



D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.
RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE – PRIMO TRIMESTRE 2023

Questo documento è disponibile su www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.
Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal
RCS B124790
Capitale sociale al 31 marzo 2023 US\$ 62.053.278,45

INDICE

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	3
DATI DI SINTESI	4
RESOCONTO CONSOLIDATO DI GESTIONE	5
STRUTTURA DEL GRUPPO	5
INDICATORI ALTERNATIVI DI <i>PERFORMANCE</i> (IAP)	9
SINTESI DEI RISULTATI PER IL PRIMO TRIMESTRE 2023	12
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO TRIMESTRE	19
FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	19
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 31 MARZO 2023	23
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO	23
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO	23
SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA	24
RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO	25
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	26
NOTE	27

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente e Amministratore Delegato
Paolo d'Amico

Amministratori

Carlos Balestra di Mottola, *Direttore finanziario*

Cesare d'Amico – Amministratore Esecutivo

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

Tom Loesch – Amministratore non Esecutivo - Independent Director

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

SOCIETÀ DI REVISIONE

MOORE Audit S.A.

DATI DI SINTESI

Dati finanziari

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2023	1° trim. 2022
Ricavi netti totali	107.463	44.007
Risultato operativo lordo / EBITDA *	76.410	17.773
<i> margine sui ricavi netti totali in %</i>	<i>71,10%</i>	<i>40,39%</i>
Risultato operativo / EBIT *	60.603	290
<i> margine sui ricavi netti totali in %</i>	<i>56,39%</i>	<i>0,66%</i>
Utile (perdita) netto	54.116	(6.496)
<i> margine sui ricavi netti totali in %</i>	<i>50,36%</i>	<i>(14,76)%</i>
Perdita netta rettificata**	56.505	(4.037)
Utile (perdita) base per azione	US\$ 0,044	US\$ (0,005)
Flussi di cassa operativi	99.207	10.241
Investimenti lordi (CapEx)*	(4.827)	(419)
	Al 31 marzo 2023	Al 31 dicembre 2022
Totale attività	1.057.320	1.054.885
Indebitamento finanziario netto*	316.128	409.850
Patrimonio netto	531.008	478.414

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

** Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività – si veda anche la sintesi dei risultati finanziari per il primo trimestre 2023.

ALTRI DATI OPERATIVI

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2023	1° trim. 2022
Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i>* per giorno di	34.056	13.796
Sviluppo della flotta - Numero medio di navi	36,0	36,1
- Di proprietà	20,7	18,1
- Noleggio a scafo nudo	7,3	8,0
- A noleggio	8,0	10,0
Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili ² (%)	2,0%	0,3%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave	25,2%	44,5%

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

¹ Tale valore rappresenta i ricavi base *time charter* per le navi impiegate sul mercato *spot* e per navi impiegate con contratti *time charter*, al netto delle commissioni. Si rimanda agli Indicatori alternativi di performance riportati di seguito nella presente relazione.

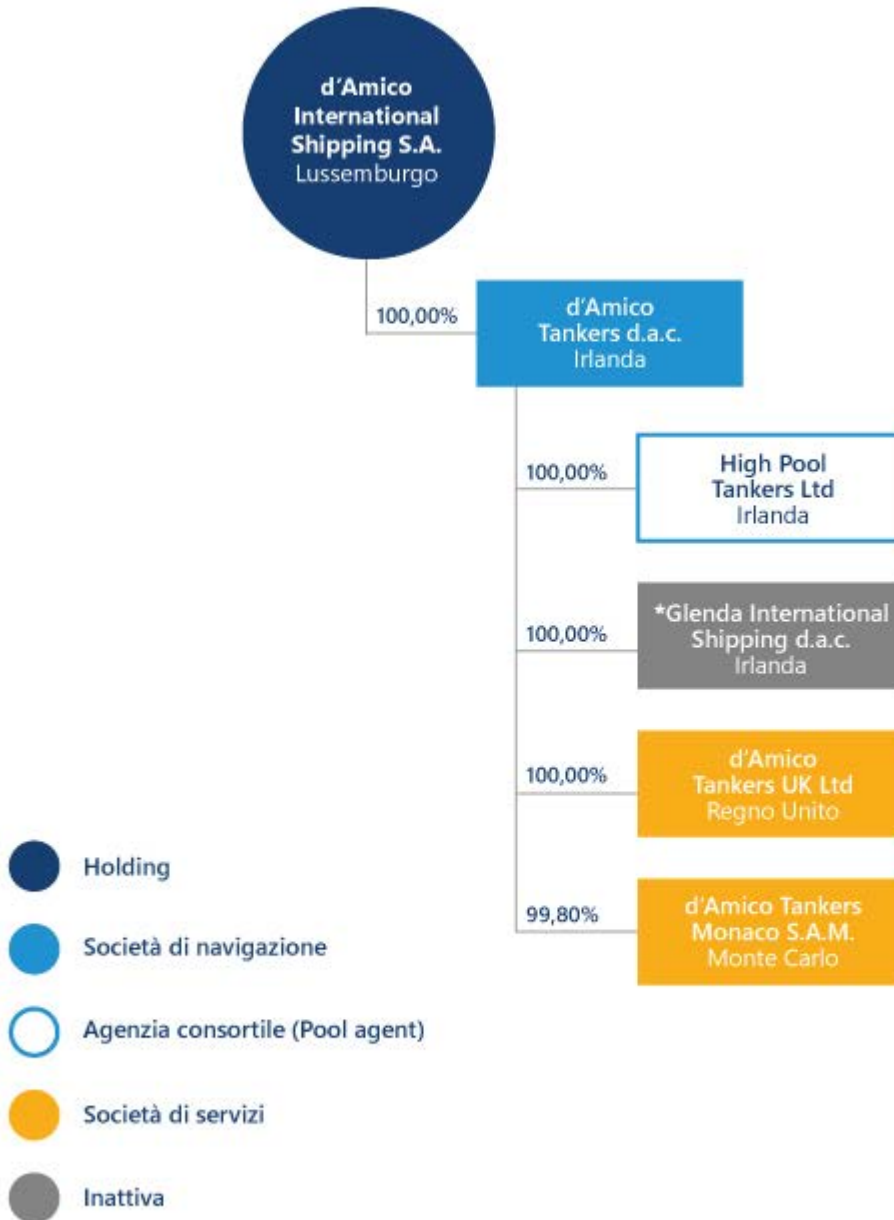
² Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili.

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

RESOCONTO CONSOLIDATO DI GESTIONE

STRUTTURA DEL GRUPPO

Di seguito viene riportata la struttura del Gruppo d'Amico International Shipping al 31 marzo 2023:



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

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

d'Amico International Shipping S.A. (individualmente la "Società" o "d'Amico International Shipping", e collettivamente con le sue società controllate "DIS", "Gruppo DIS" o "il Gruppo") è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo appartenente al gruppo di d'Amico Società di Navigazione SpA (il "Gruppo d'Amico"), fondato nel 1936. Al 31 marzo 2023 d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda) una flotta di 36,0 navi, di cui 29,0 navi di proprietà e a scafo nudo (con obblighi di acquisto) con un'età media di circa 7,9 anni, rispetto ad un'età media di settore di 12,7 anni per le navi MR (25.000-54.999 Tpl (Dwt)) e di 13,7 per le LR1 (55.000-84.999 Tpl (Dwt)). Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e società di trading. Inoltre, tutte le navi sono conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale), inclusa la MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ed ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche ed agli standard internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali ed una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 31 marzo 2023 il 77,8% delle navi della flotta controllata di d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di tali raffinati.

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

I ricavi del Gruppo DIS, pari a US\$ 140,2 milioni nel primo trimestre 2023 (+110,8% rispetto al primo trimestre 2022) (si rimanda al Bilancio consolidato di DIS), derivano principalmente dall'impiego, diretto o tramite *partnership*, delle navi della Flotta tramite contratti *spot* e noleggi *time charter* per il trasporto marittimo di raffinati. Le navi impiegate con contratti a tariffa fissa, anche in *time charter*, solitamente danno luogo a flussi di cassa più costanti e prevedibili rispetto a quelle impiegate nel mercato *spot*. I contratti *spot* offrono l'opportunità di massimizzare i ricavi del Gruppo DIS durante i periodi di incremento delle tariffe di mercato, sebbene possano realizzare ricavi inferiori rispetto ai noleggi *time charter* durante i periodi di riduzione delle tariffe. Questo mix di impiego varia a seconda delle condizioni di mercato prevalenti e previste. Gli utili o le perdite possono anche derivare dalla vendita delle navi del Gruppo DIS.

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

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

Presenza globale di DIS

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

Al 31 marzo 2023 DIS impiegava 538 dipendenti come personale marittimo e 24 dipendenti come personale di terra. Inoltre, attraverso contratti con parti correlate, DIS beneficia dei servizi dei dipendenti del Gruppo d'Amico che lavorano nelle divisioni amministrazione, noleggio, attività operative, compravendita e tecnica di d'Amico Shipping Singapore, d'Amico Shipping USA, d'Amico Società di Navigazione SpA, Rudder SAM e d'Amico Shipping UK.

Flotta

Al 31 marzo 2023, il Gruppo DIS controllava, tramite proprietà o accordi di noleggio, una flotta moderna di 36,0 navi cisterna (31 dicembre 2022: 36,0 navi cisterna). Le navi cisterna del Gruppo DIS hanno una capacità di carico tra circa 36.000 e 75.000 Tpl (Dwt).

Dal 2012 il Gruppo DIS ha ordinato 22 navi di nuova costruzione, l'ultima delle quali è stata consegnata a ottobre 2019. Tutte queste navi sono efficienti dal punto di vista dei consumi e conformi alla legislazione ambientale recente. Soddisfano quindi gli elevati *standard* richiesti dai principali clienti petroliferi del Gruppo, oltre a essere altamente efficienti sotto il profilo dei costi.

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

La seguente tabella riporta informazioni sulla flotta navigante di DIS al 31 marzo 2023.

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese ⁴	Classe IMO
Flotta LR1				
Di proprietà				
Bright Future ⁵	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo di Cagliari	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Rosso	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo di Rotterdam	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Bianco	75.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto				
Cielo di Houston	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Flotta MR				
Di proprietà				
High Adventurer ⁶	50.000	2017	Onomichi, Giappone	IMO II/III
High Challenge	50.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Wind	50.000	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melissa	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meryl	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melody	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melanie	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto				
High Trust	49.990	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Trader	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Loyalty	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Freedom ⁷	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Discovery	50.036	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Fidelity	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III

⁴ Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam) fa riferimento a navi ordinate a Hyundai Mipo e costruite presso il suo cantiere di Vinashin (Vietnam).

⁵ Ex-Cielo di Londra.

⁶ Nel settembre 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato la sua opzione di acquisto sulla MT High Adventurer, con consegna avvenuta nel dicembre 2023.

⁷ Nel gennaio 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato la sua opzione di acquisto sulla MT High Freedom, con consegna prevista nel secondo trimestre 2023.

Navi noleggiate a lungo termine con opzioni

High Leader	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Navigator	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Explorer ⁸	50.000	2018	Onomichi, Giappone	IMO II/III
Crimson Pearl	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
Crimson Jade	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III

Navi noleggiate a lungo termine senza opzione

Green Planet	50.843	2014	Daesun Shipbuilding, Corea del Sud	IMO II/III
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High SD Yihe	48.700	2005	Imabari, Giappone	-

Flotta handysize**Di proprietà**

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

Impiego della flotta

Al 31 marzo 2023, DIS impiegava direttamente 36,0 navi: 3 LR1 (navi a “Lungo Raggio 1”), 4 MR (navi a “Medio Raggio”) e 2 navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre alla stessa data 3 LR, 20 MR e 4 navi *handysize* erano impiegate sul mercato *spot*.

d’Amico International Shipping fa parte del Gruppo d’Amico, leader mondiale nel trasporto marittimo con oltre 80 anni di esperienza nel settore, la cui capogruppo è d’Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Al 31 marzo 2023, il Gruppo d’Amico controlla un’ampia flotta di navi di proprietà ed in *time-charter*, di cui 36,0 erano parte della flotta di DIS, operanti nel mercato delle navi cisterna. d’Amico International Shipping beneficia inoltre delle competenze del Gruppo d’Amico che gli fornisce servizi di gestione tecnica, compresi accordi assicurativi e per l’equipaggio, oltre a servizi per la sicurezza, la qualità ed ambientali per le navi di DIS.

⁸ Nel gennaio 2023, d’Amico Tankers d.a.c. ha esercitato la sua opzione di acquisto sulla MT High Explorer, con consegna prevista nel maggio 2023.

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 sono 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.

SINTESI DEI RISULTATI PER IL PRIMO TRIMESTRE 2023

Il mercato delle navi cisterna è rimasto forte dall'inizio del 2023, seppure molto volatile ed in media leggermente inferiore ai livelli record registrati alla fine del 2022.

La riapertura dell'economia cinese dopo i *lockdown* legati al COVID ha contribuito a un'accelerazione della crescita della domanda di petrolio, che è aumentata di 810 mila barili al giorno nel primo trimestre del 2023. Tuttavia, l'aumento della domanda interna cinese ha influito anche sulle esportazioni di raffinati, che a marzo sono diminuite del 20% rispetto al mese precedente, pur rimanendo superiori del 39% su base annua. Il mercato delle navi cisterna nei primi mesi del 2023 è stato inoltre influenzato negativamente dall'attività di manutenzione delle raffinerie negli Stati Uniti, cominciata prima del solito a causa dell'impatto sul settore delle temperature rigide registrate verso la fine del 2022. Inoltre, i periodi di chiusura delle raffinerie sono stati più estesi del solito, perché alcune unità hanno posticipato la manutenzione originariamente prevista nell'autunno del 2022 in considerazione del forte contesto di mercato che ha caratterizzato quel periodo. Da aprile a giugno del 2023 è prevista una forte ripresa dell'attività di raffinazione negli Stati Uniti.

Le sanzioni ufficiali imposte dall'UE sulle esportazioni russe, entrate in vigore il 5 febbraio 2023, hanno iniziato ad avere effetti sul mercato verso la fine del primo trimestre, con un crollo delle esportazioni verso l'UE ed un forte aumento di quelle verso la Turchia (+130 mila barili al giorno su base mensile a marzo), il Medio Oriente (+350 mila barili al giorno su base mensile a marzo), l'Africa (+320 mila barili al giorno su base mensile a marzo) e l'America Latina (+80 mila barili al giorno su base mensile a marzo). Si stima che il conseguente incremento delle tonnellate-miglia dovrebbe avere effetti positivi per il mercato delle navi cisterna.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di marzo 2023 era valutata intorno a US\$ 31.250 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\$ 54,1 milioni nel primo trimestre 2023 rispetto alla perdita netta di US\$ (6,5) milioni registrata nello stesso trimestre del 2022. Tale variazione positiva è attribuibile alla ripresa del mercato delle navi cisterna rispetto allo stesso periodo 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\$ 56,5 milioni nel primo trimestre 2023 rispetto a US\$ (4,0) milioni registrati nel primo trimestre 2022.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 76,4 milioni nel terzo trimestre 2023 rispetto a US\$ 17,8 milioni nel primo trimestre 2022, mentre i suoi **flussi di cassa operativi sono stati positivi per US\$ 99,2 milioni nel primo trimestre 2023** rispetto a US\$ 10,2 milioni generati nello stesso trimestre dell'anno precedente.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 36.652 nel primo trimestre 2023** (US\$ 12.857 nel primo trimestre 2022), grazie al considerevole rafforzamento del mercato rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

Allo stesso tempo, il 25,2% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo trimestre 2023 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 26.367, (primo trimestre 2022: copertura del 44,5% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.968). 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 i contratti *spot* e i contratti *time charter*) era pari a US\$ 34.056 nel primo trimestre del 2023** rispetto a US\$ 13.796 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

US\$ migliaia	1° trim. 2023	1° trim. 2022
Ricavi	140.233	66.538
Costi diretti di viaggio	(33.967)	(23.717)
Ricavi base <i>time charter</i>*	106.266	42.821
Ricavi da noleggio a scafo nudo	1.197	1.186
Ricavi netti totali	107.463	44.007
Costi per noleggi passivi	(27)	(1.206)
Altri costi operativi diretti	(24.427)	(21.129)
Costi generali ed amministrativi	(4.220)	(3.378)
Utile dalla vendita di navi	(2.379)	(521)
Risultato operativo lordo (EBITDA)*	76.410	17.773
Ammortamenti e svalutazioni	(15.807)	(17.483)
Risultato operativo (EBIT)*	60.603	290
Proventi finanziari netti	1.170	573
(Oneri) finanziari netti	(7.380)	(7.218)
Risultato ante-imposte	54.393	(6.355)
Imposte sul reddito	(277)	(141)
Utile (perdita) netto	54.116	(6.496)

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

I **ricavi** sono stati pari a US\$ 140,2 milioni nel primo trimestre 2023 rispetto a US\$ 66,5 milioni realizzati nel primo trimestre 2022. L'incremento dei ricavi lordi rispetto all'anno precedente è attribuibile principalmente alla solidità del mercato dei noli. Inoltre, la percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel primo trimestre 2023 (2,0%) è stata superiore a quella dello stesso periodo dell'esercizio precedente (0,3%) 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\$ (34,0) milioni nel primo trimestre 2023 rispetto a US\$ (23,7) milioni nel primo trimestre 2022. I maggiori costi riflettono la maggiore esposizione al mercato *spot* e i prezzi più alti dei *bunker* rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

I **ricavi base *time charter*** nel primo trimestre 2023 sono stati di US\$ 106,3 milioni (US\$ 42,8 milioni nel primo trimestre 2022). In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 36.652 nel primo trimestre 2023** rispetto a US\$ 12.857 raggiunti nel primo trimestre 2022.

Nel primo trimestre 2023 la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa⁹ (percentuale di copertura) è rimasta positiva, assicurando una media del 25,2% dei giorni-nave disponibili (primo trimestre 2022: 44,5%) ad una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 26.367 (primo trimestre 2022: US\$ 14.968). Oltre a garantire un certo livello di ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno consentito da sempre a DIS di consolidare i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere.

⁹ 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 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 base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot e time charter*)¹⁰ sono stati di US\$ 34.056 nel primo trimestre 2023 rispetto a US\$ 13.796 nel primo trimestre 2022.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2022					2023
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.
Spot	12.857	28.687	37.159	42.751	31.758	36.652
Tariffa fissa	14.968	15.373	15.497	19.957	15.925	26.367
Media	13.796	23.389	30.230	38.294	26.376	34.056

I ricavi da noleggio a scafo nudo ammontavano a US\$ 1,2 milioni nel primo trimestre 2023, in linea con lo stesso periodo dell'esercizio precedente, e riguardano il contratto di noleggio a scafo nudo a decorrere dall'ottobre 2021 su una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c.

Costi per noleggi passivi. L'IFRS 16 Leasing è applicabile a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato adottato dalla Società. Questo principio contabile modifica sostanzialmente il bilancio consolidato del Gruppo, con effetti significativi sul trattamento dei contratti che in periodi precedenti erano trattati dai locatari come leasing operativi. Con qualche eccezione, le passività per pagamenti previsti in contratti precedentemente classificati come leasing operativi vengono ora attualizzate al tasso di finanziamento marginale del locatario, portando alla rilevazione di una passività del leasing e di una corrispondente attività consistente nel diritto di utilizzo (di importo pari alla somma della passività, con il valore attuale di qualsiasi costo di ripristino e di qualsiasi onere marginale alla stipula della locazione, nonché qualsiasi pagamento effettuato prima dell'inizio del leasing, meno eventuali incentivi per leasing già ricevuti). Di conseguenza, a partire dal 1° gennaio 2019 i costi per noleggi passivi includono solo i contratti *time charter* la cui durata residua è inferiore a 12 mesi da quella data o contratti con decorrenza successiva la cui durata è inferiore a 12 mesi dalla data d'inizio. L'applicazione dell'IFRS 16 ha ridotto i "costi per noleggi passivi" di US\$ 11,0 milioni nel primo trimestre 2023 e di US\$ 12,4 milioni nel primo trimestre 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\$ (11,0) milioni nel primo trimestre 2023, rispetto a US\$ (13,6) milioni nel primo trimestre 2022. Nel primo trimestre 2023 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (8,0 navi equivalenti) rispetto allo stesso trimestre del 2022 (10,0 navi equivalenti).

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, le spese tecniche e per lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà, nonché costi assicurativi per le navi di proprietà e a noleggio. La rettifica agli "altri costi operativi diretti" sorta dall'applicazione dell'IFRS 16 comporta un aumento di tali spese di US\$ 5,0 milioni nel primo trimestre 2023 (aumento di US\$ 5,6 milioni nel primo trimestre 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\$ (19,4) milioni nel primo trimestre 2023 rispetto a US\$ (15,5) milioni nel primo trimestre 2022. Nel primo trimestre 2023 la Società ha gestito una flotta più ampia di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (primo trimestre 2023: 28,0 vs. primo trimestre 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\$ (4,2) milioni nel primo trimestre 2023 (US\$ (3,4) milioni nel primo trimestre 2022). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

L'**utile dalla vendita di navi** è stato negativo per US\$ (2,4) milioni nel primo trimestre 2023 (US\$ (0,5) milioni nello stesso periodo dell'anno precedente). L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto di tutte le

¹⁰ 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.

navi vendute e riprese in leasing (lease-back) negli esercizi precedenti. Inoltre, l'importo del primo trimestre 2023 include US\$ (1,8) 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 o saranno esercitate da d'Amico Tankers d.a.c. entro i 12 mesi successivi alla fine del periodo.

Il **risultato operativo lordo / EBITDA** è stato di US\$ 76,4 milioni nel primo trimestre 2023 rispetto a US\$ 17,8 milioni nel primo trimestre 2022, riflettendo il migliore contesto del mercato dei noli nei primi tre mesi dell'anno in corso.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** ammontava a US\$ (15,8) milioni nel primo trimestre 2023 (US\$ (17,5) milioni nel primo trimestre 2022). L'importo per il primo trimestre 2022 includeva 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 e il suo valore contabile a conto economico.

Il **risultato operativo lordo / EBIT** è stato di US\$ 60,6 milioni nel primo trimestre 2023 rispetto a US\$ 0,3 milioni nel primo trimestre 2022.

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 1,2 milioni nel primo trimestre 2023 (US\$ 0,6 milioni nel primo trimestre 2022). L'importo per il primo trimestre 2023 include principalmente ricavi da interessi sui fondi detenuti in depositi o conti correnti presso istituti finanziari. L'importo per il primo trimestre 2022 comprende principalmente US\$ 0,4 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, US\$ 0,1 milioni di utili su cambi commerciali, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi o conti correnti presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (7,4) milioni nel primo trimestre 2023 rispetto a US\$ (7,2) milioni del primo trimestre 2022. L'importo per il primo trimestre 2023 include principalmente US\$ (7,3) 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*. L'importo registrato nello stesso trimestre dell'esercizio precedente comprendeva principalmente US\$ (6,9) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, nonché US\$ (0,2) milioni di perdite non realizzate su strumenti derivati su noli e US\$ (0,1) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura.

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$ 54,4 milioni nel primo trimestre 2023 rispetto a una perdita di US\$ (6,4) milioni nel primo trimestre 2022.

Le **imposte sul reddito** ammontavano a US\$ (0,3) milioni nel primo trimestre 2023, rispetto a US\$ (0,1) milioni lo stesso trimestre dell'anno precedente.

DIS ha registrato un utile netto di US\$ 54,1 milioni nel primo trimestre 2023 rispetto alla perdita netta di US\$ (6,5) milioni raggiunta nello stesso trimestre del 2022. Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo trimestre 2023 (US\$ (2,4) milioni) e dal primo trimestre 2022 (US\$ (0,5) milioni), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (2,1) milioni nel primo trimestre 2022), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 56,5 milioni nel primo trimestre 2023** rispetto a US\$ (4,0) milioni registrati nello stesso trimestre dell'esercizio precedente.

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

US\$ migliaia	Al 31 marzo 2023	Al 31 dicembre 2022
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	801.600	818.401
Attività correnti	255.720	236.484
Totale attività	1.057.320	1.054.885
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	531.008	478.414
Passività non correnti	321.632	419.681
Passività correnti	204.680	156.790
Totale passività e patrimonio netto	1.057.320	1.054.885

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, comprese le attività consistenti nel diritto di utilizzo (non sono presenti navi in costruzione al 31 marzo 2023). Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 31 marzo 2023 era di US\$ 1.037,5 milioni.

Gli **investimenti lordi (CapEx)** nel primo trimestre 2023 sono stati di US\$ 4,8 milioni rispetto a US\$ 0,4 milioni nel primo trimestre 2022. Questi importi includono i costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a scafo nudo.

Le **attività correnti** al 31 marzo 2023 ammontavano a US\$ 255,7 milioni. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 13,5 milioni e US\$ 77,7 milioni), le attività correnti comprendono “disponibilità liquide e mezzi equivalenti” per US\$ 155,2 milioni.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$ 321,6 milioni al 31 marzo 2023 e rappresentano principalmente la parte a lungo termine dei debiti verso banche (commentati nella sezione “Indebitamento netto” della relazione sulla gestione) e le passività da *leasing*.

Nelle **passività correnti**, oltre ai debiti verso banche ed altri finanziatori (commentati nella sezione “Indebitamento netto” della relazione sulla gestione), al 31 marzo 2023 sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 37,9 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US\$ 110,2 milioni per passività da *leasing* e US\$ 3,1 milioni per altre passività finanziarie correnti. Al 31 marzo 2023, le passività per *leasing* in essere sulle navi M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Loyalty e M/T High Trader sono incluse nelle “Passività correnti”, in quanto d’Amico Tankers d.a.c. ha esercitato o intende esercitare le proprie opzioni di acquisto sulle stesse entro i 12 mesi successivi alla fine del periodo.

Il **patrimonio netto** ammontava a US\$ 531,0 milioni al 31 marzo 2023 (US\$ 478,4 milioni al 31 dicembre 2022). La variazione rispetto a fine 2022 è dovuta principalmente al risultato netto generato nel primo trimestre del 2023, nonché alla modifica della valutazione degli strumenti di copertura dei flussi finanziari nel corso del periodo.

Indebitamento netto*

L’**indebitamento netto di DIS al 31 marzo 2023** ammontava a US\$ 316,1 milioni rispetto a US\$ 409,9 milioni al 31 dicembre 2022. A causa dell’applicazione dell’IFRS 16, dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono una passività aggiuntiva per *leasing*, pari a US\$ 34,1 milioni alla fine di marzo 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 27,2% al 31 marzo 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).

US\$ migliaia	Al 31 marzo 2023	Al 31 dicembre 2022
Liquidità – <i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	155.171	117.896
Altre attività finanziarie correnti	12.475	8.754
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata	35	33
Totale attività finanziarie correnti	167.681	126.683
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	53.135	51.086
Passività per <i>leasing</i> – correnti	110.176	71.740
Altre passività finanziarie correnti – terzi	3.051	3.129
Totale passività finanziarie correnti	166.362	125.955
Passività finanziarie correnti nette	(1.319)	(728)
Altre attività finanziarie non correnti - terzi	4.167	9.077
Altre attività finanziarie non correnti - parte correlata	18	26
Totale attività finanziarie non correnti	4.185	9.103
Debiti verso banche – non correnti	236.564	266.124
Passività per <i>leasing</i> finanziari – non correnti	81.915	150.225
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	3.153	3.332
Totale passività finanziarie non correnti	321.632	419.681
Indebitamento finanziario netto non corrente	317.447	410.578
Indebitamento finanziario netto	316.128	409.850

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

Alla fine di marzo 2023 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US\$ 167,7 milioni. L'importo totale comprende principalmente *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$ 155,2 milioni, la quota corrente delle perdite differite su operazioni di vendita e *lease-back*, pari a US\$ 3,6 milioni, e il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (*swap* su tassi di interesse), pari a US\$ 5,5 milioni.

La voce *Totale attività finanziarie non correnti* comprende principalmente perdite differite di vendita su operazioni di vendita e *lease-back*.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 31 marzo 2023 ammontava a US\$ 289,7 milioni, comprensivo di US\$ 53,1 milioni con scadenza entro un anno. L'indebitamento bancario di DIS al 31 marzo 2023 comprende principalmente le seguenti linee di credito a lungo termine a favore di d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo:

- (i) finanziamento di US\$ 279,0 milioni (originariamente US\$ 250,0 milioni) concesso da un pool di nove primari istituti finanziari (Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Nordea Bank, ING Bank, Banca IMI, Commonwealth Bank of Australia, Skandinaviska Enskilda Banken (SEB), The Governor and Company of the Bank of Ireland, Crédit Industriel et Commercial, DnB) per fornire un finanziamento per 1 nave esistente, per un debito di US\$ 23,4 milioni (questo finanziamento è stato rimborsato integralmente ad aprile 2023).
- (ii) finanziamento concesso da Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e ING per rifinanziare 1 nave MR costruita nel 2016 per un debito di US\$ 14,4 milioni;
- (iii) finanziamento a 5 anni concesso da Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e ING per finanziare 1 nave *handysize* costruita nel 2016 e 4 navi MR precedentemente di proprietà di Glenda International Shipping d.a.c. costruite tra il 2010 e il 2011, per un debito di US\$ 50,2 milioni;
- (iv) finanziamento a 5 anni concesso da ING e Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per finanziare 3 navi LR1 costruite nel 2018 e 1 nave *handysize* costruite nel 2014, per un debito di US\$ 78,6 milioni.
- (v) finanziamento a 5 anni concesso da ABN Amro per finanziare 3 navi *handysize* costruite rispettivamente nel 2014, nel 2015 e nel 2016, per un debito di US\$ 37,8 milioni;
- (vi) finanziamento a 5 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken per finanziare una nave LR1 costruita nel 2017, per un debito di US\$ 18,1 milioni;

- (vii) finanziamento a 5 anni concesso da Tokyo Century Corporation per finanziare una nave MR costruita nel 2017, per un debito di US\$ 13,1 milioni;
- (viii) finanziamento a 5 anni concesso da Banco BPM S.p.A. per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2016, per un debito di US\$ 14,2 milioni;
- (ix) finanziamento a 7 anni concesso da Danish Ship Finance per rifinanziare 2 navi MR costruite nel 2012, per un debito di US\$ 23,4 milioni;
- (x) finanziamento a 5 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per finanziare 1 nave MR costruita nel 2017 e acquisita da d'Amico Tankers nel quarto trimestre 2022, per un debito totale di US\$ 19,6 milioni.

Passività da leasing comprende i *leasing* finanziari per M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Loyalty, M/T High Trader e M/T Cielo di Houston, che sono state vendute e riprese in *leasing* tra il 2017 e il 2019 ed i *leasing* finanziari per M/T High Fidelity e M/T High Discovery, i cui *leasing* precedenti sono stati risolti nel terzo trimestre 2022, con le navi quindi rifinanziate con nuovi *leasing* a 10 anni. Al 31 marzo 2023, le passività per *leasing* in essere sulle navi M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Loyalty e M/T High Trader sono incluse nelle "Passività per leasing – correnti", in quanto d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato o intende esercitare le proprie opzioni di acquisto sulle stesse entro i 12 mesi successivi alla fine del periodo. Inoltre, le "passività da *leasing*" al 31 marzo 2023 includono US\$ 34,1 milioni derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 a contratti classificati fino al 2018 come "*leasing* operativi".

La voce *Altre passività finanziarie non correnti* include il *fair value* negativo degli strumenti derivati di copertura (contratti di *swap* su tassi di interesse) e l'utile differito sulla cessione riguardante operazioni di vendita e *lease-back*.

Flussi di cassa

Nel primo trimestre 2023 i flussi di cassa netti di DIS sono stati positivi per US\$ 46,9 milioni rispetto a US\$ 3,7 milioni nel primo trimestre 2022.

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2023	1° trim. 2022
Flussi di cassa da attività operative	99.207	10.241
Flussi di cassa da attività di investimento	(4.827)	9.778
Flussi di cassa da attività finanziarie	(47.447)	(16.340)
Variazioni della liquidità	46.933	3.679
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	108.238	26.406
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	155.171	45.438
Scoperti di conto a fine periodo	-	(15.353)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	155.171	30.085

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$ 99,2 milioni nel primo trimestre 2023, contro US\$ 10,2 milioni nel primo trimestre 2022. Tale variazione positiva è attribuibile ai migliori risultati operativi ottenuti nel primo trimestre 2023 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati negativi e pari a US\$ (4,8) milioni nel primo trimestre 2023, contro US\$ 9,8 milioni nel primo trimestre 2022. L'importo per il primo trimestre 2023 comprende i costi relativi agli interventi di bacino realizzati nel periodo. L'importo per lo stesso trimestre del 2022 comprendeva principalmente i costi relativi agli interventi di bacino realizzati nel periodo, compensati da US\$ 10,2 milioni generati dalla vendita della nave M/T High Valor.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati negativi e pari a US\$ (47,4) milioni nel primo trimestre 2023. Questa cifra comprende principalmente: (i) US\$ (18,1) milioni di ammortamento del debito; e **US\$ (29,4) milioni di rimborso di passività da leasing**, compresi US\$ (20,7) milioni relativi alla risoluzione del contratto di *leasing* sulla High Voyager, a seguito dell'esercizio da parte di d'Amico Tankers d.a.c. della sua opzione di acquisto.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO TRIMESTRE

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

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

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

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 su una delle sue navi *handysize*, per un periodo minimo di 11 mesi e massimo di 13 mesi, a decorrere da gennaio 2023.

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

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

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

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

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

Approvazione del bilancio civilistico e consolidato 2022, della distribuzione dei dividendi e del piano d'incentivazione a medio-lungo termine 2022-2024: Nel mese di aprile 2023, l'Assemblea ordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato il bilancio civilistico e consolidato 2022 della Società, che riporta un utile netto consolidato di US\$ 134.869.615. L'Assemblea ordinaria degli azionisti ha inoltre deliberato il pagamento del dividendo lordo in contanti proposto dal Consiglio di Amministrazione. Il pagamento del suddetto dividendo agli Azionisti 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 con delibera n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni - e la relativa relazione del Consiglio di Amministrazione, entrambi approvati in data 9 marzo 2023 e disponibili sul sito web della Società.

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

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

Esercizio dell'opzione di acquisto su una nave MR noleggiata a scafo nudo: a maggio 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 Trust, una nave cisterna MR da 49.990 Tpl (Dwt) costruita nel 2016 da Hyundai Mipo, Corea del Sud, presso il proprio cantiere vietnamita Vinashin, per un corrispettivo di circa US\$ 22,2 milioni e con consegna prevista a metà luglio 2023.

Esercizio dell'opzione di acquisto su una nave MR noleggiata a scafo nudo: a maggio 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 Trader, una nave cisterna MR da 49.990 Tpl (Dwt) costruita nel 2015 da Hyundai Mipo, Corea del Sud, presso il proprio cantiere vietnamita Vinashin, per un corrispettivo di circa US\$ 21,6 milioni e con consegna prevista alla fine di luglio 2023.

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

	Al 31 marzo 2023				Al 11 maggio 2023			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5	10	6	21	5	11	6	22
Noleggio a scafo nudo*	1	6	-	7	1	5	-	6
Nolo a lungo termine	-	5	-	5	-	5	-	5
Nolo a breve termine	-	3	-	3	-	3	-	3
Totale	6	24	6	36	6	24	6	36

* con obbligo di acquisto

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

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

Domanda di navi cisterna

- Secondo l'*Oil Market Report* dell'AIE di aprile, quest'anno la produzione globale delle raffinerie dovrebbe attestarsi in media a 82,0 milioni di barili al giorno, 100.000 barili al giorno in meno rispetto a quanto indicato nel report del mese precedente, a causa di una maggiore debolezza del primo trimestre 2023 rispetto al previsto.
- L'AIE prevede un aumento dei volumi di produzione di greggio di 3,1 milioni di barili al giorno tra marzo ed agosto 2023, grazie alla normalizzazione dei volumi di greggio estratti dagli USA ed all'aumento sostanziale dei volumi di greggio cinesi. Secondo le proiezioni, la produzione dovrebbe chiudere l'anno circa 1,2 milioni di barili al giorno al di sopra dei livelli pre-COVID.

- Secondo quanto riportato nel report di aprile dell'AIE, la domanda mondiale di petrolio crescerà di quasi 2,7 milioni di barili al giorno tra il primo e il quarto trimestre del 2023, raggiungendo 103,0 milioni di barili al giorno nell'ultimo trimestre dell'anno (2,4 milioni di barili al giorno in più rispetto al quarto trimestre del 2019).
- Riflettendo la crescente disparità tra le varie regioni del mondo, i Paesi non OCSE, sostenuti da una Cina in ripresa, rappresenteranno il 90% della crescita. La domanda OCSE, trascinata al ribasso dalla debolezza dell'attività industriale e dal clima mite, ha subito una contrazione di 390.000 barili al giorno su base annua nel primo trimestre 2023, per il secondo trimestre consecutivo di calo. *Jet fuel* e cherosene rappresentano il 57% della crescita stimata per il 2023.
- Nell'ultimo *Short Term Energy Outlook*, l'AIE statunitense ha previsto che la produzione delle raffinerie passerà da 15,9 milioni di barili al giorno ad aprile a 16,4 milioni di barili al giorno e 17,2 milioni di barili al giorno rispettivamente a maggio e giugno, grazie alla conclusione della stagione di manutenzione e delle interruzioni dovute al maltempo.
- Secondo l'*outlook* di aprile 2023 di Clarksons, la domanda di tonnellate-miglia per le navi cisterna dovrebbe crescere dell'8,7% nel 2023 sulla scia delle inefficienze e degli sconvolgimenti legate alla guerra in Ucraina, dell'aumento della domanda petrolifera e dell'avvio di nuove raffinerie, con una crescita delle esportazioni che dovrebbe essere trainata dall'Asia e dal Medio Oriente. Le proiezioni sono leggermente in calo rispetto al passato a causa del potenziale impatto dei tagli OPEC.
- Nel 2023 si prevede un ulteriore aumento delle distanze medie navigate a causa della guerra in Ucraina, con la Russia che ha recentemente incrementato le esportazioni verso una serie di mercati extraeuropei, tra cui Medio Oriente, Turchia, Africa e America Latina.
- Più a lungo termine, la ripresa della domanda e gli spostamenti strutturali nell'ubicazione delle raffinerie dovrebbero continuare a favorire gli scambi commerciali a lungo raggio di prodotti raffinati.

Offerta di navi cisterna

- All'inizio dell'anno Clarksons stimava che nel 2023 sarebbero state consegnate 44 MR e LR1. Delle 20 navi la cui consegna era prevista nel primo trimestre 2023, ne sono state consegnate solo 12.
- Le inefficienze commerciali, con l'aumento dei trasbordi dei carichi e del rapporto zavorra/carico, sono state uno dei fattori che hanno ridotto la produttività della flotta e hanno dato forza al mercato dei noli dall'inizio della guerra in Ucraina.
- Nell'*outlook* di aprile 2023, Clarksons ha stimato che nel 2023 la flotta di navi cisterna crescerà solo dello 1,3%.
- I solidi mercati dei noli hanno ridotto le demolizioni nel primo trimestre 2023, con solo 4 navi nei segmenti MR e LR1 demolite durante il periodo.
- Secondo Clarksons, a fine marzo 2023 l'8,3% 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 4,2% dell'attuale flotta commerciale (in Tpl (Dwt)). Alla stessa data, il 36,9% della flotta di navi MR e LR1 (in Tpl (Dwt)) aveva più di 15 anni e questa percentuale dovrebbe continuare a crescere rapidamente nei prossimi anni.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 ed il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e diverse banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le 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, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti società di trading come Trafigura, hanno recentemente firmato la "Sea Cargo Charter" allo scopo di divulgare le emissioni di CO2 delle navi che gestiscono e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. Da gennaio 2023, gli operatori sono tenuti a misurare l'indice di efficienza energetica delle loro navi esistenti (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI), che ne rispecchia l'efficienza tecnica, e il loro indicatore di intensità carbonica (Carbon Intensity Indicator, CII), che valuta il livello di efficienza con le quali sono gestite. Entrambe le misure ambiscono a ridurre progressivamente le emissioni dal

2023 al 2030. I cambiamenti tecnologici previsti, necessari per soddisfare le sempre più stringenti normative in materia ambientale, stanno riducendo l'interesse ad ordinare nuove navi, che potrebbero risultare obsolete già subito dopo la consegna. Inoltre, l'aumento dei costi delle navi di nuova costruzione e la riduzione della disponibilità presso i cantieri, stanno ulteriormente limitando l'interesse ad effettuare nuovi ordini.

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING
BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 31 MARZO 2023

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2023	1° trim. 2022
Ricavi	140.233	66.538
Costi diretti di viaggio	(33.967)	(23.717)
Ricavi base <i>time charter</i>*	106.266	42.821
Ricavi da noleggio a scafo nudo	1.197	1.186
Ricavi netti totali	107.463	44.007
Costi per noleggi passivi	(27)	(1.206)
Altri costi operativi diretti	(24.427)	(21.129)
Costi generali ed amministrativi	(4.220)	(3.378)
Utile dalla vendita di navi	(2.379)	(521)
Risultato operativo lordo (EBITDA)*	76.410	17.773
Ammortamenti e svalutazioni	(15.807)	(17.483)
Risultato operativo (EBIT)*	60.603	290
Proventi finanziari netti	1.170	573
(Oneri) finanziari netti	(7.380)	(7.218)
Risultato ante-imposte	54.393	(6.355)
Imposte sul reddito	(277)	(141)
Utile (perdita) netto	54.116	(6.496)
Utile (perdita) base per azione 11	US\$ 0,044	US\$ (0,005)

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2023	1° trim. 2022
Utile (perdita) del periodo	54.116	(6.496)
<i>Voci che potrebbero essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili (perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (<i>cash flow hedge</i>)	(2.369)	5.748
Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	818	(113)
Utile (perdita) complessivo del periodo	52.565	(861)
<i>Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società</i>		
Utile (perdita) base complessivo per azione	US\$ 0,043	US\$ (0,001)

¹¹ L'utile (perdita) base per azione è stato calcolato su un numero medio di azioni in circolazione pari a 1.222.881.230 nel primo trimestre del 2023 e 1.222.728.658 nel primo trimestre del 2022. Nel primo trimestre del 2023 e nel primo trimestre del 2022 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	Nota	Al 31 marzo 2023	Al 31 dicembre 2022
ATTIVITÀ			
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo		797.415	809.298
Altre attività finanziarie non correnti		4.185	9.103
Totale attività non correnti		801.600	818.401
Rimanenze		13.492	18.303
Crediti a breve ed altre attività correnti		77.704	91.498
Altre attività finanziarie correnti		9.353	8.787
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		155.171	117.896
Attività correnti		255.720	236.484
TOTALE ATTIVITÀ		1.057.320	1.054.885
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Capitale sociale		62.053	62.053
Utili a nuovo		108.054	53.938
Sovrapprezzo azioni		368.827	368.827
Altre riserve		(7.926)	(6.404)
Patrimonio netto totale		531.008	478.414
Banche ed altri finanziatori		236.564	266.124
Passività non correnti da leasing		81.915	150.225
Altre passività finanziarie non correnti		3.153	3.332
Passività non correnti		321.632	419.681
Banche ed altri finanziatori		53.135	51.086
Passività correnti da leasing		110.176	71.740
Debiti a breve ed altre passività correnti		37.946	30.734
Altre passività finanziarie correnti		3.051	3.129
Debiti per imposte correnti		372	101
Passività correnti		204.680	156.790
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		1.057.320	1.054.885

11 maggio 2023
Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente e Amministratore Delegato

Carlos Balestra di Mottola
Chief Financial Officer

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2023	1° trim. 2022
Risultato del periodo	54.116	(6.496)
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	15.807	15.403
Svalutazione	-	2.080
Imposte correnti e differite	277	141
Costo netto dei leasing	2.916	3.844
Altri oneri (proventi) finanziari netti	3.294	2.801
Variazione del risultato differito dei ricavi da vendita di immobilizzazioni	2.378	521
Altre componenti che non influenzano le disponibilità liquide	820	(28)
Assegnazioni del Piano di incentivazione a lungo termine	28	-
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	79.636	18.266
Variazioni delle rimanenze	4.812	(1.872)
Variazioni dei crediti a breve	13.941	(1.184)
Variazioni dei debiti a breve	6.588	571
Imposte pagate	(5)	(81)
Deflussi netti per la quota di interessi della passività del <i>leasing</i>	(2.916)	(3.844)
Interessi netti (pagati)	(2.849)	(1.615)
Flussi di cassa netti da attività operative	99.207	10.241
Acquisto di immobilizzazioni	(4.827)	(419)
Vendita netta di immobilizzazioni	-	10.197
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(4.827)	9.778
Azioni proprie	-	-
Variazioni di altri crediti finanziari	-	77
Rimborso finanziamenti bancari	(18.065)	(22.857)
Utilizzo finanziamenti bancari	-	15.345
Rimborso della quota capitale di passività da <i>leasing</i>	(29.382)	(8.905)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(47.447)	(16.340)
Variazione netta in aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	46.933	3.679
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	108.238	26.406
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	155.171	30.085
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	155.171	45.438
Scoperti di conto a fine periodo	-	(15.353)

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve			Totale
		(Perdite portate a nuovo)		Pagamenti basati su azioni	Altro	Cash flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>							
Saldo al 1 gennaio 2023	62.053	53.938	368.827	238	(16.349)	9.707	478.414
Ratei passivi per il Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piano 2019-2020)	-	-	-	2	-	-	2
Ratei passivi per il Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piano 2021-2022)	-	-	-	27	-	-	27
Utile (perdita) complessivo	-	54.116	-	-	818	(2.369)	52.565
Saldo al 31 marzo 2023	62.053	108.054	368.827	267	(15.531)	7.338	531.008

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve			Totale
		(Perdite portate a nuovo)		Pagamenti basati su azioni	Altro	Cash flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>							
Saldo al 1° gennaio 2022	62.053	(80.568)	368.823	38	(16.505)	(1.459)	332.382
Altre variazioni	-	(254)	-	-	329	-	75
Utile (perdita) complessivo	-	(6.496)	-	-	(113)	5.748	(861)
Saldo al 31 marzo 2022	62.053	(87.318)	368.823	38	(16.289)	4.289	331.596

NOTE

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

Il bilancio del Gruppo d'Amico International Shipping è redatto secondo i principi contabili internazionali (IFRS – International Financial Reporting Standards e IAS – International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) e adottati dall'Unione europea. Il termine "IFRS" include anche tutti gli "IAS" nonché tutte le interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC"), denominato in precedenza Standing Interpretations Committee ("SIC"), adottati dall'Unione europea. Il bilancio consolidato è predisposto secondo la convenzione del costo storico, a eccezione di alcune attività e passività finanziarie che sono rilevate al *fair value* a conto economico o nelle altre componenti dell'utile complessivo per la parte efficace delle coperture.

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

1. PRINCIPI CONTABILI

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

Principi di redazione

Il bilancio presenta i risultati consolidati della società controllante, d'Amico International Shipping S.A., e delle sue controllate per il periodo chiuso al 31 marzo 2023.

Il bilancio consolidato sintetico intermedio non contiene tutte le informazioni e le informative richieste nel bilancio annuale e dovrebbe essere letto congiuntamente al bilancio annuale al 31 dicembre 2022 del Gruppo.

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

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

Informazioni di settore

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

Principi contabili

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

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2023

Non ci sono nuovi principi contabili che si prevede abbiano un impatto rilevante sulla società nei periodi di riferimento in corso e sulle sue operazioni prevedibili.

Principi contabili, variazioni ed interpretazioni non ancora in vigore

Non ci sono altri principi non ancora in vigore che avrebbero prevedibilmente un impatto rilevante sulla società nei periodi di riferimento in corso o futuri e sulle operazioni prevedibili.

11 maggio 2023

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico

Presidente e Amministratore Delegato

Carlos Balestra di Mottola

Chief Financial Officer

Il dirigente responsabile della predisposizione del bilancio intermedio della Società, Antonio Carlos Balestra di Mottola, in qualità di Direttore finanziario della Società, dichiara che le informazioni contabili contenute nel presente documento corrispondono ai risultati documentati nei libri e nei registri contabili e di altra natura della Società.

Carlos Balestra di Mottola

Chief Financial Officer