmente inferiore alla media degli ultimi 5 anni.

Nonostante lo scenario macroeconomico in fase di indebolimento e gli attuali rischi di recessione, principalmente in Europa e USA, il mercato delle product tanker dovrebbe rimanere forte nei prossimi mesi e trimestri. Infatti, una potenziale riduzione della domanda in queste aree geografiche dovrebbe essere più che compensata da un incremento dei consumi da parte dell'Asia e soprattutto dalla Cina, con la riapertura della propria economia, e da un incremento del consumo di jet-fuel, che sta aumentando notevolmente ma che non ha ancora raggiunto i livelli pre-pandemici. Inoltre, le inefficienze e i mutamenti che stanno intervenendo nel trading internazionale, con il contestuale allungamento delle rotte commerciali che ho precedentemente menzionato, daranno forte sostegno al mercato dei noli.

Siamo estremamente positivi anche rispetto alle prospettive di lungo termine della nostra industria, grazie a fondamentali molto solidi sia dal lato della domanda che dell'offerta. L'importante processo di dislocazione della capacità di raffinazione su scala mondiale, con un allontanamento da alcuni dei centri chiave di consumo (Europa, USA, Australia) verso principalmente l'Estremo e il Medio Oriente, contribuirà



ad una forte crescita della domanda, misurata in tonnellate-miglia, per le product tanker. Si stima inoltre che nei prossimi anni la crescita dell'offerta di tonnellaggio sia molto limitata, di solo l' 1,2% per il 2022 e dello 0,5% per il 2023, tra i livelli più bassi mai registrati. Il rapporto tra 'orderbook' e flotta esistente nei segmenti di navi in cui operiamo (MR e LR1) è attualmente del 3,1% e più del 33% del tonnellaggio esistente ha un'età superiore ai 15 anni. Tuttavia, al momento gli ordini di nuove navi sono estremamente limitati. I principali player del mercato sono infatti estremamente restii ad effettuare nuovi ordini a causa principalmente di prezzi di costruzione elevati, di significative incertezze in relazione alle future regolamentazioni sulle emissioni, e di una scarsa disponibilità dei cantieri per consegne nei prossimi due anni (navi ordinate ora sarebbero consegnate non prima del 2025). Inoltre, le molteplici regolamentazioni ambientali imposte dagli organismi internazionali, quali IMO e UE, porteranno ad un'ulteriore accelerazione dell'attività di demolizione delle petroliere più vecchie e meno efficienti e potrebbero costringere alcune di queste navi a rallentare la velocità di navigazione al fine di ridurre le proprie emissioni.

All'interno di un'industria caratterizzata da fondamentali estremamente favorevoli, ritengo che DIS sia ben posizionata per trarre il massimo vantaggio dall'attuale ciclo di mercato. Sono orgoglioso degli investimenti fatti nel corso degli ultimi anni, che oggi ci consentono di possedere e gestire una flotta estremamente giovane, di elevatissima qualità ed 'eco', massimizzando la nostra redditività e allo stesso tempo riducendo le nostre emissioni di CO2, un elemento fondamentale della nostra strategia aziendale. Nel terzo trimestre dell'anno, siamo stati molto attivi anche sul mercato della compravendita, attraverso l'acquisizione del pieno controllo di Glenda International Shipping (una JV 50/50 con il Gruppo Glencore), ad un prezzo molto interessante e attraverso l'esercizio di un'opzione d'acquisto su una MR moderna ed 'eco' che avevamo a TC-in, ad un prezzo di molto inferiore al valore di mercato odierno della nave. Abbiamo anche una strategia commerciale molto equilibrata, basata su un efficiente mix di esposizione al mercato spot e di copertura time-charter, che siamo in grado di adattare in modo opportunistico in funzione delle nostre previsioni di mercato. Infatti, viste le forti aspettative di mercato, all'inizio dell'anno abbiamo espressamente deciso di ridurre la nostra copertura, nell'attesa che i noli a periodo raggiungessero livelli più profittevoli. Nell'ultimo trimestre del 2022, abbiamo una copertura di circa il 19,6% a US\$ 20.544 e abbiamo già fissato sul mercato spot circa il 46% del totale dei giorni nave di DIS a circa \$ 37.500/giorno. Questo dovrebbe portarci ad un nolo complessivo base TCE (spot e time-charter) pari a circa US\$ 32.440/giorno per circa il 65% del totale dei giorni nave del Q4 2022.

Sono orgoglioso degli eccellenti risultati che abbiamo raggiunto dall'inizio dell'anno e grazie ai forti fondamentali del nostro mercato, al posizionamento strategico della nostra Azienda, e ad una struttura patrimoniale molto solida, ritengo che saremo in grado di continuare a generare ritorni interessanti per i nostri Azionisti ancora per molti trimestri.'

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

'DIS ha registrato un Utile netto di US\$ 43,6 milioni nel Q3 2022 e un Utile netto di US\$ 62,8 milioni nei primi nove mesi dell'anno, rispetto ad una Perdita di US\$ (13,8) milioni nel Q3 2021 e ad una Perdita di US\$ (28,9) milioni nei primi nove mesi del 2021. Questo miglioramento anno-su-anno è dovuto al forte mercato delle product tanker che abbiamo avuto dalla fine del Q1 2022. Infatti, DIS ha ottenuto una media spot giornaliera di US\$ 37.159 in Q3 2022 vs. US\$ 9.248 nel Q3 2021 e di US\$ 26.963 nei primi 9 mesi del 2022 vs. US\$ 10.635 nello stesso periodo dello scorso anno. Nei primi 9 mesi del 2022, abbiamo avuto inoltre una copertura da contratti a tariffa fissa del 38,8%, ad una media giornaliera di US\$ 15.251. La nostra media giornaliera complessiva (che include sia contratti spot che time-charter) è stata dunque pari a US\$ 30.230 nel Q3 2022 vs. US\$ 12.113 nel Q3 2021, ed a US\$ 22.421 nei primi 9 mesi del 2022 vs. US\$ 12.939 nei primi 9 mesi dello scorso anno.



L'EBITDA di DIS è stato pari a US\$ 69,1 milioni nel Q3 2022 vs. US\$ 14,9 milioni nel Q3 2021, e a US\$ 135,3 milioni nei primi 9 mesi del 2022 vs. US\$ 47,9 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente, pari ad un incremento del 182% anno-su-anno.

Nei primi 9 mesi del 2022, siamo stato molto attivi nel mercato della compravendita:

- Nella prima metà del 2022, abbiamo finalizzato la vendita delle navi più vecchie della nostra flotta (la M/T High Valor e la M/T High Priority, entrambe costruite nel 2005), generando cassa per un totale di circa US\$ 14,8 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del debito bancario in essere. La vendita di queste navi, oltre a migliorare ulteriormente la nostra posizione di liquidità, è in linea con l'obiettivo strategico di DIS di possedere e operare una flotta moderna ed 'eco'.
- Nel Q3 2022, DIS ha esercitato un'opzione di acquisto sulla M/T High Adventurer, una MR 'eco', costruita da un primario cantiere giapponese nel novembre 2017 e noleggiata fin da allora da d'Amico Tankers, per un importo pari a JPY 4,1 miliardi (equivalenti a circa US\$ 30,4 milioni) e con consegna prevista per novembre 2022.
- Nel Q3 2022, DIS ha acquisito il controllo del 100% di Glenda International Shipping d.a.c., attraverso il riscatto delle azioni possedute da Topley Corporation (facente parte del Gruppo Glencore) nella JV, per un corrispettivo pari a US\$ 27,4 milioni. Prima di questa transazione, Topley aveva una partecipazione del 50% in Glenda International Shipping, che possedeva quattro navi MR, costruite tra il 2010 e il 2011 da Hyundai Mipo, Corea del Sud.

Abbiamo ridotto notevolmente il rischio legato al rifinanziamento del nostro debito, fino al 2024. Tra la fine dello scorso anno e l'inizio del 2022, abbiamo rifinanziato per intero tutto il debito bancario che era originariamente in scadenza nel 2022 e tra luglio e ottobre di quest'anno abbiamo rifinanziato interamente anche tutto il debito in scadenza nel 2023, a termini estremamente interessanti.

Oggi DIS beneficia della flessibilità strategica ed operativa derivante da una solida struttura patrimoniale e da una flotta moderna. Infatti, grazie al forte mercato dei noli della prima parte del 2020 e dei primi nove mesi del 2022, assieme al piano di riduzione dell'indebitamento implementato negli ultimi anni, attraverso la vendita di navi e gli aumenti di capitale, possiamo contare oggi su una struttura patrimoniale molto solida e su una forte posizione di liquidità. Inoltre, grazie al forte contesto di mercato e alle prospettive positive di medio-termine per la nostra industria, il valore delle nostre navi è cresciuto negli ultimi 12 mesi, aumentando del 16% nel solo terzo trimestre dell'anno. Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali broker internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 30 settembre 2022 era di US\$ 951,5 milioni. Alla fine di settembre 2022, DIS aveva disponibilità liquide e mezzi equivalenti pari a US\$ 85,1 milioni ed un rapporto tra la posizione finanziaria netta (escluso IFRS 16) ed il valore di mercato della nostra flotta pari al 42,0%, rispetto al 60,4% a fine 2021 (65,9% a fine 2020, 64,0% a fine 2019 e 72,9% a fine 2018).

Le principali decisioni di investimento, di finanziamento e commerciali che abbiamo preso negli ultimi anni, ci consentono oggi di beneficiare a pieno dell'attuale forte mercato delle product tanker. Nei prossimi mesi, intendiamo cogliere l'opportunità derivante da questo forte ciclo di mercato per rafforzare ulteriormente il nostro bilancio e ridurre il nostro breakeven, in modo da rendere la nostra Azienda ancora più competitiva in futuro, consentendoci di generare ritorni interessanti per i nostri Azionisti, non solo nel breve termine ma per molti anni a venire.'

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2022

Il mercato delle navi cisterna si è rafforzato in maniera significativa dallo scoppio della guerra in Ucraina nel febbraio 2022, rimanendo molto forte durante tutto il terzo trimestre. I ricavi delle cisterne per il trasporto di raffinati rimangono a livelli storicamente elevati, mentre di recente anche il mercato delle navi cisterna per il trasporto di greggio ed in particolare le VLCC, i cui noli durante l'anno erano piuttosto deboli, si sono rafforzati considerevolmente. Tale stabilità è stata trainata da una serie di fattori che hanno stimolato la domanda, tra cui un netto incremento della produzione petrolifera, nonché della domanda di petrolio e dei volumi raffinati, a cui si associa un allungamento delle distanze percorse derivanti sia dal conflitto in Ucraina che dai cambiamenti del panorama di raffinazione. Anche i margini di raffinazione molto elevati per gran parte dell'anno, in particolare per il gasolio, hanno contribuito alla solidità del mercato. Inoltre, l'aumento della flotta è stato modesto e dovrebbe rimanere tale nei prossimi trimestri, dato che il settore beneficia di un rapporto tra portafoglio ordini e flotta e in navigazione, attualmente ai minimi storici.

Gli Stati Uniti sono divenuti uno dei principali esportatori di diesel, in particolare verso il Sud America ed i Caraibi, ed hanno aumentato le spedizioni durante il terzo trimestre 2022 a seguito dei maggiori volumi raffinati, in presenza di una domanda globale sostenuta. I dati preliminari dell'AIE mostrano che le esportazioni di raffinati hanno raggiunto un picco di 1,54 milioni di barili al giorno a metà del terzo trimestre, il livello più alto da agosto 2019. Le scorte di raffinati degli Stati Uniti hanno ormai raggiunto i minimi storici, contribuendo ad intensificare le pressioni politiche affinché i raffinatori statunitensi ripristinino le scorte nazionali in vista della stagione invernale, in particolare in regioni quali la costa orientale, ove le scorte sono particolarmente basse.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di settembre 2022 era valutata intorno a US\$ 27.000 al giorno per una MR2 convenzionale, con una MR2 di tipo *Eco* valutata a un sovrapprezzo di circa US\$ 3.000 al giorno.

DIS ha registrato un utile netto di US\$ 62,8 milioni nei primi 9 mesi del 2022 rispetto alla perdita netta di US\$ (28,9) milioni registrata nello stesso periodo del 2021. Tale variazione positiva è attribuibile alla solidità decisamente maggiore del mercato delle navi cisterna rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio. Escludendo i risultati da vendita navi e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 68,1 milioni nei primi nove mesi del 2022 rispetto a US\$ (22,6) milioni registrati nello stesso periodo del 2021. **DIS ha registrato un utile netto di US\$ 43,6 milioni nel terzo trimestre 2022** rispetto ad una perdita netta di US\$ (13,8) milioni registrata nel terzo trimestre dello scorso esercizio. Escludendo i risultati da vendita navi e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 45,7 milioni nel terzo trimestre 2022 rispetto a US\$ (8,2) milioni registrati nel terzo trimestre 2021.

Nei primi 9 mesi del 2022, DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 135,3 milioni rispetto a US\$ 47,9 milioni nello stesso periodo del 2021 (US\$ 69,1 milioni nel terzo trimestre 2022 rispetto a US\$ 14,9 milioni nel terzo trimestre 2021), mentre i suoi flussi di cassa operativi sono stati positivi per US\$ 80,5 milioni rispetto a US\$ 24,4 milioni generati nello stesso periodo dell'anno precedente.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 26.963 nei primi nove mesi del 2022** rispetto agli US\$ 10.635 nello stesso periodo del 2021 (**terzo trimestre 2022: US\$ 37.159** vs.

terzo trimestre 2021: US\$ 9.248), attribuibile al considerevole rafforzamento del mercato rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Nel contempo, il 38,8% dei giorni di impiego totali di DIS nei primi 9 mesi del 2022 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.251 (primi 9 mesi del 2021: copertura del 48,2% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.414). 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 complessiva di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 22.421 nei primi 9 mesi del 2022 rispetto a US\$ 12.939 raggiunti nello stesso periodo del 2021 (terzo trimestre 2022: US\$ 30.230 vs. terzo trimestre 2021: US\$ 12.113).

RISULTATI OPERATIVI

I **ricavi base *time charter*** sono stati di US\$ 94,2 milioni nel terzo trimestre 2022 rispetto a US\$ 42,1 milioni nel terzo trimestre 2021, e di US\$ 209,8 milioni nei primi 9 mesi del 2022 rispetto a US\$ 131,0 milioni nello stesso periodo del 2021. In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 37.159 nel terzo trimestre 2022**, rispetto a US\$ 9.248 nel terzo trimestre 2021, e di **US\$ 26.963 nei primi 9 mesi del 2022**, rispetto a US\$ 10.635 nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Nei primi 9 mesi del 2022, la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa¹ (percentuale di copertura) è rimasta positiva, assicurando una media del 38,8% dei giorni-nave disponibili (primi 9 mesi del 2021: 48,2%) a una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.251 (primi 9 mesi del 2021: US\$ 15.414). Oltre a garantire una parte di ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere.

I **ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot* e *time charter*)² sono stati di US\$ 30.230 nel terzo trimestre 2022**, rispetto a US\$ 12.113 nel terzo trimestre 2021, e di US\$ 22.421 nei primi 9 mesi del 2022, rispetto a US\$ 12.939 nei primi 9 mesi dello scorso esercizio.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2021						2022			
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	Primi 9 mesi	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	Primi 9 mesi
Spot	9.923	12.720	9.248	10.635	12.055	11.004	12.857	28.687	37.159	26.963
Fissa	15.842	15.231	15.163	15.414	14.493	15.194	14.968	15.373	15.497	15.251
Media	12.853	13.893	12.113	12.939	13.165	12.996	13.796	23.389	30.230	22.421

¹ La percentuale di copertura (%) e la tariffa media giornaliera includono un contratto di noleggio a scafo nudo su una nave LR1 di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., che comprende un Opex giornaliero ipotizzato di US\$ 6.700 (in linea con i costi effettivi di DIS), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.

² I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali includono un contratto di noleggio a scafo nudo su una nave LR1 di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., comprensivi di un Opex giornaliero ipotizzato di US\$ 6.700 (in linea con i costi effettivi di DIS), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.



I **ricavi da noleggio a scafo nudo** ammontavano a US\$ 1,2 milioni nel terzo trimestre 2022 e a US\$ 3,6 milioni nei primi 9 mesi del 2022, e riguardano il contratto di noleggio a scafo nudo iniziato nell'ottobre 2021 per una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato pari a US\$ 69,1 milioni nel terzo trimestre 2022 (US\$ 14,9 milioni nel terzo trimestre 2021) ed a US\$ 135,3 milioni nei primi 9 mesi del 2022 (US\$ 47,9 milioni nei primi 9 mesi del 2021), rispecchiando il miglioramento registrato dai mercati dei noli nei primi sei mesi dell'anno in corso.

Gli ammortamenti, le svalutazioni e lo storno di svalutazioni ammontavano a US\$ (14,8) milioni nel terzo trimestre 2022 (US\$ (22,2) milioni nel terzo trimestre 2021) ed a US\$ (47,4) milioni nei primi 9 mesi del 2022 (US\$ (54,8) milioni nei primi 9 mesi del 2021). L'importo per i primi 9 mesi del 2022 include 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. L'importo per i primi 9 mesi del 2021 includeva US\$ (5,8) milioni di svalutazione registrata su una nave MR (M/T High Venture) di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., classificata come "attività disponibile per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) al 30 settembre 2021, addebitando la differenza tra il suo *fair value* al netto del costo di cessione ed il suo valore contabile a conto economico.

Il **risultato operativo lordo (EBIT)** è stato pari a US\$ 54,2 milioni nel terzo trimestre 2022 (US\$ (7,3) milioni nel terzo trimestre 2021) ed a US\$ 88,0 milioni nei primi 9 mesi del 2022 (US\$ (6,9) milioni nei primi 9 mesi del 2021).

I **proventi finanziari netti** sono stati pari a US\$ (0,2) milioni nel terzo trimestre 2022 (US\$ 1,1 milioni nel terzo trimestre 2021) ed a US\$ 0,7 milioni nei primi 9 mesi del 2022 (US\$ 2,1 milioni nei primi 9 mesi del 2021). L'importo dei primi 9 mesi del 2022 comprende principalmente US\$ 0,6 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti *swap* su tassi di interesse di DIS, oltre ad interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari netti** ammontavano a US\$ (10,3) milioni nel terzo trimestre 2022 (US\$ (7,6) milioni nel terzo trimestre 2021) e a US\$ (25,6) milioni nei primi 9 mesi del 2022 (US\$ (24,0) milioni nei primi 9 mesi del 2021). L'importo per i primi 9 mesi del 2022 comprende principalmente US\$ (21,5) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse ed interessi su passività da *leasing*, nonché perdite realizzate nette su strumenti derivati di US\$ (0,9) milioni (US\$ (0,6) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su noli, US\$ (0,8) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura, US\$ 0,5 milioni di utili realizzati sulla chiusura di alcuni *swap* su tassi di interesse), US\$ (0,6) milioni di differenze di cambio negative e US\$ (2,5) milioni di impatto negativo derivante dalla risoluzione dei contratti di *leasing* sulle navi High Fidelity e High Discovery. L'importo registrato nello stesso periodo dell'esercizio precedente comprendeva US\$ (23,8) 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 US\$ (0,1) milioni di perdite non realizzate principalmente in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS.

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$ 43,7 milioni rispetto a una perdita di US\$ (13,8) milioni nel terzo trimestre 2021, ed un utile di US\$ 63,0 milioni nei primi 9 mesi del 2022 rispetto a una perdita di US\$ (28,8) milioni nello stesso periodo del 2021.

Le **imposte sul reddito** sono state pari a US\$ (0,2) milioni nel terzo trimestre 2022 (prossimi allo zero nel



terzo trimestre 2021) ed a US\$ (0,3) milioni nei primi 9 mesi del 2022 (US\$ 0,2 milioni nei primi 9 mesi del 2021).

DIS ha registrato un **utile ante imposte di US\$ 43,6 milioni nel terzo trimestre 2022** rispetto a una *perdita netta* di US\$ (13,8) milioni nel terzo trimestre 2021, ed un **utile netto di US\$ 62,8 milioni nei primi 9 mesi del 2022**, rispetto ad una perdita netta di US\$ (28,9) milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Escludendo i risultati da vendite di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal terzo trimestre 2022 (US\$ (3,1) milioni) e dallo stesso periodo del 2021 (US\$ 0,3 milioni), nonché le svalutazioni delle attività di US\$ (5,8) milioni nel terzo trimestre 2021 e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (terzo trimestre 2022: US\$ 0,9 milioni e terzo trimestre 2021: US\$ (0,1) milioni), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 45,7 milioni nel terzo trimestre 2022** rispetto a US\$ (8,2) milioni registrati nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Escludendo i risultati da vendite di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dai primi 9 mesi del 2022 (US\$ (4,5) milioni) e dallo stesso periodo del 2021 (US\$ 0,05 milioni), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (2,1) milioni nei primi 9 mesi del 2022 e US\$ (5,8) milioni nello stesso periodo del 2021) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (primi 9 mesi del 2022: US\$ 1,2 milioni e primi 9 mesi del 2021: US\$ (0,6) milioni), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 68,1 milioni nei primi nove mesi del 2022** rispetto a US\$ (22,6) milioni registrati nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

I **flussi di cassa netti di DIS per i primi 9 mesi del 2022 sono stati di US\$ 43,5 milioni** rispetto a US\$ (20,9) milioni dello stesso periodo del 2021 (terzo trimestre 2022: US\$ 40,3 milioni vs. terzo trimestre 2021 US\$ (10,2) milioni).

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi, attestandosi a US\$ 61,5 milioni nel terzo trimestre 2022 rispetto a US\$ 5,8 milioni nel terzo trimestre 2021 ed a US\$ 80,5 milioni nei primi 9 mesi del 2022, rispetto a US\$ 24,4 milioni nei primi 9 mesi del 2021.

L'**indebitamento netto di DIS al 30 settembre 2022** ammontava a **US\$ 453,9 milioni** rispetto a US\$ 520,3 milioni al 31 dicembre 2021. In conseguenza all'applicazione dell'IFRS 16, dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono una passività aggiuntiva per *leasing*, pari a US\$ 54,1 milioni alla fine di settembre 2022 rispetto a US\$ 80,5 milioni alla fine del 2021. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 42,0% al 30 settembre 2022 rispetto al 60,4% al 31 dicembre 2021 (65,9% al 31 dicembre 2020, 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018).

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

Gli eventi principali per il Gruppo d'Amico International Shipping nei primi 9 mesi del 2022 stati i seguenti:

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.:

Quinto e ultimo periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022: Il 17 maggio 2022, d'Amico International Shipping S.A. ha confermato che i detentori di "Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022", codice ISIN n. LU1588548724 (i "Warrant") potevano richiedere i propri Warrant, da esercitarsi in qualsiasi



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

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

D’AMICO TANKERS D.A.C.:

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

Rifinanziamento del debito bancario in scadenza nel 2023, correlato a quattro navi attraverso un nuovo prestito “*sustainability linked*”: nel mese di luglio 2022, d’Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un finanziamento a 5 anni da US\$ 82,0 milioni con ING e Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per rifinanziare i prestiti bancari in scadenza nel 2023 sulle navi M/T Cielo di Cagliari, M/T Cielo Rosso, M/T Cielo di Rotterdam e M/T Cielo di New York. Per questo nuovo prestito “*sustainability linked*”, il margine è adeguato in base alle emissioni di CO2 della flotta di d’Amico Tankers e all’indicatore AER (tasso annuale di efficienza) associato rispetto alla traiettoria di AER stabilita di *Poseidon Principles* per il tipo di navi controllate dalla nostra Controllata. ING ha il ruolo di Agent e Sustainability Coordinator di questa linea di credito.

Rifinanziamento del debito bancario correlato a tre navi MR, in scadenza nel 2023: nel mese di luglio 2022, d’Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto il rifinanziamento del prestito correlato a tre delle sue navi MR in scadenza nel 2023, con le relative maxirate. In dettaglio:

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



Rifinanziamento del debito bancario correlato a cinque navi MR: Nel mese di settembre 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un nuovo finanziamento a 5 anni da US\$ 54,2 milioni con Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e ING finalizzato al rifinanziamento dei prestiti correlati alle cinque navi seguenti:

- MT Cielo di Capri, una nave cisterna *handysize* da 39.043 Tpl (Dwt) costruita nel 2016 da Hyundai-Vinashin Shipyard Co. Ltd., Vietnam, ed il cui precedente debito bancario scadeva nel maggio 2023. Il nuovo finanziamento legato a questa nave è stato utilizzato all'inizio di ottobre 2022.
- MT Glenda Melissa, MT Glenda Meryl, MT Glenda Melody, MT Glenda Melanie, quattro navi MR da 47.200 Tpl (Dwt) costruite tra il 2010 ed il 2011 da Hyundai-Mipo, Corea del Sud, tutte precedentemente di proprietà di Glenda International Shipping d.a.c. Il nuovo finanziamento legato a queste quattro navi è stato utilizzato nel settembre 2022.

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

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

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

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

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

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

Esercizio dell'opzione di acquisto su una nave MR in *time charter*: a settembre 2022, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato la propria opzione di acquisto sulla M/T High Adventurer, una nave cisterna MR da 50.000 Tpl (Dwt) costruita nel 2017 da Onomichi Dockyard Co., Giappone, per un corrispettivo di JPY 4,1 miliardi (equivalenti a circa US\$ 30,4 milioni) e con consegna prevista nel novembre 2022.

HIGH POOL TANKERS D.A.C.:

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



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

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

Flotta impiegata a noleggio: nel mese di ottobre 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi LR per un minimo di 10 mesi e fino a 12 mesi, a partire da dicembre 2022.

Nel mese di novembre 2022 d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo di 12 mesi, a partire da novembre 2022.

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

	Al 30 settembre 2022				Al 10 novembre 2022			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5	8	6	19	5	8	6	19
Noleggio a scafo nudo*	1	7	-	8	1	7	-	8
Nolo a lungo termine	-	9	-	9	-	9	-	9
Nolo a breve termine	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	6	24	6	36	6	24	6	36

* con obbligo di acquisto

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

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

Domanda di navi cisterna

- Secondo quanto riportato nell'ultima relazione dell'AIE, per l'esercizio 2022 si prevede che la domanda globale di petrolio aumenti di 1,9 milioni di barili al giorno, raggiungendo 99,6 milioni di barili al giorno, prima di avanzare di altri 1,7 milioni di barili al giorno nell'esercizio 2023, così da superare i livelli pre-pandemici, attestandosi a 101,3 milioni di barili al giorno. Nell'esercizio 2022 l'OCSE rappresenterà la maggior parte della crescita, mentre i paesi non OCSE copriranno tre quarti degli dell'aumento nel 2023.
- Nella relazione di ottobre, l'AIE prevede un aumento medio dei volumi di raffinazione di 1,3 milioni di barili al giorno nel quarto trimestre 2022 (su base trimestrale) e di 1,2 milioni di barili al giorno nell'esercizio 2023.

- Le scorte di raffinati dell'OCSE sono ben al di sotto delle medie quinquennali, con una situazione particolarmente preoccupante per le scorte di distillati medi, sia in Europa che negli Stati Uniti.
- La carenza di gasolio, in particolare nella costa orientale degli Stati Uniti, e il previsto utilizzo di gasolio in sostituzione del gas quest'inverno, sta contribuendo a dei margini di raffinazione molto alti per questo distillato, che dovrebbero rimanere tali nei prossimi trimestri, stimolando l'attività di raffinazione e fornendo un sostegno fondamentale ai noli storicamente elevati delle navi cisterne.
- Nell'*outlook* di ottobre 2022, Clarksons stima che la domanda di navi cisterna per trasporto di raffinati dovrebbe crescere del 5,6% nel 2022 e di un ulteriore 6,2% nel 2023.
- Le prospettive sulla domanda risentono di una serie di rischi, legati principalmente ad un miglioramento meno marcato del previsto della domanda cinese di petrolio l'anno prossimo, qualora continuino le restrizioni legate al Covid, e ad un probabile rallentamento dell'economia globale. Tuttavia, anche se sul fronte macroeconomico dovessero rafforzarsi i venti contrari, il passaggio a rotte più lunghe, la sostituzione del gas con il petrolio, la ripresa della domanda di carburanti per aviazione e le basse scorte di petrolio, che potrebbero portare alla ricostituzione di scorte, dovrebbero sostenere la domanda.
- Secondo Clarksons, il commercio marittimo di raffinati aumenterà del 10% circa nel periodo 2022-23, riflettendo l'impatto del conflitto in Ucraina (nel 2023 si prevede una riduzione più significativa dell'esportazione di carichi Russi all'Europa, dopo l'entrata in vigore del divieto di importazione dalla Russia da parte dell'UE nel febbraio 2023) e i recenti cambiamenti nel panorama della raffinazione.
- Più del 70% della nuova capacità di raffinazione nei prossimi quattro anni si troverà a est di Suez. L'AIE stima che la pandemia abbia causato la chiusura di raffinerie con capacità di 1,9 milioni di barili al giorno, di cui circa 800.000 barili al giorno in Nord America, oltre a significative chiusure in Europa e Oceania. Engen ha convertito la sua raffineria da 120.000 barili al giorno di Durban (responsabile del 17% circa della produzione di combustibile del paese) in un terminal/deposito. Nel lungo periodo, la ripresa della domanda e spostamenti strutturali nell'ubicazione delle raffinerie dovrebbero continuare a favorire gli scambi commerciali a lungo raggio.

Offerta di navi cisterna

- All'inizio dell'anno Clarksons stimava che nel 2022 sarebbero state consegnate 67 MR e LR1; nei primi nove mesi dell'anno ne sono state consegnate solo 42.
- 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 alimentato la forza dei mercati dei noli dall'inizio della guerra in Ucraina.
- Nell'*outlook* di ottobre 2022, Clarksons ha stimato che nel 2022 la flotta di navi cisterna crescerà solo dell'1,9%.
- Numerosi cantieri di demolizione sono stati temporaneamente chiusi durante la pandemia. Tuttavia, la ripresa dei prezzi dell'acciaio ha migliorato la domanda per riciclaggio di navi. Nonostante la solidità dei mercati dei noli, 23 navi nel settore MR e LR1 sono già state demolite quest'anno.

- Secondo Clarksons, a fine settembre 2022 il 6,9% della flotta di navi MR e LR1 aveva più di 20 anni (in Tpl (Dwt)), mentre l'attuale portafoglio ordini in questi segmenti rappresentava solo il 3,1% dell'attuale flotta commerciale (in Tpl (Dwt)). Alla stessa data, il 33,1% della flotta di navi MR e LR1 (in Tpl (Dwt)) aveva più di 15 anni e questa percentuale dovrebbe continuare a crescere rapidamente nei prossimi anni.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 e il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convenzioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'Unione Europea sta per includere la navigazione nel suo Sistema di Scambio delle quote di Emissione. Inoltre, importanti noleggiatori per il trasporto di merci, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti agenzie commerciali di intermediazione come Trafigura, hanno recentemente firmato la "Sea Cargo Charter" allo scopo di divulgare le emissioni di CO2 delle navi che gestiscono e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. In occasione della riunione del Marine Environment Protection Committee (MEPC 76), tenutasi a giugno 2021, sono state adottate misure che saranno applicabili dal 1° novembre 2022, che impongono agli operatori di misurare l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (*Energy Efficiency Existing Ship Index*, EEXI), che ne rispecchia l'efficienza tecnica, e l'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 la propensione alle commesse di navi di nuova costruzione, che potrebbero risultare obsolete già subito dopo la consegna. Inoltre, anche l'aumento dei costi delle navi di nuova costruzione e la riduzione della disponibilità in cantiere stanno influenzando negativamente sulla propensione per nuovi ordini.

CONFERENCE CALL

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

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



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

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

d'Amico International Shipping S.A

Anna Franchin - Investor Relations Manager

Cel: +33 680866046

Tel: +37 7 93105472

E-mail: ir@damicointernationalshipping.com

Capital Link

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

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

E-Mail: damicotankers@capitalink.com

Havas PR Milan

Marco Fusco

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

E-Mail: marco.fusco@havaspr.com

ALLEGATI

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2022	3° trim. 2021	US\$ migliaia	9 MESI 2022	9 MESI 2021
136.494	59.298	Ricavi	311.774	181.335
(42.321)	(17.192)	Costi diretti di viaggio	(101.994)	(50.338)
94.173	42.106	Ricavi base time charter*	209.780	130.997
1.213	-	Ricavi da noleggio a scafo nudo *	3.599	-
95.386	42.106	Ricavi netti totali	213.379	130.997
(1.188)	(895)	Costi per noleggi passivi	(2.909)	(2.515)
(20.199)	(22.564)	Altri costi operativi diretti	(62.340)	(68.755)
(4.414)	(3.238)	Costi generali ed amministrativi	(11.254)	(10.228)
(513)	(538)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(1.561)	(1.611)
69.072	14.871	Risultato operativo lordo / EBITDA*	135.315	47.888
(14.837)	(22.191)	Ammortamenti e svalutazioni	(47.365)	(54.822)
54.235	(7.320)	Risultato operativo lordo / EBIT*	87.950	(6.934)
(197)	1.117	Proventi finanziari netti	696	2.136
(10.321)	(7.552)	(Oneri) finanziari netti	(25.603)	(23.975)
43.717	(13.755)	Utile (perdita) ante imposte	63.043	(28.773)
(159)	4	Imposte sul reddito	(267)	(157)
43.558	(13.751)	Utile (perdita) netto	62.776	(28.930)
<i>Il risultato netto è attribuibile agli azionisti della Società</i>				
0,036	(0,011)	Utile (perdita) per azione in US\$ ⁽¹⁾	0,051	(0,024)

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance da pagina 9 a 11

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2022	3° trim. 2021	US\$ migliaia	9 MESI 2022	9 MESI 2021
43.558	(13.751)	Utile (perdita) del periodo	62.776	(28.930)
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>				
(307)	230	Coperture dei flussi finanziari ("cash flow hedges")	7.568	2.504
(148)	(46)	Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(290)	(89)
43.103	(13.567)	Utile (Perdita) complessivo del periodo	70.054	(26.487)

Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società

⁽¹⁾ L'utile base per azione è calcolato sul numero medio di azioni in circolazione pari a 1.222.895.331 nei primi nove mesi del 2022 (1.222.854.116 azioni nei primi nove mesi del 2021) e pari a 1.222.888.554 nel terzo trimestre del 2022 (terzo trimestre 2021: 1.222.726.438 azioni in circolazione). Nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2022 e nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2021 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 settembre 2022	AI 31 dicembre 2021
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	797.583	821.434
Altre attività finanziarie non correnti	11.887	9.849
Totale attività non correnti	809.470	831.283
Rimanenze	20.879	11.643
Crediti a breve ed altre attività correnti	74.144	37.104
Altre attività finanziarie correnti	6.890	2.674
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	85.135	43.415
Attività correnti, ad esclusione delle attività disponibili per la vendita	187.048	94.836
Attività disponibili per la vendita	-	10.197
Totale attività correnti	187.048	105.033
TOTALE ATTIVITÀ	996.518	936.316
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.053	62.053
Perdite portate a nuovo	(18.046)	(80.568)
Sovrapprezzo azioni	368.827	368.823
Altre riserve	(10.375)	(17.926)
Patrimonio netto totale	402.459	332.382
Banche ed altri finanziatori	241.231	226.771
Passività non correnti da <i>leasing</i>	204.614	237.478
Altre passività finanziarie non correnti	3.777	1.862
Totale passività non correnti	449.622	466.111
Banche ed altri finanziatori	67.101	66.534
Passività correnti da <i>leasing</i>	35.083	36.480
Debiti a breve ed altre passività correnti	36.151	27.665
Altre passività finanziarie correnti	5.999	4.765
Debiti per imposte correnti	103	43
Passività correnti, ad esclusione delle banche associate ad attività disponibili per la vendita	144.437	135.487
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	-	2.336
Totale passività correnti	144.437	137.823
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	996.518	936.316



RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2022	3° trim. 2021	US\$ migliaia	9 MESI 2022	9 MESI 2021
43.558	(13.751)	Utile (perdita) del periodo	62.776	(28.930)
14.837	16.428	Ammortamenti	45.285	49.059
-	5.763	Svalutazione	2.080	5.763
159	(4)	Imposte correnti e differite	267	157
6.121	4.185	Costo netto dei <i>leasing</i>	13.735	13.101
4.407	2.250	Altri oneri (proventi) finanziari	11.172	8.738
513	538	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	1.561	1.611
-	-	Saldo su cessione di investimenti	-	2
(329)	(71)	Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide	(460)	(76)
69.266	15.338	Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	136.416	49.425
(2.710)	267	Variazioni delle rimanenze	(8.989)	(1.591)
768	(1.813)	Variazioni dei crediti a breve	(33.193)	2.485
(189)	(1.131)	Variazioni dei debiti a breve	7.153	(3.628)
(108)	(41)	Imposte (pagate) ricevute	(214)	(184)
(3.572)	(4.183)	Deflussi netti per la quota di interessi dei <i>leasing</i> relativa all'IFRS 16	(11.176)	(13.100)
(1.976)	(2.599)	Interessi netti (pagati)	(9.536)	(9.036)
61.479	5.838	Flussi di cassa netti da attività operative	80.461	24.371
(3)	(970)	Acquisto di immobilizzazioni	(897)	(5.154)
46	-	Vendita di immobilizzazioni	19.351	3.200
(25.542)	-	Aumento della partecipazione in Glenda International Shipping**	(25.542)	-
(25.499)	(970)	Flussi di cassa netti da attività di investimento	(7.088)	(1.954)
4	*-	Aumento di capitale	4	*-
-	(17)	Altre variazioni del patrimonio netto	-	(31)
-	-	Variazione delle azioni proprie	129	(336)
48	658	Variazioni di altri crediti finanziari	121	1.769
(130.703)	(6.996)	Rimborso finanziamenti bancari	(162.379)	(22.956)
144.172	-	Utilizzi di linee di credito	159.517	13.756
42.900	-	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in <i>leasing</i>	42.900	-
(52.139)	(8.717)	Rimborsi netti della quota capitale della passività del <i>leasing</i>	(70.121)	(35.509)
4.282	(15.072)	Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(29.829)	(43.307)
40.262	(10.204)	Variazione netta in aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	43.544	(20.890)
29.688	34.608	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	26.406	45.294
69.950	24.404	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	69.950	24.404
85.135	42.045	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	85.135	42.045
(15.185)	(17.641)	Scoperti di conto a fine periodo	(15.185)	(17.641)

* In seguito all'esercizio dei *warrant*, il 1° luglio 2021 ha avuto luogo un aumento di capitale pari a US\$ 157; tale importo è inferiore alla soglia di rendicontazione di US\$ 1 migliaia di DIS.

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

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

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

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

Ricavi base time charter

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

Ricavi da noleggio a scafo nudo

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

EBITDA e margine di EBITDA

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

EBIT e margine di EBIT

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

ROCE (Return on capital employed)



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

Investimenti lordi (CapEx)

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

Indebitamento netto

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

Impatto dell'IFRS 16

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

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

IAP NON FINANZIARI (non tratti da dati di bilancio)

Giorni-nave disponibili

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

Percentuale di copertura

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



Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE

La tariffa *spot* giornaliera fa riferimento ai ricavi base *time charter* giornalieri (si veda la definizione riportata di seguito) generati dall'impiego delle navi di DIS nel mercato *spot* (o durante un viaggio), mentre la tariffa giornaliera TCE fa riferimento ai ricavi base *time charter* giornalieri generati dall'impiego delle navi di DIS in contratti "*time charter*" (si veda l'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario).

Off-hire

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

Ricavi base time charter giornalieri

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

Numero medio di navi

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

ALTRE DEFINIZIONI

Noleggio a scafo nudo

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

Noleggio

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

Contratto di nolo (contract of affreightment - COA)

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



Proprietario conduttore

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

Contratti a tariffa fissa

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

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.