



COMUNICATO STAMPA

Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del primo trimestre del 2024:

***'RISULTATI MOLTO FORTI OTTENUTI DA DIS NEL PRIMO TRIMESTRE DEL 2024.
UTILE NETTO DI US\$ 56,3M ED EBITDA DI US\$ 76,1M (72,3% DI MARGINE).
SOLIDA STRUTTURA FINANZIARIA, CON CASSA E MEZZI EQUIVALENTI PARI A US\$ 170,1M E
CON UN RAPPORTO TRA DEBITO NETTO (ESCLUSO IFRS16) E VALORE DI MERCATO DELLA
FLOTTA PARI AD APPENA IL 11,5%, ALLA FINE DEL PERIODO.'***

RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2024

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 104,1 milioni (US\$ 106,3 milioni nel Q1'23)
 - Ricavi netti totali di US\$ 105,3 milioni (US\$ 107,5 milioni nel Q1'23)
 - Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 76,1 milioni (72,3% sui Ricavi netti totali) (US\$ 76,4 milioni nel Q1'23)
 - Risultato netto di US\$ 56,3 milioni (US\$ 54,1 milioni nel Q1'23)
 - Risultato netto rettificato (escludendo poste non ricorrenti) di US\$ 56,7 milioni (US\$ 56,5 milioni nel Q1'23)
 - Flussi di cassa da attività operative di US\$ 76,9 milioni (US\$ 99,2 milioni nel Q1'23)
 - Debito netto di US\$ 152,5 milioni (US\$ 131,6 milioni escluso IFRS16) al 31 marzo 2024 (US\$ 224,3 milioni e US\$ 198,7 milioni escluso IFRS16, al 31 dicembre 2023)
-

Lussemburgo – 8 maggio 2024 – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: "DIS") ("la Società", "d'Amico International Shipping" o "il Gruppo"), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna il resoconto intermedio consolidato relativo al primo trimestre 2024.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

Carlos Balestra di Mottola, Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping commenta:

'DIS ha registrato un risultato molto forte nei primi tre mesi del 2024, con un Utile netto di US\$ 56,3 milioni vs. US\$ 54,1 milioni ottenuti nello stesso trimestre dello scorso anno.

La nostra Società ha infatti realizzato una media spot giornaliera di US\$ 38.201 nel Q1 2024 vs. US\$ 36.652 nel Q1 2023. DIS ha inoltre coperto, tramite contratti a tariffa fissa, il 41,3% del totale dei giorni nave del Q1 2024, ad una media giornaliera di US\$ 28.123 (Q1 2023: 25,2% di copertura ad una media giornaliera di US\$ 26.367). Siamo stati, pertanto, in grado di ottenere dei noli complessivi base Time-charter (spot e time-charter) pari a US\$ 34.043 nel Q1 2024, rispetto agli US\$ 34.056 registrati nello stesso periodo dello scorso anno.

Il nostro mercato è rimasto solido per tutto il primo trimestre del 2024, grazie alla crescita limitata della flotta e all'aumento dei volumi del commercio marittimo di prodotti raffinati. Diversi fattori esogeni hanno inoltre ulteriormente sostenuto il mercato.

- ***Gli incidenti nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden con attacchi dei ribelli Houthi alle navi commerciali hanno spinto gli operatori, inclusi noi stessi, a interrompere i transiti nel Mar Rosso e optare per la rotta più lunga attraverso il Capo di Buona Speranza. Ciò ha causato una notevole diminuzione dei***



volumi che attraversano il Canale di Suez, aumentando la domanda misurata in tonnellate-miglia per le product tanker.

- Le limitazioni ai transiti del Canale di Panama legate alla siccità, hanno ulteriormente sostenuto i mercati.
- Inoltre, il conflitto in corso derivante dall'invasione russa dell'Ucraina ha avuto profondi effetti sui mercati del petrolio e delle petroliere. Le sanzioni dell'UE e il 'price-cap' alle esportazioni di prodotti petroliferi russi, in vigore dal 5 febbraio 2023, hanno fatto crollare le esportazioni russe verso l'UE, mentre le esportazioni verso Cina, India, Turchia, Medio Oriente, America Latina e Africa sono aumentate. Il dirottamento del petrolio russo verso destinazioni più lontane ha aumentato significativamente i tempi di navigazione, con viaggi dalla Russia occidentale (Baltico) verso il Nord-ovest dell'Europa che richiedono circa 10 giorni, rispetto a circa 30-40 giorni per le spedizioni verso India e Cina dagli stessi porti di carico. Tutto questo ha ulteriormente stimolato la domanda di petroliere di prodotti.

Oltre a questi fattori esogeni, il nostro settore sta beneficiando di alcuni fondamentali di lungo termine molto positivi. Secondo le stime dell'AIE, la domanda globale di petrolio ha registrato un significativo aumento di 2,3 mb/g nel 2023, con una media di 101,8 mb/g, superando i livelli medi del 2019 di 1,2 mb/g. È da notare che gran parte di questa crescita è stata trainata dalla Cina, che ha contribuito a un notevole aumento dei consumi per 1,7 mb/g, pari a circa il 76% dell'incremento totale a livello mondiale. Guardando avanti, l'AIE prevede un'ulteriore espansione di 1,2 mb/g della domanda globale di petrolio nel 2024, raggiungendo una media di 103,0 mb/g, con la Cina prevista rappresentare circa il 45% di tale incremento. In particolare, la domanda cinese di nafta dovrebbe costituire il principale driver, con un aumento previsto di 231 kb/g nel 2024, a seguito dell'entrata in funzione di nuovi impianti di cracking.

Nel frattempo, la capacità di raffinazione globale è aumentata di 1,5 mb/g nel 2023 a 82,3 mb/g, con un aumento previsto di altri 1,0 mb/g nel 2024 a 83,3 mb/g, secondo le proiezioni dell'AIE. Questa crescita nel 2024 rimane concentrata nei paesi a est di Suez. Tuttavia, mentre il forte aumento della capacità di raffinazione nei paesi non-OECD dello scorso anno di 1,8 mb/g è stato in gran parte trainato dalla Cina (+1,3 mb/g), nel 2024 l'espansione sarà guidata dal Medio Oriente (+0,7 mb/g), dall'Africa (+0,3 mb/g) e dalla Cina (+0,2 mb/g). Il forte incremento della produzione delle raffinerie del Medio Oriente è attribuibile all'attivazione di impianti di recente costruzione in Kuwait e Oman, assieme ad una ripresa della produzione saudita a seguito di intense attività di manutenzione nel quarto trimestre del 2023. Questa espansione della produzione delle raffinerie dovrebbe tradursi in maggiori volumi trasportati dalle product tanker. Inoltre, con le scorte attualmente al di sotto delle medie quinquennali, c'è un'indicazione di una potenziale necessità di ricostituire le scorte nel 2024, il che potrebbe ulteriormente beneficiare il mercato delle product tanker.

Inoltre, il continuo spostamento della capacità di raffinazione, principalmente verso il Medio Oriente e l'Asia, lontano da alcuni dei principali centri di consumo, come l'Europa, gli Stati Uniti e l'Australia, contribuirà ad una crescita notevole della domanda misurata in tonnellate-miglia, per il settore delle product tanker.

Dal punto di vista dell'offerta, il nostro settore si trova in una posizione molto favorevole. Nonostante il recente incremento degli ordini di navi (soprattutto nel segmento LR2, in cui DIS non opera), i principali operatori del mercato sono cauti nell'investire in nuove costruzioni a causa dell'aumento dei costi, delle incertezze legate ai progressi tecnologici e della limitata disponibilità nei cantieri navali, con conseguenti tempi di consegna che si allungano, anche oltre il 2026. Inoltre, l'età media della flotta globale sta aumentando rapidamente. Secondo Clarksons, alla fine di marzo 2024, il 12,1% della flotta MR e LR1



(misurata in tonnellate di stazza lorda) aveva più di 20 anni, il 44,6% superava i 15 anni di età, mentre le nuove costruzioni ordinate per questi segmenti rappresentava solo l'8,9% della flotta commerciale esistente.

Nei primi mesi dell'anno, siamo stati estremamente attivi nel mercato della compravendita di navi, perseguendo la nostra strategia di lungo termine volta a possedere e gestire una flotta di moderne ed efficienti product tanker, con l'obiettivo di ridurre il nostro impatto ambientale e, allo stesso tempo, rafforzare la nostra competitività commerciale ed il nostro potenziale di guadagno. Nel dettaglio, durante questo periodo, abbiamo annunciato la vendita della MT Glenda Melanie, la nostra nave più vecchia costruita nel 2010, e la successiva acquisizione di una moderna nave MR 'Eco' costruita nel 2017, la MT Amfitrion. Inoltre, nell'aprile 2024, abbiamo ordinato quattro nuove navi LR1 presso un rinomato cantiere navale cinese, con consegna prevista nel 2027. Queste navi, estremamente efficienti ed ecologiche, miglioreranno significativamente la nostra presenza nel segmento LR1, che prevediamo offrirà rendimenti interessanti nei prossimi anni.

Sono fiero dei risultati ottenuti dalla nostra azienda negli ultimi anni e dell'importante solidità finanziaria che siamo riusciti a raggiungere. Questo ci dovrebbe permettere di continuare a remunerare generosamente i nostri azionisti, anche mentre effettuiamo investimenti strategici volti a confermare la nostra forte presenza nel settore, con una flotta moderna ed 'eco'. Come già accennato, rimaniamo impegnati nel nostro settore, che beneficia di fondamentali interessanti. Supportati dall'impegno e dalla professionalità del nostro team, riteniamo di essere in una posizione di vantaggio per continuare a generare rendimenti significativi per i nostri Azionisti.'

Federico Rosen, Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping commenta:

'Nel Q1 2024, DIS ha registrato un forte Utile netto pari a US\$ 56,3 milioni vs. US\$ 54,1 milioni ottenuti nello stesso periodo del 2023. Il Risultato netto rettificato di DIS (esclusi i risultati da vendita navi e le voci finanziarie non ricorrenti da entrambi i periodi) è stato pari a US\$ 56,7 milioni nel Q1 2024, rispetto a US\$ 56,5 milioni nel Q1 2023.

Nel primo trimestre dell'anno, DIS ha ottenuto un EBITDA di US\$ 76,1 milioni, rispetto a US\$ 76,4 milioni raggiunti nel Q1 2023, mentre il **nostro cash flow operativo è stato pari a US\$ 76,9 milioni nel Q1 2024**, rispetto a US\$ 99,2 milioni generati nello stesso periodo dello scorso anno. La variazione rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente è attribuibile principalmente all'effetto temporale positivo di US\$ 25,3 milioni nel capitale circolante ottenuto nel primo trimestre 2023.

Nei primi tre mesi dell'anno, abbiamo ulteriormente rafforzato la nostra struttura finanziaria, grazie soprattutto alla forte generazione di cassa prodotta nel periodo. Alla fine di marzo 2024, abbiamo raggiunto una Posizione finanziaria netta (PFN) di US\$ 152,5 milioni, con Cassa e mezzi equivalenti pari a US\$ 170,1 milioni, rispetto ad una PFN di US\$ 224,3 milioni alla fine del 2023. **La leva finanziaria di DIS (calcolata come rapporto tra la nostra PFN, esclusi gli effetti derivanti dall'IFRS16, ed il valore di mercato della flotta) era pari ad appena l'11,5% alla fine di marzo 2024**, rispetto al 18,0% alla fine del 2023, al 36,0% alla fine del 2022 e al 72,9% alla fine del 2018.

Grazie alla solidità finanziaria, raggiunta attraverso il forte piano di deleveraging implementato nel corso di diversi anni, siamo in grado di attuare la nostra strategia volta a mantenere una flotta di dimensioni simili a quelle attuali, composta da navi giovani, di elevata qualità ed 'eco'. A marzo 2024, abbiamo annunciato la vendita della nave più vecchia della nostra flotta, la quale dovrebbe generare circa US\$ 20,5 milioni al momento della consegna nel Q2'24, al netto delle commissioni e del rimborso del debito bancario



esistente. Ad aprile 2024, abbiamo firmato un accordo per l'acquisto di una moderna nave MR Eco per US\$ 43,5 milioni, con consegna prevista a luglio 2024. Inoltre, abbiamo stipulato, con Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Cina, un contratto per la costruzione di due nuove navi cisterna LR1 ad un prezzo contrattuale di US\$ 55,4 milioni ciascuna, e di ulteriori due LR1 ad un prezzo contrattuale di US\$ 56,2 milioni ciascuna. Si prevede che queste navi, estremamente efficienti, ci saranno consegnate nel corso del 2027.

Nell'annunciare un altro trimestre altamente redditizio per DIS, siamo ottimisti riguardo al futuro della nostra azienda, grazie al nostro team dedicato ed esperto, alla nostra strategia consolidata e alla solidità finanziaria che abbiamo raggiunto. Siamo grati per la costante fiducia ed il forte sostegno dei nostri azionisti e ci impegniamo a continuare a generare forti rendimenti, mantenendo una solida struttura finanziaria e rimanendo sempre pronti a cogliere le opportunità che si presenteranno.'

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2024

Il mercato delle navi cisterna è rimasto solido per tutto il primo trimestre del 2024, grazie alla crescita limitata della flotta, all'aumento dei volumi del commercio mondiale di petrolio e a significativi fattori esogeni che hanno ulteriormente sostenuto il mercato. In particolare, il perdurare degli attacchi degli Houthi alle navi in transito nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden, ha portato le navi ad allontanarsi dallo Stretto di Bab-el-Mandeb e a compiere viaggi più lunghi attraverso il Capo di Buona Speranza. Il mercato è stato perturbato anche dalle restrizioni ai transiti nel Canale di Panama, dovute al basso livello dell'acqua. Inoltre, i recenti attacchi dei droni ucraini alle raffinerie russe hanno causato una riduzione della capacità di raffinazione.

Oltre a ciò, le recenti interruzioni dell'attività di raffinazione in Europa hanno favorito la domanda e influenzato gli arbitraggi interregionali di prodotti petroliferi, con un conseguente aumento delle importazioni di raffinati nella regione. Le dinamiche di mercato sono state influenzate anche dall'annuncio effettuato il 1° marzo dalla Russia, riguardante un divieto di esportazione di benzina della durata di sei mesi, volto a sostenere la domanda interna.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di marzo 2024 era valutata intorno a US\$ 32.000 al giorno per una MR2 di tipo *Eco*, con un sovrapprezzo di circa US\$ 2.250 al giorno rispetto a una MR convenzionale.

Nel primo trimestre 2024, DIS ha registrato un utile netto di US\$ 56,3 milioni, rispetto ad un utile netto di US\$ 54,1 milioni registrato nel primo trimestre 2023. Questo risultato positivo è attribuibile alla solidità del mercato delle navi cisterna nei primi tre mesi di quest'anno. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 56,7 milioni nel primo trimestre 2024 rispetto a US\$ 56,5 milioni registrati nello stesso trimestre del 2023.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 76,1 milioni nel primo trimestre 2024 rispetto a US\$ 76,4 milioni nel primo trimestre 2023, mentre i suoi **flussi di cassa operativi sono stati positivi per US\$ 76,9 milioni nel primo trimestre 2024** rispetto a US\$ 99,2 milioni generati nell'esercizio precedente.

In termini di risultati *spot* **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 38.201 nel primo trimestre 2024** (US\$ 36.652 nel primo trimestre 2023), grazie al rafforzamento del mercato rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

Allo stesso tempo, il 41,3% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo trimestre 2024 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 28.123, (primo trimestre 2023: copertura del 25,2% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 26.367). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante cicli negativi. **La tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 34.043 nel primo trimestre 2024 rispetto a US\$ 34.056 raggiunti nel primo trimestre 2023.**

RISULTATI OPERATIVI

I **ricavi base *time charter*** nel primo trimestre 2024 sono stati di US\$ 104,1 milioni (US\$ 106,3 milioni nel primo trimestre 2023). In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 38.201 nel primo trimestre 2024** rispetto a US\$ 36.652 nel primo trimestre 2023.

Nel primo trimestre 2024 la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa¹ (percentuale di copertura) è rimasta positiva, assicurando una media del 41,3% dei giorni-nave disponibili (primo trimestre 2023: 25,2%) ad una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 28.123 (primo trimestre 2023: US\$ 26.367). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere.

I **ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot* e *time charter*)²** sono stati di US\$ 34.043 nel primo trimestre 2024 rispetto a US\$ 34.056 nel primo trimestre 2023.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2023					2024
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.
<i>Spot</i>	36.652	31.746	31.782	30.999	32.873	38.201
Tariffa fissa	26.367	28.383	28.830	28.474	28.107	28.123
Media	34.056	30.831	30.860	30.099	31.451	34.043

I **ricavi da noleggio a scafo nudo** ammontavano a US\$ 1,2 milioni nel primo trimestre 2024, in linea con l'esercizio precedente, e riguardano il contratto di noleggio a scafo nudo a decorrere dall'ottobre 2021 su una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c.

Costi per noleggi passivi. L'IFRS 16 Leasing è applicabile negli esercizi con inizio a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato adottato dalla Società. Questo principio contabile modifica sostanzialmente il bilancio consolidato del Gruppo, con effetti significativi sul trattamento dei contratti che in periodi precedenti erano trattati dai locatari come *leasing* operativi. Con qualche eccezione, le passività per pagamenti

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\$ 7.504 (in linea con i costi effettivi medi della flotta di DIS per l'esercizio 2023), 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\$ 7.504 (in linea con i costi effettivi medi della flotta di DIS per l'esercizio 2023), 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.

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\$ 8,5 milioni nel primo trimestre 2024 e di US\$ 11,0 milioni nel primo trimestre 2023, poiché all'interno del conto economico tali costi sono stati sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti.

Escludendo l'effetto dell'IFRS 16, i "costi per noleggi passivi" di DIS si sarebbero attestati a US\$ (8,5) milioni nel primo trimestre 2024, rispetto a US\$ (11,0) milioni nel primo trimestre 2023. Nel primo trimestre 2024 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (6,5 navi equivalenti) rispetto all'esercizio precedente (8,0 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\$ 3,9 milioni nel primo trimestre 2024 (aumento di US\$ 5,0 milioni nel primo trimestre 2023), poiché all'interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. Escludendo gli effetti dell'IFRS 16, gli altri costi operativi diretti di DIS si sarebbero attestati a US\$ (19,7) milioni nel primo trimestre 2024 rispetto a US\$ (19,4) milioni nel primo trimestre 2023. Nel primo trimestre 2024 la Società ha gestito una flotta più ampia di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (primo trimestre 2024: 29,0 vs. primo trimestre 2023: 28,0). 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\$ (5,2) milioni nel primo trimestre 2024 (US\$ (4,2) milioni nel primo trimestre 2023). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

Il **risultato dalla vendita di navi** è stato negativo per US\$ (0,3) milioni nel primo trimestre 2024 (US\$ (2,4) milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente). L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto delle navi vendute e riprese in *leasing* (*lease-back*) negli esercizi precedenti. L'importo per il primo trimestre 2023 includeva US\$ (1,8) milioni di risultato negativo relativo all'ammortamento accelerato delle perdite differite sulle navi MT High Freedom, MT High Trust, MT High Trader e MT High Loyalty, le cui opzioni di acquisto sono state esercitate da d'Amico Tankers d.a.c. nella prima metà dello stesso esercizio.

Il **risultato operativo lordo - EBITDA** è stato di US\$ 76,1 milioni nel primo trimestre 2024 rispetto a US\$ 76,4 milioni nel primo trimestre 2023, rispecchiando la solidità registrata dai mercati dei noli in entrambi gli esercizi.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** ammontava a US\$ (15,7) milioni nel primo trimestre 2024 (US\$ (15,8) milioni nel primo trimestre 2023). Non hanno avuto luogo svalutazioni o storni di svalutazioni né nel primo trimestre 2024 né nel primo trimestre 2023.



Il **risultato operativo lordo - EBIT** è stato di US\$ 60,4 milioni nel primo trimestre 2024 rispetto a US\$ 60,6 milioni nel primo trimestre 2023.

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 1,7 milioni nel primo trimestre 2024 (US\$ 1,2 milioni nel primo trimestre 2023). Tali importi comprendono principalmente interessi attivi su titoli a breve termine e fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (5,5) milioni nel primo trimestre 2024 rispetto a US\$ (7,4) milioni del primo trimestre 2023. L'importo del primo trimestre 2024 include principalmente US\$ (5,3) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, nonché US\$ (0,1) milioni di differenze di cambio negative e US\$ (0,1) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura. L'importo registrato nello stesso trimestre dell'esercizio precedente includeva principalmente US\$ (7,3) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*,

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$ 56,7 milioni nel primo trimestre 2024, rispetto a US\$ 54,4 milioni nel primo trimestre 2023.

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ 0,4 milioni nel primo trimestre 2024 (US\$ 0,3 milioni nel primo trimestre 2023).

Nel **primo trimestre 2024**, DIS ha registrato un **utile netto di US\$ 56,3 milioni**, rispetto ad un utile netto di US\$ 54,1 milioni nel primo trimestre 2023. Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo trimestre 2024 (US\$ (0,3) milioni) e dal primo trimestre 2023 (US\$ (2,4) milioni), il **risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 56,7 milioni nel primo trimestre 2024** rispetto a US\$ 56,5 milioni registrati nello stesso trimestre dell'esercizio precedente.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

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 **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$ 76,9 milioni nel primo trimestre 2024, contro US\$ 99,2 milioni nel primo trimestre 2023. La variazione rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente è attribuibile principalmente all'effetto temporale positivo di US\$ 25,3 milioni nel capitale circolante ottenuto nel primo trimestre 2023.

Nel **primo trimestre 2024 i flussi di cassa netti di DIS sono stati pari a US\$ 58,9 milioni**, rispetto a US\$ 46,9 milioni nel primo trimestre 2023.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NELL'ESERCIZIO

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nel primo trimestre 2024 sono stati:

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

Distribuzione dei dividendi: nel mese di marzo 2024 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping ha proposto agli Azionisti la distribuzione di un dividendo in contanti di



US\$ 30.007.114,24 lordi (US\$ 25.506.047,10 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale applicabile del 15%), corrispondente a US\$ 0,2487 lordi per azione emessa e in circolazione (US\$ 0,2114 per azione emessa e in circolazione al netto delle ritenute), da corrispondere a valere sugli utili portati a nuovo.

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

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

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

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

Vendita di navi: nel mese di marzo 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha firmato un accordo per la vendita della MT Glenda Melanie (la "Nave"), una nave cisterna MR di proprietà da 47.162 Tpl (Dwt), costruita nel 2010 da Hyundai Mipo, Corea del Sud, per un corrispettivo di US\$ 27,4 milioni. La consegna della nave ai nuovi proprietari è prevista nel secondo trimestre 2024.

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

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

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

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

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

Acquisto di navi di seconda mano: nell'aprile 2024, d'Amico Tankers d.a.c ha firmato un accordo per l'acquisto della MT Amfitrion, una nave cisterna MR da 50.000 Tpl (Dwt), costruita nel 2017 da Samsung Heavy Industries Ningbo, Cina, per un corrispettivo di US\$ 43,5 milioni.

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

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

Flotta in "noleggio passivo": nel mese di aprile 2024, si è concluso il contratto di noleggio sulla MT High Prosperity, una nave MR costruita nel 2006, e la nave è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

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

	Al 31 marzo 2024				Al 8 maggio 2024			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5	15	6	26	5	15	6	26
Noleggio a scafo nudo*	1	2	-	3	1	2	-	3
Nolo a lungo termine	-	3	-	3	-	3	-	3
Nolo a breve termine	-	3	-	3	-	2	-	2
Totale	6	23	6	35	6	22	6	34

* con obbligo di acquisto

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati dei noli di navi cisterna e sui risultati di d'Amico International Shipping sono (i) la crescita dell'offerta globale di petrolio, (ii) i margini e la produzione delle raffinerie, (iii) la domanda di raffinati, (iv) la struttura dei prezzi a termine sia per il greggio che per i raffinati, (v) il tasso di crescita della flotta di navi cisterna, (vi) il livello delle rimanenze in mercati di consumo chiave, (vii) l'efficienza della flotta dovuta a fattori come la congestione, i trasbordi e le velocità medie di navigazione, e (viii) la lunghezza media delle tratte di navigazione 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 nel *report* dell'AIE di aprile 2024, quest'anno la produzione globale delle raffinerie dovrebbe attestarsi in media a 83,3 milioni di barili al giorno, circa 1,0 milioni di barili al

giorno in più rispetto al 2023. Si stima che nel 2025 la produzione aumenterà fino a 84,2 milioni di barili al giorno.

- Secondo lo stesso *report* di aprile 2024, nonostante condizioni economiche sfidanti, quest'anno la domanda globale di petrolio è prevista continuare nella sua forte traiettoria di crescita, con un aumento annuo previsto di 1,2 milioni di barili al giorno, raggiungendo una media di 103,0 milioni di barili al giorno per l'intero anno.
- Secondo il *report* dell'AIE dell'aprile 2024, l'escalation degli eventi geopolitici ha spinto la domanda di tonnellate-miglia per le navi cisterna a livelli record nel 2024, principalmente a causa degli attacchi subiti dalle navi in transito nello stretto di Bab-el-Mandeb verso il Mar Rosso, che si trovano costrette a seguire la rotta più lunga intorno al Capo di Buona Speranza. Questo si aggiunge allo sconvolgimento dei flussi di navigazione dovuto alle sanzioni sul petrolio russo implementate a partire dal periodo 2022-2023. Di conseguenza, le tonnellate-miglia delle navi cisterna sono salite al livello più alto degli ultimi cinque anni, raggiungendo i 49,1 miliardi al giorno, con un aumento del 6,5% rispetto al solo mese di gennaio. In confronto, la media del 2018-2019 si attestava a 44,5 miliardi di tonnellate-miglia al giorno, mentre nel periodo del Covid aveva raggiunto un massimo di 47,1 miliardi al giorno.
- Secondo l'*outlook* di Clarksons di marzo 2024, quest'anno la crescita della domanda per il trasporto marittimo di raffinati dovrebbe attestarsi a circa il 6,4%.
- Le sanzioni contro la Russia e le interruzioni non pianificate dell'attività di raffinazione stanno sostenendo i flussi commerciali a lungo raggio e le importazioni europee di prodotti raffinati.
- Più a lungo termine, la crescita della domanda e le modifiche strutturali nell'ubicazione delle raffinerie dovrebbero continuare a favorire gli scambi commerciali a lungo raggio di prodotti raffinati.

Offerta di navi cisterna

- Le inefficienze commerciali, con l'aumento dei trasbordi dei carichi e del rapporto zavorra/carico, sono state uno dei fattori che hanno ridotto la produttività della flotta e hanno dato forza al mercato dei noli dall'inizio della guerra in Ucraina.
- Le congestioni nel Canale di Panama dovute al basso livello dell'acqua hanno sostenuto i mercati lo scorso anno e si prevede che continueranno ad essere una caratteristica dei prossimi anni.
- Nell'*outlook* di marzo 2024, Clarksons ha stimato che nel 2024 la flotta di navi cisterna crescerà dell'1,8%.
- I forti mercati dei noli hanno ridotto le demolizioni nel primo trimestre 2024, con appena 1 nave nei segmenti MR e LR1 demolita durante il periodo.
- A causa delle limitate demolizioni degli ultimi anni, la flotta di navi cisterna sta invecchiando rapidamente, con il 12,1% delle navi MR e LR1 attualmente in servizio con un'età di 20 anni o più.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 ed il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e diverse banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convezioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'Unione Europea ha incluso la navigazione nel suo Sistema di Scambio delle quote di Emissione a partire da gennaio 2024. Inoltre, importanti noleggiatori per il trasporto di merci, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti 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. Da gennaio 2023, gli operatori sono tenuti a misurare l’indice di efficienza energetica delle loro navi esistenti (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI), che ne rispecchia l’efficienza tecnica, e il loro indicatore di intensità carbonica (Carbon Intensity Indicator, CII), che valuta il livello di efficienza con le quali sono gestite. Entrambe le misure ambiscono a ridurre progressivamente le emissioni dal 2023 al 2030. I cambiamenti tecnologici previsti, necessari per soddisfare le sempre più stringenti normative in materia ambientale, stanno riducendo l’interesse ad ordinare nuove navi. Inoltre, anche l’aumento dei prezzi per nuove costruzioni e la riduzione della disponibilità in cantiere stanno influenzando negativamente sulla propensione per nuovi ordini.

ALTRE DELIBERE

COSTITUZIONE DEI COMITATI ENDOCONSILIARI

Il Consiglio di Amministrazione ha deliberato oggi di confermare i due comitati endoconsiliari - il Comitato Controllo e Rischi e il Comitato per le Nomine e la Remunerazione - e di confermare la nomina di tutti gli amministratori indipendenti - Tom Loesch, Marcel C. Saucy e Monique I. A. Maller - quali membri di entrambi i Comitati. Infine, la presidenza del Comitato Controllo e Rischi è stata confermata a Monique I. A. Maller mentre quella del Comitato Nomine e Remunerazione a Tom Loesch.

AVVISO DI DEPOSITO E STOCCAGGIO DEL RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE AL 31 MARZO 2024

Il resoconto intermedio di gestione della Società al 31 marzo 2024, è disponibile al pubblico, nella sua versione integrale, presso la sede legale della Società e nella sezione Investor Relations del sito internet di DIS (www.damicointernationalshipping.com). Essa è stata altresì depositata presso la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB) e la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF), nonché diffusa e archiviata presso Borsa Italiana S.p.A., tramite il sistema e-market SDIR and STORAGE (www.borsaitaliana.it) e presso la Société de la Bourse de Luxembourg S.A. (www.bourse.lu) nella sua qualità di meccanismo di stoccaggio autorizzato prescelto dalla DIS (OAM).

Da oggi anche 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, archiviato presso Borsa Italiana S.p.A. e tramite il sistema e-market STORAGE e presso Borsa di Lussemburgo nella sua qualità di OAM.

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



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

d'Amico International Shipping S.A. è una controllata di d'Amico Società di Navigazione S.p.A, leader mondiale nel trasporto marittimo. Essa opera nel settore delle navi cisterna, imbarcazioni per il trasporto di prodotti petroliferi raffinati, prodotti chimici ed oli vegetali. d'Amico International Shipping S.A. controlla, in proprietà diretta o in noleggio, una flotta moderna e tecnologicamente avanzata, composta da imbarcazioni a doppio scafo con capacità di trasporto comprese fra le 35.000 e le 75.000 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, Monte Carlo, Stamford e Singapore). La Società è quotata alla Borsa di Milano (ticker symbol 'DIS.MI').

d'Amico International Shipping S.A

Anna Franchin - Investor Relations Manager

Tel: +35 2 2626292901

Tel: +37 7 93105472

E-mail: ir@damicointernationalshipping.com

Capital Link

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

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

E-Mail: damicotankers@capitallink.com

Media Relations

Havas PR Milan

Marco Fusco

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

E-Mail: marco.fusco@havaspr.com

Antonio Buoizzi

Tel.: +39 320.0624418

E-Mail: antonio.buoizzi@havaspr.com



CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2024	1° trim. 2023
Ricavi	132.161	140.233
Costi diretti di viaggio	(28.096)	(33.967)
Ricavi base <i>time charter</i>*	104.065	106.266
Ricavi da noleggio a scafo nudo	1.215	1.197
Ricavi netti totali	105.280	107.463
Costi per noleggi passivi	-	(27)
Altri costi operativi diretti	(23.666)	(24.427)
Costi generali e amministrativi	(5.241)	(4.220)
Utile dalla vendita di navi	(269)	(2.379)
Risultato operativo lordo - EBITDA*	76.104	76.410
Ammortamenti e svalutazioni	(15.662)	(15.807)
Risultato operativo - EBIT*	60.442	60.603
Proventi finanziari netti	1.736	1.170
(Oneri) finanziari netti	(5.473)	(7.380)
Utile ante imposte	56.705	54.393
Imposte sul reddito	(365)	(277)
Utile netto	56.340	54.116
Utile base per azione ¹	US\$ 0,467	US\$ 0,443

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2024	1° trim. 2023
Utile del periodo	56.340	54.116
<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 hedges</i>)	88	(2.369)
Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(70)	818
Utile (Perdita) complessivo del periodo	56.358	52.565
<i>Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società</i>		
Utile base complessivo per azione	US\$ 0,467	US\$ 0,430

¹ Per motivi comparativi, le azioni in circolazione medie riportate utilizzate nel computo dell'utile per azione del primo trimestre 2023 sono state rettifiche seguendo il criterio del Raggruppamento verificatosi il 13 giugno 2023 e l'utile per azione è stato riesposto di conseguenza (si rimanda alla nota 28 del Bilancio consolidato 2023 di DIS per informazioni più dettagliate). L'utile base per azione e l'utile base complessivo per azione sono stati calcolati su un numero medio di azioni in circolazione pari a 120.653.014 nel primo trimestre del 2024 e 122.272.865 nel primo trimestre del 2023. Nel primo trimestre del 2024 e nel primo trimestre del 2023 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 marzo 2024	AI 31 dicembre 2023
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	761.450	794.259
Altre attività finanziarie non correnti	2.272	2.434
Totale attività non correnti	763.722	796.693
Rimanenze	13.227	13.727
Crediti a breve ed altre attività correnti	67.478	75.674
Altre attività finanziarie correnti	4.412	4.459
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	170.060	111.154
Attività correnti	255.177	205.014
Attività disponibili per la vendita	21.959	-
Totale attività correnti	277.136	205.014
TOTALE ATTIVITÀ	1.040.858	1.001.707
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.053	62.053
Utili a nuovo	299.916	246.054
Sovrapprezzo azioni	326.658	326.658
Altre riserve	(14.305)	(16.959)
Patrimonio netto totale	674.322	617.806
Banche ed altri finanziatori	202.849	214.738
Passività non correnti da <i>leasing</i>	69.584	73.193
Altre passività finanziarie non correnti	2.719	2.736
Passività non correnti	275.152	290.667
Banche ed altri finanziatori	27.023	28.699
Passività correnti da <i>leasing</i>	17.931	20.215
Debiti a breve ed altre passività correnti	36.808	41.390
Altre passività finanziarie correnti	2.716	2.810
Debiti per imposte correnti	448	120
Passività correnti	84.926	93.234
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	6.458	-
Totale passività correnti	91.384	93.234
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	1.040.858	1.001.707

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2024	1° trim. 2023
Risultato del periodo	56.340	54.116
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	15.662	15.807
Imposte correnti e differite	365	277
Costo netto dei leasing	1.285	2.916
Altri oneri (proventi) finanziari netti	2.452	3.294
Variazione del risultato differito dei ricavi da vendita di immobilizzazioni	269	2.378
Altre componenti che non influenzano le disponibilità liquide	(70)	820
Ratei passivi basati su azioni per il Piano d'incentivazione a lungo termine	158	28
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	76.461	79.636
Variazioni delle rimanenze	500	4.812
Variazioni dei crediti a breve	8.443	13.941
Variazioni dei debiti a breve	(4.747)	6.588
Imposte pagate	(37)	(5)
Deflussi netti per la quota di interessi della passività del <i>leasing</i>	(1.285)	(2.916)
Interessi netti (pagati)	(2.407)	(2.849)
Flussi di cassa netti da attività operative	76.928	99.207
Acquisto di immobilizzazioni	(4.873)	(4.827)
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(4.873)	(4.827)
Rimborso finanziamenti bancari	(7.316)	(18.065)
Rimborso della quota capitale di passività da <i>leasing</i>	(5.833)	(29.382)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(13.149)	(47.447)
Variazione netta in aumento delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	58.906	46.933
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	111.154	108.238
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	170.060	155.171
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	170.060	155.171
Scoperti di conto a fine periodo	-	-

Il Manager responsabile per la redazione dei bilanci, Federico Rosen, nella sua qualità di Direttore Amministrazione e Finanza della d'Amico International Shipping SA (la "Società"), dichiara che le informazioni contabili pubblicate nel presente documento corrispondono ai risultati riportati nei libri contabili e in qualsiasi altra documentazione o registrazione contabile della Società.

Federico Rosen
Chief Financial Officer

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

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

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

Ricavi base time charter

Uno standard nel settore dei trasporti marittimi che consente di confrontare i ricavi di nolo netti in base alla durata del viaggio, indipendentemente dal fatto che le navi siano state impiegate o meno in noleggi *time charter*, noleggi a viaggio o Contratti di nolo (si vedano le seguenti definizioni degli IAP non finanziari). Come indicato nel Conto economico 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 determinato 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 7). Un noleggio a scafo nudo è noto anche come *demise charter* o *time charter* con *demise*.

Noleggio

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

Contratto di nolo (contract of affreightment - COA)

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

Proprietario conduttore

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



Contratti a tariffa fissa

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

Noleggio spot o noleggio a viaggio

È un tipo di contratto mediante il quale ad un proprietario registrato (proprietario) o ad un proprietario conduttore di nave (si veda la definizione nella presente sezione) viene pagato il nolo per il trasporto di merci da un porto di carico ad un porto di scarico. Il noleggiatore corrisponde al proprietario o al proprietario conduttore della nave una cifra per tonnellata o un importo forfettario. Il corrispettivo per l'utilizzo della nave è noto come nolo. Il proprietario o il proprietario conduttore ha la responsabilità di sostenere le spese di viaggio. Solitamente, il noleggiatore è responsabile di eventuali ritardi nei porti di carico e scarico. Il proprietario della nave o il noleggiatore a scafo nudo che gestisce la propria 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 propria nave in *time charter* è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative.