

COMUNICATO STAMPA

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

***'DIS HA OTTENUTO OTTIMI RISULTATI NEL 2024:
UTILE NETTO DI US\$ 188,5M E UN MARGINE EBITDA DEL 70,2%.
STRUTTURA FINANZIARIA SOLIDA CON IL RAPPORTO TRA IL DEBITO NETTO (ESCLUSO IFRS16)
E IL VALORE DI MERCATO DELLA FLOTTA PARI A SOLO IL 9,7% E
CASSA E MEZZI EQUIVALENTI DI US\$ 164,9M, A FINE ANNO.***

***PROPOSTA LA DISTRIBUZIONE DI UN DIVIDENDO FINALE PARI A US\$ 0,2940 PER AZIONE.
PAYOUT RATIO TOTALE (INCLUSI ANTICIPI SUI DIVIDENDI E RIACQUISTO DI AZIONI PROPRIE)
PARI A CIRCA IL 40% DEL RISULTATO NETTO DI DIS.'***

RISULTATI DELL'ESERCIZIO 2024

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 367,0 milioni (US\$ 397,0 milioni nel FY'23)
- Ricavi netti totali di US\$ 371,9 milioni (US\$ 401,8 milioni nel FY'23)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 260,9 milioni (70,2% sui Ricavi netti totali) (US\$ 277,6 milioni nel FY'23)
- Risultato netto di US\$ 188,5 milioni (US\$ 192,2 milioni nel FY'23)
- Risultato netto rettificato (escludendo poste non ricorrenti) di US\$ 184,7 milioni (US\$ 196,7 milioni nel FY'23)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 258,7 milioni (US\$ 292,9 milioni nel FY'23)
- Debito netto di US\$ 121,0 milioni (US\$ 117,6 milioni escluso IFRS16) al 31 dicembre 2024 (US\$ 224,3 milioni e US\$ 198,7 milioni escluso IFRS16, al 31 dicembre 2023)
- Proposta di pagamento di dividendi lordi in contanti pari a US\$ 0,2940 per ogni azione emessa ed in circolazione (US\$ 0,2499 dopo aver dedotto la massima ritenuta fiscale applicabile del 15%), pari a circa US\$ 35,0 milioni.

RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE 2024

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 72,5 milioni (US\$ 95,2 milioni nel Q4'23)
- Ricavi netti totali di US\$ 73,7 milioni (US\$ 96,4 milioni nel Q4'23)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 42,1 milioni (US\$ 64,5 milioni nel Q4'23)
- Risultato netto di US\$ 25,4 milioni (US\$ 43,5 milioni nel Q4'23)
- Risultato netto rettificato (escludendo poste non ricorrenti) di US\$ 25,7 milioni (US\$ 43,7 milioni nel Q4'23).

Lussemburgo – 13 marzo, 2025 – The Board of Directors of d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: "DIS") (hereinafter: "the Company", "d'Amico International Shipping" or the "Group"), a leading international marine transportation company operating in the product tanker market, today examined and approved the Company's draft 2024 full year statutory and consolidated financial results.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

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

'Sono felice di annunciare che DIS ha realizzato un'altra ottima performance nel 2024, con un utile netto consolidato di US\$ 188,5 milioni, poco al disotto del nostro profitto record di US\$ 192,2 milioni, dell'anno

precedente. La nostra **media spot giornaliera** è stata pari a US\$ 33.871, superiore al livello del 2023, di US\$ 32.873, riflettendo una continua e forte domanda per i nostri servizi, nonostante un mercato dei trasporti robusto ma meno brillante verso fine anno. Inoltre, DIS ha coperto con successo il 41,5% dei suoi giorni nave ad una media TCE giornaliera di US\$ 27.420 nel 2024, rispetto ad una copertura del 29,8% ad una media del US\$ 28.107 dell'anno precedente. Di conseguenza, **il nostro nolo complessivo base TCE (spot e time-charter) è stato di US\$ 31.195 nel 2024, in linea con gli US\$ 31.451 del 2023.**

Nel 2024, DIS ha operato in un mercato dei noli che ha beneficiato di una crescita contenuta della flotta, di un aumento degli scambi di petrolio raffinato e da inefficienze derivanti da perturbazioni nei traffici commerciali. In particolare, gli attacchi nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden ci hanno costretti a deviare le navi attorno al Capo di Buona Speranza, aumentando significativamente le distanze percorse. Inoltre, il conflitto in corso in Ucraina e le relative sanzioni dell'UE hanno ridisegnato i flussi commerciali di petrolio, riducendo le esportazioni di petrolio russo verso l'UE che è stato invece spedito verso destinazioni più lontane come Asia e Sud America, inducendo l'Europa a procurarsi più petrolio dagli Stati Uniti, dal Medio Oriente e dall'Asia. Questi cambiamenti hanno esteso significativamente le distanze medie percorse dalle nostre navi.

Guardando al futuro, le potenziali risoluzioni dei conflitti in Ucraina e a Gaza potrebbero impattare le dinamiche di mercato. Un accordo di pace in Ucraina potrebbe portare alla revoca delle sanzioni contro la Russia, e una risoluzione a Gaza potrebbe comportare una normalizzazione dei transiti nel Canale di Suez, potenzialmente riducendo la domanda misurata in tonnellate-miglia, per le nostre navi. Tuttavia, prevediamo che alcuni ulteriori fattori mitigheranno gli impatti negativi sul mercato. Infatti, se i transiti nel Canale di Suez dovessero riprendere, ci attendiamo un aumento delle importazioni europee di prodotti raffinati dal Medio Oriente e dall'Asia. Inoltre, un accordo di pace in Ucraina potrebbe non comportare la revoca delle sanzioni alla Russia da parte dell'Europa e dovrebbe accelerare la demolizione di una flotta fantasma sempre più vecchia, contribuendo a stabilizzare il mercato. Inoltre, misure più stringenti da parte degli Stati Uniti sulle esportazioni di petrolio iraniano potrebbero generare la sostituzione dei barili persi da questo paese con petrolio da paesi non sanzionati, beneficiando principalmente il mercato delle navi VLCC, con ricadute positive anche per le altre tipologie di petroliere.

Le dinamiche geopolitiche hanno di recente indubbiamente ridisegnato il mercato dei trasporti, tuttavia, **i fondamentali dell'industria rimangono robusti e dovrebbero continuare a sostenere il nostro mercato.** La domanda di petrolio è cresciuta costantemente al ritmo rilevante di 0,9 milioni di barili al giorno nel 2024, e l'Agenzia Internazionale dell'Energia (IEA) prevede per quest'anno un ulteriore aumento di 1,1 milioni di barili al giorno. I mercati emergenti, in particolare India e Brasile, contribuiranno in maniera significativa a questa crescita. In termini di prodotti, mentre il jet fuel ha dominato l'aumento della domanda lo scorso anno, nel 2025 faranno da traino la nafta ed il jet fuel. I volumi raffinati hanno anche visto un incremento, con la produzione globale delle raffinerie cresciuta di 0,5 milioni di barili al giorno nel 2024 a 82,7 milioni di barili al giorno, guidata principalmente da robuste attività di raffinazione negli Stati Uniti e da nuova capacità in Medio Oriente e Africa. Secondo l'IEA, la produzione di greggio dovrebbe crescere di ulteriori 0,6 milioni di barili al giorno nel 2025, arrivando a 83,3 milioni di barili al giorno, sostenuta da volumi più forti nei Paesi non OCSE, compensata da chiusure nei paesi OCSE, in particolare nelle Americhe ed in Europa. Questo costante aumento della capacità di raffinazione ad est di Suez dovrebbe continuare a sostenere la crescita della domanda misurata in tonnellate miglia per le nostre navi.

Dal lato dell'offerta, gli ordini di nuove petroliere sono aumentati significativamente negli ultimi due anni, con il rapporto tra navi ordinate (libro ordini) e quelle in navigazione per le tipologie MR e LR1, che ha raggiunto il 15,1%, a fine febbraio 2025. Sebbene le consegne di navi accelereranno dalla seconda metà di quest'anno, queste saranno distribuite su diversi anni. Inoltre, considerando i forti collegamenti tra le diverse tipologie di petroliere, il libro ordini complessivo per tutte le petroliere (inclusendo navi per il trasporto di crudo e raffinato), che si attesta al 13,4% delle navi in navigazione a fine di febbraio 2025, potrebbe fornire un indicatore più affidabile dei fondamentali dell'offerta di tonnellaggio. Inoltre, la flotta mondiale sta invecchiando rapidamente, con il 17,0% delle MR e LR1 già oltre i 20 anni (17,2% dell'intera flotta di petroliere), e il 51,0% oltre i 15 anni (41,3% dell'intera flotta di petroliere), alla stessa data. L'invecchiamento della flotta mondiale ridurrà la sua produttività portando anche ad un aumento delle

demolizioni, con un'accelerazione prevista in caso di una forte correzione dei noli o di una risoluzione del conflitto in Ucraina, che limiterebbe in modo rilevante le opportunità di impiego per tale tonnellaggio più vecchio.

DIS, nel 2024, è stata molto attiva nel mercato della compravendita di navi, con l'obiettivo di continuare a controllare una flotta giovane ed efficiente. Abbiamo iniziato vendendo la MT Glenda Melanie, una MR costruita nel 2010 e la nave più vecchia della nostra flotta, ad un prezzo attraente di US\$ 27,4 milioni. Nell'aprile 2024, abbiamo anche ordinato quattro nuove navi LR1 da un rinomato cantiere navale cinese, con consegne previste nella seconda metà del 2027. Queste navi altamente efficienti e con alti standard ambientali, rafforzeranno considerevolmente la nostra presenza nel segmento LR1, da cui ci aspettiamo ottimi risultati nei prossimi anni. Continuiamo anche ad investire in nuove soluzioni tecnologiche e misure operative per rendere le nostre navi il più efficienti possibile. Inoltre, anche con l'obiettivo di ringiovanire la nostra flotta, abbiamo esercitato opzioni di acquisto su quattro ottime navi giapponesi, che controllavamo tramite contratti time-charter fin dalla loro costruzione. Tramite queste acquisizioni abbiamo aumentato la nostra flotta di navi MR moderne ed 'eco' di proprietà, ad un costo sensibilmente inferiore al loro attuale valore di mercato e riducendo ulteriormente i nostri costi di breakeven.

Grazie alla nostra robusta struttura finanziaria, abbiamo potuto remunerare più generosamente i nostri azionisti, attraverso sia riacquisti di azioni proprie che il pagamento di dividendi. In aggiunta ad un dividendo lordo annuo pari a US\$ 30,0 milioni, distribuito nel Q2 2024 e relativo ai risultati aziendali del 2023, la Società ha pagato un anticipo su dividendo di US\$ 30,1 milioni lordi nel Q4 2024 e ha riacquisito azioni proprie per un totale di US\$ 10,3 milioni durante l'anno. **Oggi, il Consiglio di amministrazione di DIS ha proposto alla prossima Assemblea Generale degli Azionisti, la distribuzione di un dividendo lordo annuale di circa US\$ 35,0 milioni** che porterà il totale del payout di DIS a circa il 40% del risultato netto consolidato della Società nel 2024, conteggiando sia dividendi sia riacquisti di azioni proprie.

Ci tengo ad esprimere il mio più profondo apprezzamento al nostro team, sia in mare che a terra, il cui impegno e professionalità sono alla base dei nostri risultati. Sono anche grato ai nostri azionisti per la loro costante fiducia ed il loro prezioso sostegno. Negli ultimi anni, abbiamo costruito con diligenza delle fondamenta importanti per il successo continuo di DIS. Attraverso una flotta moderna ed efficiente, un team qualificato e coeso e un bilancio solido, siamo ben attrezzati per affrontare sfide future e cogliere le opportunità che individueremo, generando valore duraturo per i nostri azionisti."

Federico Rosen, Chief Financial Officer of d'Amico International Shipping commented:

'Nel 2024, grazie ad un **utile netto di US\$ 188,5 milioni**, DIS ha registrato un altro anno di risultati finanziari eccezionali, avvicinandosi molto al record raggiunto nel 2023 di un utile netto pari a US\$ 192,2 milioni. Il nostro EBITDA per l'anno è stato di US\$ 260,9 milioni, raggiungendo un margine **EBITDA sul totale dei ricavi netti del 70,2%**, mentre abbiamo registrato un flusso di cassa operativo significativo di US\$ 258,7 milioni.

Durante il 2024, abbiamo ulteriormente rafforzato la nostra struttura finanziaria, sostenuta da un'importante generazione di cassa. A fine dicembre 2024, **la nostra posizione finanziaria netta è migliorata significativamente raggiungendo US\$ 121,0 milioni**, con disponibilità liquide ed equivalenti di cassa totali, pari a US\$ 164,9 milioni, rispetto ad una posizione finanziaria netta di US\$ 224,3 milioni a fine 2023. **Anche il rapporto tra leva finanziaria, escludendo gli effetti IFRS 16, ed il valore di mercato della nostra flotta, ha visto un marcato miglioramento terminando l'anno al 9,7%**, rispetto al 18,0% di fine 2023 e al 72,9% di fine 2018. Sfruttando la nostra forte liquidità e un rating creditizio estremamente positivo, abbiamo rimborsato numerosi prestiti bancari ad alto costo e ottenuto nuovi finanziamenti a condizioni più favorevoli e a margini significativamente inferiori.

Nonostante l'attuale incertezza derivante dal contesto geopolitico, il nostro solido bilancio ci ha permesso di continuare a creare valore per i nostri azionisti attraverso il riacquisto di azioni proprie e la distribuzione di dividendi. Nel secondo trimestre del 2024, abbiamo distribuito un dividendo pari a US\$ 30,0 milioni,



*derivante dagli utili netti del 2023, seguito da un dividendo interinale lordo di US\$ 30,1 milioni nel quarto trimestre, ed in aggiunta abbiamo riacquisito azioni proprie per un importo pari a US\$ 10,3 milioni nel corso del 2024. **Oggi, siamo lieti di annunciare che, il nostro Consiglio di amministrazione, ha proposto alla prossima Assemblea Annuale degli Azionisti, l'approvazione di un dividendo lordo di US\$ 0,2940 per azione emessa e in circolazione (US\$ 0,2499 netti, dopo la deduzione della massima ritenuta d'acconto applicabile del 15%), equivalente a circa US\$ 35,0 milioni, previsto in pagamento nel mese di maggio 2025.***

Estendo il mio sincero ringraziamento a tutti i nostri stakeholder per il loro costante sostegno e rimango ottimista riguardo alle nostre prospettive future. Ci impegneremo, come sempre, a sfruttare la nostra forza finanziaria per continuare a generare valore per i nostri azionisti.'

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE E DELL'ESERCIZIO 2024

Il mercato delle navi cisterna è rimasto solido per tutto il 2024, sebbene abbia mostrato segni di rallentamento nella seconda metà dell'anno. Nonostante queste sfide, il mercato ha concluso l'anno con forza, mantenendo una performance positiva anche all'inizio del 2025. Diversi fattori chiave hanno influenzato significativamente le dinamiche di mercato, inclusi l'allungamento delle rotte con la frequente circumnavigazione del Capo di Buona Speranza, causata dai disordini nel Mar Rosso, e le esportazioni a lungo raggio dalla Russia, entrambi contribuendo a rafforzare il mercato. Pur avendo registrato una diminuzione nei noli medi negli ultimi sei mesi, il mercato ha mostrato segni di consolidamento verso la fine dell'ultimo trimestre, in concomitanza con la parte stagionalmente più forte dell'anno. Tuttavia, gli ultimi mesi del 2024 sono stati caratterizzati da sfide temporanee, quali una diminuzione stagionale della domanda di petrolio, aggravata da un calo delle importazioni dalla Cina, un decremento delle esportazioni di prodotti petroliferi russi a causa delle interruzioni dell'attività delle raffinerie, e margini di raffinazione ridotti.

Nel settore dei prodotti raffinati, la domanda di tonnellaggio di portata lorda (dwt) si stima sia cresciuta del 5,1% nel 2024, come riferito da Clarksons a febbraio 2025, segnando il quarto anno consecutivo di forte espansione. Le performance del mercato delle navi cisterna hanno registrato un calo nella seconda metà del 2024, dopo un periodo prolungato di elevati profitti tra il 2022 e l'inizio del 2024. Sebbene ci sia stato un incremento delle attività all'inizio di dicembre, i ricavi hanno subito una riduzione verso la fine dell'anno, rimanendo tuttavia significativamente superiori alla media degli ultimi dieci anni. Il mercato ha subito pressioni a causa della diminuzione della produzione nelle raffinerie e del calo nella domanda di petrolio, nonché per l'utilizzo di navi, originariamente impiegate per il trasporto di greggio, nel trasporto di prodotti raffinati. D'altro canto, il mercato ha beneficiato del continuo supporto derivante dalla deviazione delle rotte nel Mar Rosso e dalla costante attività commerciale su lunghe distanze dalla Russia. Per il futuro, è atteso un incremento della volatilità nel mercato delle navi cisterna, spinto dalla potenziale attenuazione dei disordini nel Mar Rosso e da un'eventuale intensificazione delle sanzioni. Le severe sanzioni imposte dagli Stati Uniti ai produttori di petrolio russi e alle loro navi cisterna all'inizio di gennaio hanno complicato le dinamiche del mercato e potrebbero avere ripercussioni sui ricavi delle navi cisterna nel 2025.

Alla fine di dicembre 2024, la tariffa giornaliera per il time charter annuale di una nave MR2 di tipo Eco era stimata a circa US\$ 20.750, rappresentando un premio di circa US\$ 2.000 al giorno rispetto a una MR convenzionale. Questo valore è considerato un indicatore affidabile dell'andamento del mercato spot e riflette le aspettative future per il settore.

Nel 2024, d'Amico International Shipping (DIS) ha riportato un utile netto di US\$ 188,5 milioni, trainato da un forte mercato delle navi cisterna durante tutto l'esercizio. Tale risultato è inferiore all'utile netto di US\$ 192,2 milioni registrato nell'esercizio precedente. Questa variazione è principalmente attribuibile a un mercato dei noli meno robusto nella seconda metà del 2024, combinato con un incremento nella copertura time charter a tariffe medie leggermente ridotte. Escludendo i proventi dalla vendita di navi e le voci

finanziarie non ricorrenti, l'utile netto rettificato di DIS è stato pari a US\$ 184,7 milioni nel 2024, rispetto a US\$ 196,7 milioni nell'esercizio precedente. **DIS ha raggiunto un utile netto di US\$ 25,4 milioni nel quarto trimestre 2024** rispetto a US\$ 43,5 milioni nello stesso trimestre dell'esercizio precedente. Escludendo i proventi dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, il risultato netto rettificato è stato pari a US\$ 25,7 milioni nel quarto trimestre 2024 rispetto a US\$ 43,7 milioni nel quarto trimestre 2023.

DIS ha ottenuto un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 260,9 milioni nel 2024, rispetto a US\$ 277,6 milioni del 2023 (quarto trimestre 2024: US\$ 42,1 milioni vs. quarto trimestre 2023: US\$ 64,5 milioni), con **flussi di cassa operativi positivi pari a US\$ 258,7 milioni nel 2024**, rispetto agli US\$ 292,9 milioni dell'esercizio precedente.

In termini di risultati spot, **DIS ha raggiunto una tariffa spot giornaliera di US\$ 33.871 nel 2024** rispetto agli US\$ 32.873 nel 2023 (quarto trimestre 2024: US\$ 23.547 vs. quarto trimestre 2023: US\$ 30.999), grazie a un mercato più solido nella prima metà del 2024 rispetto all'esercizio precedente.

Allo stesso tempo, il 41,5% dei giorni di impiego totali di DIS nel 2024 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 27.420 (2023: copertura del 29,8% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 28.107). Un alto livello di copertura tramite contratti *time charter* rappresenta un elemento fondamentale della strategia commerciale di DIS. Questo approccio permette di attenuare l'impatto della volatilità del mercato spot, assicurando un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche nei periodi di recessione del mercato. **La tariffa giornaliera media totale di DIS** (che include sia i contratti spot che i contratti *time charter*) **era pari a US\$ 31.195 nel 2024** rispetto a US\$ 31.451 raggiunti nel 2023 (quarto trimestre 2024: US\$ 24.644 vs. quarto trimestre 2023: US\$ 30.099).

RISULTATI OPERATIVI

I **ricavi** nel 2024 sono stati di US\$ 488,2 milioni rispetto a US\$ 539,0 milioni nell'esercizio precedente. La riduzione dei ricavi lordi rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente alla minore esposizione al mercato *spot* e al minor numero di navi equivalenti impiegate. Inoltre, la percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel 2024 (2,8%) è stata leggermente superiore a quella del 2023 (2,2%) principalmente per effetto delle tempistiche di *off-hire* di tipo commerciale e degli interventi di bacino (*drydock*).

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\$ (121,3) milioni nel 2024 rispetto a US\$ (142,0) milioni nel 2023. I costi inferiori nel 2024 riflettono la minore esposizione di DIS al mercato *spot* rispetto all'esercizio precedente.

I **ricavi base *time charter*** nel 2024 sono stati pari a US\$ 367,0 milioni (US\$ 397,0 milioni nel 2023). In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 33.871 nel 2024** rispetto a US\$ 32.873 nel 2023, e di US\$ 23.547 nel quarto trimestre del 2024 rispetto a US\$ 30.999 nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Nel 2024, DIS ha mantenuto un buon livello di 'copertura' (percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa), fissando una media del 41,5% dei giorni-nave disponibili (2023: 29,8%) ad una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 27.420 (2023: US\$ 28.107). 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**) sono stati di **US\$ 31.195 nel 2024** rispetto a US\$ 31.451 nel 2023 (quarto trimestre 2024: US\$ 24.644 vs. quarto trimestre 2023: US\$ 30.099).

Tariffe giornaliere TCE di DIS (dollari USA)	2023					2024				
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Spot	36.652	31.746	31.782	30.999	32.873	38.201	44.949	29.679	23.547	33.871
Tariffa fissa	26.367	28.383	28.830	28.474	28.107	28.123	27.903	27.204	26.381	27.240
Media	34.056	30.831	30.860	30.099	31.451	34.043	37.698	28.602	24.644	31.195

I ricavi da **noleggio a scafo nudo** ammontano a US\$ 4,9 milioni nel 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. Dopo l'adozione dell'IFRS 16 *Leasing* il 1° gennaio 2019, la Società ha modificato il trattamento dei *leasing* nel bilancio consolidato del Gruppo. Nella gran parte dei casi, le passività derivanti dai contratti precedentemente classificati come *leasing* operativi vengono ora attualizzate utilizzando il tasso di finanziamento marginale del locatario, con conseguente rilevazione sia di una passività per *leasing* che di una corrispondente attività rappresentante il diritto di utilizzo. Di conseguenza, a partire dal 1° gennaio 2019 i costi per noleggi passivi rispecchiano solo i contratti la cui durata residua è inferiore a 12 mesi da quella data o dalla data d'inizio. L'implementazione dell'IFRS 16 ha portato a una riduzione dei costi per noleggi passivi di US\$ 25,3 milioni nel 2024 e di US\$ 40,8 milioni nel 2023. Tali costi sono ora classificati a conto economico come costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. Senza gli effetti dell'IFRS 16, i costi per noleggi passivi di DIS si sarebbero stati pari a US\$ (25,3) milioni nel 2024, rispetto a US\$ (40,9) milioni nel 2023. Nel 2024, DIS ha gestito meno navi a noleggio, con una media di 4,7 rispetto a 7,4 navi nell'esercizio precedente.

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, le spese tecniche e per lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà, nonché costi assicurativi per le navi di proprietà e a noleggio. La rettifica agli "altri costi operativi diretti" sorta dall'applicazione dell'IFRS 16 comporta un aumento di tali voci di costo di US\$ 11,1 milioni nel 2024 (aumento di US\$ 17,9 milioni nel 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\$ (80,6) milioni nel 2024 rispetto a US\$ (75,7) milioni nel 2023. Nel 2024 la Società ha gestito in media una flotta leggermente più ampia di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto all'esercizio precedente (2024: 29,0 vs. 2023: 28,6). 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** ammontano a US\$ (23,3) milioni nel 2024 (US\$ (25,8) milioni nel 2023). 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 positivo per US\$ 4,1 milioni nel 2024 (US\$ (4,7) milioni nell'anno precedente). L'importo include un utile di US\$ 5,1 milioni dalla vendita della M/T Glenda Melanie, avvenuta nel secondo trimestre 2024, parzialmente compensato dall'ammortamento del risultato differito netto delle navi vendute e riprese in *leasing* (*lease-back*) negli esercizi precedenti. L'importo per il 2023 include US\$ (3,4) milioni di risultato negativo relativo all'ammortamento accelerato delle perdite differite sulle navi M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Trader e M/T High Loyalty, le cui opzioni di acquisto sono state esercitate da d'Amico Tankers d.a.c. nella prima metà dello stesso anno.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato di US\$ 260,9 milioni nel 2024 rispetto a US\$ 277,6 milioni nel

2023 (US\$ 42,1 milioni nel quarto trimestre 2024, rispetto a US\$ 64,5 milioni nel quarto trimestre 2023), rispecchiando la solidità registrata dal mercato dei noli negli esercizi precedenti.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** è stata pari a US\$ (58,4) milioni nel 2024, rispetto a US\$ (62,5) milioni nel 2023 (US\$ (13,9) milioni nel quarto trimestre 2024, rispetto a US\$ (16,1) milioni nel quarto trimestre 2023).

Il **risultato operativo lordo (EBIT)** è stato di US\$ 202,5 milioni nel 2024 rispetto a US\$ 215,2 milioni nel 2023 (US\$ 28,3 milioni nel quarto trimestre 2024, rispetto a US\$ 48,4 milioni nel quarto trimestre 2023).

I **proventi finanziari** sono stati di US\$ 8,1 milioni nel 2024 (US\$ 5,0 milioni nel 2023). L'importo per il 2024 comprende principalmente interessi attivi su titoli a breve termine e fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari** sono stati di US\$ (20,2) milioni nel 2024 (US\$ (26,7) milioni nel 2023). L'importo per il 2024 include principalmente US\$ (20,0) 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 per il 2023 include principalmente US\$ (26,2) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, oltre a una differenza di cambio negativa di US\$ (0,5) milioni.

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$ 190,4 milioni nel 2024, rispetto a US\$ 193,5 milioni nel 2023.

L'**onere fiscale per imposta sul reddito** è stato di US\$ (1,9) milioni nel 2024 (US\$ (1,2) milioni nel 2023).

DIS ha registrato un utile netto di US\$ 188,5 milioni nel 2024 rispetto ad un utile netto di US\$ 192,2 milioni nel 2023, ed un utile netto di US\$ 25,4 milioni nell'ultimo trimestre del 2024, rispetto ad un utile netto di US\$ 43,5 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal 2024 (US\$ 3,8 milioni) e dal 2023 (US\$ (4,5) milioni), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 184,7 milioni nel 2024 rispetto a US\$ 196,7 milioni registrati nell'esercizio precedente. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti del quarto trimestre 2024 (US\$ (0,4) milioni) e dello stesso periodo del 2023 (US\$ (0,2) milioni), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 25,7 milioni nel quarto trimestre 2024 rispetto a US\$ 43,7 milioni registrati nel quarto trimestre 2023.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

Nel 2024 i flussi di cassa netti di DIS sono stati pari a US\$ 53,7 milioni, rispetto a US\$ 2,9 milioni nel 2023.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$ 258,7 milioni nel 2024, contro US\$ 292,9 milioni nel 2023.

L'**indebitamento netto di DIS al 31 dicembre 2024** ammontava a US\$ 121,0 milioni rispetto a US\$ 224,3 milioni al 31 dicembre 2023. In seguito all'applicazione dell'IFRS 16, dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono una passività per *leasing* aggiuntiva, pari a US\$ 3,4 milioni alla fine di dicembre 2024, rispetto a US\$ 25,6 milioni alla fine del 2023. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 9,7% al 31 dicembre 2024 rispetto al 18,0% al 31 dicembre 2023 (36,0% al 31 dicembre 2022, 60,4% al 31 dicembre 2021, 65,9% al 31 dicembre 2020, 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018).

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NELL'ESERCIZIO

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.:

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 lordo pari a US\$ 0,2487 per azione emessa e in circolazione (US\$ 0,2114 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%), corrispondente a una distribuzione totale di circa US\$ 30 milioni, finanziata dagli utili non distribuiti.

Nel mese di novembre 2024 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping ha deliberato la distribuzione di un acconto su dividendi lordo di US\$ 0,2520 per azione emessa e in circolazione (US\$ 0,2142 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%), corrispondente a una distribuzione totale di circa US\$ 30.1 milioni, finanziata dalle riserve distribuibili, compresa la riserva sovrapprezzo azioni.

Approvazione del bilancio civilistico e consolidato 2023, della distribuzione dei dividendi e nomina del nuovo Consiglio di Amministrazione: nel mese di aprile 2024, l'Assemblea ordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato il bilancio civilistico e consolidato 2023 della Società, che riportava 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, che non sono dotate di diritto al dividendo). Inoltre, l'Assemblea ordinaria degli azionisti di DIS ha deliberato di fissare il numero dei membri del Consiglio di Amministrazione della Società a nove (9), di rieleggere Paolo d'Amico, Cesare d'Amico, Antonio Carlos Balestra di Mottola, Monique Maller, Marcel Saucy e Tom Loesch e di nominare Lorenzo d'Amico, Antonia d'Amico e Massimiliano della Zonca quali nuovi membri del Consiglio di Amministrazione, tutti a tempo determinato per il periodo che termina con l'Assemblea annuale degli azionisti convocata per approvare il bilancio della Società per l'esercizio chiuso il 31 dicembre 2026.

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

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

Esecuzione del programma di riacquisto: Nel 2024 d'Amico International Shipping S.A. ha riacquisito n. 1.615.474 azioni proprie (corrispondenti all'1,30% del capitale sociale in circolazione della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 5,77 euro, per un corrispettivo complessivo di 9,3 milioni di euro. Al 31 dicembre 2024, d'Amico International Shipping S.A. detiene n. 5.030.132 azioni proprie, corrispondenti al 4,05% del capitale sociale.



D'AMICO TANKERS D.A.C.:

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

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

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

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

Nel mese di settembre 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto time charter con una controparte rispettabile per una delle sue navi MR per un periodo di due anni.

Nel mese di ottobre 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto time charter con una controparte rispettabile per una delle sue navi MR per un periodo di due anni con decorrenza tra novembre e dicembre 2024.

Nel mese di novembre 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto time charter con una rinomata controparte per una delle sue navi handysize, per un periodo minimo di 12 mesi e massimo di 15 mesi, a decorrere da dicembre 2024. Nello stesso mese, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto time charter con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo di sei mesi, a decorrere da dicembre.

Nel mese di dicembre 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto time charter con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi handysize per un minimo di 15 mesi, nonché ha prorogato un contratto time charter per un'altra delle sue navi handysize per un periodo di 12 mesi.

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

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

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

Acquisto di una nave di seconda mano: nel mese di aprile 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un memorandum d'intesa per l'acquisto della M/T Amfitrion, una nave cisterna MR da 50.000 Tpl (Dwt), costruita nel 2017 da Samsung Heavy Industries Ningbo, Cina, per un corrispettivo di US\$ 43,5 milioni. L'acquisto della M/T Amfitrion è stato successivamente annullato nel luglio 2024 per via del mancato rispetto da parte dei venditori della "Data di annullamento" stabilita nel contratto.

Ordine di quattro navi LR1 di nuova costruzione: nel mese di aprile 2024, d'Amico Tankers d.a.c ha sottoscritto un contratto di costruzione con Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Cina, per l'acquisto di due (2) nuove navi cisterna a "Lungo Raggio" (LR1 – 75.000 Tpl (Dwt)) a un prezzo contrattuale di US\$ 55,4 milioni ciascuna. Queste nuove navi molto efficienti dovrebbero essere consegnate a d'Amico Tankers d.a.c.



rispettivamente nel settembre e nel novembre 2027.

Nello stesso mese, d'Amico Tankers d.a.c ha sottoscritto un contratto di costruzione con Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Cina, per l'acquisto di altre due (2) nuove navi cisterna a "Lungo Raggio" (LR1 – 75.000 Tpl (Dwt)) a un prezzo contrattuale di US\$ 56,2 milioni ciascuna. Queste nuove navi a grande efficienza energetica dovrebbero essere consegnate a d'Amico Tankers d.a.c. rispettivamente nel luglio e nel dicembre 2027.

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

Nel mese di agosto 2024, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c., ha esercitato la propria opzione di acquisto sulla M/T Crimson Pearl, una nave cisterna a medio raggio da 50.000 Tpl (Dwt) costruita nell'agosto 2017 da Minaminippon Shipbuilding Co., Ltd., Giappone, per un corrispettivo di circa US\$ 31,0 milioni, con consegna avvenuta nell'ottobre 2024.

Nel mese di ottobre 2024, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato le opzioni d'acquisto detenute sulle seguenti navi:

- M/T High Navigator, una nave cisterna a medio raggio da 49.999 Tpl (Dwt), costruita nel maggio 2018 da Japan Marine United Corporation, Giappone, per un corrispettivo di circa US\$ 34,3 milioni, con consegna avvenuta nel febbraio 2025.
- M/T High Leader, una nave cisterna a medio raggio da 49.999 Tpl (Dwt) costruita nel giugno 2018 da Japan Marine United Corporation, Giappone, per un corrispettivo di circa US\$ 34,3 milioni, con consegna prevista tra il secondo e il terzo trimestre 2025.

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

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

'Distribuzione dei dividendi: In data odierna il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di proporre all'Assemblea ordinaria degli Azionisti convocata per il 29 aprile 2025 (l'"Assemblea ordinaria") l'approvazione di un dividendo annuale lordo di US\$ 0,2940 per azione emessa ed in circolazione (US\$ 0,2499 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%), corrispondente a una distribuzione totale di circa US\$ 35,0 milioni, da pagarsi a valere sugli utili non distribuiti. Soggetto all'approvazione dell'Assemblea ordinaria della Società e in conformità al calendario 2025 pubblicato da Borsa Italiana S.p.A., il pagamento di tale dividendo annuale sarà effettuato il 7 maggio 2025 con relativo stacco del coupon n. 9 (ex-date) il 5 maggio 2025 e record date il 6 maggio 2025. Non sarà corrisposto alcun dividendo alle azioni proprie riacquistate dalla Società, in quanto queste non hanno diritto al dividendo. Ad oggi, le azioni proprie riacquistate ammontano a 5.030.132, pari al 4,05% del capitale sociale della Società. Il dividendo annuale proposto si aggiunge all'acconto su dividendi lordo di US\$ 0,2520 (US\$ 0,2142 netto, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%) per azione emessa ed in circolazione, corrispondente a una distribuzione totale di US\$ 30,1 milioni circa dalle riserve distribuibili, compresa la riserva sovrapprezzo azioni. L'acconto su dividendi è stato deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data 7 novembre 2024 ed è stato pagato agli azionisti in data 20 novembre 2024.

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

Esercizio di un'opzione di acquisto: a gennaio 2025, d'Amico International Shipping ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato la propria opzione di acquisto sulla M/T Cielo di Houston, una nave cisterna LR1 da 75.000 Tpl (Dwt) costruita nel 2019 da Hyundai Mipo, Corea del Sud, presso il proprio cantiere di Vinashin in Vietnam, per un corrispettivo di US\$ 25,6 milioni, con consegna prevista nel terzo trimestre 2025.

Flotta impiegata a noleggio: nel mese di gennaio 2025, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con una controparte rispettabile per una delle sue navi *handysize* per un periodo di 16 mesi.

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

	Al 31 Dicembre 2024				Al 13 Marzo 2025			
	LR1	MR	Handysize	Total	LR1	MR	Handysize	Total
Di proprietà	5	16	6	27	5	17	6	28
A noleggio a scafo nudo*	1	2	-	3	1	2	-	3
A noleggio TC a lungo termine	-	-	-	-	-	-	-	-
A noleggio TC a breve termine	-	3	-	3	-	2	-	2
Totale	6	21	6	33	6	21	6	33

* con obbligo di acquisto

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

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

Domanda di navi cisterna

- Secondo l'Oil Market Report dell'AIE di febbraio di quest'anno, nel 2024 la crescita della domanda mondiale di petrolio è stimata a 0,9 milioni di barili al giorno e si prevede che accelererà nel 2025 a 1,1 milioni di barili al giorno, grazie al miglioramento marginale delle prospettive economiche. Nonostante il recente rallentamento della crescita economica, la Cina resta uno dei principali motori della crescita della domanda globale di petrolio, rappresentando circa il 20% degli aumenti previsti nel 2025. Si prevedono inoltre contributi significativi dall'India e dal Brasile.
- Secondo il rapporto dell'AIE di febbraio di quest'anno, nel 2024 la produzione mondiale delle raffinerie è aumentata di 0,5 milioni di barili al giorno, raggiungendo un totale di 82,7 milioni di barili al giorno. Questo incremento è principalmente dovuto alla maggiore efficienza nelle raffinerie statunitensi e all'avvio di nuove strutture in Medio Oriente e in Africa. Per il 2025, si prevede un ulteriore aumento della capacità di raffinazione di 0,6 milioni di barili al giorno, portando il totale a 83,3 milioni di barili. Questa crescita sarà supportata dall'espansione delle raffinerie nei paesi non-OCSE, mentre la chiusura di impianti nelle Americhe e in Europa influenzerà negativamente i livelli di produzione nei paesi OCSE.
- Nel gennaio 2025, è stato raggiunto un accordo di cessate il fuoco tra Israele e Hamas, tuttavia la situazione rimane instabile. Gli Houthis hanno annunciato che interromperanno gli attacchi contro le navi non legate a Israele e una seconda fase dell'accordo di cessate il fuoco potrebbe estendere la sospensione a tutti gli attacchi. Il possibile accordo di pace tra Hamas e Israele potrebbe portare alla riapertura del Canale di Suez, riducendo l'impatto positivo misurato in tonnellate-miglia di cui gli armatori di navi cisterna hanno beneficiato nel 2024.
- Secondo l'outlook di Clarksons di febbraio 2025, la crescita della domanda per il trasporto

marittimo di raffinati dovrebbe attestarsi a circa lo 0,2% nel 2025, dopo una forte crescita del 5,1% nel 2024.

- Più a lungo termine, le modifiche strutturali nell'ubicazione delle raffinerie dovrebbero continuare a favorire gli scambi di prodotti raffinati su lunghe distanze. La nuova capacità di raffinazione, per la maggior parte situata a est di Suez, potenzierà la produzione globale di raffinerie. Questo incremento aumenterà la domanda di importazioni di greggio e favorirà l'aumento dei volumi di prodotti petroliferi raffinati per l'esportazione. Secondo l'outlook di Clarksons di gennaio 2025, la capacità di raffinazione è prevista aumentare di 2,4 milioni di barili al giorno nel 2025, seguendo un aumento di 1,2 milioni di barili al giorno nel 2024. Allo stesso tempo, nel 2025 è prevista la chiusura del 2,2% della capacità di raffinazione negli Stati Uniti e del 2,8% di quella nei paesi OCSE europei.
- A partire dal mese di ottobre 2023, gli Stati Uniti, la Gran Bretagna e l'Unione Europea hanno intensificato le iniziative per frenare gli scambi illeciti di petrolio imponendo sanzioni alle navi cisterna. Questa situazione è culminata in un'escalation il 10 gennaio 2025, quando gli Stati Uniti hanno annunciato ampie misure contro la Russia. Tali sanzioni hanno colpito importanti produttori di petrolio russi come Gazprom Neft e Surgutneftegaz, circa 183 navi cisterna (secondo il rapporto dell'AIE di febbraio 2025) impiegate nel trasporto di petrolio per Russia, Iran e Venezuela, nonché fornitori di assicurazioni navali, commercianti, società di trading, produttori di petrolio e gas russi, aziende di servizi petroliferi, e funzionari ed esecutivi del settore energetico, complicando così la logistica per i paesi coinvolti. Inoltre, le sanzioni hanno spinto azioni come la decisione di Shangdong Port Group di rifiutare le navi cisterna sanzionate, influenzando ulteriormente le dinamiche del commercio globale di petrolio. L'inasprimento delle sanzioni, accentuato dalla rielezione del Presidente Trump, prefigura un contesto politico più rigido che potrebbe limitare la disponibilità della flotta, influenzare i flussi globali di approvvigionamento di petrolio e causare un aumento delle tariffe di nolo marittimo in risposta alle dinamiche di mercato. Inoltre, le mutevoli dinamiche geopolitiche e le continue sanzioni potrebbero profondamente modificare gli equilibri di domanda e offerta. Ciò potrebbe spingere le raffinerie cinesi e indiane a cercare nuove fonti di petrolio in Medio Oriente, risultando in una ristrutturazione significativa delle rotte e delle metodologie commerciali nel commercio internazionale del petrolio.

Offerta di navi cisterna

- Le inefficienze commerciali, come l'aumento dei trasbordi dei carichi ed il maggiore rapporto zavorra/carico, hanno contribuito alla riduzione della produttività della flotta ed al rafforzamento dei mercati dei noli dall'inizio della guerra in Ucraina.
- Secondo l'outlook di Clarksons di febbraio 2025, la flotta di navi cisterna dovrebbe crescere del 5,9% nel 2025.
- È stato registrato un considerevole incremento degli ordini di nuove navi, con l'ordine di 194 navi nei segmenti MR e LR1 nel 2024. Tuttavia, a causa della ridotta capacità e disponibilità dei cantieri, la consegna di tali navi è prevista solo nel 2026-2027.
- La solidità dei mercati dei noli ha portato a un calo nell'attività di demolizione nel 2024, con solo tre navi nei segmenti MR e LR1 smantellate durante l'anno.
- A causa della limitata attività di demolizione negli scorsi anni, la flotta di navi cisterna è invecchiata rapidamente. Secondo l'outlook di Clarkson di febbraio 2025, il 17,0% delle navi MR e LR1 nell'attuale flotta commerciale ha un'età di 20 anni o più.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 ed il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e diverse banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convezioni dell'UE e dell'IMO,

mentre l'Unione Europea ha incluso il settore marittimo nel suo Sistema di Scambio delle quote di Emissione a partire da gennaio 2024. Inoltre, importanti noleggiatori, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti società di trading come Trafigura, hanno recentemente firmato la "Sea Cargo Charter", con lo scopo di comunicare le emissioni di CO2 delle navi che gestiscono e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. Da gennaio 2023, gli operatori sono tenuti a misurare l'indice di efficienza energetica delle loro navi esistenti (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI), che ne rispecchia l'efficienza tecnica, ed il loro indicatore di intensità carbonica (Carbon Intensity Indicator, CII), che valuta il livello di efficienza con le quali sono gestite. Entrambe le misure ambiscono a ridurre progressivamente le emissioni dal 2023 al 2030. I cambiamenti tecnologici previsti, necessari per soddisfare le sempre più stringenti normative in materia ambientale, stanno riducendo l'interesse ad ordinare nuove navi. Inoltre, anche l'aumento dei prezzi per nuove costruzioni e la riduzione della disponibilità da parte dei cantieri stanno influenzando negativamente sulla propensione per nuovi ordini.

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. RESOCONTO DI GESTIONE E BILANCIO CIVILISTICO

RESOCONTO DI GESTIONE DI D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

Risultati operativi

Nel 2024 la Società ha registrato un utile netto di US\$ 67,0 million (2023: 49,6 milioni). Il conto economico della Società è sintetizzato nel seguente prospetto.

<i>US\$ migliaia</i>	2024	2023
Proventi da investimenti (dividendi)	70,000	52,989
Costo del personale	(1,878)	(1,985)
Altri costi generali e amministrativi, ammortamenti e imposte	(4,037)	(4,439)
Proventi (oneri) finanziari	2,887	2,991
Utile netto	66,972	49,556

Nel 2024 sono stati registrati proventi da investimenti per US\$ 70,0 milioni.

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

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

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

Situazione patrimoniale-finanziaria

Al 31 dicembre

<i>US\$ migliaia</i>	2024	2023
Attività non Correnti	407,336	407,379
Attività Correnti	2,548	5,479
Totale attività	409,884	412,858
Patrimonio netto	406,151	408,957
Passività non Correnti	-	36
Passività Correnti	3,733	3,865
Totale passività e patrimonio netto	409,884	412,858

- Le attività non correnti della Società rappresentano principalmente il valore contabile dell'investimento in d'Amico Tankers d.a.c. (DTL), la principale controllata operativa del Gruppo;
- Le attività correnti includono principalmente disponibilità liquide e mezzi equivalenti (2023: compresi titoli di stato con scadenza a tre mesi);
- Le passività correnti includono principalmente accantonamenti per il costo del Piano di incentivazione a lungo termine di DIS (Piano LTI), pari a US\$ 2.2 milioni (2023: US\$ 2.6 milioni) ed altri accantonamenti per spese generali ed amministrative.

Distribuzione dei dividendi: In data odierna il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di proporre all'Assemblea ordinaria degli Azionisti convocata per il 29 aprile 2025 (l'"Assemblea ordinaria") l'approvazione di un dividendo annuale lordo di US\$ 0,2940 per azione emessa ed in circolazione (US\$ 0,2499 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%), corrispondente a una distribuzione totale di circa US\$ 35,0 milioni, da pagarsi a valere sugli utili non distribuiti. Soggetto all'approvazione dell'Assemblea ordinaria della Società e in conformità al calendario 2025 pubblicato da Borsa Italiana S.p.A., il pagamento di tale dividendo annuale sarà effettuato il 7 maggio 2025 con relativo stacco del coupon n. 9 (ex-date) il 5 maggio 2025 e record date il 6 maggio 2025. Non sarà corrisposto alcun dividendo alle azioni proprie riacquistate dalla Società, in quanto queste non hanno diritto al dividendo. Ad oggi, le azioni proprie riacquistate ammontano a 5.030.132, pari al 4,05% del capitale sociale della Società. Il dividendo annuale proposto si aggiunge all'acconto su dividendi lordo di US\$ 0,2520 (US\$ 0,2142 netto, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%) per azione emessa ed in circolazione, corrispondente a una distribuzione totale di US\$ 30,1 milioni circa dalle riserve distribuibili, compresa la riserva sovrapprezzo azioni. L'acconto su dividendi è stato deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data 7 novembre 2024 ed è stato pagato agli azionisti in data 20 novembre 2024.

ALTRE DELIBERE

RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO E GLI ASSETTI PROPRIETARI PER L'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2024 E CONVOCAZIONE DELL'ASSEMBLEA ANNUALE DEGLI AZIONISTI

Il Consiglio di Amministrazione ha inoltre esaminato e approvato la relazione della Società sul governo societario e gli assetti proprietari per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 e ha deliberato la convocazione dell'Assemblea generale della Società.

L'Assemblea sarà chiamata a deliberare, *inter alia*, sull'approvazione del bilancio civilistico e consolidato al 31 dicembre 2024 con la proposta di distribuire un dividendo annuale per l'esercizio 2024 agli Azionisti della Società e sull'approvazione del nuovo Piano di Incentivazione Variabile di Medio-Lungo Termine DIS 2025-2027.

L'avviso di convocazione dell'Assemblea e tutta la relativa documentazione di supporto saranno messi a



disposizione del pubblico secondo le disposizioni di legge e regolamentari applicabili alla Società.

POLITICA GENERALE SULLA REMUNERAZIONE PER L'ESERCIZIO CHE SI CHIUDERÀ AL 31 DICEMBRE 2025 E SULLA RELAZIONE SULLA REMUNERAZIONE PER L'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2024

Il Consiglio di Amministrazione, su proposta del Comitato Nomine e Remunerazione, ha inoltre deliberato di approvare la relazione della Società sulla politica di remunerazione e sui compensi corrisposti (la "Relazione sulla Remunerazione 2025") che sarà ulteriormente sottoposta all'esame e al voto consultivo dell'Assemblea generale secondo le norme e i regolamenti applicabili.

Ulteriori informazioni sulle delibere sopra menzionate sono disponibili nella sezione Corporate Governance del sito web della Società (<https://it.damicointernationalshipping.com/corporate-governance/>).

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

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

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

d'Amico International Shipping S.A

Anna Franchin - Investor Relations Manager

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

ANNEX

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	2024	2023
Ricavi	488.217	538.954
Costi diretti di viaggio	(121.251)	(141.984)
Ricavi base time charter*	366.966	396.970
Ricavi da noleggio a scafo nudo	4.886	4.869
Ricavi netti totali	371.852	401.839
Costi per noleggi passivi	-	(136)
Altri costi operativi diretti	(91.647)	(93.630)
Costi generali ed amministrativi	(23.319)	(25.758)
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	4.050	(4.697)
Risultato operativo lordo (EBITDA*)	260.936	277.618
Ammortamenti e svalutazioni	(58.398)	(62.454)
Risultato operativo (EBIT*)	202.538	215.164
Proventi finanziari	8.072	4.983
Oneri finanziari	(20.242)	(26.697)
Utile ante imposte	190.368	193.450
Onere fiscale per imposta sul reddito	(1.890)	(1.225)
Utile del periodo	188.478	192.225
Utile base e diluito per azione in US\$	1,564	1,575

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	2024	2023
Utile del period	188.478	192.225
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (<i>cash flow hedges</i>)	(3.077)	(5.131)
Variazioni nella riserva di conversione	(139)	879
Utile/(Perdita) complessivo del periodo	185.262	187.973
Utile base complessivo per azione in US\$	1,537	1,540

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 dicembre 2024	AI 31 dicembre 2023
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	801.767	794.259
Altre attività finanziarie non correnti	675	2.434
Totale attività non correnti	802.442	796.693
Rimanenze	14.880	13.727
Crediti e altre attività correnti	49.648	75.674
Altre attività finanziarie correnti	3.030	4.459
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	164.892	111.154
Attività correnti	232.450	205.014
Attività disponibili per la vendita	19.676	-
Totale attività correnti	252.126	205.014
TOTALE ATTIVITÀ	1.054.568	1.001.707
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.053	62.053
Utili portati a nuovo	371.922	246.054
Sovrapprezzo azioni	326.658	326.658
Altre riserve	(27.342)	(16.959)
Patrimonio netto totale	733.291	617.806
Banche ed altri finanziatori	190.429	214.738
Passività non correnti da leasing	33.535	73.193
Altre passività finanziarie non correnti	3.578	2.736
Totale passività non correnti	227.542	290.667
Banche ed altri finanziatori	26.231	28.699
Passività correnti da leasing	32.772	20.215
Debiti e altre passività correnti	31.258	41.390
Altre passività finanziarie correnti	3.083	2.810
Debiti per imposte correnti	391	120
Totale passività correnti	93.735	93.234
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	1.054.568	1.001.707

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	2024	2023
Utile del periodo	188.478	192.225
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	58.398	62.454
Onere fiscale per imposta sul reddito	1.890	1.225
Oneri per leasing	4.522	8.336
Altri oneri (proventi) finanziari	7.649	13.377
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(4.050)	4.697
Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide	(235)	867
Assegnazioni basate su azioni e ratei passivi per il Piano d'incentivazione a lungo termine	629	645
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	257.281	283.826
Variazioni delle rimanenze	(1.153)	4.577
Variazioni dei crediti a breve	26.052	17.004
Variazioni dei debiti a breve	(10.059)	9.521
Imposte pagate	(1.618)	(1.206)
Pagamento della quota di interessi della passività da <i>leasing</i>	(4.522)	(8.336)
Interessi netti (pagati)	(7.251)	(12.462)
Flussi di cassa netti da attività operative	258.730	292.924
Acquisizione di immobilizzazioni materiali	(115.612)	(41.488)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	26.925	-
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(88.687)	(41.488)
Altre variazioni del patrimonio netto	-	(131)
Acquisto di azioni proprie	(10.330)	(7.057)
Dividendi distribuiti	(60.076)	(42.038)
Rimborso finanziamenti bancari	(93.405)	(102.572)
Utilizzi di linee di credito	66.275	37.750
Rimborso della quota capitale di passività da <i>leasing</i>	(18.770)	(134.472)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(116.306)	(248.520)
Variazione netta in aumento delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	53.738	2.916
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	111.154	108.238
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	164.892	111.154



Il dirigente responsabile della redazione dei bilanci della società, Federico Rosen, nella sua qualità di Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping S.A., dichiara, per quanto è di sua conoscenza, che:

I bilanci di esercizio e i bilanci consolidati, redatti in conformità agli International Financial Reporting Standards come adottati dall'Unione Europea, rappresentano in modo veritiero e corretto le attività, passività, la posizione finanziaria e il conto economico di d'Amico International Shipping S.A., sia individualmente che di d'Amico International Shipping S.A. e delle sue sussidiarie nel loro insieme. La relazione sulla gestione include una revisione corretta dello sviluppo e dei risultati dell'attività e della situazione di d'Amico International Shipping S.A., sia individualmente che delle sue sussidiarie nel loro insieme, e include anche una descrizione dei principali rischi e incertezze a cui sono esposte.

*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 (IAP) perché forniscono utili informazioni aggiuntive per i lettori del suo bilancio e indicano la performance dell'impresa nel corso del periodo, colmando le lacune lasciate dai principi contabili. Gli IAP sono costituiti da indicatori di tipo finanziario e non finanziario riguardanti la performance aziendale passata e futura, la situazione finanziaria o i flussi di cassa che non sono definiti o specificati nel quadro dell'informativa finanziaria o dei principi contabili internazionali (IFRS – International Financial Reporting Standards) applicabili al Gruppo. Di conseguenza, potrebbero non essere comparabili con altri indicatori aventi denominazioni simili utilizzati da altre imprese. Gli IAP non rientrano tra gli indicatori previsti dagli IFRS o dai GAAP e, di conseguenza, non devono essere considerati un'alternativa alle informazioni presentate nel bilancio del Gruppo.

IAP FINANZIARI: basati sui dati del bilancio consolidato o tratti dagli stessi:

Ricavi base time charter

Questo standard nel settore dei trasporti marittimi consente il confronto dei 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. Come indicato nel conto economico consolidato, rappresenta i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Per ulteriori informazioni, si vedano le seguenti definizioni degli IAP non finanziari.

Ricavi da noleggio a scafo nudo

Ricavi derivanti da contratti tramite i quali al proprietario viene corrisposto un importo mensile anticipato a un noleggio giornaliero pattuito per un periodo di tempo determinato. Durante tale periodo, il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, nonché di tutte le sue spese operative. Per ulteriori informazioni, si veda la sezione "Altre definizioni".

EBITDA e margine di EBITDA

L'EBITDA rappresenta gli utili al lordo degli interessi (tra cui la quota di competenza del Gruppo dei risultati da joint venture e imprese collegate, se presenti), delle imposte, delle svalutazioni e degli ammortamenti. Questo indicatore equivale all'utile operativo lordo, che rispecchia i ricavi di vendita del Gruppo al netto del costo dei servizi (di trasporto) prestati. Il margine di EBITDA è calcolato rapportando l'EBITDA ai ricavi netti totali. DIS ritiene che l'EBITDA e il margine di EBITDA siano indicatori utili per gli investitori al fine di valutare i risultati operativi del Gruppo.

EBIT e margine di EBIT

L'EBIT indica gli utili al lordo degli interessi (tra cui la quota di competenza del Gruppo dei risultati da joint venture e imprese collegate, se presenti) e delle imposte. Questo indicatore equivale all'utile operativo netto che il Gruppo utilizza per monitorare la propria redditività tenendo conto delle spese operative e del costo di utilizzo delle proprie immobilizzazioni materiali. Il margine di EBIT, calcolato rapportando l'EBIT ai ricavi netti totali, rappresenta un parametro chiave per DIS poiché indica la misura in cui i ricavi netti totali contribuiscono alla copertura dei costi fissi e variabili.

ROCE (Return on capital employed)

È un indice di redditività aziendale chiave 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. Questo rapporto è essenziale ai fini della valutazione dell'efficacia degli investimenti in conto capitale della società poiché fornisce approfondimenti in merito alla sua capacità di generare utili dal capitale disponibile.

Investimenti lordi (CapEx)

Questo indicatore rappresenta la spesa in conto capitale per l'acquisto di immobilizzazioni, nonché le spese capitalizzate in conseguenza delle manutenzioni intermedie o speciali sulle navi, o degli investimenti per il miglioramento delle navi di DIS. Gli Investimenti lordi (CapEx) sono indicati alla voce "Acquisto di immobilizzazioni" dei Flussi di cassa da attività di investimento e forniscono approfondimenti in merito alla pianificazione strategica e all'espansione del Gruppo, evidenziando la natura a elevata intensità di capitale del settore.

Indebitamento netto

Comprende i finanziamenti bancari ed altre passività finanziarie, compensati dalle disponibilità liquide e mezzi equivalenti e dalle attività finanziarie liquide o dagli investimenti a breve termine disponibili per far fronte a tali obbligazioni di debito. Il Gruppo ritiene che l'indebitamento netto sia un indicatore rilevante per gli investitori in quanto rispecchia la situazione debitoria complessiva della società, qualificando il livello assoluto di finanziamento esterno dell'impresa. Una riconciliazione dettagliata dell'indebitamento netto con le voci di stato patrimoniale pertinenti è fornita nella sezione relativa all'indebitamento netto della relazione sulla gestione.

Impatto dell'IFRS 16

L'IFRS 16 modifica la classificazione tradizionale dei leasing eliminando la distinzione tra leasing operativi e finanziari per i locatari. Ai sensi di questo standard, tutti i leasing sono trattati in modo analogo a quanto già definito nello IAS 17 per i leasing finanziari. I leasing sono "capitalizzati" mediante l'iscrizione del valore attuale dei pagamenti dovuti per il leasing e classificati come attività consistenti nel diritto di utilizzo (RoU) o incorporati tra le immobilizzazioni materiali. Sono esclusi da questa capitalizzazione i leasing di modesto valore (inferiore a US\$ 5.000) o per i quali la durata del leasing è inferiore ad un anno; tali leasing sono rilevati a conto economico alla data dell'operazione. Inoltre, se i pagamenti dovuti per il leasing sono strutturati nel tempo, la società riconosce una passività finanziaria rappresentativa dell'obbligazione a corrispondere i futuri pagamenti: l'impatto più significativo di questo standard è un incremento delle attività in leasing (o delle immobilizzazioni materiali) e delle passività finanziarie, con conseguenti effetti sui principali parametri finanziari derivati dallo stato patrimoniale. Per le società con leasing fuori bilancio significativi, l'IFRS 16 cambia la natura delle spese relative a tali leasing: le spese per i leasing operativi (es. i costi di noleggio passivo) rilevate a quote costanti sono ora registrate come quota di ammortamento dell'attività in leasing (tra le spese operative) e interesse passivo sulla passività del leasing (tra gli oneri finanziari).

IAP NON FINANZIARI: queste metriche non sono tratte dai dati del bilancio consolidato:

Giorni-nave disponibili

Questo indicatore rappresenta il numero teorico totale di giorni in cui una nave è disponibile per la navigazione in un determinato periodo. È utilizzato come indicatore dei potenziali utili della flotta del Gruppo durante tale periodo, tenendo conto delle date di consegna al Gruppo e di riconsegna dal Gruppo delle navi appartenenti alla flotta. Per ulteriori informazioni, si veda la sezione Altri dati operativi nei Dati di sintesi.

Percentuale di copertura

Questo rapporto indica la proporzione di giorni-nave disponibili che sono garantiti da contratti a tariffa fissa (contratti time charter o contratti di nolo). Fornisce un indicatore dell'esposizione del Gruppo alle fluttuazioni del mercato dei noli durante un periodo determinato. Per informazioni più dettagliate, si veda la sezione Ricavi base time charter in Sintesi dei risultati del quarto trimestre e dell'esercizio 2024.

Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE

La tariffa spot giornaliera fa riferimento ai ricavi base time charter giornalieri generati dall'impiego delle navi di DIS nel mercato spot (o durante un viaggio). La tariffa giornaliera TCE fa invece riferimento ai ricavi base time charter giornalieri generati dall'impiego delle navi di DIS in contratti time charter. Per ulteriori spiegazioni e informazioni contestuali, si veda la definizione in Ricavi base time charter e la Sintesi dei risultati

del quarto trimestre e dell'esercizio 2024.

Off-hire

Fa riferimento al periodo in cui una nave non è in grado di svolgere i servizi per i quali è richiesta ai sensi di un contratto time charter. I periodi off-hire possono includere il tempo impiegato in riparazione, interventi di bacino (drydock) ed ispezioni, indipendentemente dalla loro programmazione. Questo indicatore è fondamentale per spiegare le fluttuazioni dei ricavi base time charter in periodi differenti. Per approfondimenti più dettagliati, si veda la sezione Ricavi in Sintesi dei risultati del quarto trimestre e dell'esercizio 2024.

Ricavi base time charter giornalieri

Questo indicatore misura i ricavi giornalieri medi di una nave o della flotta di DIS. Il metodo di calcolo dei ricavi base time charter giornalieri rispetta gli standard di settore e richiede di dividere i ricavi di viaggio (al netto delle spese di viaggio) per i giorni di noleggio del periodo di tempo determinato. Si tratta di un indicatore fondamentale nel settore dei trasporti marittimi, utilizzato principalmente per comparare le variazioni della performance di una compagnia di navigazione tra un periodo e l'altro. Tale indicatore non è influenzato dalle variazioni nel mix di contratti di noleggio (ossia noleggi spot, noleggi time charter e contratti di nolo), agevolando il confronto della performance del Gruppo con le controparti di settore e i benchmark di mercato. Per ulteriori dettagli, si veda la sezione Dati di sintesi.

Numero medio di navi

Questo indicatore rappresenta il numero medio di navi in un periodo calcolato come la somma tra i prodotti dei giorni nave disponibili totali per ogni nave in quel periodo e la partecipazione del Gruppo (diretta o indiretta) in ogni nave, divisa per il numero di giorni solari in quel periodo. Fornisce un'indicazione delle dimensioni della flotta e della capacità del Gruppo in termini di utili potenziali nel corso del periodo. Per ulteriori informazioni, si veda la sezione Dati di sintesi.

ALTRE DEFINIZIONI

Noleggio a scafo nudo

Tipo di contratto in cui al proprietario viene corrisposto un importo mensile anticipato a un noleggio giornaliero pattuito per un periodo di tempo determinato. Ai sensi di tale accordo, il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, nonché di tutte le sue spese operative. Si rimanda alla nota 6 per ulteriori dettagli. 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 è comunemente noto come contratto di noleggio. Ne esistono tre tipologie principali: noleggio a scafo nudo, noleggio a viaggio e noleggio time charter. Per le definizioni dettagliate di ogni tipologia, si rimanda alle definizioni fornite in questa sezione.

Contratto di nolo (contract of affreightment - COA)

È un accordo tra il proprietario e il noleggiatore, in cui il proprietario si impegna a fornire una nave al noleggiatore per il trasporto di quantità specifiche di merci a una tariffa fissa per un periodo di tempo determinato. A differenza dei singoli noleggi a viaggio, un COA non prevede navi o programmi di viaggio specifici, offrendo al proprietario una maggiore flessibilità operativa.

Proprietario conduttore

È l'entità che controlla una nave, sostituendosi a tutti gli effetti al proprietario registrato, attraverso un contratto time charter o un noleggio a scafo nudo. Questo controllo può comportare tutte le responsabilità



operative associate alla nave durante il periodo del noleggio.

Contratti a tariffa fissa

Per DIS, questi contratti fanno solitamente riferimento ai ricavi generati da contratti time charter o da contratti di nolo (contract of affreightment). Per maggiori dettagli, si vedano le definizioni in questa sezione. Anche se i noleggi a scafo nudo sono anch'essi solitamente a tariffa fissa, in questi contratti DIS controlla le navi piuttosto che impiegarle.

Noleggio spot o noleggio a viaggio

Questo tipo di contratto consente al proprietario registrato o al proprietario conduttore (si veda la definizione precedente in questa sezione) di ottenere un pagamento per il trasporto di merci da un porto di carico ad un porto di scarico. Il pagamento al proprietario o al proprietario conduttore avviene a tariffa per tonnellata o in forma forfettaria, ed è comunemente noto come nolo. Il proprietario o il proprietario conduttore sostiene le spese di viaggio, mentre il noleggiatore è generalmente responsabile di eventuali ritardi nei porti di carico e scarico. La gestione tecnica della nave, compresi equipaggio e spese operative, resta responsabilità del proprietario della nave o del noleggiatore a scafo nudo ai sensi dei noleggi a viaggio.

Time charter

In questo tipo di contratto, al proprietario registrato o al proprietario conduttore della nave (si veda la definizione precedente in questa sezione) viene generalmente corrisposto un importo mensile anticipato, basato su una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo specificato, spesso ai sensi di un contratto a tariffa fissa. Ai sensi dei contratti di time charter, il noleggiatore è responsabile delle spese di viaggio e dell'assicurazione di viaggio aggiuntiva. Il proprietario della nave o il noleggiatore a scafo nudo che gestisce la nave in time charter è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e sostiene le spese operative.