d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

Relazione Annuale 2022

d'Amico International Shipping S.A.

d'Amico International Shipping S.A.

Relazione Annuale 2022

BILANCIO D'ESERCIZIO E CONSOLIDATO

Esercizio chiuso al 31 dicembre 2022

d'Amico International Shipping S.A.
Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal
RCS B124790
Capitale sociale al 31 dicembre 2022 US$ 62.053.278,45

Questo documento è disponibile su www.damicointernationalshipping.com

Sommario

DICHIARAZIONI NON FINANZIARIE — 4

Lettera del nostro Amministratore Delegato 4
Dati non finanziari di sintesi 7
Profilo del Gruppo 8
Presenza globale e struttura del Gruppo 10
La nostra attività 11
Governo societario 17
Stakeholders di DIS 28
Etica e integrità 29
Modello di organizzazione, gestione e controllo - Modello 231 32
Sistema di gestione 36
Temi materiali ESG 43
Tassonomia UE per le attività sostenibili 45
Responsabilità ambientale 48
Risorse umane 75
Diritti umani 95
Clienti 96
Participazione ad associazioni e organizzazioni leader del settore 98
Promozione dell'attenzione del pubblico su temi sociali, culturali e ambientali 99
Responsabilità economica 100
Informazioni per gli azionisti 100
Investor relations 100
Nota metodologica 102

RESOCONTO DI GESTIONE — 104

Indicatori alternativi di *Performance* (IAP) 104
Sintesi dei risultati del quarto trimestre e dell'esercizio 2022 108
Risultati trimestrali 118
Eventi significativi verificatisi nell'esercizio 120
Fattori di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione 123

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SUL BILANCIO CONSOLIDATO — 129

GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING
BILANCIO CONSOLIDATO ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2022 — 136

Conto economico consolidato 137
Conto economico consolidato complessivo 137
Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata 138
Rendiconto finanziario consolidato 139
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato 140
Note 141

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.
RESOCONTO DI GESTIONE E BILANCIO D'ESERCIZIO — 196

Resoconto di gestione 197

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SUL BILANCIO D'ESERCIZIO — 199

d'Amico International Shipping S.A. Bilancio e nota integrativa per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 205

INFORMAZIONI DI NATURA NON FINANZIARIA DI d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

Lettera del nostro Amministratore Delegato

Gentili Azionisti,

Il 2022 è stato un anno molto impegnativo, segnato dall'invasione russa dell'Ucraina e dalle importanti ripercussioni che questa ha generato a livello globale. Le nostre preghiere sono rivolte alla popolazione ucraina ed auspichiamo che l'invasione termini al più presto. Una delle conseguenze impreviste della guerra è stata quella di stimolare il mercato delle navi cisterna, che già beneficiava di solidi fondamentali ed era maturo per la ripresa. Nel 2022, pertanto, d'Amico International Shipping è stata finalmente in grado di raccogliere alcuni dei frutti delle principali decisioni strategiche prese negli ultimi anni, in relazione agli investimenti, alla struttura finanziaria ed alla strategia commerciale. Lo scorso anno abbiamo colto alcune interessanti opportunità di investimento e rafforzato ulteriormente il nostro bilancio. Abbiamo anche reagito tempestivamente ai rapidi cambiamenti del contesto adattando la nostra strategia di copertura con contratti da tariffa fissa per beneficiare appieno del veloce rafforzamento dei mercati dei noli. Sono pertanto lieto di riportare gli importanti risultati ottenuti da d'Amico International Shipping nel 2022.

Nel 2022 DIS ha realizzato il miglior risultato finanziario nella storia del Gruppo[1], con un Profitto netto pari a US$ 134,9 milioni, rispetto ad una Perdita netta di US$ (37,3) milioni registrata nel 2021. Abbiamo realizzato una tariffa *spot* giornaliera di US$ 31.758 nel 2022 rispetto a US$ 11.004 nel 2021. Allo stesso tempo, DIS ha mantenuto il 34,0% dei suoi giorni di impiego, coperti ad una tariffa giornaliera media di US$ 15.925 nel 2022 (2021: copertura del 47,5% ad una tariffa giornaliera media di US$ 15.194). Il Gruppo ha pertanto generato un nolo giornaliero base *time-charter* complessivo (*spot* e *time-charter*) di US$ 26.376 nel 2022 rispetto a US$ 12.996 ottenuti nel 2021. Nel corso dell'anno, DIS ha intenzionalmente evitato di incrementare la propria copertura con contratti a tariffa fissa, al fine di aumentare la propria esposizione allo *spot* in un mercato in espansione e caratterizzato da fondamentali molto forti. Siamo stati quindi in grado di massimizzare i risultati dell'ultimo trimestre dell'anno, con il Gruppo che ha raggiunto un nolo giornaliero base *time-charter* complessivo (*spot* e *time-charter*) di US$ 38.294 (quarto trimestre 2021: US$ 13.165), che ci ha consentito di generare nel periodo un Profitto netto pari a US$ 72,1 milioni (quarto trimestre 2021: Perdita netta pari a US$ (8,3) milioni).

Grazie al forte mercato dei noli del 2022 e della prima parte del 2020, nonché al piano di riduzione della leva finanziaria implementato negli ultimi anni attraverso la cessione di navi e aumenti di capitale, DIS beneficia oggi della flessibilità strategica e operativa che deriva da un solido bilancio, una forte posizione di liquidità e una flotta moderna. Alla fine del 2022, DIS aveva una Posizione finanziaria netta (PFN) di US$ 409,9 milioni e Cassa e mezzi equivalenti pari a US$ 117,9 milioni, rispetto ad una PFN di US$ 520,3 milioni alla fine del 2021. **Il rapporto tra la PFN di DIS (esclusi gli effetti dell'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 36,0% alla fine del 2022** vs. 60,4% alla fine del 2021 (65,9% alla fine del 2020, 64,0% alla fine del 2019 e 72,9% alla fine del 2018). Inoltre, grazie alla solidità del mercato ed alle prospettive positive di medio periodo per il nostro settore, il valore delle navi è aumentato notevolmente lo scorso anno. Infatti, il valore di mercato della flotta di DIS è aumentato del 33% circa nel 2022 (rettificato per le navi vendute) e, secondo la relazione di valutazione fornita da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato della flotta di proprietà e a scafo nudo di DIS al 31 dicembre 2022 era di US$ 1.027,5 milioni.

1 Il bilancio riesposto di DIS per l'esercizio 2008 mostrava un utile netto di US$ 147,8 milioni, che comprendeva tuttavia US$ 98,4 milioni di "utile dalla vendita di navi".

Nel 2022 e all'inizio del 2023, DIS è stata molto attiva nel mercato della compravendita attraverso: i) la cessione delle due navi più vecchie della nostra flotta, in linea con l'obiettivo strategico di possedere e gestire una flotta moderna ed 'eco'; ii) l'acquisizione a condizioni molto interessanti del pieno controllo di Glenda International Shipping d.a.c., una JV con un nostro partner commerciale di lunga data, che possedeva 4 navi MR; iii) l'esercizio delle nostre opzioni di acquisto su due navi di grande qualità che avevamo in *time-charter-in*, ad un prezzo significativamente inferiore al loro attuale valore di mercato; iv) l'esercizio delle opzioni di acquisto su due navi moderne che avevamo a noleggio a scafo nudo, riducendo ulteriormente la nostra leva finanziaria ed il nostro *breakeven*.

Intendiamo cogliere l'opportunità derivante dall'attuale solidità dei mercati per ridurre ulteriormente la leva finanziaria del nostro bilancio e il nostro *breakeven* al fine di aumentare la competitività futura di DIS. A tal proposito, **DIS dispone di opzioni di acquisto estremamente flessibili su tutte le rimanenti navi a noleggio a scafo nudo, che intendiamo esercitare gradualmente nei prossimi trimestri.**

Per quanto riguarda il **settore delle *product tanker,*** dopo un inizio d'anno piuttosto debole, a causa di un temporaneo aumento dei casi di Covid e delle conseguenti restrizioni alla mobilità implementate da numerose nazioni in tutto il mondo, il mercato ha iniziato a migliorare rapidamente verso la fine del primo trimestre, con la graduale riapertura delle principali economie del mondo, a seguito dell'eliminazione delle restrizioni di cui sopra. Inoltre, a partire dalla fine del primo trimestre, lo scoppio della guerra in Ucraina ha avuto un impatto molto significativo per il mercato delle navi cisterna, a causa soprattutto delle inefficienze createsi con lo stravolgimento di alcuni dei principali flussi commerciali e con l'aumento di attività quali il transhipment, unite all'incremento delle distanze medie di navigazione, attribuibile all'importazione dell'Europa di greggio e prodotti raffinati precedentemente acquistati dalla Russia, da aree geografiche molto più distanti e al contempo l'esportazione della Russia di queste stesse merci verso acquirenti asiatici più lontani, principalmente Cina e India. Secondo l'AIE, le importazioni UE di petrolio russo sono diminuite da 4,1 milioni di barili/giorno a febbraio 2022 a 2,2 milioni di barili/giorno a dicembre 2022 ed a 1,3 milioni di barili/giorno a gennaio 2023 e sempre a gennaio di quest'anno, la quota dell'Unione Europea sul totale dell'export russo di petrolio è scesa al 16% rispetto al 50% di febbraio 2022. L'embargo da parte dell'Unione Europea sull'importazione di prodotti raffinati russi, entrato in vigore il 5 febbraio 2023, dovrebbe comportare un'ulteriore riduzione dei flussi commerciali dalla Russia e all'incirca un ulteriore milione di barili/giorno di raffinati russi dovranno necessariamente trovare nuove destinazioni. **In questo contesto, è ragionevole attendersi che nel 2023 l'UE incrementerà l'import di prodotti da raffinerie in Asia e in Medio Oriente, generando un forte incremento della domanda misurata in tonnellate-miglia, per le *product tanker*.** Nonostante l'incerto quadro macroeconomico e gli attuali rischi di recessione, soprattutto in Europa e in USA, si stima che nel corso dei prossimi mesi e trimestri, il mercato delle *product tanker* rimanga forte. Infatti, qualsiasi possibile riduzione della domanda in queste regioni, dovrebbe essere più che compensata da un forte incremento dei consumi in Asia e soprattutto in Cina, trainati dalla piena riapertura della propria economia.

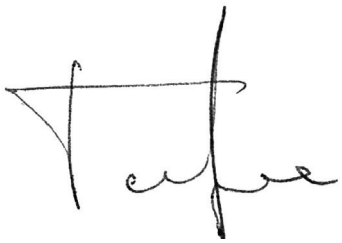
Rimaniamo estremamente positivi anche rispetto alle prospettive di lungo-termine della nostra industria, in cui intravediamo fondamentali molto solidi sia dal lato della domanda che dell'offerta. Lo storico e importante processo di dislocazione della capacità di raffinazione lontano da alcuni dei centri chiave di consumo (Europa, USA, Australia), verso principalmente l'Estremo e il Medio Oriente, contribuirà in modo molto positivo alla domanda, misurata in tonnellate-miglia, per le product tanker. Si prevede inoltre che nei prossimi anni la crescita dell'offerta di tonnellaggio sia molto limitata; ad oggi si stima un aumento di appena lo 0,6% nel 2023 (dopo un modesto incremento dell'1,4% nel 2022), tra i livelli più bassi di sempre. Il rapporto tra "*orderbook*" e flotta esistente nei segmenti di navi in cui operiamo (MR e LR1) è attualmente pari al 3,2% e più del 35,5% della flotta esistente (misurata in Tpl (Dwt)) ha più di 15 anni*. Ciononostante, gli ordini per nuove costruzioni rimangono su livelli molto contenuti, giacché i principali operatori del settore sono estremamente restii ad ordinare a causa soprattutto dei prezzi di costruzione elevati, delle significative incertezze in

relazione alle future regolamentazioni sulle emissioni, e di una scarsa disponibilità dei cantieri per consegne nei prossimi due anni (navi ordinate ora sarebbero consegnate non prima del 2025). Inoltre, le molteplici regolamentazioni ambientali imposte dagli organismi internazionali, quali IMO e UE, porteranno ad un'ulteriore accelerazione dell'attività di demolizione delle petroliere più vecchie e meno efficienti e potrebbero costringere alcune di queste navi a rallentare la velocità di navigazione al fine di ridurre le proprie emissioni.

Dopo l'istituzione di una divisione dedicata nell'anno precedente, **nel corso del 2022 abbiamo continuato a rafforzare il nostro impegno sui temi ESG.** La nostra flotta moderna e la nostra costante attenzione a una gestione efficiente del carburante hanno portato a una significativa riduzione delle emissioni di CO2 rispetto all'esercizio precedente. Inoltre, nel 2022 abbiamo nuovamente raggiunto il nostro obiettivo di salute e sicurezza di "zero" infortuni e l'obiettivo ambientale di "zero" incidenti e fuoriuscite. In ambito sociale, gli elevati livelli di soddisfazione dei dipendenti ci hanno permesso di raggiungere un alto tasso di *retention* pari al 92% sia per il personale di DIS di terra che per quello marittimo. Siamo orgogliosi della diversità culturale all'interno del nostro organico, in cui alla fine dell'anno sono rappresentate 19 nazionalità ed è presente un buon equilibrio di genere, con le donne che costituiscono il 41,7% dei nostri dipendenti di terra. In termini di governo societario, dal 2007 DIS è quotata nel segmento Star, il più difficile della Borsa di Milano, e ha pertanto adottato un quadro di *corporate governance* di prim'ordine. In dettaglio, DIS dispone di un comitato per le nomine e le remunerazioni e un comitato per il controllo e i rischi, composti interamente di amministratori non esecutivi (*independent director*) con un importante influenza sulle decisioni del Consiglio di Amministrazione, di un comitato di supervisione, un codice etico aggiornato costantemente, un modello di organizzazione, gestione e controllo, una politica anticorruzione aggiornata regolarmente, una politica sulle segnalazioni (*whistleblowing*), una politica sulla diversità, un revisore interno ed un piano di remunerazione basato su incentivi a lungo termine.

Sono orgoglioso degli eccellenti risultati che abbiamo ottenuto nel 2022, e sono convinto che DIS sia perfettamente posizionata per trarre il massimo vantaggio dall'attuale forte contesto di mercato, grazie alla nostra flotta moderna, efficiente e di elevata qualità; la nostra comprovata strategia commerciale, equilibrata e flessibile; nonché la nostra bassa leva finanziaria e la nostra forte struttura patrimoniale. Sono molto grato ai nostri talentuosi collaboratori, a bordo e a terra, per il forte impegno dimostrato nei confronti di DIS. Il loro instancabile lavoro e la dedizione con cui hanno affrontato le importanti sfide degli ultimi anni, hanno contribuito a plasmare il Gruppo forte e vincente del quale siamo tutti orgogliosi di far parte.

A nome del Consiglio di Amministrazione, desidero ringraziare anche i nostri Azionisti per la fiducia che ci hanno accordato e sono fiducioso che continueremo ad ottenere degli ottimi risultati negli anni a venire, generando un valore duraturo per tutti voi.



Paolo d'Amico, Presidente del Consiglio di Amministrazione e Amministratore delegato

* Stime di Clarksons al febbraio 2022.

DATI NON FINANZIARI DI SINTESI

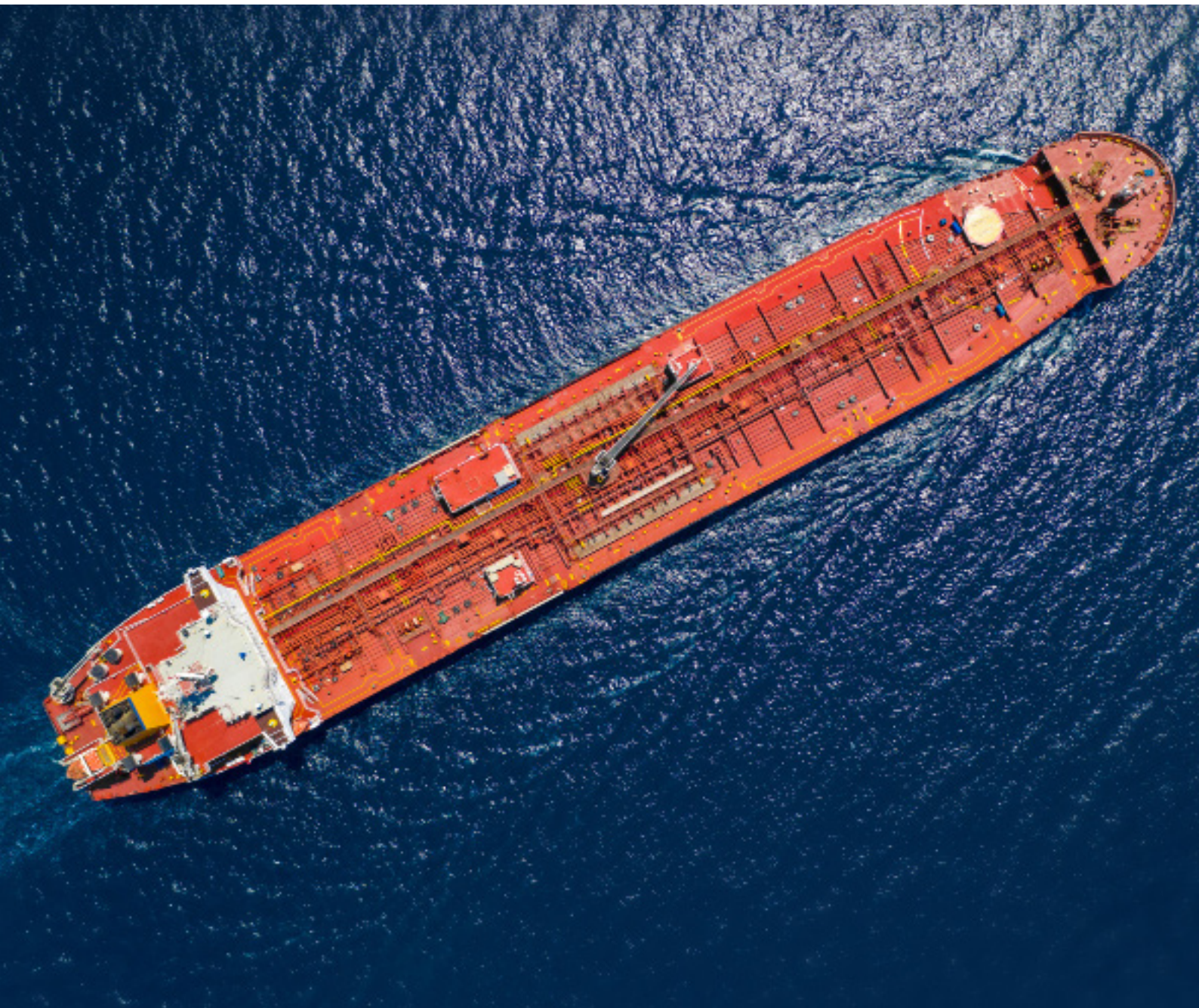
RESPONSABILITÀ DI GOVERNANCE	2022
Casi di corruzione o comportamento anticoncorrenziale	0
Casi per i quali sono state comminate sanzioni pecuniarie	0

RESPONSABILITÀ AMBIENTALE (navi di proprietà e a scafo nudo)	2022
Navi conformi a EEXI (a fine esercizio)/ Navi di tipo "Eco"	78,6%
EEDI - Pre-EEDI (%) (a fine esercizio)	7,1%
EEDI - Navi conformi alla Fase 1 (%) (a fine esercizio)	14,3%
EEDI - Navi conformi alla Fase 2 (%) (a fine esercizio)	60,7%
EEDI - Navi conformi alla Fase 3 (%) (a fine esercizio)	17,9%
EEDI/EEXI (g CO2/tonnellata Tpl (Dwt) miglia)	(1,7%) dal 2021
% flotta di classe IMO (a fine esercizio)	78% vs. 45% di media del settore
Età della flotta (anni)	7,6 vs. 12,8 di media del settore
Flotta certificata per l'uso di miscele di biocarburante fino a B30 (%) (a fine esercizio)	21%
Flotta con sistema di trattamento dell'acqua di zavorra installato (%) (a fine esercizio)	100%
EEOI (g CO2/tonnellata *miglia) (impiego *spot*)	(8,1%) dal 2021
Emissioni di CO2 per miglio nautico (tCO2/miglio nautico)	(4,8%) dal 2021
Emissioni di SOx per miglio nautico	+1,2% dal 2021
Rifiuti totali per nave (m^3/nave)	(15,4%) dal 2021
Incidenti e fuoriuscite	0
Numero di incidenti in mare	0
Acqua dolce utilizzata	(2,8%)

RESPONSABILITÀ SOCIALE	2022
Personale di terra (a fine esercizio)	24
Personale marittimo (a fine esercizio)	593
Personale marittimo (complessivamente durante l'esercizio)	1.120
Nazionalità del personale (a fine esercizio)	19
% di donne impiegate a terra (a fine esercizio)	41,7%
Spese per la formazione di personale di terra e marittimo (US$)	+75,0% dal 2021
Infortuni sul lavoro	0

PROFILO DEL GRUPPO

d'Amico International Shipping S.A. (individualmente la "Società" o "d'Amico International Shipping", e collettivamente con le sue società controllate "DIS", "Gruppo DIS" o "il Gruppo") è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo appartenente al gruppo di d'Amico Società di Navigazione SpA (il "Gruppo d'Amico"), fondato nel 1936. Al 31 dicembre 2022 d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), una flotta di 36,0 navi, di cui 28,0 navi di proprietà e a scafo nudo (con obblighi di acquisto) con un'età media di circa 7,6 anni, rispetto ad un'età media di settore di 12,8 anni per le navi MR e LR1 (25.000-84.999 Tpl (Dwt)). Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere ed agenzie commerciali di intermediazione. Inoltre, tutte le navi sono conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale), inclusa la MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ed ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche ed agli standard internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali ed una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 31 dicembre 2022 il 77,8% delle navi della flotta controllata di d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di tali raffinati.



Di seguito sono presentate la mission, la vision e i valori di DIS.

Mission	Vision
Innovazione, Fiducia, Attenzione	**Essere leader del settore Shipping**
Offrire ai nostri clienti servizi di eccellenza attraverso la professionalità delle nostre persone, una flotta tecnologicamente all'avanguardia garantendo affidabilità ed elevati standard di sicurezza e tutela dell'ambiente.	*Con passione e constante rispetto per l'ambiente, assicurare ai nostri partner un esclusivo vantaggio competitivo ed alle nostre persone una straordinaria esperienza di lavoro.*

Valori	
Lungimiranza	**Eccellenza professionale**
Guidati dai valori della nostra tradizione familiare, costruiamo successi su una prospettiva di lungo termine trasformando le promesse in fatti concreti.	*Raggiungiamo l'eccellenza incoraggiando le nostre persone ad essere responsabili, flessibili e professionali. Per questo diamo la massima importanza allo sviluppo delle loro competenze per promuoverne la crescita professionale.*
Attenzione per l'ambiente e la sicurezza	**Etica, trasparenza ed affidabilità**
Attenzione, prudenza e rispetto per l'ambiente contraddistinguono le attività di tutti i giorni. Il nostro obiettivo è prevenire ogni infortunio, evitare danni all'ambiente e perseguire una politica di zero incidenti e zero fuoriuscite in mare.	*L'attenzione costante all'etica negli affari costituisce uno dei pilastri della nostra Società. Ci adoperiamo per rispettare gli impegni e mantenere un dialogo aperto e la trasparenza delle pratiche commerciali con tutti i nostri stakeholder.*
Passione e impegno	**Team building e multiculturalismo**
Il trasporto marittimo è la nostra passione ed abbiamo a cuore le persone che fanno parte della Società. Il successo si ottiene incoraggiando il coinvolgimento e l'impegno.	*Come operatore globale, a tutti i livelli dell'organizzazione, promuoviamo lo spirito di squadra e l'integrazione multiculturale negli uffici e a bordo delle nostre navi.*
Appartenenza	**Responsabilità sociale**
Il nostro lavoro quotidiano e il nostro successo sono contraddistinti da un forte senso di appartenenza che unisce la Società e il suo personale.	*Abbiamo un forte senso di responsabilità sociale e per questo promuoviamo iniziative legate alla cultura, all'ambiente e all'assistenza di chi ha bisogno.*

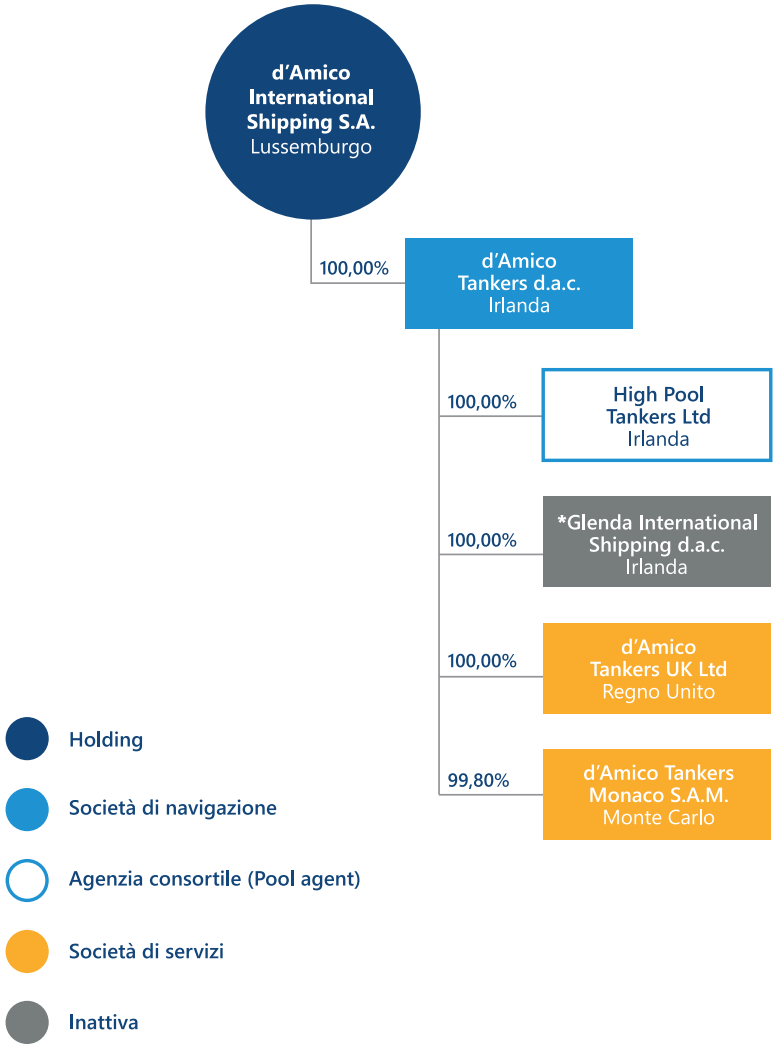
PRESENZA GLOBALE E STRUTTURA DEL GRUPPO

GRI 2-1 (2021); GRI 2-2

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

Al 31 dicembre 2022 DIS impiegava 593 dipendenti come personale marittimo e 24 dipendenti come personale di terra. Inoltre, attraverso contratti con parti correlate, DIS beneficia dei servizi dei dipendenti del Gruppo d'Amico che lavorano nelle divisioni amministrazione, noleggio, attività operative, compravendita e tecnica di d'Amico Shipping Singapore, d'Amico Shipping USA, d'Amico Società di Navigazione SpA, Rudder SAM e d'Amico Shipping UK.

d'Amico International Shipping S.A. è una società per azioni (*société anonyme*) di diritto lussemburghese. Costituita il 9 febbraio 2007 in Lussemburgo e dal 3 maggio 2007 quotata sul segmento STAR del Mercato Telematico Azionario (Euronext Milan) di Borsa Italiana,. Al 31 dicembre 2022, d'Amico International S.A, che è interamente controllata da Società di Navigazione S.p.A, controllava il 65,65% del capitale (azioni con diritto di voto) di d'Amico International Shipping.



al 31 Dicembre 2022

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

LA NOSTRA ATTIVITÀ

GRI 2-6 (2021)

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

I ricavi del Gruppo DIS, pari a US$ 334,8 milioni nel 2022 (+91,3% rispetto al 2021) (si rimanda al Bilancio consolidato di DIS), derivano principalmente dall'impiego, diretto o tramite *partnership*, delle navi della Flotta tramite contratti *spot* e noleggi *time charter* per il trasporto marittimo di raffinati. Le navi impiegate con contratti a tariffa fissa, anche in *time charter*, solitamente danno luogo a flussi di cassa più costanti e prevedibili rispetto a quelle impiegate nel mercato *spot*. I contratti *spot* offrono l'opportunità di massimizzare i ricavi del Gruppo DIS durante i periodi di incremento delle tariffe di mercato, sebbene possano realizzare ricavi inferiori rispetto ai noleggi *time charter* durante i periodi di riduzione delle tariffe. Questo mix di impiego varia a seconda delle condizioni di mercato prevalenti e previste. Gli utili o le perdite possono anche derivare dalla vendita delle navi del Gruppo DIS.

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

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

Ricavi netti totali (ricavi base *time charter*)

	2020	2021	2022	Var 2022/21	Var 2022/20
Ricavi netti totali (migliaia di US$)	257.776	174.974	334.770	+91,3%	+29,9%

Ripartizione della capitalizzazione totale

	2020	2021	2022	Var 2022/21	Var 2022/20
Indebitamento finanziario netto (migliaia di US$)	561.543	520.288	409.850	(21,2%)	(27,7%)
Patrimonio netto (migliaia di US$)	365.734	332.382	478.315	+43,9%	+30,8%

Flotta

Al 31 dicembre 2022, il Gruppo DIS controllava, tramite proprietà o accordi di noleggio, una flotta moderna di 36,0 navi cisterna (31 dicembre 2021: 37,0 navi cisterna). Le navi cisterna del Gruppo DIS hanno una capacità di carico tra circa 36.000 e 75.000 Tpl (Dwt).

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

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

Al 31 dicembre 2022, DIS impiegava direttamente 36,0 navi: 2 LR1 (navi a "Lungo Raggio 1") e 5 MR (navi a "Medio Raggio") con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre alla stessa data 4 LR, 19 MR e 6 navi *handysize* erano impiegate sul mercato *spot*.

Flotta controllata - numero di navi - a fine esercizio

	2020	2021	2022	Var 2022/21	Var 2022/20
Flotta controllata	40	37	36	(2,7%)	(10,0%)

Flotta controllata - Tpl (Dwt) - a fine esercizio

	2020	2021	2022	Var 2022/21	Var 2022/20
Tpl (Dwt) della flotta controllata (mt)	2.064.390	1.919.319	1.872.703	(2,4%)	(9,3%)

Giorni disponibili e di impiego della flotta controllata

	2020	2021	2022	Var 2022/21	Var 2022/20
Giorni disponibili	15.803	13.920	13.040	(6,3%)	(17,5%)
Giorni di impiego	15.194	13.503	12.785	(5,3%)	(15,9%)

Distanza percorsa

	2020	2021	2022	Var 2022/21	Var 2022/20
Zavorra (miglia nautiche)	636.936,7	523.182,9	572.472,8	+9,4%	(10,1%)
A pieno carico (miglia nautiche)	1.130.574,1	999.702,2	926.000,8	(7,4%)	(18,1%)
Porto (miglia nautiche)	n.a.*	39.841,7	35.363,4	(11,2%)	-
Totale	**1.767.510,8**	**1.562.726,8**	**1.533.837,0**	**(1,8%)**	**(13,2%)**

* Distanza percorsa dall'ancoraggio al terminal. Per il 2020 le miglia PORTO non sono state monitorate come voce separata, e sono invece incluse nelle voci A PIENO CARICO e ZAVORRA

Merce caricata

	2020	2021	2022	Var 2022/21	Var 2022/20
Merce caricata (tonnellate)	13.908.032,7	12.799.311,8	12.190.263	(4,8%)	(12,4%)

Prodotti trasportati [2]

	2020	2021	2022
Gasolio	33,1%	39,9%	36,6%
Benzina senza piombo	24,7%	22,0%	25,9%
Nafta	17,5%	12,8%	13,4%
Olio combustibile	15,0%	11,2%	13,4%
Carburante per aviazione A1	4,9%	7,2%	6,4%
Olio vegetale	3,3%	3,7%	2,2%
Componenti del gasolio	1,4%	2,7%	1,4%
Prodotti chimici *(easy chemical)*	0,2%	0,6%	0,7%

La seguente tabella riporta informazioni sulla flotta navigante di DIS al 31 dicembre 2022.

Flotta DIS

Flotta LR1

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Classe IMO
Owned				
Bright Future[3]	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam) [4]	-
Cielo di Cagliari	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Rosso	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo di Rotterdam	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Bianco	75.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto				
Cielo di Houston	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-

2 % stimata su una selezione degli 8 prodotti principali trasportati.

3 Ex Cielo di Londra.

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

Flotta MR

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese3F	Classe IMO
Di proprietà				
High Challenge	50.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Wind	50.000	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDA Melissa	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDA Meryl	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDA Melody	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDA Melanie	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Adventurer [5]	50.000	2017	Onomichi, Giappone	IMO I/III
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto				
High Trust	49.990	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Trader	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Loyalty	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Freedom[6]	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Discovery	50.036	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Fidelity	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Voyager [7]	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Navi noleggiate a lungo termine con opzioni d'acquisto				
High Leader	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Navigator	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Explorer [8]	50.000	2018	Onomichi, Giappone	IMO II/III
Crimson Pearl	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
Crimson Jade	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
Navi noleggiate a lungo termine senza opzione d'acquisto				
Green Planet	50.843	2014	Daesun Shipbuilding, Corea del Sud	IMO II/III
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High SD Yihe	48.700	2005	Imabari, Giappone	-

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

6 Nel gennaio 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato la sua opzione di acquisto sulla MT High Freedom, con consegna prevista nell'aprile 2023.

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

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

Flotta Handysize

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese3F	Classe IMO
Di proprietà				
Cielo di Salerno	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di Hanoi	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di Capri	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di Ulsan	39.060	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di New York	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Gaeta	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III

Impiego nella Flotta

Alcune delle navi di DIS sono impiegate tramite la sua *joint venture* GLENDA International Shipping d.a.c., una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, nella quale d'Amico Tankers d.a.c. ha un interesse del 50%. Tuttavia, nell'agosto 2022 d'Amico Tankers d.a.c. ha ottenuto il controllo del 100% di Glenda International Shipping d.a.c. attraverso il riscatto delle azioni di proprietà di Topley Corporation nella *joint venture*. Successivamente, nel settembre 2022, le quattro navi MR di proprietà di GLENDA International Shipping d.a.c. e costruite tra il febbraio 2010 ed il febbraio 2011 sono state acquisite da d'Amico Tankers d.a.c.

d'Amico International Shipping fa parte del Gruppo d'Amico, leader mondiale nel trasporto marittimo con oltre 80 anni di esperienza nel settore, la cui capogruppo è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Al 31 dicembre 2022 il Gruppo d'Amico controllava un'ampia flotta di navi di proprietà e a noleggio, di cui 36,0 facevano parte della flotta di DIS, operando sul mercato delle navi cisterna.

d'Amico International Shipping beneficia inoltre delle competenze del Gruppo d'Amico che le fornisce servizi di gestione tecnica, compresi accordi assicurativi e per l'equipaggio, oltre a servizi per la sicurezza, la qualità e ambientali per le navi di DIS.

Il settore delle navi cisterna

Le navi cisterna sono dotate di cisterne rivestite e trasportano principalmente una serie di raffinati, solitamente benzina, carburanti per aviazione, cherosene, olio combustibile e nafta. Le navi classificate "IMO II/III" possono anche trasportare prodotti chimici (easy chemical) e oli alimentari. La movimentazione via mare di prodotti petroliferi raffinati tra le diverse regioni geografiche del mondo è alimentata dagli squilibri tra domanda e offerta, causati principalmente dalla mancanza di risorse o di capacità di raffinazione nei paesi consumatori. Si verificano inoltre fenomeni di "arbitraggio", che traggono vantaggio dalle differenze tra i diversi centri di raffinazione, sia in termini di prezzo che di domanda di raffinati specifici.

Nell'ambito di questo settore, d'Amico International Shipping opera principalmente nel segmento a Medio Raggio (MR), che include navi di tonnellaggio compreso tra 25.000 e 55.000 Tpl (Dwt). Questa specifica dimensione fornisce la massima flessibilità in termini di rotte commerciali e accesso ai porti. Inoltre, a fine esercizio 2022 DIS aveva sei navi a "Lungo Raggio 1" (LR1 – 75.000 Tpl (Dwt)), navi che offrono anche un certo grado di flessibilità e apportano migliori economie di scala su viaggi più lunghi.

Il settore delle navi cisterna

Classe della nave cisterna (Tpl (Dwt))	Caratteristiche	Viaggi	Flessibilità	Viaggi di arbitraggio	% della flotta complessiva [9]
Breve raggio (SR) 10.000 – 25.000	Opera su mercati regionali specializzati Incentrato principalmente sulla distribuzione	Solo brevi	Alta	No	21,0%
Medio raggio (MR) 25.000 – 55.000	Accesso a un maggior numero di porti rispetto a navi di lungo raggio Migliori economie di scala su distanze medie e lunghe rispetto alle navi SR	Brevi e lunghi	Alta	Sì	48,2%
Lungo raggio (LR) 55.000 – 120.000	Migliori economie di scala peri viaggi a lungo raggio	Brevi e lunghi	Media (LR1) Bassa (LR2)	Sì	30,8%

9 Fonte: Clarksons Research, al 1° gennaio 2022. La percentuale delle navi cisterna totali (4.963 navi) esclude le navi con cisterne in acciaio inossidabile.

GOVERNO SOCIETARIO

GRI 2-9 (2021); ESRS G1-1; ESRS G1-2; ESRS G1-5

Costituita il 9 febbraio 2007 in Lussemburgo, la Società è **soggetta al diritto lussemburghese**. Dal 3 maggio 2007, in seguito alla sua quotazione sul segmento STAR del Mercato Telematico Azionario (Euronext Milan) di Borsa Italiana, è soggetta anche agli obblighi di informativa previsti dalla legge italiana di volta in volta applicabile. Inoltre, la Società ha deciso di aderire ai principi e alle raccomandazioni del **codice di *corporate governance* di Borsa Italiana** (il "Codice di *Corporate Governance*" disponibile nella sua ultima versione su www.borsaitaliana.it), il rispetto di alcuni dei quali è essenziale per rimanere quotati nel segmento Euronext STAR Milan.
Le disposizioni di legge applicabili in virtù della costituzione della Società in Lussemburgo possono influenzare la struttura di governo societario della Società. Qualora, riguardo a specifici aspetti, il sistema di governo societario di cui si è dotata la Società si discostasse dalle suddette raccomandazioni e pratiche, le specifiche motivazioni di ogni scostamento nonché le altre opportune informazioni al riguardo verranno evidenziate all'interno della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari disponibile sul sito web (https://it.damicointernationalshipping.com/corporate-governance/) della Società.

La Società ha adottato un sistema di governo societario basato sul ruolo attivo del **Consiglio di Amministrazione** (di seguito anche "**Consiglio**"), attualmente composto da sei membri, di cui tre esecutivi e tre non esecutivi e indipendenti. Inoltre, la Società ha istituito un **Comitato Nomine e Remunerazione** e un **Comitato Controllo e Rischi** (di seguito i "**Comitati**"), entrambi in seno al Consiglio di Amministrazione e composti dagli stessi tre membri non esecutivi, tutti qualificati come indipendenti. A questi Comitati non competono decisioni su temi economici, ambientali e sociali, ma al Comitato Controllo e Rischi è affidato il compito di fornire supporto e assistenza al Consiglio di Amministrazione nel valutare l'adeguata e corretta rappresentazione del modello di *business* della Società, delle sue strategie, dell'impatto della sua attività e dei risultati raggiunti nell'informativa periodica di natura finanziaria e non finanziaria, nonché nell'esame del contenuto delle informazioni periodiche non finanziarie rilevanti per il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi. I conti annuali consolidati della Società sono debitamente assoggettati a revisione da un **Revisore Esterno**, in conformità alle leggi e alle normative vigenti in Lussemburgo. Inoltre, la Società ha nominato un **Organismo di Vigilanza** ai sensi del D.Lgs. 231.

La Società ha inoltre individuato:

- un **Chief Risk Officer**, che è anche Presidente del Consiglio di Amministrazione e Amministratore Delegato;
- un **Responsabile di Internal Audit** che è un dipendente della controllante di ultima istanza del Gruppo d'Amico, d'Amico Società di Navigazione S.p.A.;
- un **Direttore Finanziario**, che è individuato come il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili della Società;
- un **Responsabile di Investor Relations**, che riferisce direttamente al Direttore finanziario.

Il funzionamento, la dimensione e la composizione del Consiglio e dei suoi Comitati sono oggetto di un'autovalutazione svolta (conformemente al Codice di *Corporate Governance* di Borsa Italiana) dal Consiglio di Amministrazione medesimo almeno una volta ogni tre anni prima del suo rinnovo. La valutazione, eseguita con il coordinamento del Presidente del Consiglio di Amministrazione e con il supporto del Comitato Nomine e Remunerazioni, ha lo scopo di proporre una rosa di candidati – in caso di rinnovo – e in generale di migliorare la *performance* e l'efficacia del Consiglio di Amministrazione stesso e dei suoi Comitati. L'autovalutazione deve includere anche una valutazione del coinvolgimento attivo del Consiglio nella definizione della strategia della Società e nel monitoraggio dell'attività di quest'ultima, nonché dell'adeguatezza del suo sistema di controllo interno e di gestione del rischio. La procedura di autovalutazione del Consiglio di Amministrazione sarà formalizzata in una procedura che sarà definita nel corso del 2023, ma è già menzionata nel Regolamento del Consiglio di Amministrazione disponibile sul sito web della Società.

Politiche, regolamenti e procedure di DIS

Le principali politiche e regolamenti formalmente adottati dalla Società sono:

- Regolamento delle operazioni rilevanti e delle operazioni significative e con parti correlate;
- Regolamento del Consiglio di Amministrazione;
- Regolamento Assembleare;
- Regolamento del Comitato Nomine e Remunerazione;
- Regolamento del Comitato Controllo e Rischi;
- Regolamento dell'Organismo di Vigilanza;
- Codice di Internal Dealing;
- Regolamento interno che disciplina la gestione delle informazioni privilegiate e l'istituzione di un elenco di persone con accesso alle informazioni privilegiate;
- Politica Generale per le Remunerazioni;
- Linee Guida del Controllo Interno;
- Mandato dell'Internal Auditor;
- Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ai sensi del Decreto 231;
- Codice Etico;
- Regolamento Privacy;
- Politica sulla diversità;
- Regolamento sui poteri di firma e sull'attribuzione di deleghe;
- Politica sul Whistleblowing e rispettiva procedura;
- Politica sulle Sanzioni.

Oltre ad altre politiche meno rilevanti, DIS ha adottato anche una serie di procedure. Tutte le politiche e le procedure di DIS sono incluse nel Sistema di gestione integrato.

Di seguito sono riportati i ruoli, le funzioni e le modalità di lavoro dei vari Organismi e Comitati.

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

GRI 2-10 (2021); GRI 2-11; ESRS G1-3; ESRS G1-10; ESRS 2-GOV-1

Il sistema di governo societario della Società è incentrato sul ruolo attivo del Consiglio di Amministrazione, al quale sono conferiti ampi poteri per la **realizzazione di tutti gli atti necessari o utili al raggiungimento dell'oggetto sociale, dei valori e della *mission* della Società con la finalità ultima di creare valore per i propri azionisti**, di fornire le linee guida strategiche della Società e di controllarne le attività operative. Il Consiglio di Amministrazione ha il potere di dirigere l'impresa nel suo complesso e di intervenire in una serie di decisioni necessarie per promuovere l'oggetto sociale e la trasparenza delle decisioni operative adottate all'interno della Società e rispetto al mercato.

Il principale compito del Consiglio di Amministrazione è la definizione della natura e del livello di rischio compatibile

con gli obiettivi strategici della Società, avendo particolare riferimento alla sostenibilità di medio-lungo periodo e la valutazione dell'effettivo funzionamento del Sistema di controllo interno e di gestione del rischio; è coadiuvato nel compito dalle attività degli organi del controllo interno, in particolar modo dalla funzione di Internal Audit, dal Comitato Controllo e Rischi e dal Chief Risk Officer.

Composizione del Consiglio di Amministrazione

Genere	2020		2021		2022	
	N.	%	N.	%	N.	%
Membri uomini	6	100%	5	83%	5	83%
Membri donne	0	-	1	17%	1	17%

Composizione del Consiglio di Amministrazione

Ruolo e indipendenza	2020		2021		2022	
	N.	%	N.	%	N.	%
Membri esecutivi	3	50%	3	50%	3	50%
Membri non esecutivi	3	50%	3	50%	3	50%
Membri indipendenti	3	50%	3	50%	3	50%

Composizione del Consiglio di Amministrazione

	2020	2021	2022
Durata media in carica dei membri (anni)	11	6	9

Nomina e sostituzione

Per quanto riguarda la procedura di nomina la Società opera in ottemperanza delle disposizioni di legge e dei regolamenti lussemburghesi, dello Statuto e delle raccomandazioni del Codice di *Corporate Governance*. La nomina degli amministratori è disciplinata da una procedura che garantisce trasparenza ed assicura, tra l'altro, adeguate e tempestive informazioni sulle qualifiche personali e professionali dei candidati. Il **Comitato per le Nomine e le Remunerazioni** svolge un utile ruolo di coordinamento, consulenza e supporto del Consiglio di Amministrazione nella definizione della dimensione ottimale dello stesso e della sua migliore composizione, indicando le competenze professionali la cui presenza potrebbe favorirne un corretto ed efficiente funzionamento avendo riguardo anche alle raccomandazioni del Codice di *Corporate Governance*. Il Comitato per le Nomine e le Remunerazioni svolge un ruolo anche qualora si renda necessaria la cooptazione di un membro del Consiglio d'Amministrazione.

Processo di nomina

Lo Statuto stabilisce che sia l'**assemblea annuale ordinaria degli Azionisti** ad eleggere i Consiglieri d'Amministrazione per un mandato non superiore a sei (6) anni consecutivi e non prevede specifici requisiti di indipendenza, onorabilità e professionalità dei membri del Consiglio. Tuttavia, in sede di nomina ogni amministratore

sottoscrive e fornisce alla Società una dichiarazione in cui ribadisce l'assenza di cause di incompatibilità o di cause che potrebbero ostacolare la nomina alla carica di amministratore di una società quotata e di soddisfare i requisiti di onorabilità e professionalità stabiliti dalla normativa applicabile e dalla *best practice* per l'incarico di amministratore di una società quotata. Inoltre, gli amministratori che si qualificano indipendenti sottoscrivono una dichiarazione di indipendenza che richiama i requisiti di cui all'articolo 3 del Codice di *Corporate Governance*.

Gli amministratori sono rieleggibili e possono essere rimossi dall'incarico in qualsiasi momento, anche senza una giusta causa, con delibera adottata dall'assemblea degli Azionisti. Nel caso in cui una delle posizioni nel Consiglio di Amministrazione si rendesse vacante, il Consiglio di Amministrazione stesso può co-optare un nuovo amministratore, a condizione che tale nomina venga confermata dall'assemblea degli Azionisti immediatamente successiva. Conformemente alla legge lussemburghese sulle società, è il Consiglio di Amministrazione stesso a proporre all'Assemblea degli Azionisti l'unica lista di candidati, previo specifico suggerimento ricevuto dal Comitato per le Nomine e le Remunerazioni, e nel rispetto del regolamento interno alla Società.

Data l'alta concentrazione proprietaria della Società e considerato che la Società già si avvale dell'operato del **Comitato per le Nomine e le Remunerazioni**, il quale riveste un ruolo consultivo chiave nell'individuazione della composizione ottimale dell'organo amministrativo, il Consiglio di Amministrazione non ha per ora adottato un piano per la successione degli amministratori esecutivi nominati nel 2021 con un mandato di tre anni. La Società conferma di voler continuare a seguire tale impostazione. Al fine di garantire la continuità delle attività del Consiglio di Amministrazione, anche in ipotesi di sostituzione anticipata di un consigliere rispetto all'ordinaria scadenza dalla sua carica, il Consiglio di Amministrazione monitora costantemente possibili candidati interni ed esterni.

Presidente del Consiglio di Amministrazione

Nella riunione del 6 maggio 2021 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato la riconferma della carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione al **Dott. Paolo d'Amico**. Il Presidente è anche colui che indirettamente ed in ultima istanza ha il controllo congiunto sulla Società, svolge di fatto un ruolo specifico nella **definizione delle strategie commerciali e finanziarie** e partecipa sistematicamente alla **gestione ordinaria** della Società, di cui è anche Amministratore delegato e Chief Risk Officer. Questa scelta garantisce una continuità nella gestione della Società, che è sotto la guida del Dott. Paolo d'Amico dal 2007.

Amministratori delegati

Nella riunione del Consiglio di Amministrazione tenutasi in data 6 maggio 2021 al **Dott. Paolo d'Amico** è stata attribuita la carica di **Amministratore Delegato** investito dell'ordinaria amministrazione della Società nonché dotato del potere di impegnare la Società con firma singola per importi fino a US$ 5.000.000 per singola operazione e del potere di istituire un sistema di controllo interno e gestione del rischio in veste di **Chief Risk Officer**.

Nel corso della stessa riunione si è deliberata la riconferma della nomina del **Dott. Antonio Carlos Balestra di Mottola** alla carica di **Direttore Finanziario** della Società conferendogli a mezzo procura speciale, con il pieno potere di agire in nome e per conto della Società, i seguenti poteri:

- preparare la bozza delle relazioni trimestrali, semestrali e annuali e/o bilanci previsionali da sottoporre all'approvazione del Consiglio di Amministrazione;
- scegliere e adottare politiche finanziarie, contabili e fiscali ritenute appropriate per la Società conformemente alle leggi e normative applicabili, e garantire il successivo coordinamento di tali politiche con le controllate, sottoponendole, se richiesto, all'approvazione del Consiglio di Amministrazione e del Comitato Controllo e Rischi.

All'interno del Consiglio di Amministrazione anche il **Dott. Cesare d'Amico**, pur non essendogli stata attribuita alcuna delega particolare all'interno della Società, **deve considerarsi amministratore esecutivo** in quanto, al pari del Presidente, esercita indirettamente in ultima istanza il controllo congiunto sulla Società, svolge un ruolo specifico nella definizione delle sue strategie operative, essendo sistematicamente coinvolto nella gestione ordinaria della Società ed esercitando ruoli di gestione nell'entità che direttamente controlla della Società.

Amministratori indipendenti

I tre membri non esecutivi e indipendenti del Consiglio di Amministrazione sono Marcel C. Saucy, Tom Loesch e Monique I.A. Maller. Gli amministratori non esecutivi apportano le loro specifiche competenze alle discussioni consiliari, **contribuendo all'assunzione di decisioni coerenti con gli interessi degli Azionisti**. Il numero e l'autorevolezza degli amministratori non esecutivi sono tali da garantire che il loro giudizio possa avere un peso significativo nell'assunzione delle decisioni consiliari. Un numero adeguato di amministratori indipendenti è essenziale per la tutela degli interessi degli Azionisti (in particolare degli azionisti di minoranza e dei terzi), assicurando che vengano risolti in maniera imparziale i potenziali conflitti fra gli interessi della Società e quelli dell'Azionista di Controllo.

Il contributo degli amministratori indipendenti è inoltre fondamentale per la composizione e il funzionamento dei Comitati consultivi cui vengono affidati in via preliminare l'esame e la formulazione delle proposte in materia di rischi. Tali Comitati rappresentano senz'altro uno dei mezzi più efficaci per contrastare eventuali conflitti di interessi. Infine, gli amministratori indipendenti contribuiscono con le proprie specifiche competenze professionali alle riunioni del Consiglio di Amministrazione, coadiuvandolo nell'adozione di delibere che siano coerenti con gli interessi della Società. Tutti gli amministratori indipendenti si sono impegnati a che i requisiti di indipendenza dichiarati fossero mantenuti durante tutto il periodo di carica ed a dimettersi nel caso in cui tali requisiti fossero venuti meno nel corso dello svolgimento del loro mandato.

Secondo quanto previsto dal Codice di *Corporate Governance*, nel corso della riunione tenutasi in data 6 maggio 2021, il Consiglio di Amministrazione ha nominato il Dott. Marcel C. Saucy **Lead Independent Director** incaricato di coordinare l'attività e le richieste degli amministratori indipendenti. Tale ruolo è volto a fornire un punto di riferimento e di coordinamento per le esigenze degli amministratori indipendenti e per i loro suggerimenti. Il Lead Independent Director ha facoltà di convocare apposite riunioni degli amministratori indipendenti per la discussione dei temi relativi al funzionamento del Consiglio di Amministrazione o alla gestione aziendale.

Lo schema seguente riporta la composizione del Consiglio di Amministrazione e il numero di cariche rilevanti ricoperte da ciascuno degli amministratori in altre società, che – in ottemperanza delle raccomandazioni del Codice di *Corporate Governance* e conformemente allo Statuto - non può essere superiore a quindici.

Nome e data di nascita	Carica	Prima nomina	Ultima nomina da/a	Esecutivo	Indipendenza in conformità al Codice di Corporate Governance	N. di altre cariche rilevanti[10]
Paolo d'Amico 29/10/1954	Presidente, Amministratore Delegato e Chief Risk Officer	23 febbraio 2007	20 aprile 2021 31 dicembre 2023	Sì	No	-
Cesare d'Amico 6/3/1957	Amministratore	23 febbraio 2007	20 aprile 2021 31 dicembre 2023	Sì	No	2
Antonio Carlos Balestra di Mottola 11/12/1974	Chief Financial Officer	4 maggio 2016	20 aprile 2021 31 dicembre 2023	Sì	No	-
Monique I.A. Maller 4/2/1956	Amministratore	20 aprile 2021	20 aprile 2021 31 dicembre 2023	No	Sì	-
Marcel C.Saucy 15/9/1955	Lead Independent Director	20 aprile 2021	20 aprile 2021 31 dicembre 2023	No	Sì	2
Tom Loesch 26/4/1956	Amministratore	20 aprile 2021	20 aprile 2021 31 dicembre 2023	No	Sì	6

Attività di formazione

Nel corso del primo anno in carica degli attuali Consiglieri (2021) sono state organizzate le seguenti attività di formazione specifiche per gli Amministratori indipendenti:

- **sui doveri e sulle responsabilità** attinenti alla funzione di membro dell'organo amministrativo e dei comitati interni di una società quotata in Italia. La sessione di formazione,– che ha visto la partecipazione del Direttore delle Risorse Umane, del Direttore Finanziario del Gruppo DIS e dal Direttore dell'Internal Audit del Gruppo DIS, era finalizzata – in linea con raccomandazioni del Codice di *Corporate Governance* – a fornire una panoramica delle politiche concernenti il governo societario di DIS nonché informazioni concernenti argomenti specifici legati al Codice di *Corporate Governance* di Borsa Italiana, i doveri e le responsabilità degli amministratori, con particolare riferimento a quelli indipendenti, le operazioni con parti correlate, la politica di remunerazione, le operazioni di *internal dealing* e la gestione delle informazioni privilegiate, ivi compresa la divulgazione societaria di tali informazioni, oltre che la mappatura dei rischi e problematiche di controllo interno in riferimento al decreto legislativo italiano 231/2001;
- sulla **gestione commerciale delle navi** di DIS, a cura del Direttore Operativo;
- sulla **gestione operativa delle navi** di DIS, a cura del responsabile della divisione Operations;
- sul **Piano di incentivazione a lungo termine** di DIS, a cura del Direttore Finanziario e del Direttore delle Risorse Umane.
- sulle **controversie navali e sulle problematiche assicurative**, a cura della divisione Legale ed Assicurativa.
- sui **contratti infragruppo** dal punto vista delle parti correlate e del "transfer pricing", a cura del Direttore Finanziario.
- sulla conformità della Società al **Decreto 231**, a cura dell'Organismo di Vigilanza.

10 In questa colonna è indicato il numero di incarichi di amministratore o sindaco ricoperti dal soggetto interessato in altre società quotate in mercati regolamentati, anche esteri, in società finanziarie, bancarie, assicurative o di rilevanti dimensioni. Aggiornato al 31/12/2022.

ALTRI ORGANI SOCIETARI

Gli altri organi sono:

- Comitato per le Nomine e le Remunerazioni;
- Comitato Controllo e Rischi;
- Organismo di Vigilanza.

Comitato per le Nomine e le Remunerazioni

Il Comitato per le Nomine e le Remunerazioni ha il compito di assistere, fornire pareri e sottoporre proposte al Consiglio di Amministrazione riguardo a:

- l'**individuazione dei candidati** in caso di cooptazione di un membro del Consiglio di Amministrazione;
- la definizione della **dimensione** e della **composizione** ottimale (in termini di competenze professionali ritenute necessarie) del Consiglio di Amministrazione;
- il coordinamento del processo di **autovalutazione complessiva** del Consiglio di Amministrazione e dei suoi Comitati interni;
- la **proposta dei candidati** al ruolo di amministratori da parte del consiglio uscente, che garantisca la trasparenza del processo che ne ha determinato la struttura e la proposta;
- l'elaborazione della **politica generale per le remunerazioni** dei consiglieri di Amministrazione e dei Dirigenti in ruoli chiave del Gruppo DIS ed il monitoraggio e la valutazione periodici della sua adeguatezza e complessiva coerenza;
- l'**individuazione degli obiettivi di *performance*** collegati alla componente variabile della remunerazione dei membri esecutivi del Consiglio di Amministrazione e dei Dirigenti in ruoli chiave del Gruppo DIS;
- la **distribuzione** della componente fissa della remunerazione ai componenti esecutivi del Consiglio di Amministrazione;
- il **monitoraggio periodico** dell'effettiva applicazione della politica generale di remunerazione dei membri del Consiglio di Amministrazione e dei Dirigenti in ruoli chiave, in particolare per quanto riguarda la remunerazione dei membri esecutivi del Consiglio di Amministrazione, per garantirne la conformità alle disposizioni della politica generale di remunerazione adottata dalla Società, e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di *performance* relativi alla componente variabile della remunerazione dei membri esecutivi del Consiglio di Amministrazione e dei Dirigenti in ruoli chiave.

Il Comitato per le Nomine e le Remunerazioni riferisce inoltre al Consiglio di Amministrazione sull'attività svolta una volta l'anno, in occasione dell'approvazione del bilancio annuale.

Comitato Controllo e Rischi

Il Comitato Controllo e Rischi ha il compito di assistere, fornire pareri e sottoporre proposte al Consiglio di Amministrazione riguardo a:

- la **nomina e revoca** del Responsabile dell'Internal Audit, incaricato del monitoraggio costante dell'autonomia, dell'adeguatezza, dell'efficienza e dell'efficacia della funzione di Internal Audit;
- la definizione della **remunerazione del Responsabile dell'Internal Audit** nonché dell'approvazione annuale del

piano di lavoro della funzione di Internal Audit, eventualmente richiedendo al Responsabile dell'Internal Audit di includervi dei controlli specifici su determinate aree operative;

- l'**esame** di **relazioni** periodiche o particolarmente significative della funzione di Internal Audit;
- la **definizione delle linee guida** del sistema di controllo interno e di gestione del rischio e la valutazione dell'adeguatezza del medesimo sistema rispetto alla strategia di rischio della Società, riportando le proprie valutazioni al Consiglio almeno due volte l'anno in occasione dell'approvazione della relazione finanziaria annuale e semestrale, nell'ambito del rendiconto dell' attività svolta;
- la **valutazione della politica di gestione del rischio della Società** per quanto riguarda in particolare l'individuazione e la gestione dei rischi principali;
- il **monitoraggio dell'indipendenza del revisore contabile esterno** e la sua procedura di selezione secondo quanto previsto dalla normativa lussemburghese del 23 luglio 2016 sull'esercizio professionale della revisione contabile;
- la **valutazione** della corretta applicazione dei principi contabili e della loro omogeneità ai fini della redazione del **bilancio** consolidato, con l'assistenza dei revisori contabili esterni e del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili del Gruppo DIS;
- la valutazione delle **risultanze riferite nella relazione del revisore contabile esterno** ed nella eventuale lettera di suggerimenti;
- la **valutazione dell'idonea e corretta rappresentazione**, nelle informative periodiche finanziarie e non finanziarie del Gruppo DIS, del suo modello aziendale, delle sue strategie, dell'impatto del suo business nonché della *performance* realizzata;
- l'**esame** del contenuto di tali **informative periodiche non finanziarie** rilevanti per il sistema di controllo interno e di gestione del rischio;
- la procedura di delega delle funzioni di vigilanza di cui all'**art. 6 del decreto legislativo italiano 231/2001** ad un organismo specificamente istituito a tal fine (l'Organismo di Vigilanza);
- la procedura di approvazione delle **operazioni importanti** e delle operazioni significative con parti correlate in cui partecipino la Società o le sue partecipate, secondo i regolamenti interni che disciplinano tali operazioni.

Il Comitato riferisce inoltre al Consiglio di Amministrazione sull'attività svolta e sull'adeguatezza del sistema di controllo interno e di gestione del rischio due volte l'anno, in occasione dell'approvazione della relazione finanziaria annuale e semestrale.

Denominazione	Carica	Comitato per le Nomine e le Remunerazioni	Comitato Controllo e Rischi
Monique I.A. Maller	Amministratore non esecutivo – indipendente in conformità al Codice di *Corporate Governance*	Membro	Presidente
Marcel C.Saucy	Amministratore non esecutivo – indipendente in conformità al Codice di *Corporate Governance*	Membro	Membro
Tom Loesch	Amministratore non esecutivo – indipendente in conformità al Codice di *Corporate Governance*	Presidente	Membro

Organismo di Vigilanza

L'Organismo di Vigilanza ha la funzione di **monitorare l'effettiva attuazione e il costante aggiornamento del Modello 231**. La sua iniziale nomina è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione, su proposta del Comitato per le Nomine e le Remunerazioni, nel 2008, conformemente al decreto legislativo italiano 8 giugno 2001, n. 231 (il "Decreto 231"). I suoi compiti specifici includono la supervisione dell'attuazione, dell'applicazione, dell'adeguatezza e dell'efficacia del Modello 231. Più nel dettaglio, i doveri dell'Organismo di Vigilanza comprendono, *inter alia*:

- supervisionare l'efficacia del Modello 231 promuovendo l'implementazione di procedure di controllo per azioni o atti specifici identificati come sensibili;
- verificarne periodicamente l'efficienza e l'adeguatezza;
- valutare se debba essere aggiornato;
- garantire i necessari flussi di informazioni con altre funzioni societarie, anche promuovendo opportune iniziative per aumentare la conoscenza e la comprensione del Modello 231 all'interno della Società.

L'Organismo di Vigilanza ha forma collegiale e attualmente consta di tre membri nominati dal Consiglio di Amministrazione del 7 maggio 2020 per un ulteriore periodo di tre anni in scadenza contestualmente all'assemblea ordinaria degli azionisti che approva il bilancio 2022. I membri dell'Organismo di Vigilanza sono identificati dopo un'attenta valutazione e analisi dei requisiti stabiliti per tale funzione dal Decreto 231, ossia quelli di autonomia, indipendenza, professionalità, continuità d'azione, assenza di conflitti di interessi e integrità. Tali membri sono il Prof. Nicola Pisani (Presidente dell'Organismo di Vigilanza, avvocato e professore di diritto penale, esterno alla Società ed al suo Gruppo), il Dott. Maurizio Andrea Bergamaschi (ex General Counsel del Gruppo) e l'Avv. Anna Alberti (membro dell'Ufficio Legale del Gruppo d'Amico).

Composizione dell'Organismo di Vigilanza (a fine esercizio)

Genere	2020		2021		2022	
	N.	%	N.	%	N.	%
Membri uomini	2	67%	2	67%	2	67%
Membri donne	1	33%	1	33%	1	33%
Totale	**3**	**100%**	**3**	**100%**	**3**	**100%**

Composizione dell'Organismo di Vigilanza (a fine esercizio)

	2020	2021	2022
Durata media in carica dei membri (anni)	9	10	11

Numero di riunioni degli organismi di amministrazione, gestione e vigilanza e degli altri Comitati

	2020	2021	2022
Consiglio di Amministrazione	4	4	4
Comitato Controllo e Rischi	2	2	2
Comitato per le Nomine e le Remunerazioni	2	2	3
Organismo di Vigilanza	5	5	4

% di membri che hanno partecipato a ciascuna riunione

	2020	2021	2022
Consiglio di Amministrazione	100%	100%	100%
Comitato Controllo e Rischi	100%	100%	100%
Comitato per le Nomine e le Remunerazioni	100%	100%	100%
Organismo di Vigilanza	100%	100%	100%

DIVERSITÀ

GRI 405-1 (2016); ESRS G1-4

In data **31 luglio 2018** il Consiglio di Amministrazione della Società ha deciso di **adottare una Politica sulla diversità** al fine di riconoscere i benefici derivanti dall'incoraggiare e gestire la diversità in qualsiasi dimensione dell'organizzazione, a cominciare dalla composizione del Consiglio di Amministrazione, nella convinzione che la pluralità di background professionali e personali possa favorire idee, innovazione, comprensione e soluzioni contribuendo così al suo successo in chiave sostenibile. Con la promozione della diversità, il Gruppo DIS ambisce a creare valore per gli *stakeholder* nel medio-lungo periodo. Nella definizione di diversità inclusa nella Politica **si fa riferimento, a mero titolo esemplificativo, a età, background culturale, etnia, genere, attributi fisici, credenze, lingua, orientamento sessuale, istruzione, nazionalità, background sociale e cultura o altre caratteristiche personali.**

Sulla base di quanto previsto dalla suddetta Politica ed alla luce delle disposizioni introdotte dal nuovo Codice sulla *Corporate Governance* e delle successive e conseguenti modifiche introdotte al Regolamento ed alle Istruzioni di Borsa Italiana, la Società, che ha sede in Lussemburgo e **non è soggetta a leggi o normative concernenti la diversità**, a seguito di attenta autovalutazione effettuata dal Consiglio di Amministrazione che ha accolto in merito il parere del Comitato per le Nomine e le Remunerazioni, ha deciso di proporre per il rinnovo del Consiglio di Amministrazione nel 2021 una rosa di sei candidati che includeva tra i candidati non esecutivi e indipendenti un membro appartenente al genere meno rappresentato. Gli attuali membri del Consiglio di Amministrazione sono professionisti di calibro internazionale con specifiche competenze in materia legale, finanziaria, contabile e di gestione dei rischi. Il Consiglio di Amministrazione ed i Comitati della Società comprendono membri diversi per background, età, genere ed anzianità, in modo da garantire una varietà di competenze. La varietà di conoscenze ed esperienze professionali assicura il giusto equilibrio del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati della Società, contribuendo a un valido governo societario.

La Società non rispetta l'esatta quota di un terzo (1/3) di presenze femminili nel Consiglio indicata nella raccomandazione n. 8 dell'articolo 2 del Codice di *Corporate Governance*: trattandosi di una Società di piccole-medie dimensioni a proprietà concentrata, il Consiglio è composto da soli sei membri. Inoltre, per considerazioni di natura strategica e di continuità operativa, derivanti dalle competenze e conoscenze specifiche del settore ricercate nei membri del Consiglio di Amministrazione, è stato ritenuto preferibile non modificare la composizione della componente esecutiva del Consiglio di Amministrazione.

Nonostante quanto sopra, la Società, avendo nominato **un amministratore indipendente in rappresentanza del genere meno presente**, rispetta il settimo principio dell'articolo 2 del Codice di *Corporate Governance* e pertanto anche l'articolo 2.2.3., paragrafo 3, lettera m), del Regolamento di Borsa Italiana sulle società ammesse al segmento STAR, che esclude esplicitamente il parametro di 1/3.
Inoltre, **ciascun Comitato è composto dai medesimi tre amministratori non esecutivi e indipendenti**, la maggior parte dei quali vanta un'adeguata esperienza in materia contabile e finanziaria e uno di essi con una specifica esperienza in materia di politiche retributive, come valutato dal Consiglio di Amministrazione in sede di delibera di nomina. Il numero di amministratori indipendenti è stato preventivamente valutato e ritenuto adeguato a consentire la costituzione dei suddetti Comitati rispetto al numero complessivo dei membri del Consiglio.

Diversità all'interno del Consiglio di Amministrazione (a fine esercizio)

		2020	2021	2022
Sotto i 30 anni di età	Uomini	0	0	0
	Donne	0	0	0
Tra i 30 e i 50 anni di età	Uomini	1	1	1
	Donne	0	0	0
Sopra i 50 anni di età	Uomini	5	4	4
	Donne	0	1	1

Diversità all'interno dell'Organismo di Vigilanza (a fine esercizio)

		2020	2021	2022
Sotto i 30 anni di età	Uomini	0	0	0
	Donne	0	0	0
Tra i 30 e i 50 anni di età	Uomini	0	0	0
	Donne	1	1	1
Sopra i 50 anni di età	Uomini	2	2	2
	Donne	0	0	0

REMUNERAZIONE

La Politica di remunerazione 2022 della Società per gli organi societari si compone di quattro elementi:

- componente **fissa** della remunerazione;
- componente **variabile di breve termine**;
- componente **variabile di lungo termine** (si rimanda alle note 1 e 8 del bilancio consolidato di DIS, riguardanti rispettivamente le politiche contabili di DIS concernenti il "Piano d'incentivazione azionaria a lungo termine" e i costi generali e amministrativi);
- **benefit.**

Ogni elemento ha una finalità diversa per i beneficiari, in funzione del ruolo ricoperto e delle relative responsabilità. In particolare, la componente fissa della remunerazione è volta a remunerare le competenze, l'esperienza e il contributo richiesti per ogni ruolo specifico. La componente variabile di breve termine intende remunerare la *performance* e il contributo ai risultati aziendali, tenendo conto delle condizioni prevalenti sul mercato. La componente variabile di lungo termine è tesa ad allineare gli interessi di medio-lungo termine della dirigenza e degli azionisti e ad aumentare l'impegno e la fidelizzazione delle risorse chiave. I benefit completano il pacchetto retributivo dei beneficiari, allineandolo a *benchmark* di mercato.

STAKEHOLDERS DI DIS

GRI 2-29 (2021)

Le principali categorie di stakeholder di DIS sono illustrate in dettaglio di seguito.

***Stakeholder* di DIS**
***Stakeholder* interni** • Personale • Membri del Consiglio • Azionista di controllo

***Stakeholder* esterni**
• Azionisti di minoranza
• Clienti
• Finanziatori:
  • Banche
  • Fondi di debito
  • Altri armatori
• Compagnie assicurative
• Fornitori:
  • Fornitori qualificati di beni e servizi, compresi agenti portuali e *broker*
  • Fornitori di tonnellaggio (altri armatori)
• Autorità marittime e di bandiera
• Comunità locali
  • Istituzioni locali
  • Organizzazioni locali
• Governi, istituzioni e ONG:
  • Governi
  • Istituzioni nazionali e internazionali
  • ONG
• Altre controllate non quotate
• Autorità/ Enti regolatori di borse valori
• Borse valori

ETICA E INTEGRITÀ

GRI 2-23 (2021); GRI 2-26

Da sempre DIS, spinta anche dal suo forte senso di responsabilità sociale, riconosce l'importanza di condurre trattative di business e professionali, a diversi livelli organizzativi, con **integrità e trasparenza**, agendo in maniera professionale, equa e onesta. La politica anticorruzione adottata da DIS cerca di prevenire ogni forma di corruzione all'interno della propria entità **promuovendo un approccio di "tolleranza zero"**, anche in relazione a qualsiasi forma di corruzione derivante dal comportamento di consulenti, agenti o appaltatori.

Codice Etico

ESRS G2-1

Dal 2008 DIS ha approvato e adottato il proprio Codice Etico che include **le principali norme di buona condotta** che la Società, i suoi amministratori, revisori, dipendenti, consulenti e partner, e in generale tutti coloro che agiscono in nome e per conto della Società, sono tenuti a rispettare al fine di ridurre e prevenire in modo rilevante il rischio di commissione dei diversi tipi di reati, compresa la frode.

La Società ha deciso di adottare i principali principi etici della sua controllante capogruppo di ultima istanza, d'Amico Società di Navigazione S.p.A., **ma allineandolo laddove necessario alla legislazione lussemburghese applicabile.** Su iniziativa dell'Organismo di Vigilanza, il 7 maggio 2014 il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato una versione aggiornata del Codice Etico in seguito alla revisione svolta dal Comitato di Controllo e Rischi. Il 26 novembre 2018, successivamente all'entrata in vigore del regolamento UE 679/2016 ("GDPR"), la Società ha rilasciato una nuova versione del Codice Etico adeguando la sezione relativa alla "Protezione dei dati". Successivamente il Codice Etico è stato modificato il 17 dicembre 2019 in seguito all'entrata in vigore della Legge 179/2017 recante "Disposizioni per la tutela degli autori di segnalazioni di reati o irregolarità di cui siano venuti a conoscenza nell'ambito di un rapporto di lavoro pubblico o privato", aggiungendo un riferimento alla piattaforma di *whistleblowing* per la gestione tra le altre delle segnalazioni di violazioni del Codice stesso.

Di seguito è riportata una breve sintesi dei principi fondamentali del Codice Etico.

Codice Etico	
PRINCIPI ETICI GENERALI	• conformità alle leggi • onestà, equità e trasparenza • rispetto della dignità della persona • protezione dei dati • trattamento corretto delle informazioni riservate • esclusione di conflitti di interessi • relazioni leali con la concorrenza • responsabilità verso la comunità • attenzione per l'ambiente • solidarietà • promozione dell'innovazione
PRINCIPI ETICI NELLA *CORPORATE GOVERNANCE*	• obblighi di diligenza dei membri degli organi sociali • procedure di trasparenza per la nomina degli organi sociali • promozione di un dialogo leale, trasparente e tempestivo con gli azionisti • efficienza ed efficacia del Sistema di controllo interno e di gestione del rischio
PRINCIPI ETICI NELLA GESTIONE DELLE RISORSE UMANE	• equità e pari opportunità nella selezione e nell'assunzione • formalizzazione del rapporto di lavoro • promozione dello sviluppo professionale dei dipendenti • attenzione alla salute e alle condizioni di lavoro
PRINCIPI ETICI NELLE RELAZIONI CON CLIENTI, PARTNER, FORNITORI, LA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE E ALTRE ISTITUZIONI PUBBLICHE	• rispetto della legge e dei contratti, onestà e trasparenza nelle relazioni con clienti, partner, fornitori, la pubblica amministrazione e altre istituzioni pubbliche

Il Codice Etico viene distribuito al personale di DIS, che viene informato dell'obbligo generale di **conoscerne i contenuti, di rispettarlo e di contribuire alla sua attuazione**. Il messaggio indica anche che l'osservanza del Codice Etico costituisce un requisito per il corretto svolgimento dell'attività lavorativa conformemente alla legislazione applicabile, come previsto dal Codice Disciplinare. Tale clausola è inserita nei contratti individuali di lavoro del personale neoassunto.

Le attività di **comunicazione** garantiscono che:

- il Codice Etico e il Codice Disciplinare siano resi **disponibili a tutto il personale** attraverso la pubblicazione sulla intranet aziendale e l'invio a bordo delle navi;
- il Codice Etico sia reso **disponibile a tutti i destinatari** (compresi i collaboratori esterni e i fornitori) attraverso la pubblicazione sul sito web della Società (www.damicointernationalshipping.com);

- il **personale neoassunto sia informato** del Codice Etico della Società e ne prenda atto attraverso la consegna di un manuale per i dipendenti;
- l'adozione e le **successive modifiche** del Codice Etico siano comunicate tramite posta elettronica a tutto il personale.

Le **attività di formazione continua** sono erogate ai dipendenti del Gruppo e a quelli impiegati da altre società del Gruppo d'Amico che forniscono servizi a DIS. I contenuti e le modalità di erogazione di tali attività sono differenziati a seconda delle qualifiche dei destinatari, dei rischi a cui sono esposti e delle competenze e mansioni loro assegnate.

La **formazione generale** sul Codice Etico, basata sui piani di formazione di volta in volta emanati dalla divisione Risorse Umane di DIS con l'assistenza dell'Organismo di Vigilanza, viene erogata ai membri del Consiglio di Amministrazione della Società, ai dipendenti che ricoprono posizioni apicali, compresi i responsabili di divisione, e al personale coinvolto in aree che comportano lo svolgimento di tali attività sensibili.

La **formazione specifica** è rivolta esclusivamente al personale che opera in aree di rischio ed è finalizzata alla mappatura del rischio di irregolarità, alla definizione dei fattori chiave di rischio di ciascuna area e all'illustrazione delle procedure adottate dal Gruppo per prevenire le irregolarità. Per ogni corso di formazione generale e/o specifica viene istituito un apposito registro a cura della divisione Risorse Umane del Gruppo, con l'indicazione del numero di partecipanti e del materiale formativo ricevuto.
Inoltre, **il Gruppo incoraggia tutti i destinatari a inserire in ogni contratto** negoziato e firmato per conto del Gruppo **una clausola contrattuale** che faccia riferimento al riconoscimento del Codice Etico e all'impegno a rispettare, con la massima diligenza e professionalità, tutte le direttive etiche incluse nel contratto, nonché a far sì che i propri collaboratori senior e junior facciano altrettanto. La clausola prevede anche il riconoscimento dell'adozione da parte di DIS di un sistema, accessibile dalla sezione "*whistleblowing*" del sito web di DIS, per la segnalazione di qualsiasi atto, fatto o comportamento di cui si venga a conoscenza nell'esecuzione del contratto, che potrebbe comportare il mancato rispetto dei principi previsti dal Codice Etico di DIS.

Anticorruzione

GRI 205-2 (2016); GRI 205-3 (2016); GRI 206-1 (2016); ESRS G2-3; ESRS G2-4

Per DIS riveste la massima importanza agire in modo professionale, corretto, onesto ed etico in tutte le operazioni e i rapporti commerciali ovunque il Gruppo opera (o prevede di operare), attuando e applicando sistemi efficaci di lotta alla corruzione; La politica anticorruzione implementata da DIS si propone di prevenire qualsiasi forma di corruzione, comprese le tangenti, e rispettare le leggi anticorruzione di ogni Paese in cui il Gruppo opera, **promuovendo un approccio di "tolleranza zero" agli atti corruttivi**, anche da parte di consulenti, agenti o appaltatori.

Essenzialmente, tutti i dipendenti di DIS sono responsabili della prevenzione, rilevazione e segnalazione di tangenti e altre forme di corruzione. Sono inoltre tenuti ad evitare qualsiasi attività che potrebbe comportare, o suggerire, una violazione della politica anticorruzione. Grazie all'attuazione di misure specifiche, il Gruppo garantisce che tutti i casi di sospetta corruzione vengano gestiti coerentemente e, indipendentemente dal fatto che un'indagine ne corrobori l'esistenza, non ci saranno ritorsioni o conseguenze negative per la persona che segnala un possibile caso di violazione: nella divisione Risorse Umane del Gruppo d'Amico è stato messo in atto un sistema di segnalazione anticorruzione che utilizza un indirizzo e-mail dedicato.

Analogamente, nessun dipendente di DIS subirà ritorsioni o conseguenze negative per essersi rifiutato di adottare una condotta illecita o per aver segnalato in buona fede violazioni delle norme e regolamenti anticorruzione applicabili.

La conformità alla politica anticorruzione viene verificata attraverso vari metodi, tra cui a titolo esemplificativo e non limitativo il monitoraggio attivo dei sistemi di rimborso delle spese e di tracciamento dei regali, controlli interni ed esterni e relazioni sull'autovalutazione di potenziali violazioni. Tutte le segnalazioni devono essere inviate tramite la piattaforma di *whistleblowing* del Gruppo d'Amico identificata e pubblicizzata per l'intero Gruppo d'Amico.

Nel periodo 2020-2022 non si sono verificati casi di corruzione o comportamento anticoncorrenziale.

MODELLO DI ORGANIZZAZIONE, GESTIONE E CONTROLLO – MODELLO 231

GRI 404-1 (2016); GRI 2-26; GRI 2-23

Dal 2008 la Società ha adottato il Modello di organizzazione, gestione e controllo ("Modello organizzativo 231" o "Modello 231"), un programma di conformità che ha portato all'attuazione e allo sviluppo di un sistema organico e strutturato di procedure, norme e controlli volti a prevenire e ridurre sistematicamente, durante lo svolgimento delle cosiddette "attività sensibili", il rischio di commissione degli illeciti (ivi compresa la corruzione) citati nel decreto legislativo italiano 8 giugno 2001, n. 231 (il "Decreto 231").

Il Decreto 231, al quale DIS si conforma in virtù della propria quotazione sul segmento STAR di Borsa Italiana, ha introdotto la responsabilità amministrativa degli enti in caso di reati commessi da soggetti che agiscono per conto della Società, quali rappresentanti, dirigenti, amministratori, dipendenti e persone che, anche de facto, svolgono attività di gestione o controllo. Il Decreto 231 prevede che **gli enti siano ritenuti responsabili di un elenco specifico di illeciti commessi, o anche tentati, nell'interesse e/o a vantaggio della Società.**

Gli enti non saranno considerati responsabili se la persona ha commesso il reato nell'interesse esclusivo proprio o di terzi (non legati alla Società). Inoltre, la responsabilità della Società potrebbe essere esclusa se si dimostra che:

- il Consiglio di Amministrazione della Società non solo ha preventivamente adottato (adozione *ex ante*) ma anche efficacemente attuato il Modello 231;
- la Società ha nominato un Organismo di Vigilanza che non ha omesso di esercitare i propri doveri di vigilanza;
- l'illecito è stato commesso da una persona fisica con l'intento fraudolento di eludere il Modello 231 attuato efficientemente dalla Società.

Inoltre, la tempestiva adozione e implementazione di alcuni controlli e procedure nell'ambito del Modello 231 successivamente alla commissione dell'illecito (adozione ex post) potrebbe mitigare le sanzioni derivanti dalla responsabilità accertata.

Per questi motivi, **la Società ha deciso di aderire al sistema di gestione integrato della capogruppo** – d'Amico Società di Navigazione S.p.A. – **le cui procedure sono sottoposte ad aggiornamento continuo in riferimento ai controlli aggiuntivi specificamente richiesti dal Modello 231** come di volta in volta modificato.

Nello specifico, il Modello 231 della Società:

- identifica le attività nel cui ambito potrebbero essere commessi i reati indicati nel Decreto 231 ("Aree di rischio" o "Attività Sensibili");
- identifica adeguati presidi volti a prevenire i reati indicati nel Decreto 231;

- individua procedure specifiche riguardanti l'attività dell'OdV e l'attuazione delle sue decisioni;
- prevede un'adeguata gestione finanziaria, per impedire la commissione di reati finanziari;
- prevede uno specifico obbligo di informazione nei confronti dell'OdV in caso di violazione del Modello 231 (sia l'account e-mail dell'OdV reso pubblico sul sito web di DIS sia la piattaforma di *whistleblowing* del Gruppo d'Amico identificata e resa pubblica per l'intero Gruppo d'Amico costituiscono un canale diretto da utilizzare per le segnalazioni);
- istituisce un sistema di sanzioni disciplinari, in modo da punire ogni violazione delle procedure;
- prevede lo svolgimento di attività di formazione da parte di tutti i dipendenti di DIS e delle società del Gruppo d'Amico che forniscono servizi a DIS.

Il Modello 231 della Società viene aggiornato costantemente in caso di cambiamenti intervenuti sia in seguito a modifiche organizzative interne che al mutare del contesto legislativo di riferimento. **Il 9 maggio 2019**, il Consiglio di Amministrazione ha approvato un aggiornamento del Modello 231 seguito degli aggiornamenti normativi apportati dal legislatore nel 2017. Inoltre, **alla fine del 2019** la Società ha deciso di procedere a un nuovo aggiornamento del piano di rischio e a una revisione generale del Modello 231. La decisione è stata dettata dalle modifiche intervenute sia nel quadro organizzativo interno di riferimento che nel quadro normativo per effetto dell'introduzione di nuovi reati nel Decreto 231 ed in particolare delle seguenti nuove fattispecie di reato: traffico di influenze illecite; frode in competizioni sportive, esercizio abusivo di gioco o di scommessa; delitti informatici e trattamento illecito di dati; reati tributari; reati introdotti nel Decreto dal D. lgs. 75/2020 in materia di lotta contro la frode che lede gli interessi finanziari dell'Unione.

L'**autovalutazione dei controlli e dei rischi** (di seguito anche "ACR") condotta dalla Società con l'assistenza dell'Organismo di Vigilanza è stata realizzata attraverso le seguenti attività:

- rilevazione e mappatura delle attività della Società a potenziale rischio di commissione degli illeciti in oggetto;
- analisi del sistema di controllo esistente e analisi del divario rispetto ad un sistema di controllo "ottimale";
- definizione delle azioni di adeguamento del sistema di controllo esistente.

Poiché la Società è legata al territorio italiano esclusivamente in virtù della sua quotazione presso Borsa Italiana, sono stati identificati come rientranti nell'ambito di applicazione solo gli illeciti previsti dal Decreto 231, relativi alle attività di DIS in Italia ed in particolare:

- delitti di peculato, concussione, induzione indebita a dare o promettere utilità, corruzione e abuso d'ufficio nei confronti della Pubblica Amministrazione;
- reati societari, ivi compresa la corruzione tra privati;
- reati di abuso di mercato;
- delitti di criminalità organizzata;
- induzione a non rendere dichiarazioni o a rendere dichiarazioni mendaci all'autorità giudiziaria.

Le **misure di controllo** ritenute rilevanti ai fini dell'analisi del sistema di controllo interno (SCI), coerentemente con le *best practice* rispetto alle attività sensibili individuate **sono le seguenti**:

- esistenza di un Modello 231, aggiornato, diffuso e attuato;
- nomina dell'Organismo di Vigilanza e monitoraggio delle sue attività;
- formalizzazione e diffusione degli organigrammi della Società e delle relative modifiche a tutto il personale;

- esistenza di un sistema di poteri e deleghe formalizzato, aggiornato e diffuso, di un sistema di descrizione delle mansioni, di un Codice Etico, di un sistema di politiche e procedure all'interno dell'organizzazione;
- esistenza di canali di comunicazione interna, finalizzati alla diffusione della normativa organizzativa in essere e di un programma periodico, sistematico e specifico di informazione e di formazione rivolto ai dipendenti/ collaboratori della Società, nonché l'adozione e l'aggiornamento di specifici programmi di formazione sull'"argomento 231";
- esistenza e attuazione di un sistema disciplinare;
- esistenza e implementazione di un sistema di segnalazione *(whistleblowing)*;
- esistenza di contratti che disciplinano i rapporti in essere con i terzi.

Le principali risultanze della ACR hanno evidenziato l'adeguatezza complessiva del sistema di controllo interno. In considerazione della ACR, **la struttura del Modello 231 è stata rivista ed è ora articolata in sette sezioni**, come segue:

I) Rapporti con la Pubblica Amministrazione;

II) Gestione dei contenziosi;

III) Gestione delle risorse umane;

IV) Acquisto di beni e servizi;

V) Gestione dei flussi finanziari, degli omaggi e delle donazioni;

VI) Gestione dei conti, dei bilanci e delle operazioni azionarie;

VII) Gestione di informazioni privilegiate.

Infine, **nel corso del 2022** in ragione delle modifiche intervenute rispetto al quadro normativo di riferimento – in particolare, in merito all'introduzione delle seguenti nuove tipologie di reato presupposto: delitti in materia di strumenti di pagamento diversi dai contanti, reati contro il patrimonio culturale, riciclaggio di beni culturali e devastazione e saccheggio di beni culturali e paesaggistici – il Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione del luglio 2022 ha deliberato di **avviare un aggiornamento della ACR** al fine di valutare il livello di rischio e la necessità di aggiornamento del Modello 231.

Dall'analisi nel quadro della ACR della documentazione raccolta in merito alle attività svolte dalla Società e dai colloqui condotti con i dirigenti in ruoli chiave potenzialmente coinvolti nelle attività riconducibili agli illeciti che rientrano nell'ambito di applicazione della ACR, non è risultato sussistere un livello di rischio potenziale di commissione degli illeciti tale da consentire l'individuazione di una o più attività sensibili associate alle stesse; non è stato pertanto necessario procedere alla revisione e all'aggiornamento delle Parti Speciali del Modello 231 della Società. Inoltre, restano validi e applicabili i presidi di controllo già adottati dalla Società e i principi generali contenuti nel Codice Etico di DIS. Sulla base di quanto sopra, si è ritenuto necessario procedere al solo aggiornamento formale della Parte Generale del Modello 231 della Società, al novembre 2022, in linea con le attività ACR svolte.

Whistleblowing

A marzo 2021 è stata implementata una piattaforma con l'obiettivo di garantire la riservatezza dell'identità e l'anonimato dei *whistleblower*, che possono essere anche parti terze. Tale piattaforma consente di segnalare eventuali irregolarità e/o comportamenti illeciti, atti od omissioni che possano costituire

violazioni o tentativi di violazione, anche solo sospetta, di quanto segue:

- le disposizioni legislative di cui al D.Lgs. 231/2001;
- i principi sanciti nel Codice Etico e nei Modelli Organizzativi 231 di d'Amico International Shipping S.A.;
- le procedure, le politiche e le regole in generale previste dal Sistema di gestione integrato;
- la Politica anticorruzione;

che possono costituire frode o danno, anche potenziale, nei confronti di colleghi, azionisti e *stakeholder*, ovvero atti illeciti lesivi degli interessi e della reputazione della Società.

A titolo esemplificativo, le segnalazioni possono riferirsi a circostanze di presunte violazioni delle norme ambientali e di sicurezza sul lavoro, corruzione nell'adempimento di responsabilità, corruzione per un atto contrario ai doveri d'ufficio, abuso di poteri affidati al fine di ottenere vantaggi privati, irregolarità contabili, false dichiarazioni, demansionamento e assunzioni non trasparenti. Le segnalazioni possono anche riguardare casi anche sospettati o tentati di bullismo sul posto di lavoro, molestie sessuali, violazioni della normativa sulla privacy e situazioni di conflitti di interesse reali, potenziali e apparenti per i quali non sia stata eseguita adeguata comunicazione da parte dei soggetti coinvolti e che possano avere conseguenze sull'imparzialità e sul buon andamento della Società.

Questa nuova piattaforma sostituisce il precedente Sistema di segnalazione e può pertanto essere utilizzata anche per la segnalazione di eventi che si verificano a bordo di una nave o di qualsiasi evento concernente una nave. La nuova piattaforma di *whistleblowing* è disponibile all'indirizzo https://openreportingsystem.damicoship.com/ – con accesso sia da portale intranet sia dal sito web di DIS. Si noti che nel 2022 l'Organismo di Vigilanza non ha ricevuto alcuna segnalazione di violazione del Modello 231 o del Codice Etico né direttamente né tramite la piattaforma di *whistleblowing*.

Nel 2022, la Società ha lanciato un nuovo programma di formazione, supportato dall'Organismo di Vigilanza, attraverso la funzione Risorse Umane del Gruppo. Questo programma era rivolto a tutti i dipendenti di DIS a terra e all'alta dirigenza con l'obiettivo di spiegare il nuovo Modello 231 ristrutturato e il sistema di *Whistleblowing*.

Persone che partecipano alle attività di formazione sulla condotta aziendale (Codice Etico e Modello 231)

Personale di terra		2022
Alti dirigenti	Uomini	4
	Donne	1
Dirigenti	Uomini	5
	Donne	3
Dipendenti	Uomini	4
	Donne	6

Ore di formazione sulla condotta aziendale (Codice Etico e Modello 231)

Personale di terra		2022
Alti dirigenti	Uomini	6,0
	Donne	1,5
Dirigenti	Uomini	7,5
	Donne	4,5
Dipendenti	Uomini	6,0
	Donne	9,0

SISTEMA DI GESTIONE

ESRS G1-7; ESRS G1-8

Sistema di controllo interno e di gestione del rischio

Il Consiglio di Amministrazione, in quanto soggetto responsabile del Sistema di controllo interno e di gestione del rischio, espleta i propri compiti sulla base di un modello ispirato alle raccomandazioni dettate dal Codice di *Corporate Governance* e dalle *best practice* a livello nazionale e internazionale. Il Consiglio di Amministrazione della Società valuta il funzionamento del Sistema di controllo interno e di gestione del rischio sulla base delle relazioni ricevute dal Responsabile dell'Internal Audit, dal Comitato Controllo e Rischi e dall'Organismo di Vigilanza.

La **tempestiva individuazione dei rischi e l'impegno volto ad eliminare, ridurre e/o gestire consapevolmente** gli stessi, è realmente percepito dai dirigenti come una loro diretta responsabilità, sia da un punto di vista strategico che operativo, e costituisce parte integrante della gestione dei processi aziendali. Particolare attenzione è rivolta ai **rischi insiti nei fattori critici di successo della sostenibilità.**

Il Gruppo è in continua fase di implementazione e messa a punto delle misure necessarie per **mantenere un Sistema di controllo interno e gestione del rischio efficiente e adeguato**, mediante la periodica **revisione** delle politiche, dei processi e delle procedure esistenti e l'istituzione, laddove necessario, di un insieme di nuove regole, processi e strutture organizzative per il monitoraggio dell'efficienza delle operazioni del Gruppo, dell'affidabilità di tutte le informazioni (incluse quelle finanziarie) fornite agli organi del Gruppo ed al mercato, del rispetto di leggi e regolamenti e della salvaguardia del patrimonio del Gruppo.

La **funzione Internal Audit** conduce, tra l'altro, verifiche indipendenti dell'efficienza dei controlli individuati per ciascuno dei processi delle società del Gruppo DIS tenute all'informativa finanziaria. Le aree di miglioramento individuate nel corso di tali verifiche sono illustrate al Chief Risk Officer della Società e al Comitato Controllo e Rischi. Di concerto con ciascun responsabile di processo o società tenuta all'informativa finanziaria sono concordati dei piani d'azione volti a rafforzare il sistema di controllo in essere od a correggere specifiche carenze dello stesso. Con specifico riferimento al sistema interno per la gestione ed il controllo dei rischi insiti nel processo di informativa finanziaria, anche consolidata, il Gruppo ha implementato un sistema di procedure amministrative e contabili volto a garantire la correttezza, l'esattezza, l'affidabilità e la tempestività dell'informativa finanziaria. L'implementazione delle azioni concordate è costantemente monitorata dalla Divisione Internal Audit, che riferisce in merito al Chief Risk Officer e al Comitato Controllo e Rischi. È compito del Chief Risk Officer mantenere un adeguato sistema di controllo

interno, che comprende la verifica periodica del funzionamento dei controlli chiave individuati e verificati con il supporto della Funzione Internal Audit durante la fase di implementazione, al fine di confermare che essi continuino ad operare in modo efficace. La Funzione Internal Audit può selezionare alcune società operative o processi al fine di effettuare audit o follow-up analitici, essendo dotata di autonomo potere per redigere il piano di audit basato sull'analisi dei rischi. I risultati di tali verifiche, così come gli esiti dell'analisi e valutazione dei rischi, sono oggetto di una relazione.

La Società ritiene che il predetto sistema di valutazione e il relativo processo di attestazione, considerati il numero di processi e di società rilevanti tenute all'informativa finanziaria coinvolti, sia in grado di garantire e mantenere controlli affidabili in relazione al processo di informativa finanziaria.

Valutazione del rischio

La **valutazione dei rischi** è un processo iterativo continuo volto a valutare i rischi che potrebbero mettere a repentaglio gli obiettivi del Gruppo e che prende in considerazione i rischi e le pratiche di controllo a vari livelli della struttura organizzativa, oltre all'ambiente di controllo del Gruppo.

Il Gruppo ritiene che la completa adozione di un Sistema integrato di controllo interno sia un prerequisito per garantire un'efficace politica dei rischi. Conformemente alle migliori prassi nazionali e internazionali, l'approccio integrato al Sistema di controllo interno del Gruppo si basa sui seguenti concetti chiave:

a) unicità e centralità del Sistema di controllo interno;

b) completezza e versatilità della valutazione dei rischi;

c) indipendenza e segregazione tra responsabilità operative e di controllo.

A tal fine, la Valutazione dei rischi include l'analisi dei rischi di cui al Decreto 231 approvata dal Consiglio di Amministrazione della Società a luglio 2021, su impulso dell'Organismo di Vigilanza.
L'integrazione dell'analisi riferita alle tematiche di emergenza, efficienza energetica, ambiente, sicurezza, salute e sicurezza è in corso.

Il *framework* adottato dal Gruppo è conforme al framework maggiormente diffuso a livello globale (il *framework* COSO[11]).

- **Individuazione degli obiettivi organizzativi:** gli obiettivi del Gruppo per ogni attività sono definiti dai responsabili di processo e classificati secondo le seguenti tre categorie:
  - Conformità – gli obiettivi consistono nello *standard* minimo di comportamento stabilito da leggi e normative;
  - Operatività – gli obiettivi riguardano il miglioramento della *performance* finanziaria, della produttività, della qualità, delle pratiche ambientali, dell'innovazione, della tutela dei beni e della soddisfazione di clienti e dipendenti;
  - Informativa agli *stakeholder* interni ed esterni – gli obiettivi riguardano la rendicontazione veritiera e corretta delle informazioni finanziarie e non finanziarie;

11 Il Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) è un'iniziativa congiunta di cinque organizzazioni del settore privato, fondata negli Stati Uniti, dedicata a fornire una leadership di pensiero al management esecutivo e alle entità di governo su aspetti critici della governance organizzativa, dell'etica aziendale, del controllo interno, della gestione del rischio aziendale, delle frodi e dell'informativa finanziaria. COSO ha stabilito un modello comune di controllo interno rispetto al quale le società e le organizzazioni possono valutare i propri sistemi di controllo. Il Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission è sostenuto da cinque organizzazioni: l'Institute of Management Accountants (IMA), l'American Accounting Association (AAA), l'American Institute of Certified Public Accountants (AICPA), l'Institute of Internal Auditors (IIA) e il Financial Executives International (FEI).

- **Individuazione dei rischi in grado di compromettere gli obiettivi:** per ogni obiettivo, i rischi – eventi o condizioni – e le relative conseguenze sono identificati dai responsabili di ciascun processo e valutati secondo specifiche linee guida;
- **Valutazione dei rischi:** per definire il rischio intrinseco, la valutazione della probabilità di ogni evento e l'impatto delle sue conseguenze sono combinati secondo i criteri stabiliti dal Responsabile dell'Internal Audit;
- **Identificazione e valutazione dell'ambiente di controllo e delle attività di controllo**: viene effettuata una valutazione del rischio residuo, tenendo conto delle attività di controllo specifiche e di come queste influiscono sulla probabilità degli eventi e sui loro impatti.

Seguendo il processo sopra delineato, il Responsabile dell'Internal Audit fornisce un supporto qualificato e sistematico all'autovalutazione dei responsabili dei processi, assistendoli nell'identificazione di:

- il **Rischio intrinseco,** che rappresenta il rischio prima di qualsiasi attività di controllo implementata dal Gruppo;
- l'**Ambiente di controllo**, ovvero l'insieme di norme, processi e strutture adottate dal Gruppo, che costituisce la base per l'esecuzione del controllo interno in tutta l'organizzazione;
- le **Attività di controllo**, che sono i controlli specifici, definiti e implementati dal Gruppo, che contribuiscono alla mitigazione dei rischi a livelli accettabili;
- il **Rischio residuo,** che rappresenta il rischio che rimane dopo le attività di controllo implementate dal Gruppo.

La tabella seguente mostra le principali categorie di rischio e i relativi livelli di rischio intrinseco e residuo.

Valutazione del rischio	2021		2022	
Categorie di rischio	Rischio intrinseco	Rischio residuo	Rischio intrinseco	Rischio residuo
Ambiente macroeconomico	alto	medio-alto	alto	medio-alto
Reputazione	alto	medio-alto	alto	medio
Cespiti	medio-alto	medio-basso	medio-alto	medio-basso
Frode	medio-alto	medio	medio-alto	medio-basso
Cambiamento sociale	medio-alto	medio-basso	medio-alto	medio-basso
Naturale e geopolitico	alto	medio	medio-alto	medio
Conformità	medio-alto	medio-basso	medio-alto	medio-basso
Informativa esterna	medio-alto	basso	medio-alto	basso
Mercato	medio-alto	medio-basso	medio-alto	medio-basso
Persone	medio-alto	medio-basso	medio-alto	medio-basso
Cambiamento tecnologico	medio-alto	medio-basso	medio-alto	medio-basso
Finanziario	medio-alto	medio	medio-alto	medio-basso
Organizzativo	medio-alto	medio-basso	medio-alto	medio-basso
Informativa interna	medio-alto	medio-basso	medio-alto	medio-basso
Sistemi ICT	medio-alto	basso	medio-alto	basso
Totale	medio-alto	medio-basso	medio-alto	medio-basso

I principali rischi intrinseci classificati come elevati dalla Valutazione del rischio di DIS sono i seguenti:

- **Rischio legato all'ambiente macroeconomico**, che è stato valutato alto come rischio intrinseco e medio-alto come rischio residuo dopo i controlli interni. Si riferisce principalmente ai **rischi finanziari legati alla volatilità e alla ciclicità del mercato delle navi cisterna**. È determinato da:

  - **Tariffe di nolo:** il Gruppo è esposto a fluttuazioni significative delle tariffe di nolo dovute ai cambiamenti dell'equilibrio tra domanda e offerta nel trasporto marittimo di raffinati derivanti dalla natura ciclica del nostro settore. La Società mitiga tale rischio impiegando parte della sua flotta tramite contratti a termine a tariffa fissa, oltre che coprendo ulteriormente parte dell'esposizione al mercato *spot* tramite derivati legati ai noli (FFA). Forti correzioni delle tariffe di nolo possono comportare perdite e ripercuotersi sui nostri saldi di liquidità, oltre che sulla nostra capacità di rispettare i contratti, e potrebbero causare inadempimenti dei vincoli finanziari (*covenant*) previsti dai nostri prestiti.
  - **Prezzi delle navi:** gli stessi fattori che influiscono sulle tariffe di nolo hanno un impatto anche sui prezzi delle navi. Inoltre, in caso di forte flessione del mercato, la liquidità del mercato di seconda mano per le nostre può subire un calo significativo, inficiando la capacità del Gruppo di venderle. Consistenti correzioni dei prezzi delle navi possono causare potenziali inadempimenti dei vincoli finanziari (*covenant*) previsti dai prestiti.
  - **Tassi di interesse e tassi di cambio:** influenzano rispettivamente gli oneri finanziari del Gruppo sui prestiti a tasso variabile, e i costi amministrativi e operativi. Il Gruppo copre tali rischi attraverso *swap* su tassi di interesse e contratti *forward*.
- **Rischio reputazionale** che è stato valutato alto come rischio intrinseco ma medio come rischio residuo dopo i controlli interni. Riguarda principalmente la comunicazione negativa da parte dei media. Il Gruppo mitiga questo rischio attraverso il monitoraggio della stampa, la comunicazione attiva e reattiva e la responsabilizzazione dei dipendenti.

- **Rischio sui cespiti,** che è stato valutato alto come rischio intrinseco ma medio come rischio residuo dopo i controlli interni. Si riferisce principalmente ai rischi di guasto e viene mitigato attraverso ispezioni delle navi, un sistema di manutenzione programmata e il monitoraggio degli elementi critici.

  La collisione e l'incaglio di navi sono incidenti gravi che potrebbero causare la perdita totale della nave. I danni alla nave, la perdita totale e la perdita totale costruttiva della nave sono coperti dalla polizza Corpo e macchine (*Hull & Machinery*) fino al valore assicurato concordato della nave meno la franchigia concordata. Anche le spese di recupero sono coperte dalla polizza H&M. L'interruzione dell'attività a seguito di una collisione o di un evento di incaglio è coperta dalla polizza Loss of Hire (perdita del corrispettivo del noleggio) e/o Strike Shipboard (nave speronatrice). La Società adotta un sistema di manutenzione pianificata (PMS) per ridurre il rischio di guasto delle navi. La gestione degli interventi di bacino e delle riparazioni è coordinata dal Gruppo d'Amico, il che consente di raggiungere economie di scala e di avvalersi di un adeguato valore di riferimento per il costo e la qualità di tali servizi. L'obiettivo di DIS, che prevede di controllare sempre una flotta giovane, contribuisce a minimizzare tali rischi. Il PMS include ispezioni tecniche programmate e l'adeguata gestione dei componenti critici (ricambi - motori). Il Gruppo d'Amico ha selezionato cantieri privilegiati ubicati in aree commerciali chiave sulla base di criteri come la qualità del lavoro svolto, le certificazioni ISO e altre certificazioni volontarie oppure obbligatorie, la conformità a principi etici, l'esperienza passata del Gruppo d'Amico ed un elenco di referenze. Gli interventi di bacino vengono pianificati in anticipo, in modo da assicurare gli spazi necessari e fare in modo che le specifiche dell'intervento siano definite attraverso un'ispezione precedente all'immissione in bacino. Un rappresentante della Società è sempre presente in loco per monitorare la qualità del lavoro svolto e l'avanzamento dell'intero progetto, e pronto a gestire tempestivamente qualsiasi problematica. DIS ha istituto un indicatore chiave di *performance*, la "*Performance*

della pianificazione degli interventi di bacino", volto a monitorare e controllare costi e ritardi. La selezione degli interventi di bacino considera tutti i costi, compresi quelli di riparazione, il costo della deviazione, quello dei bunker consumati insieme al tempo richiesto per le riparazioni.

- **Rischio di frode**, che è stato valutato medio-alto come rischio intrinseco ma medio come rischio residuo dopo i controlli interni. Si riferisce principalmente all'abuso di mercato, alle dichiarazioni mendaci e alla criminalità informatica. L'Organismo di Vigilanza di DIS è concentrato sulla valutazione delle misure adottate per prevenire tale rischio.

  La criminalità informatica, che era precedentemente inserita nei rischi Naturali e geopolitici, potrebbe pregiudicare la sicurezza e la continuità operativa. Potrebbe influenzare la disponibilità dei servizi ICT (sistema, rete, centro dati) e la riservatezza dei dati. Un piano d'emergenza per la sicurezza informatica, un piano di recupero in caso di disastro e continuità operativa, un team di gestione delle crisi e un piano di emergenza sono stati condivisi con i dipendenti, insieme a un programma di formazione e un bollettino periodico.

  L'abuso di mercato include il rischio di ***insider trading***, che potrebbe generare responsabilità amministrative per la Società. Il Modello organizzativo (D.lgs. 231), la gestione di un registro degli *insider*, la formazione del personale sulla regolamentazione degli abusi di mercato, l'utilizzo di accordi di non divulgazione per i terzi e la tenuta delle registrazioni dei soggetti terzi che ricevono previsioni finanziarie, riducono il rischio ad un livello accettabile.

  Per quanto riguarda il rischio di dichiarazione mendace, DIS ha implementato un sistema di procedure amministrative e contabili volto garantire la correttezza, l'esattezza, l'affidabilità e la tempestività dell'informativa finanziaria.

Tra gli altri rischi che la Valutazione del rischio di DIS non ha classificato come ad alto valore intrinseco, ma che il Gruppo ritiene debbano essere attentamente monitorati e resi noti, sono i seguenti:

- **Rischio politico**, che potrebbe comportare sanzioni e costi aggiuntivi. Le strategie di mitigazione includono procedure e l'istituzione di una divisione competente per le sanzioni.

- **Rischio meteorologico**, che può comportare ritardi, danni alle navi e costi aggiuntivi. Le strategie di mitigazione includono linee guida, supporto tecnico, l'adozione di tecnologie per il monitoraggio della *performance* delle navi, doppi sistemi di comunicazione (bande diverse), il ricorso a fornitori tecnologici di notizie meteorologiche e l'adozione di un sistema di ricerca del percorso ottimale per le navi.

- **Rischio di pirateria**, che può comportare rischi economici e per la sicurezza della nave e/o rischi per il completamento dei viaggi delle navi come previsto. Il rischio di pirateria rappresenta un problema serio nel Mar Rosso Meridionale / Golfo di Aden e nel Golfo di Guinea.

  A tal riguardo DIS ha adottato misure volte a:
  - ridurre al minimo il rischio durante il transito nell'area del Golfo di Aden per promuovere una navigazione più sicura;
  - verificare l'adeguatezza delle polizze assicurative attualmente in essere per garantire che tali rischi risultino opportunamente coperti.

  Un'analisi dettagliata della situazione ha consentito al Gruppo DIS, insieme al Gruppo d'Amico, di redigere le linee guida a cui ogni nave deve attenersi quando si trova nella zona a rischio. Inoltre, per ottenere il maggior

numero possibile di informazioni e per mantenersi aggiornato su tutte le problematiche sorte, DIS, per il tramite del Gruppo d'Amico, monitora periodicamente i siti internet dedicati al problema della pirateria.

Per quanto riguarda la copertura assicurativa, basandosi su una valutazione dei rischi, DIS ha accertato che i principali rischi legati alla pirateria sono debitamente coperti tramite:

- assicurazione per perdita del noleggio *(Loss of Hire)*, che copre il Gruppo per la perdita di reddito risultante da danni fisici alla nave causati da attacchi di pirateria (quest'ultimo rischio coperto dalla polizza corpo e macchine (*Hull & Machinery*);
- assicurazione per rapimento e riscatto, che copre i rischi di rapimento, detenzione illegale e dirottamento;
- assicurazione per perdita del noleggio passivo a causa di pirateria, che copre il pagamento del noleggio durante il periodo di detenzione da parte dei pirati (non è richiesto che questa polizza preveda la copertura di danni fisici alla nave);
- responsabilità civile di terzi, inclusa nella copertura Protection&Indemnity.

Oltre alle suddette misure di sicurezza, la Società si avvale di guardie armate per ridurre il rischio a un livello accettabile.

- **Il rischio di disponibilità del personale** riguarda la capacità della Società di attirare e trattenere i dipendenti. Il rischio è mitigato attraverso piani di comunicazione esterna e interna, insieme a un'adeguata remunerazione e a programmi di sviluppo professionale anche attraverso la formazione.

- **Rischi legati alla gestione del viaggio.** La pianificazione ed il controllo dei viaggi sono gestiti da DIS allo scopo di garantire un servizio di alta qualità ai noleggiatori, attraverso una costante attenzione all'adempimento dei requisiti contrattuali, con l'obiettivo di ridurre i costi e limitare i ritardi. Le agenzie portuali e i rimorchiatori sono gestiti da DIS attraverso contratti generali e si basano su una rete affidabile di agenti che operano con standard elevati, allo scopo di massimizzare l'efficienza dei tempi di sosta delle navi di DIS presso i porti, fornire servizi amministrativi ed operativi qualificati alle navi di proprietà e trarre vantaggio dalle economie di scala. Il piano assicurativo di DIS prevede la copertura di un ampio ventaglio di rischi che potrebbero sorgere dalla proprietà e dalla gestione delle navi e che potrebbero esporre il Gruppo a perdite finanziarie. Riguardo all'operatività delle navi e al trasporto di merci, la copertura include i rischi di infortuni, danno ambientale e inquinamento, danni e responsabilità nei confronti di terzi, danneggiamento degli scafi e dei motori, perdita totale, rischi di guerra e pirateria.

- **Rischi legati alla gestione del carburante (*bunker*)** Nel rifornimento di carburante alle navi, il Gruppo DIS ha diversi obiettivi, tra cui tagliare i costi di acquisto diretti, ridurre al minimo gli scostamenti delle navi e garantire che le forniture siano in linea con le norme ISO più recenti in vigore. Il bunkeraggio è gestito da DIS con il supporto di una società del Gruppo d'Amico, Rudder SAM, che ha una profonda conoscenza del mercato e si avvale di una rete di fornitori affidabili con elevati *standard* qualitativi (si veda anche la nota Operazioni con parti correlate al bilancio consolidato). Una supervisione costante delle consegne fisiche (in termini di tempistiche e quantità pianificate) e l'analisi della qualità dei campioni di bunker garantiscono che le problematiche di natura quantitativa e qualitativa siano tenute sotto controllo.

- L'**appropriazione indebita di beni ICT** potrebbe comportare violazioni della riservatezza dei dati. La politica di cifratura della Società riduce questo rischio a un livello accettabile. L'appropriazione indebita potrebbe anche derivare dal pagamento a una controparte sbagliata. Le procedure del Gruppo, che

includono la separazione dei compiti nella gestione dei libri contabili e del piano dei conti e nell'approvazione, registrazione e pagamento delle fatture, riducono questo rischio a un livello accettabile.

Si rimanda al bilancio consolidato di DIS, in particolare alla nota 1 sui principi contabili e alla nota 12 su immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo, per una disamina della modalità in cui alcuni dei suddetti rischi incidono sulle stime contabili della dirigenza.

Sistema di Gestione Integrato

L'implementazione di un Sistema di gestione integrato (IMS) è **il risultato di una scelta aziendale che assegna un'importanza primaria ai temi della qualità dei servizi forniti ai clienti, della sicurezza e della salute nei luoghi di lavoro, dell'efficienza energetica, della salvaguardia dell'ambiente e della responsabilità sociale d'impresa**, attraverso l'adozione di riconosciuti standard e certificazioni internazionali.

DIS ha formalmente deciso di aderire al Sistema di gestione integrato del Gruppo d'Amico. Tale allineamento migliora il Sistema di controllo interno e di gestione del rischio adottato dal Gruppo DIS e aumenta l'efficacia dei processi. Inoltre, l'integrazione ha portato al rafforzamento del coordinamento tra gli organi preposti al controllo interno, in particolare nello sviluppo dei propri piani di audit così da portare ad una razionalizzazione dei controlli. Tale livello di coordinamento è stato raggiunto grazie all'applicazione di un semplice protocollo definito in modo tale da non interferire con l'autonomia e l'indipendenza dei singoli sistemi di gestione. La collaborazione tra gli organi di controllo consente di condividere le relazioni degli audit e di prendere atto dei rilievi sollevati da ciascuno dei tre organi di controllo.

L'IMS permette al Gruppo d'Amico, e a sua volta a d'Amico International Shipping, di **identificare, mantenere e migliorare un modello organizzativo gestionale dinamico**; la sua prospettiva unitaria soddisfa le esigenze e le specificità dei diversi settori, sfruttando al meglio le possibili strategie, in conformità con le numerose normative e legislazioni nazionali e internazionali che DIS si è impegnata a rispettare.

Un monitoraggio continuo, un'adeguata misurazione degli indicatori di prestazione, una scrupolosa esecuzione delle ispezioni interne, un'analisi approfondita dei dati raccolti e una pronta implementazione delle azioni correttive e di miglioramento, **consentono a DIS di accrescere continuamente le proprie *performance* e quelle di suoi stakeholder in termini di sicurezza, di protezione ambientale e di soddisfazione del cliente**.

L'IMS, già conforme al **Codice internazionale di gestione della sicurezza**, è stato esteso ai seguenti standard certificati dal RINA (Registro Italiano Navale): **ISO 9001 (qualità), ISO 14001 (ambiente), ISO 45001 (sicurezza) e ISO 50001 (efficienza energetica)**.

TEMI MATERIALI ESG

GRI 3-1 (2021); GRI 3-2

DIS ha adottato le tematiche di sostenibilità materiali identificati dal Gruppo d'Amico. Di seguito sono riportati i temi di sostenibilità materiali di DIS, organizzati secondo le tre dimensioni ESG e collegati ai 17 Obiettivi dell'Agenda 2030 ONU.

Temi di sostenibilità e loro connessione con i 17 Obiettivi dell'Agenda 2030 ONU[12]

	Ambientali	Sociali	Economici e di governance
Temi di sostenibilità	• Cambiamento climatico ed emissioni in atmosfera • Efficienza energetica delle navi • Innovazione: efficienza e sicurezza della flotta • Sicurezza del mare e dell'ambiente marino • Riciclo delle navi • Riduzione dei rifiuti e riciclo di materiali	• Attenzione alle persone • Salute e sicurezza sul lavoro • Formazione e sviluppo delle persone • Approccio multiculturale • Elevata qualità dei servizi • Coinvolgimento degli *stakeholder* • Promozione della consapevolezza su temi sociali, culturali e ambientali	• Etica aziendale • Sistema di gestione integrato per il miglioramento continuo • Valore economico generato e distribuito • Catena di fornitura sostenibile
Obiettivi di Sviluppo Sostenibiles			

Rischi ed effetti ESG

ESRS G1-7

Dal 2022, in linea con l'evoluzione dei requisiti normativi, DIS ha avviato anche una prima Valutazione del rischio misurando i rischi intrinseci e residui associati ai propri obiettivi organizzativi, anche in ottica ESG. Ciò ha permesso a DIS di identificare meglio le attività di controllo già in essere e che potrebbero essere adottate in futuro allo scopo di ridurre tali rischi.

Una prima analisi ha rivelato l'elevata trasversalità della maggior parte dei rischi aziendali in relazione alle tre dimensioni ESG. Tutte le categorie di rischio, infatti, come si evince dalla tabella seguente, comprendono qualche elemento di rischio ESG per almeno una dimensione e, nella maggior parte dei casi, per almeno due dimensioni.

12 Il tema "Consumo di energia e acqua a terra" non è stato preso in considerazione nell'informativa di DIS a causa della sua scarsa rilevanza e significatività rispetto ai consumi complessivi della Società.

Valutazione del rischio ESG

Categorie di rischio	Ambientali	Sociali	Economici e di *governance*
Sistemi ICT	✓	✓	✓
Informativa interna	✓	✓	✓
Organizzativo	✓	✓	✓
Finanziario			✓
Cambiamento tecnologico			✓
Persone	✓	✓	✓
Naturale e geopolitico	✓	✓	✓
Mercato	✓	✓	✓
Informativa esterna			✓
Conformità	✓	✓	✓
Cambiamento sociale		✓	
Frode	✓		✓
Cespiti	✓		✓
Reputazione			✓
Ambiente macroeconomico	✓		✓

Il secondo importante risultato di questa prima valutazione del rischio ESG è l'identificazione del livello di rischio intrinseco e residuo dei principali temi di sostenibilità per DIS, per ciascuna delle tre dimensioni. Ulteriori dettagli riguardanti le politiche e le misure adottate per gestire i rischi ESG sono riportati nel resto della presente relazione.

Temi di sostenibilità con i rischi più elevati

Area di impatto	Tema di sostenibilità	Rischio intrinseco	Rischio residuo
Ambientale	Sicurezza del mare e dell' ambiente marino	alto	basso
	Cambiamento climatico ed emissioni in atmosfera	medio-alto	medio
	Efficienza energetica delle navi	medio-alto	medio
	Innovazione: efficienza e sicurezza della flotta	medio-alto	medio-basso
Sociale	Salute e sicurezza sul lavoro	medio-alto	medio-basso
	Coinvolgimento degli *stakeholder*	medio-alto	medio
	Formazione e sviluppo delle persone	medio-alto	medio-basso
Economica e di *governance*	Etica aziendale	medio-alto	medio-basso
	Valore economico generato e distribuito	medio-alto	medio-basso
	Sistema di gestione integrato per il miglioramento continuo	medio-alto	medio-basso

TASSONOMIA UE PER LE ATTIVITÀ SOSTENIBILI

Alla data di pubblicazione delle Informazioni di natura non finanziaria di DIS al 31 dicembre 2022, il regolamento delegato (UE) 2021/2139 della Commissione, del 4 giugno 2021 ("Atto delegato sul clima") che integra il regolamento (UE) 2020/852 ("Regolamento sulla tassonomia") ha stabilito l'elenco delle attività economiche ammissibili e i criteri di vaglio tecnico per determinare le condizioni in base alle quali esse si qualificano come un contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento ai cambiamenti climatici – due dei sei obiettivi ambientali stabiliti dal Regolamento sulla tassonomia. L'Atto delegato sul clima è applicabile dal 1° gennaio 2022.

DIS rientra nell'ambito di applicazione della direttiva 2014/95/UE sulla comunicazione di informazioni (*Non-Financial Reporting Directive* o NFRD). Pertanto, per ottemperare agli obblighi di informativa per le imprese non finanziarie stabiliti dal regolamento delegato 2021/2178 della Commissione, del 6 luglio 2021 ("Atto delegato sulle informative") che integra il Regolamento sulla tassonomia, DIS riporta la quota delle attività ammissibili e non ammissibili alla tassonomia e delle attività allineate e non allineate alla tassonomia in termini di fatturato, spese in conto capitale (*CapEx*) e spese operative (*OpEx*) per il 2022 a fianco del bilancio consolidato di DIS al 31 dicembre 2022.

Poiché al momento della pubblicazione delle Informazioni di natura non finanziaria di DIS al 31 dicembre 2022, i criteri di vaglio tecnico per tutti e sei gli obiettivi ambientali di cui al regolamento UE sulla tassonomia non sono ancora stati pubblicati, DIS riporta l'ammissibilità alla tassonomia e l'allineamento alla tassonomia delle proprie attività, come richiesto dall'Atto delegato sulle informative, sulla base dei primi due obiettivi ambientali per i quali i criteri di vaglio tecnico definitivi sono già stati fissati nella legislazione – mitigazione dei cambiamenti climatici e adattamento ai cambiamenti climatici (Atto delegato sul clima).

AMMISSIBILITÀ IN BASE AI PRIMI DUE OBIETTIVI AMBIENTALI (MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI E ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI)

Questo approccio valuta l'ammissibilità alla tassonomia delle attività di DIS seguendo rigorosamente il sistema di classificazione NACE iniziale applicato per definire le attività ammissibili nell'ambito degli obiettivi ambientali della mitigazione dei cambiamenti climatici e dell'adattamento ai cambiamenti climatici.

Le attività economiche di DIS sono state attribuite al singolo codice NACE "H50.20 - Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie", descritto nell'Atto delegato sul clima come: "Acquisto, finanziamento, noleggio (con o senza equipaggio) e gestione di navi progettate e attrezzate per il trasporto di merci o per il trasporto combinato di merci e passeggeri in acque marittime o costiere, di linea o meno. Acquisto, finanziamento, noleggio e gestione di navi necessarie per le operazioni portuali e attività ausiliarie come rimorchiatori, ormeggiatori, navi pilota, unità di salvataggio e rompighiaccio".

L'analisi risultante mostra che il 100% del fatturato, delle spese in conto capitale e delle spese operative delle attività di DIS nel 2022 sono ammissibili alla tassonomia UE. Informazioni dettagliate sull'ammissibilità alla tassonomia secondo questo approccio sono presentate nelle tabelle da 1 a 3 di questa sezione. Le informazioni finanziarie riportate in queste tabelle sono state estratte dal bilancio di DIS al 31 dicembre 2022, redatto in conformità agli International Financial Reporting Standards ("IFRS").

ALLINEAMENTO IN BASE AI PRIMI DUE OBIETTIVI AMBIENTALI (MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI E ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI)

Le attività economiche di DIS sono considerate al 100% ammissibili alla tassonomia UE. Tuttavia, una parte delle attività consiste nel trasporto di combustibili fossili (prodotti petroliferi raffinati), che non è allineato ai criteri della tassonomia UE. Pertanto, solo il trasporto di oli vegetali è stato considerato per la determinazione dell'allineamento agli obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici e adattamento ai cambiamenti climatici della tassonomia UE.

L'allineamento dell'attività economica di DIS è stato valutato attraverso l'esame dei criteri di vaglio tecnico definiti dalla normativa in relazione a:

- Il suo contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici, all'adattamento ai cambiamenti climatici o a entrambi;
- Il criterio "non arrecare un danno significativo" per uno dei sei obiettivi ambientali; e
- Il criterio di salvaguardia minima.

L'analisi risultante mostra che lo 0% del fatturato, delle spese in conto capitale e delle spese operative delle attività di DIS nel 2022 è allineato alla tassonomia UE. Informazioni dettagliate sull'allineamento alla tassonomia secondo questo approccio sono presentate nelle tabelle da 1 a 3 di questa sezione.

Tabella 1. Percentuale di ricavi da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia

Attività economiche (1)	Codici (2)	Fatturato assoluto (3)	Percentuale di fatturato (4)	Criteri di contributo sostanziale: Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Criteri di contributo sostanziale: Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Criteri di contributo sostanziale: Acque e risorse marine (7)	Criteri di contributo sostanziale: Economia circolare (8)	Criteri di contributo sostanziale: Inquinamento (9)	Criteri di contributo sostanziale: Biodiversità ed ecosistemi (10)	Criteri DNSH (*Do No Significant Harm*): Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Criteri DNSH: Mitigazione dei cambiamenti climatici (12)	Criteri DNSH: Adattamento ai cambiamenti climatici (13)	Criteri DNSH: Acque e risorse marine (14)	Criteri DNSH: Economia circolare (15)	Criteri DNSH: Inquinamento (15)	Criteri DNSH: Biodiversità ed ecosistemi (16)	Garanzie minime di salvaguardia (16)	Percentuale di fatturato allineata alla tassonomia, anno N (18)	Percentuale di fatturato allineata alla tassonomia, anno N-1 (19)	Categoria (attività abilitanti) (20)	Categoria (attività di transizione) (21)
		US$ migliaia	%	%	%	%	%	%	%	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	Percentuale	Percentuale	A	T
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA			100%																	
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)			0%	0%	0%	-	-	-	-	N	N	-	-	-	-	N	0%	-	-	-
ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)			0%	0%	0%	-	-	-	-	N	N	-	-	-	-	N	0%	-	-	T
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																				
Trasporto marittimo e costiero di merci	H50.20	484,431	100%	0%	0%	-	-	-	-	N	N	-	-	-	-	N	0%	-	-	-
Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		484,431	100%	0%	0%	-	-	-	-	N	N	-	-	-	-	N	0%	-	-	T
Totale (A.1 + A.2)		484,431	100%	0%	0%	-	-	-	-	N	N	-	-	-	-	N	0%	-	-	-
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
Fatturato delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		-	0%																	
Totale (A + B)		**484,431**	**100%**																	

Il fatturato riportato nella tabella precedente rappresenta i ricavi da noli e *time charter* pari a US$ 479.619 (migliaia) più i ricavi da noleggio a scafo nudo pari a US$ 4.812 (migliaia), riportati nel Conto economico consolidato di DIS nel bilancio al 31 dicembre 2022 (pag. 137).

Tabella 2. Percentuale di spese in conto capitale *(CapEx)* da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia

Attività economiche (1)	Codici (2)	*CapEx* assoluto (3)	Percentuale di *CapEx* (4)	Criteri di contributo sostanziale: Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Criteri di contributo sostanziale: Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Criteri di contributo sostanziale: Acque e risorse marine (7)	Criteri di contributo sostanziale: Economia circolare (8)	Criteri di contributo sostanziale: Inquinamento (9)	Criteri di contributo sostanziale: Biodiversità ed ecosistemi (10)	Criteri DNSH: Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Criteri DNSH: Mitigazione dei cambiamenti climatici (12)	Criteri DNSH: Adattamento ai cambiamenti climatici (13)	Criteri DNSH: Acque e risorse marine (13)	Criteri DNSH: Economia circolare (14)	Criteri DNSH: Inquinamento (15)	Criteri DNSH: Biodiversità ed ecosistemi (16)	Garanzie minime di salvaguardia (16)	Percentuale di *CapEx* allineata alla tassonomia, anno N (18)	Percentuale di *CapEx* allineata alla tassonomia, anno N-1 (19)	Categoria (attività abilitanti) (20)	Categoria (attività di transizione) (21)
		Valuta	%	%	%	%		%	%	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	Percentuale	Percentuale	A	T
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA		US$ migliaia	%																	
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)			0%	0%	0%	-	-	-	-	N	N	-	-	-	-	N	0%	-	-	-
***CapEx* delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)**			0%	0%	0%	-	-	-	-	N	N	-	-	-	-	N	0%	-	-	T
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																				
Trasporto marittimo e costiero di merci	H50.20	- 35,486	100%	0%	0%	-	-	-	-	N	N	-	-	-	-	N	0%	-	-	-
***CapEx* delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)**		- 35,486	100%	0%	0%	-	-	-	-	N	N	-	-	-	-	N	0%	-	-	T
Totale (A.1 + A.2)		- 35,486	100%	0%	0%	-	-	-	-	N	N	-	-	-	-	N	0%	-	-	-
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
***CapEx* delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)**		-	0%																	
Totale (A + B)		**- 35,486**	**100%**																	

Le spese in conto capitale riportate nella tabella precedente rappresentano l'acquisizione di immobilizzazioni riportata nel Rendiconto finanziario consolidato di DIS nel bilancio al 31 dicembre 2022 (pag. 139).

Tale importo di spese in conto capitale non:

- è relativo ad attivi o processi associati ad attività economiche allineate considerate ecosostenibili ai sensi degli articoli 3 e 9 del Regolamento sulla tassonomia, o
- fa parte di un piano volto ad espandere le attività economiche allineate alla tassonomia o a consentire alle attività economiche ad essa ammissibili di allinearsi alla tassonomia, o
- è relativo all'acquisto di prodotti derivanti da attività economiche allineate alla tassonomia e a singole misure che consentono alle attività obiettivo di raggiungere basse emissioni di carbonio o di conseguire riduzioni dei gas a effetto serra.

Pertanto, la percentuale è stata determinata nello 0%.

Tabella 3. Percentuale di spese operative (*OpEx*) da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia

				Criteri di contributo sostanziale						Criteri DNSH									
Attività economiche (1)	Codici (2)	*OpEx* assoluto (3)	Percentuale di *OpEx* (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acque e risorse marine (7)	Economia circolare (8)	Inquinamento (9)	Biodiversità ed ecosistemi (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acque e risorse marine (13)	Economia circolare (14)	Inquinamento (15)	Biodiversità ed ecosistemi (16)	Garanzie minime di salvaguardia (16)	Percentuale di *OpEx* allineata alla tassonomia, anno N (18)	Percentuale di *OpEx* allineata alla tassonomia, anno N-1 (19)	Categoria (attività abilitanti) (20)	Categoria (attività di transizione) (21)
		Valuta	%	%	%	%		%	%	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	Percentuale	Percentuale	A	T
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA		US$ migliaia	%																	
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)			0%	0%	0%	-	-	-	-	N	N	-	-	-	-	N	0%	-	-	-
***OpEx* delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)**			0%	0%	0%	-	-	-	-	N	N	-	-	-	-	N	0%	-	-	T
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																				
Trasporto marittimo e costiero di merci	H50.20	86,152	100%	0%	0%	-	-	-	-	N	N	-	-	-	-	N	0%	-	-	-
***OpEx* delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)**		86,152	100%	0%	0%	-	-	-	-	N	N	-	-	-	-	N	0%	-	-	T
Totale (A.1 + A.2)		86,152	100%	0%	0%	-	-	-	-	N	N	-	-	-	-	N	0%	-	-	-
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
***OpEx* delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)**		-	0%																	
Totale (A + B)		**86,152**	**100%**																	

Le spese operative riportate nella tabella precedente rappresentano gli altri costi operativi diretti riportati nel Conto economico consolidato di DIS nel bilancio al 31 dicembre 2022 (pag. 137).

Tale importo di spese operative non:

- è relativo ad attivi o processi associati ad attività economiche allineate considerate ecosostenibili ai sensi degli articoli 3 e 9 del Regolamento sulla tassonomia, o
- fa parte di un piano volto ad espandere le attività economiche allineate alla tassonomia o a consentire alle attività economiche ad essa ammissibili di allinearsi alla tassonomia, o
- è relativo all'acquisto di prodotti derivanti da attività economiche allineate alla tassonomia e a singole misure che consentono alle attività obiettivo di raggiungere basse emissioni di carbonio o di conseguire riduzioni dei gas a effetto serra.

Pertanto, la percentuale è stata determinata nello 0%.

RESPONSABILITÀ AMBIENTALE[13]

GRI 3-3 (2021)

La tutela e il rispetto dell'ambiente sono una priorità strategica per il Gruppo. DIS, attraverso il Gruppo d'Amico, ha messo in atto programmi e procedure per **assicurare il rigoroso rispetto delle normative internazionali**, definendo *standard* più elevati laddove le leggi e le normative esistenti non garantiscono adeguatamente una sufficiente protezione dell'ecosistema. Inoltre, **i suoi sistemi di gestione sono specificamente progettati per prevenire attività e condizioni che possono rappresentare una minaccia per l'ambiente**. DIS cerca anche di **informare i propri dipendenti e *stakeholder* degli impegni ambientali assunti dal Gruppo**, invitandoli a contribuire al raggiungimento di obiettivi specifici e riportando periodicamente i risultati raggiunti.

13 Tutte le informazioni presentate nel capitolo "Responsabilità ambientale" fanno riferimento alle navi di proprietà e a scafo nudo di DIS.

Impatto ambientale e quadro normativo
GRI 2-27 (2021)

Anche prima dell'introduzione del programma TMSA, DIS, attraverso il Gruppo d'Amico, ha promosso procedure interne di gestione degli aspetti di HSQE, avvalendosi di un **sistema di gestione integrato** su tutte le navi in conformità con gli *standard* qualitativi e ambientali **ISO 9001 e ISO 14001** introdotti dall'Organizzazione internazionale per la normazione. Il Gruppo ha inoltre implementato un **sistema certificato di gestione dell'efficienza energetica conforme alla norma ISO 50001**.
Il principale obiettivo dei sistemi e delle procedure sopra descritti è la **protezione dell'ambiente marittimo**. Ogni anno le navi cisterna di DIS devono superare le seguenti verifiche condotte da enti esterni:

- **ispezione e monitoraggio della conformità** alle norme e ai regolamenti internazionali **da parte dello Stato di bandiera**;
- **ispezioni delle navi straniere nei porti nazionali (c.d. "*port-state control*")**, al fine di verificare che lo stato della nave e delle sue attrezzature sia conforme ai requisiti previsti dalle convenzioni internazionali e che la nave sia dotata di equipaggio adeguatamente formato e certificato e gestita nel rispetto di tali regole;
- **ispezioni (c.d. "*vetting inspection*") da parte delle principali società operanti nel settore petrolifero ed energetico.**

Sulla base di un contratto di gestione delle navi, la capogruppo di DIS – d'Amico Società di Navigazione S.p.A. – è responsabile della gestione tecnica di tutte le navi di proprietà e noleggiate a scafo nudo di d'Amico Tankers d.a.c.

Le attività di gestione tecnica includono:

- svolgimento di interventi generali di manutenzione delle navi;
- svolgimento di ispezioni e controlli;
- garanzia della conformità ai requisiti normativi e degli istituti di classificazione navale;
- soddisfazione delle procedure di "*vetting*" applicate dalle principali compagnie petrolifere;
- supervisione della manutenzione e promozione dell'efficienza delle navi;
- organizzazione e supervisione degli interventi di bacino e delle riparazioni;
- acquisto di forniture e ricambi;
- nomina di supervisori e consulenti tecnici.

Nel 2019 sono stati introdotti nuovi controlli interni ambientali, oltre a nuove procedure, comprensive di istruzioni e *best practice* che vanno oltre i requisiti previsti da MARPOL. Inoltre, il modulo utilizzato per le ispezioni MARPOL è stato ridisegnato per includere una lista di controllo *standard*, così da permettere lo svolgimento di tali ispezioni da parte dei due ufficiali di grado più alto a bordo senza la necessità di un soprintendente, cosa che ha semplificato le procedure di controllo durante le restrizioni di viaggio imposte a causa della pandemia nel 2020/2021.

Tutte le navi gestite sono conformi alla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi (MARPOL) e ai requisiti di tutte le altre leggi nazionali o internazionali in materia di tutela ambientale. Le navi vengono ispezionate regolarmente da un ispettore allo scopo di accertarsi che tutte le procedure in vigore siano debitamente attuate e che siano presenti gli strumenti di prevenzione dell'inquinamento quali registri, sondaggi di depositi sigilli.

Per garantire la conformità e rafforzare la consapevolezza del personale navigante, DIS ha adottato la **politica "*STOP Working Card*"**, uno strumento che consente a qualsiasi membro dell'equipaggio a bordo delle navi di DIS di INTERROMPERE qualsiasi attività in caso di pericolo imminente per l'ambiente o per la sicurezza dell'equipaggio.

Inoltre, in linea con l'impegno del Gruppo d'Amico a favore di una comunicazione trasparente e con il Codice Etico della Società, è stata adottata una procedura di segnalazione ambientale – "**Sistema di segnalazione aperta**" – per fornire a tutto il personale uno strumento per segnalare casi di non conformità ambientale senza timori di ritorsioni. Le informazioni riguardanti tale procedura di segnalazione sono disponibili su tutte le navi della flotta; tutto il personale, sia di terra che marittimo, può segnalare in forma anonima tramite un portale web gratuito, un account di posta elettronica indipendente o numeri verdi, qualsiasi caso di mancata conformità al sistema di gestione ambientale della Società, ai requisiti di protezione ambientale marittimi o al piano di conformità ambientale attuato. Inoltre, la comprensione e la consapevolezza riguardanti gli aspetti ambientali vengono misurate regolarmente e approfonditamente nel corso della valutazione della *performance* degli ufficiali di coperta e di macchina, in particolare per quelli in posizioni più alte.

Nel rispetto delle norme ISO 50001 e ISO 14001, **DIS monitora e analizza tutta l'energia consumata dalle proprie navi**, dimostrando il proprio impegno verso la protezione delle persone e dell'ambiente, con l'intento di promuovere l'efficienza energetica e riducendo al contempo le emissioni: aumentare il risparmio energetico rappresenta infatti uno dei mezzi più efficaci per proteggere l'ambiente. La *performance* delle navi viene riportata nell'ambito della revisione annuale del Sistema di gestione integrato.

Il **Piano di gestione dell'efficienza energetica delle navi (*Ship Energy Efficiency Management Plan* – SEEMP)**, coerentemente agli orientamenti dell'IMO sull'efficienza delle stesse, viene applicato sulle navi di DIS fin dall'inizio del 2013 per ottimizzare i processi operativi e migliorare la redditività tramite l'utilizzo efficiente dei beni della Società. Nel corso del 2022, DIS ha anche completato lo sviluppo e la certificazione del SEEMP PARTE III, per documentare come DIS intende raggiungere i propri obiettivi relativi all'indicatore di intensità carbonica (CII). Il CII è un sistema di classificazione per le navi sviluppato dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e in vigore dal 2023. Il piano include una descrizione di come ogni nave opererà e manterrà la sua efficienza nel consumo di carburante durante l'anno, in linea con gli impegni di riduzione delle emissioni di CO2. Il SEEMP Parte III include:

- la metodologia utilizzata per calcolare il CII operativo annuale raggiunto da ogni nave e i processi che saranno utilizzati per riferire questo valore all'amministrazione di bandiera;
- il CII operativo annuale richiesto per i tre anni successivi;
- un piano che descriva in dettaglio come verrà raggiunto il CII operativo annuale richiesto nei tre anni successivi e come verranno eseguite le procedure di autovalutazione.

In sintesi, **la dirigenza di DIS si impegna a**:

- aumentare l'efficienza energetica anche attraverso investimenti in tecnologie pulite, a elevata efficienza energetica e finanziariamente sostenibili;
- ridurre le emissioni e gli altri impatti ambientali derivanti dal consumo energetico;
- sensibilizzare il personale e aumentare il suo impegno verso la riduzione del consumo energetico.

L'accordo di Parigi (2015) sui cambiamenti climatici, dedicato alle emissioni di gas a effetto serra (GHG), stabilisce un piano d'azione globale con l'obiettivo di mantenere il riscaldamento globale ben al di sotto dei 2 °C. L'Unione europea è stata la prima grande economia a presentare il proprio piano volto a ridurre le emissioni di gas serra di almeno il 40% entro il 2030. A tal riguardo, l'UE ha emesso il regolamento 2015/757 concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica prodotte dalle navi nel corso dei viaggi tra i porti europei. **Per rispettare tale regolamento, il Gruppo d'Amico ha predisposto uno specifico Piano di monitoraggio e comunicazione per ogni nave, assieme alla procedura per fornire tutti i dati necessari allo svolgimento di tali attività**. Il monitoraggio è iniziato nel gennaio 2018. Alla fine di ogni anno solare, tutti i dati devono essere verificati e inseriti in una relazione completa che deve essere presentata alla Commissione europea, che rilascerà un certificato specifico per ogni nave. **Tutte le navi del Gruppo coinvolte in viaggi nell'UE hanno ottenuto i certificati opportuni**.

Al momento, tutti i dati sulle navi raccolti per il 2022 sono oggetto di esame da parte della divisione Monitoraggio della *Performance* e saranno trasmessi conformemente al regolamento UE 2015/757. Un processo molto simile è ora attuato per tutti i viaggi nel Regno Unito. Dopo la Brexit, il Regno Unito ha istituito il proprio regime di monitoraggio, rendicontazione e verifica; DIS ha preparato un'integrazione al Piano di monitoraggio e comunicazione di ciascuna delle sue navi per includere questo nuovo requisito di informativa e ha sottoposto il piano alla valutazione dell'Organizzazione riconosciuta competente. Nel 2023 il rapporto sarà presentato per la verifica e sarà emesso un Documento di Conformità.

Allo stesso tempo, anche l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha modificato l'Allegato VI della MARPOL (Prevenzione dell'inquinamento atmosferico dovuto alle navi) introducendo, tramite la risoluzione MEPC.278(70), un sistema per la raccolta di dati relativi al consumo di olio combustibile delle navi. In base alle modifiche introdotte, **le navi aventi una stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate sono tenute,**

a decorrere dal gennaio 2019, a raccogliere dati sui consumi per ogni tipo di olio combustibile utilizzato, oltre ad altri dati specifici, tra cui mandati per attività di trasporto. Successivamente al termine di ogni anno solare i dati aggregati vengono riportati allo Stato di bandiera della nave, il quale, dopo aver stabilito che i dati sono stati riportati in conformità ai requisiti, rilascia una Dichiarazione di Conformità alla nave. Gli Stati di bandiera devono successivamente trasferire tali dati nella Banca dati sul consumo dell'olio combustibile delle navi dell'IMO. L'IMO dovrà produrre una relazione annuale di sintesi dei dati raccolti destinata al Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC). **Nel corso del 2018 il Gruppo d'Amico ha aggiornato il SEEMP di tutte le navi in modo da riflettere le nuove normative, ottenendo la Conferma di Conformità (CoC) dai rispettivi Stati di bandiera. Inoltre, a partire dal 2020 tutte le navi di DIS ricevono regolarmente la Dichiarazione di Conformità relativa ai dati presentati riguardanti l'operatività di tali navi nell'anno solare precedente**. Attualmente tutti i dati sulle navi raccolti per il 2022 sono oggetto di esame da parte della divisione Monitoraggio della *Performance* e saranno trasmessi agli Stati di bandiera delle navi.

Numero totali di casi significativi di non conformità alle leggi e normative ambientali

	2020	2021	2022
Casi per i quali sono state comminate sanzioni pecuniarie	0	0	0
Casi per i quali sono state comminate sanzioni non pecuniarie	0	0	0

Nel 2019 DIS ha predisposto la sua flotta per l'utilizzo di combustibili con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,50%, come previsto dalla normativa 14 della MARPOL di IMO, Allegato VI, in vigore dal 1° gennaio 2020.

Gli ossidi di zolfo (SOx) sono noti per essere nocivi per la salute umana, e causa sintomi respiratori e malattie polmonari. Nell'atmosfera, gli SOx possono inoltre causare le piogge acide, che possono danneggiare raccolti, foreste e specie acquatiche e contribuire all'acidificazione degli oceani. Questo tetto al contenuto di zolfo previsto a livello globale – che va ad aggiungersi al precedente limite dello 0,10% sul contenuto di zolfo nei combustibili in Aree di controllo delle emissioni in vigore dal 1° gennaio 2015 – ha ridotto in misura significativa la quantità di ossidi di zolfo rilasciati dalle navi e dovrebbe avere importanti benefici per la salute e l'ambiente, in particolare per le popolazioni che vivono in prossimità di porti e coste. Un ulteriore importante calo delle emissioni di SOx è previsto a partire dal maggio 2025, quando il Mediterraneo diventerà un'Area di controllo delle emissioni.

Dal 2021 DIS ha aumentato il numero di indicatori utilizzati per valutare l'efficienza della sua flotta. In particolare, sono stati adottati i seguenti nuovi parametri:

- per il consumo energetico: il totale del carburante consumato moltiplicato per il potere calorifico inferiore medio (LCV = mega joule per tonnellata);
- per le emissioni di CO_2: non solo le emissioni totali ma anche l'*Energy Efficiency Design Index* (EEDI = grammi di CO_2 per tonnellata di portata lorda per miglia nautiche teoriche basate sua una velocità di riferimento alla massima immersione della nave ed al 75% della potenza continuativa massima), l'*Annual Efficiency Ratio* (AER = grammi di CO_2 per tonnellata di portata lorda per miglia nautiche effettive percorse) e l'*Energy Efficiency*

Operational Index (EEOI = grammi di CO_2 per tonnellata-miglia, cioè la quantità effettiva di merce trasportata x miglia nautiche effettive percorse). L'EEDI riflette quanto la progettazione della nave sia efficiente in termini di emissioni di CO_2; il suo scopo è promuovere l'uso di macchinari efficienti, forme di carena e di elica ottimizzati. Minore è l'EEDI, più efficiente è la progettazione della nave. L'EEOI e l'AER sono invece indicatori operativi. L'EEOI riflette l'efficienza operativa della nave; considera la merce effettivamente trasportata e l'olio combustibile effettivamente consumato. L'EEOI è quindi più rappresentativo dell'efficienza operativa rispetto all'AER, che considera anche il combustibile effettivamente consumato ma poi usa la portata lorda della nave invece della quantità effettiva di merce trasportata. Tuttavia, l'AER è rilevante in quanto è stato adottato dall'IMO come parametro per misurare le emissioni carboniche delle navi a partire dal 2023.

- per le emissioni di SOx: non solo le emissioni totali, che sono diminuite rapidamente dopo l'entrata in vigore delle nuove normative dell'IMO, che limitano il contenuto di zolfo nei carburanti *bunker* allo 0,5%, a partire dall'inizio del 2020, ma anche le emissioni di SOx per tonnellate effettive trasportate e per miglia totali navigate;
- per le emissioni di NOx: non solo le emissioni totali ma anche i NOx per tonnellate effettive trasportate e per miglia totali navigate. Il calcolo dei NOx non include le emissioni dei biocarburanti poiché il fattore di conversione per questo tipo di carburante non è stato ancora concordato. Ciò nonostante, data la quantità molto ridotta di questo combustibile usata nel 2021 e nel 2022, la sua inclusione avrebbe solo un effetto minimo sulle emissioni totali.

Programma Green Flag

Il **programma Green Flag** è promosso dal porto di Long Beach e premia gli operatori che riducono la velocità delle navi a 12 nodi o meno entro 40 miglia nautiche da Point Fermin, vicino all'ingresso del porto. Il programma ha avuto un grande successo nel migliorare la qualità dell'aria grazie alla riduzione delle emissioni delle navi. La velocità di ogni nave nella zona di riduzione della velocità viene misurata e registrata dal Marine Exchange of Southern California. Il programma previene più di 1.000 tonnellate all'anno di inquinamento atmosferico. **Il Gruppo d'Amico ha aderito volontariamente al programma Green Flag e ha ottenuto una certificazione per d'Amico Tankers d.a.c.** Questa iniziativa ha portato anche a una riduzione delle tariffe di attracco per le navi di DIS.

Regolamenti e direttive ambientali futuri

"Fit for 55" rientra nell'ambiziosa strategia di decarbonizzazione della Commissione europea che ambisce a ridurre le emissioni di gas serra nell'UE del 55% entro il 2030. La direttiva avrà un impatto diretto sul settore marittimo attraverso:

- Il **sistema di scambio delle quote di emissione (ETS)**, che sarà esteso al trasporto marittimo. L'ETS è una proposta di direttiva che dal 2024 sarà applicata a tutte le navi di più di 5000 tonnellate lorde indipendentemente dallo Stato di bandiera e a tutti i viaggi tra i porti dello Spazio economico europeo (SEE) e che iniziano o terminano in un porto del SEE. Per i viaggi tra porti del SEE sarà considerato il 100% delle emissioni, mentre per i viaggi che iniziano o terminano in un porto del SEE sarà considerato il 50% delle emissioni. Secondo l'ultimo accordo raggiunto nel dicembre 2023 dalle istituzioni europee (Parlamento, Consiglio, Commissione), gli armatori dovranno acquistare quote di emissioni per il 40% delle loro emissioni comunicate e verificate nel 2024, per il 70% delle emissioni comunicate e verificate nel 2025 e per il 100% delle emissioni comunicate e verificate nel 2026. Secondo l'ultimo accordo, la direttiva riguarderà non solo la CO2 a partire dal 1° gennaio 2024, ma anche il metano (CH4) e il protossido di azoto (N2O) dal 1° gennaio 2026.

La normativa impone la responsabilità all'armatore o all'entità che gestisce la nave per conto dell'armatore. Stabilisce inoltre che chi inquina paga, quindi l'armatore potrebbe passare il costo al noleggiatore che è responsabile di decidere la rotta, il carburante e il consumo attraverso un accordo contrattuale tra le parti. Lo strumento di monitoraggio sarà il sistema MRV (monitoraggio, rendicontazione e verifica) dell'UE, che dovrà essere parzialmente modificato, ma per il quale la flotta DIS è già conforme dal 2017.

- **Fuel EU**, che fissa un limite massimo per l'intensità dei gas serra dei carburanti utilizzati a bordo. Fuel EU è un regolamento che entrerà in vigore nel 2025. Si applicherà a tutte le navi di oltre 5000 tonnellate lorde che fanno scalo nei porti del SEE con l'obiettivo di migliorare l'intensità di gas serra dei carburanti che utilizzano per tali viaggi, promuovendo l'uso di carburanti a emissioni neutre, carburanti da fonti rinnovabili (come i biocarburanti) o a basso contenuto di carbonio, tenendo conto anche del "cold ironing" nei porti. I requisiti prenderanno in considerazione le emissioni di gas serra generate da un combustibile durante tutto il suo ciclo di vita, dalla sua produzione al suo consumo finale da parte della nave, non solo durante il suo utilizzo da parte della nave. Gli armatori devono calcolare l'intensità di carbonio come quantità di gas serra per unità di energia e questo calcolo deve essere valutato da un verificatore. Le società devono fornire dati sull'intensità di carbonio e sulle caratteristiche di sostenibilità dei biocarburanti, verificati da un sistema volontario riconosciuto nell'ambito della RED II (direttiva sulle energie rinnovabili II); inoltre, il verificatore deve rilasciare un documento di conformità (certificato di conformità) alle navi che rispettano le disposizioni del regolamento. I miglioramenti dell'intensità dei gas serra richiesti inizieranno nel 2025 e aumenteranno ogni cinque anni fino al 2050 (miglioramento del 2% dal 2025, del 6% dal 2030, del 13% dal 2035, del 26% dal 2040, del 59% dal 2045 e del 75% dal 2050). Le compagnie di navigazione che non sono conformi alle regole entro il 1° maggio dell'anno successivo dovranno pagare una penale. Questo denaro sarà destinato a un fondo per i combustibili verdi a favore della diffusione di combustibili a basso contenuto di carbonio e rinnovabili nel settore marittimo. I progetti finanziati da questo fondo dovrebbero stimolare la produzione di più carburante rinnovabile e a basso contenuto di carbonio per le navi.

- **Direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici (DTE)**, che introdurrà un'aliquota fiscale minima su alcuni carburanti. La DTE è il quadro di riferimento dell'Unione europea per la tassazione dei prodotti energetici, compresa l'elettricità e la maggior parte dei combustibili. A differenza dell'ETS e di Fuel EU, la DTE sarà pagata dall'acquirente del bunker, e si applicherà a tutti i bunker venduti nel SEE, imponendo un'imposta nel SEE per i viaggi al suo interno. La tassazione inizierà il 1° gennaio 2023, con un periodo di transizione di 10 anni. L'imposta è pari solo al 12% di quella che sarà applicata ad altri settori che utilizzano combustibili fossili come benzina e diesel, così da ridurre il rischio che gli armatori e gli operatori si riforniscano di bunker al di fuori dell'UE. Secondo la direttiva rivista, l'ammoniaca e i biocarburanti avanzati usati nel trasporto marittimo saranno esentati per incoraggiare i carburanti alternativi sostenibili.

Gli obiettivi di decarbonizzazione dell'IMO. La transizione del settore verso un'economia a basse emissioni di carbonio, guidata in gran parte dalla strategia dell'IMO sulla riduzione delle emissioni di gas serra dalle navi, comporta sia opportunità che rischi. Molti indicatori, come CII ed EEXI, entreranno in vigore nei prossimi anni, obbligando le compagnie di navigazione a riferire le loro emissioni. Il cambiamento climatico e le emissioni di gas serra possono influenzare negativamente i risultati operativi di DIS. Pertanto, negli ultimi anni DIS, grazie alla direzione tecnica del Gruppo d'Amico, ha costantemente studiato e ricercato nuove tecnologie e soluzioni innovative (come la sperimentazione di biocarburanti sulle proprie navi), anticipando e quando possibile prevedendo le nuove normative di settore, per garantire la rilevanza commerciale di DIS. L'impegno di DIS per la decarbonizzazione del settore della navigazione è evidenziato anche dai progetti sviluppati con i noleggiatori, come lo "*Speed optimization project*" sviluppato nel 2021, che ha permesso al Gruppo di identificare il profilo di velocità più efficiente durante l'intero viaggio di una nave e di soddisfare il tempo di arrivo richiesto con il minor consumo di carburante. Grazie alla sua flotta ecologica giovane e moderna, DIS garantisce un'attività commerciale allineata e conforme alle prossime normative UE (come menzionato in precedenza nella sezione Rischi ambientali e conformità ambientale).

Efficienza Energetica

GRI 302-1 (2016); GRI 302-3; GRI 302-4

DIS ha implementato diverse tecnologie volte a ridurre i consumi energetici della flotta di nuova costruzione. Nello specifico, la scelta di **installare motori a due tempi di potenza superiore al necessario, ma detarati e controllati elettronicamente**, riduce i giri al minuto dell'albero motore e abbassa la curva dei consumi specifici, rendendo possibile accoppiarli con eliche più grandi e quindi più efficienti.
Inoltre, **i condotti e pinne convogliatrici**, che ottimizzano il flusso d'acqua sull'elica, **consentono alle navi di esprimere le stesse velocità con, rispettivamente, il 2-4% e il 3-5% di potenza in meno.**

La resistenza dell'imbarcazione in navigazione è stata ridotta tramite un miglioramento delle linee dello scafo, un bulbo più idrodinamico, pitture di carenaggio con coefficienti di frizione estremamente bassi e forme più aerodinamiche del blocco alloggi. Oltre a questo, **tutte le navi "eco" di DIS** sono state progettate con l'obiettivo di ottimizzare la velocità, che richiede potenze inferiori rispetto alla precedente generazione di navi convenzionali. La combinazione di questi elementi tecnici ha portato a un calo del consumo di combustibile della flotta "eco" di DIS di circa 6 tonnellate al giorno per ogni nave, rispetto a quelle della generazione precedente.

Sebbene il consumo di carburante bunker sia diminuito in termini assoluti tra il 2020 e il 2022 (-12,8%), nello stesso periodo il consumo per miglio nautico ha registrato un leggero aumento (+1%), mentre il consumo per tonnellata trasportata è diminuito dello 0,5%. I modelli commerciali sfavorevoli hanno portato a un aumento di queste metriche dal 2021 al 2022. In particolare, rispetto all'anno precedente nel 2022 il consumo per miglio nautico è aumentato del 3,1% e il consumo per tonnellata trasportata del 14,2%. I consumi più elevati in porto e viaggiando in zavorra sono stati i principali responsabili del peggioramento di questi indicatori.

Consumi di carburante bunker (tonnellate) (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2020	2021	2022	Var 2022/21	Var 2022/20
Zavorra	48.431,1	39.096,8	44.342,7	+13,4%	(8,4%)
A pieno carico	93.983,1	82.419,9	75.834,0	(8%)	(19,3%)
Porto	33.151,1	29.613,9	32.966,7	+11,3%	(0,6%)
Totale	**175.565,3**	**151.130,6**	**153.143,4**	**+1,3%**	**(12,8%)**

Consumi di carburante *bunker* per miglio nautico (tonnellate/miglio nautico) (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2020	2021	2022	Var 2022/21	Var 2022/20
Zavorra	0,076	0,070	0,077	+10,0%	+1,3%
A pieno carico	0,083	0,082	0,082	0,0%	(1,2%)
Porto	n.a.[14]	0,370	0,932	+151,9%	-
Totale	**0,099**	**0,097**	**0,100**	**+3,1%**	**+1,0%**

14 Per il 2020 le miglia PORTO non sono state monitorate come voce separata, e sono invece incluse nelle voci A PIENO CARICO e ZAVORRA

Consumi di carburante *bunker* per unità trasportata (tonnellate/tonnellate) (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2020	2021	2022	Var 2022/21	Var 2022/20
Consumi di carburante bunker per unità di trasporto	0,0126233	0,01100	0,0125628	+14,2%	(0,5%)

Nel 2022, la maggior parte dei consumi (49,5%), e di conseguenza delle emissioni, è derivata dai viaggi a pieno carico, mentre una quota minore è attribuibile ai viaggi in zavorra (29%) e solo il 21,5% è attribuibile al consumo all'interno dei porti.

Consumi di carburante bunker per tipo (tonnellate) (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2020	2021	2022	Var 2022/21	Var 2022/20
Olio combustibile denso ad alto tenore di zolfo	5.272,7	5.311,3	5.347,0	+0,7%	+1,4%
Olio combustibile denso a basso tenore di zolfo	9,4	0,0	0,0	0,0%	(100,0%)
Olio combustibile denso a bassissimo tenore di zolfo	132.728,1	117.937,7	121.731,4	+3,2%	(8,3%)
Diesel Oil ad alto tenore di zolfo	897,6	0,0	0,0	0,0%	(100,0%)
Diesel Oil a basso tenore di zolfo	36.657,5	27.671,3	26.065,0	(5,8%)	(28,9%)
Olio biocarburante	0,0	210,3	0,0	(100,0%)	-
Totale	**175.565,3**	**151.130,6**	**153.143,4**	**+1,3%**	**(12,8%)**

Nel periodo 2020-2022, il consumo energetico totale della flotta DIS è diminuito del 12,9%, in linea con la riduzione dei consumi di carburante *bunker* (-12,8%).

Consumo energetico totale della flotta (di proprietà e a scafo nudo)

	2020	2021	2022	Var 2022/21	Var 2022/20
Consumo energetico totale della flotta (TJ)	7.259	6.241	6.321	+1,3%	(12,9%)
Energia media x tonnellata di carburante (MJ/tonnellate)	41,4	41,3	41,3	0,0%	(0,2%)

Emissioni

GRI 305-1 (2016); GRI 305-4; GRI 305-5; GRI 305-7; SASB TR-MT-110a.1

Secondo l'IMO (Organizzazione marittima internazionale), le principali emissioni di gas serra prodotte dal trasporto marittimo che dovrebbero essere monitorate e quindi ridotte sono quelle di CO2, SOx e NOx.

Nel periodo 2020-2022, il valore delle emissioni di CO2 è diminuito, sia in valore assoluto (-14,9%) che in relazione alle miglia nautiche percorse (-2,0%) e alle tonnellate trasportate (-2,9%). Importanti diminuzioni in queste stesse metriche sono state osservate anche dal 2021 al 2022.

Emissioni di CO2 (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2020	2021	2022	Var 2022/21	Var 2022/20
Emissioni di CO2 di Scope 1 [tCO2]	550.165,9	500.845,4	468.099,8	(6,5%)	(14,9%)
CO2 per miglio nautico [tCO2/miglio nautico]	0,31127	0,32049	0,30518	(4,8%)	(2,0%)
CO2 per unità di trasporto [tCO2/tonnellata]	0,03956	0,03913	0,03840	(1,9%)	(2,9%)
AER [g CO2/tonnellata Tpl (Dwt) miglia]	6,44	6,16	6,39	+3,7%	(0,8%)
EEDI/EEXI [g CO2/tonnellata Tpl (Dwt) miglia]	4,96	4,70	4,62	(1,7%)	(6,9%)
EEOI [g CO2/tonnellata miglia] (TC-OUT)	14,18	13,37	14,60	+9,2%	+3,0%
EEOI [g CO2/tonnellata miglia] (*SPOT*)	16,64	19,10	17,56	(8,1%)	+5,5%

Emissioni di Scope 1 (t) (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2020	2021	2022	Var 2022/21	Var 2022/20
Biossido di carbonio (CO2)	550.165,9	500.845,4	468.099,8	(6,5%)	(14,9%)
Protossido di azoto (N2O)	2.583,6	2.352,0	2.198,2	(6,5%)	(14,9%)
Metano (CH4)	9,6	8,7	8,1	(6,9%)	(15,6%)
Esafloruro di zolfo (SF6)	$2.623e^{-7}$	$2.388e^{-7}$	$2.232e^{-7}$	(6,5%)	(14,9%)
Equivalente-biossido di carbonio (CO2e)	552.759,1	503.206,1	470.306,2	(6,5%)	(14,9%)

Nel periodo 2020-2022, le emissioni di SOx sono diminuite in termini assoluti (-12,1%), ma sono aumentate se misurate in relazione alle miglia nautiche percorse (+1,2%); dal 2021 al 2022 è stato registrato un leggero aumento di queste due metriche, rispettivamente dello 0,1% e dell'1,2%.

Emissioni di SOx (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2020	2021	2022	Var 2022/21	Var 2022/20
Emissioni di SOx di Scope 1 [tSOx]	1.471,5	1.292,0	1.293,2	+0,1%	(12,1%)
SOx per miglio nautico [tSOx/miglio nautico]	0,00083	0,00083	0,00084	+1,2%	+1,2%
SOx per unità di trasporto [tSOx/tonnellata]	0,000106	0,000101	0,000106	+5,0%	-

Dal 2020 le emissioni di NOx sono quelle che sono diminuite maggiormente in termini assoluti (-14,8%), in calo anche se misurate in relazione alle miglia nautiche percorse (-1,8%) e alle tonnellate trasportate (-2,8%). Anche dal 2021 al 2022 si è registrata una riduzione del livello assoluto di emissioni di NOx (-1,0%), mentre le emissioni di NOx per miglio nautico (+0,9%) e per unità trasportata (+4,5%) hanno registrato un leggero aumento nello stesso periodo.

Emissioni di NOx (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2020	2021	2022	Var 2022/21	Var 2022/20
Emissioni di NOx di Scope 1 [tNOx]	10.007,2	8.614,4	8.525,7	(1,0%)	(14,8%)
NOx per miglio nautico [tNOx/miglio nautico]	0,00566	0,00551	0,00556	+0,9%	(1,8%)
NOx per unità di trasporto [tNOx/tonnellata]	0,00072	0,00067	0,00070	+4,5%	(2,8%)

Negli ultimi tre anni la direzione tecnica del Gruppo d'Amico ha iniziato a preparare la flotta di DIS per la conformità alle misure di riduzione dei gas serra dell'IMO. L'Allegato VI della Marpol con i suoi emendamenti impone alle navi di calcolare il proprio indice di efficienza energetica (EEXI), e misurarne l'indicatore di intensità carbonica (CII) annuale. Le modifiche all'Allegato VI della MARPOL sono entrate in vigore il 1° novembre 2022, mentre i requisiti per la certificazione EEXI e CII entreranno in vigore dal 1° gennaio 2023.

L'EEXI comporta l'**applicazione retroattiva dell'EEDI a tutte le navi da carico** e da crociera esistenti al di sopra di una certa dimensione. Ciò imporrà un requisito equivalente alla Fase 2 o 3 dell'EEDI per tutte le navi esistenti, indipendentemente dall'anno di costruzione, ed è inteso come una certificazione una tantum che sarà verificata entro il primo controllo annuale del 1° gennaio 2023 o successivo.

I requisiti delle Fasi dell'EEDI sono:

- Fase I (2015-2019): riduzione del 10% rispetto al valore di riferimento;
- Fase II (2020-2024): riduzione del 20% rispetto al valore di riferimento;
- Fase III (2025 e oltre): riduzione del 30% rispetto al valore di riferimento.

Il metodo principale di conformità alla Fase II per le navi esistenti di DIS è la riduzione della potenza installata con limitatori di potenza escludibili (OPL) piuttosto che con l'installazione di dispositivi di risparmio energetico (ESD). Tuttavia, per migliorare l'efficienza pur rispettando l'EEXI, la divisione di gestione tecnica del Gruppo d'Amico ha deciso di combinare entrambi i metodi: limitatori di potenza che possono essere esclusi in caso di condizioni meteo avverse e dispositivi di risparmio energetico.

Alla fine del 2022 solo il 22% della flotta di DIS non era conforme alla Fase II dell'EEDI; per queste navi sarà necessaria l'installazione di limitatori di potenza escludibile.

Conformità all'EEDI (navi di proprietà e a scafo nudo)

	Pre-EEDI	Fase 1	Fase 2	Fase 3
Navi conformi a EEDI (%)	7,1%	14,3%	60,7%	17,9%

Conformità all'EEXI (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2020	2021	2022
Navi conformi a EEXI (%)	-	70%	78%

DIS ha istituito una "***carbon war room***" attraverso la quale si svolgono incontri regolari con i rappresentanti della classe e i costruttori di motori per identificare e attuare le soluzioni più avanzate e interessanti per la decarbonizzazione della sua flotta. Le soluzioni valutate includono combustibili di transizione, sistemi di propulsione e dispositivi di risparmio energetico, con l'obiettivo di:

- accelerare la conformità alle misure a breve termine adottate dall'IMO (CII ed EEXI);
- rispettare il prossimo regolamento UE sui carburanti che entrerà in vigore nel 2025;
- velocizzare l'adozione di soluzione tecniche per l'efficienza delle navi.

Nel giugno 2021 la divisione di gestione tecnica del Gruppo d'Amico ha **avviato un progetto di settore congiunto (JIP) per testare miscele di biocarburanti (B30) derivati da materie prime di seconda generazione avanzate** a bordo di una delle navi cisterna di tipo LR1 di DIS. Le prove sono state condotte dal 19 giugno 2021 al 6 luglio 2021 con risultati molto positivi. In particolare, le emissioni di CO_2 (utilizzando l'analisi LCA (*Life Cycle Assessment*) hanno subito una significativa riduzione, mentre le emissioni di NOx sono rimaste stabili e all'interno del limite consentito.

I risultati delle prove sottolineano che la **miscela di biocarburante è una soluzione praticabile** per rispettare il regolamento UE sui carburanti e, ferma restando la disponibilità del prodotto, costituisce una possibile soluzione "immediata" per accelerare la decarbonizzazione del tonnellaggio esistente, contribuendo a raggiungere gli ambiziosi obiettivi fissati dall'IMO, che attualmente chiede al trasporto marittimo internazionale di ridurre le sue emissioni di CO2 del 50% entro il 2050.

Caratteristiche della flotta (di proprietà e a scafo nudo)

	2020	2021	2022
Flotta certificata per l'uso di miscele di bio-carburante fino a B30 (%)	0%	21%	21%

Sulla base dei risultati ottenuti sulla M/T Cielo di Rotterdam, **DIS ha certificato con l'amministrazione dello Stato di bandiera che tutte le sue navi LR1 potranno operare in via permanente con la miscela di biocarburante B30. A seguito del recente esito del MEPC 78, DIS è autorizzata a utilizzare miscele fino al 30% di FAME (estere metilico di acidi grassi) su tutta la sua flotta senza ulteriori prove**. Il piano per il 2023 è di testare i biocarburanti B40 e B50, seguendo la stessa metodologia adottata dal progetto pilota.

Per quanto riguarda le altre misure a breve termine dell'IMO, la divisione di gestione tecnica del Gruppo d'Amico ha condotto uno studio interno sulla flotta di DIS usando la metrica dell'AER (rapporto di efficienza annuale), per comprendere il profilo di rischio in relazione alla dimensione della nave, tipologia di carico (riscaldato e non) e rotte commerciali particolarmente difficoltose a causa di condizioni meteorologiche avverse. Inoltre, nel 2021 ha avviato un progetto per calcolare e monitorare in tempo reale l'indicatore di intensità carbonica (CII) raggiunto dalla flotta di DIS, con l'obiettivo di intraprendere tempestivamente le azioni correttive ritenute necessarie.

Nel 2021, il Gruppo d'Amico ha condotto due progetti innovativi sull'**ottimizzazione della rotta** e sull'**ottimizzazione della velocità**.

Il progetto di ottimizzazione della rotta, sviluppato insieme a un *charterer*, è iniziato alla fine del 2020; nel corso del 2022, i viaggi gestiti seguendo la procedura di ottimizzazione della rotta hanno favorito circa 293 Mt di risparmio, equivalenti a una riduzione di circa 911 Mt di emissioni di CO2.

Il piano di viaggio è stato strutturato seguendo cinque diverse priorità della nave al fine di risparmiare carburante ed emissioni e mantenere la nave in condizioni di sicurezza in ogni circostanza:

- Conformità del documento *Charter party*;
- Velocità definita;
- Attenzioni speciali per cargo/navi;
- Arrivo puntuale;
- Costo minimo di viaggio (noleggio + carburante).

Il primo passo è consistito nel prendere la **rotta effettiva e risimularla** eseguendo un'analisi computazionale sui fattori ambientali – tra cui velocità e direzione del vento, altezza e direzione delle onde e delle correnti – riscontrati lungo la rotta, per arrivare a stimarne gli effetti sulla velocità fuori terra e sul consumo di combustibile.

Il secondo passo è consistito in una simulazione della rotta **adattandola agli orari effettivi di partenza e di arrivo**. Grazie a questa simulazione si è dimostrato che il consumo di combustibile calcolato per la rotta simulata corrisponde al consumo di combustibile effettivo riportato durante il viaggio. È stato così possibile verificare che la risimulazione imparziale corrisponde al viaggio effettivo.

Con il terzo e ultimo passo è stata eseguita un'altra simulazione seguendo una procedura simile a quella sopra descritta. Il risultato di questa, insieme a un confronto con l'output della rotta effettiva, **ha fornito una buona stima di quanto combustibile extra avrebbe consumato la nave sulla rotta prevista**. Nel corso del progetto, inoltre, sono stati misurati diversi KPI.

Rischi di deviazione

Secondo diversi studi sul cambiamento climatico, poiché i ghiacci continuano a sciogliersi intorno al Polo Nord a causa del riscaldamento globale, il livello del mare sta aumentando, l'erosione costiera sta peggiorando e i modelli di sedimentazione stanno cambiando. Questi cambiamenti significativi e il rischio di condizioni meteorologiche avverse potrebbero ripercuotersi sulle rotte marine, sui canali di navigazione e sui transiti fluviali. Quindi, dato che le rotte esistenti non sono più sicure o facili da navigare come in precedenza, devono essere pianificate nuove rotte. La deviazione potrebbe avere un impatto positivo sui costi, ma meno sulle tariffe di nolo.

A questo proposito, pur rispettando i vincoli previsti nei contratti commerciali, DIS ha sempre prestato particolare attenzione a determinare le migliori rotte e la migliore velocità per ottimizzare ogni singolo viaggio, per ridurre le emissioni e il consumo di bunker. Grazie agli innovativi progetti di digitalizzazione sviluppati nel 2020 e nel 2021 (progetti di ottimizzazione della velocità e delle rotte, banca dati F.R.I.D.A. - Fleet Reporting Intelligence d'Amico Group) e l'applicazione di software di ultima generazione (ABS NS Enterprise, una piattaforma digitale integrata), DIS sfrutta il valore dei *big data* e delle informazioni come risorsa a supporto dei suoi risultati operativi. L'analisi dei *big data* è quindi diventata un importante strumento decisionale per la gestione della flotta di DIS, consentendole di valutare ad esempio l'impatto dei dispositivi per il risparmio di CO2, di convalidare il modello di *performance* della nave tenendo conto delle condizioni meteorologiche e di valutare l'efficienza idrodinamica delle sue navi.

Il **progetto di ottimizzazione della velocità** è stato sviluppato nella sua interezza nel corso del 2021, con la collaborazione di uno dei più importanti *charterer*: Total Energies. Il progetto aveva come obiettivo

l'identificazione del profilo di velocità più efficiente per l'intero viaggio di una nave, in modo da far rispettare l'orario di arrivo o il *laycan* richiesto con il minor consumo di combustibile, così da mantenere i migliori livelli riguardo l'indicatore di intensità carbonica (CII).

L'importanza di applicare misure di Ottimizzazione della velocità è aumentata in seguito agli sforzi a livello globale per **ridurre le emissioni di gas serra (GHG)** e agli stringenti obiettivi fissati dall'IMO (MEPC 74, 75, 76, 77 e 78), dalla Sea Cargo Charter e da altre iniziative prese sulla base della sopra menzionata strategia dell'IMO (2018) sulla riduzione delle emissioni di gas serra delle navi. Le misure operative sono quelle con maggiore impatto a breve termine ai fini del raggiungimento di tali obiettivi.

Il progetto prevedeva un viaggio trans-pacifico di quattro settimane, ottimizzato grazie alla collaborazione tra DIS, GreenSteam e il *charterer* Total Energies. Lo scopo del viaggio era quello di convalidare l'efficacia dell'algoritmo e del modello di propulsione della nave che ne è alla base, attraverso una prova reale. Il principale risultato ottenuto è stato un significativo risparmio in termini di carburante ed emissioni.

L'ottimizzazione si sviluppava secondo i seguenti passaggi:

- consigliare un profilo di velocità fuori terra (*Speed Over Ground*, SOG) "ottimale";
- per ogni nave è stato creato un modello velocità-carburante così da poter prevedere i consumi attesi;
- il modello velocità-carburante teneva in considerazione le condizioni meteorologiche (previsioni) e forniva una stima accurata del consumo di carburante.

Parallelamente, nel 2021, il Gruppo d'Amico ha avviato **un progetto per calcolare e monitorare in tempo reale i CII raggiunti**, con l'obiettivo di intraprendere in modo tempestivo azioni correttive ritenute necessarie per migliorare i dati relativi al CII e aggiornare in tempo reale il profilo di rischio della flotta di DIS. Inoltre, in seguito all'adozione dei fattori di correzione del CII da parte del MEPC 78 nel giugno 2022, nel dicembre 2022 il Gruppo d'Amico ha completato la modifica della banca dati interna (FRIDA) per raccogliere, analizzare e includere i fattori di correzione approvati nella formula CII.

Innovazione e Digitalizzazione

Le prestazioni ambientali ed energetiche del Gruppo d'Amico sono migliorate soprattutto grazie all'adozione di nuove tecnologie che **riducono i consumi, aumentano l'efficienza energetica della flotta e migliorano le prestazioni di manutenzione.**

Tecnologie robotiche

In futuro, grazie a un flusso continuo di dati provenienti dalla nave, gli operatori a terra della flotta saranno in grado di monitorare le navi in ogni momento e di fornire una preziosa assistenza all'equipaggio a bordo. I gestori delle flotte saranno in grado di analizzare i flussi di dati ricevuti, il che consentirà loro di consigliare il capitano e l'equipaggio su argomenti di navigazione, rotte meteorologiche, consumo di carburante, manutenzione intelligente, diagnostica remota e analisi delle sollecitazioni strutturali. Ciò contribuirà a ridurre i rischi di errore umano che portano a incidenti, ad aumentare l'efficienza e l'affidabilità e a migliorare le prestazioni ambientali. A questo proposito, il Gruppo d'Amico sta lavorando a diversi progetti di innovazione e digitalizzazione della flotta.

Nel corso del 2021, la prima ispezione con **aeromobile a pilotaggio remoto APR** (drone) di una nave cisterna, è avvenuta a bordo della nave cisterna di tipo MR High Valor, seguita da un'ispezione con APR della MR High Courage. Questo tipo di ispezione della struttura dei delle cisterne carico viene solitamente

condotta tramite allestimenti o da tecnici sospesi su funi (RAT, Rope Access Technician), concentrandosi su aree di maggiore sollecitazione, paratie corrugate, sgabelli alti e ponti di coperta.

L'ispezione viene condotta secondo i criteri *close-up* e richiede la misurazione degli spessori delle strutture interne secondo determinate linee guida e frequenze. **La prima misurazione di Ultrasonic Testing (UT)** usando il APR è stata effettuata nel secondo trimestre del 2021 sulla MR Tanker High Venture, in collaborazione con l'istituto di classificazione ABS. Il drone utilizzato in questa ispezione è stato appositamente allestito con una sonda certificata UT in grado di garantire una forte presa sulla superficie da misurare.

Una delle **principali priorità** del Gruppo **nella sperimentazione di queste innovazioni è la riduzione dei fattori di rischio insiti nei lavori su fune**, tra cui lavori in altezza per periodi di tempo prolungati e attività in spazi ristretti. L'ispezione tramite APR ha consentito di effettuare un'ispezione rapida e sicura delle stive di carico, permettendo di identificare e pianificare in modo più efficiente eventuali ispezioni che richiedano la presenza fisica dell'operatore.

A tale scopo, l'Ufficio tecnico ha mobilitato un team APR di due esperti, composto da un pilota di APR e uno specialista APR UT, insieme a due ispettori di classe e un sovrintendente tecnico.

L'ispezione secondo la modalità *close-up* delle aree dei serbatoi è stata completata in tre giorni; la stessa operazione eseguita tramite accesso su fune richiederebbe normalmente 6 giorni, fino ad arrivare a 12 giorni per attività che necessitino di allestimenti su navi in servizio.

La **conclusione con successo di questi progetti** ha dimostrato come oggi vi sia la possibilità non solo di condurre un'ispezione visiva in spazi ristretti, ma anche ispezioni UT tramite drone. **L'ispezione APR è riuscita non solo a eliminare uno dei rischi più significativi associati all'ispezione delle cisterne del carico (lavori in altezza), ma anche a produrre notevoli risparmi in termini di costi e tempo e ridurre l'impatto sulla disponibilità di "casse carico" per scopi commerciali.**

Condition Based Maintenance

DIS ha adottato e attuato un **approccio di manutenzione predittiva** (*Condition-Based Maintenance*, CBM) attraverso l'uso di strumenti, tecniche e sistemi hardware e software specifici, allo scopo di ottenere:

- risparmi sui costi operativi aumentando la vita media dei ricambi;
- maggiore efficienza e pertanto un miglior rendimento energetico;
- riduzione dei giorni di non utilizzo (*off-hire*) attraverso una maggiore affidabilità dei macchinari e della flotta;
- maggiore flessibilità nella gestione dei piani di manutenzione;
- migliore conoscenza dei macchinari e del loro comportamento in mutevoli condizioni operative.

Il CBM comporta l'adozione di nuove tecniche e tecnologie quali:

- video-endoscopia per l'ispezione interna dei macchinari;
- termografia delle apparecchiature elettriche per la rilevazione preventiva di potenziali guasti tramite analisi delle immagini termiche;
- analisi delle vibrazioni delle parti rotanti per identificare punti di innesco e cause dei guasti analizzandone gli spettri vibrazionali.

Queste tecnologie sono state tutte integrate con tecniche più tradizionali, come la tribologia e l'analisi delle *performance* dei macchinari, e mirano a fornire una maggiore flessibilità alle manutenzioni quando si verifica un

cambiamento nelle condizioni operative della nave e dei suoi macchinari.

L'adozione del CBM ha inoltre permesso a DIS di raggiungere il **livello più alto richiesto dal TMSA 3** (programma di *Tanker Management and Self-Assessment*) in riferimento alla gestione della manutenzione. Alla fine del 2022 quasi tutte le navi di nuova costruzione di DIS consegnate dal 2013 sono state certificate PMS-CM (PMS-monitoraggio delle condizioni) da RINA dopo l'esito positivo dei controlli condotti a bordo, confermando che tale strategia di manutenzione è ora approvata dalla Classe. Il piano di DIS prevede di estendere ulteriormente il CBM e la relativa certificazione anche alla flotta LR1, con un obiettivo di completamento entro la fine del 2023. Inoltre, nel corso del 2022, le navi DIS aderenti al programma di monitoraggio delle vibrazioni hanno sostituito lo strumento di monitoraggio delle vibrazioni con soluzioni di monitoraggio predittivo ad alte prestazioni e DIS ha iniziato a valutare la possibilità di adottare un software specifico per l'analisi delle prestazioni del motore principale e dei generatori diesel, con l'obiettivo di migliorarne l'efficienza.

Le crescenti tendenze nella **digitalizzazione** e nelle **applicazioni mobili** hanno chiaramente messo in evidenza la necessità di modernizzare i nostri strumenti di gestione della flotta per sfruttare al meglio i dati trattandoli come risorse. Nel 2020 l'intero Gruppo d'Amico, compresa DIS, **ha selezionato ABS-NS per gestire la trasformazione digitale della gestione della flotta**. Il progetto è stato avviato nel settembre 2020 ed è stato completato nel gennaio 2022.

Digitalizzazione e *big data*

La quantità, la varietà e la velocità delle informazioni sono in continua crescita e rendono i dati una risorsa estremamente preziosa per aumentare l'efficienza della flotta e migliorare le prestazioni ambientali. **Sistemi di monitoraggio in tempo reale estremamente precisi e affidabili** hanno consentito al settore marittimo di passare da una cultura di dati generici a una incentrata su dati accurati e affidabili.

DIS attualmente monitora i dati del 100% delle proprie navi di proprietà e a scafo nudo. Ogni giorno viene inviato almeno un rapporto per nave (con dati inseriti manualmente) e la quantità media di dati per rapporto è di cento, equivalenti a 6,5 milioni di dati all'anno. Inoltre, per la maggior parte delle sue navi di proprietà e a scafo nudo, DIS riceve digitalmente dati relativi ai macchinari e alla navigazione ogni cinque minuti.

Le crescenti tendenze nella **digitalizzazione e nelle applicazioni** mobili hanno chiaramente messo in evidenza la necessità di modernizzare gli strumenti di gestione della flotta per sfruttare al meglio i dati trattandoli come risorse. L'analisi dei big data è quindi diventata un importante strumento di supporto decisionale. La disponibilità e l'analisi di tali dati permette a DIS di:

- determinare quando è meglio pulire lo scafo/l'elica (*Hull & Propeller Management* ISO 19030)
- valutare l'effetto dei dispositivi di riduzione di CO2;
- valutare lo stato della vernice antivegetativa a basso coefficiente di frizione;
- convalidare il modello di *performance* della nave tenendo conto dell'altezza d'onda, vento, assetto, pescaggio e corrente;
- valutare l'efficienza idrodinamica delle sue navi.

Grazie all'adozione del nuovo **registro elettronico (ELB)**, l'ufficio tecnico è ora in grado di svolgere parte dell'ispezione da remoto, con specifico riferimento alla verifica del registro giornaliero di risonanza, del registro idrocarburi parte I, del registro dei sigilli e dei dati di produzione e smaltimento di acque di sentina, morchie e rifiuti. L'**audit ambientale** è parte delle ispezioni di routine della nave attuate da DIS, con l'obiettivo di garantire la

massima conformità ambientale, andando oltre gli *standard* del settore.

La **digitalizzazione di gran parte dei registri di bordo** (registro idrocarburi, registro rifiuti, registro carico, registro gestione zavorra) permette a DIS di monitorare in tempo reale le operazioni eseguite da bordo per la corretta gestione e smaltimento di acque di sentina, morchie e rifiuti prodotti dalle navi. Rappresenta inoltre un importante cruscotto a disposizione della divisione di gestione tecnica sui livelli di produzione di acque di sentina e morchie per area geografica, giorni di navigazione e per stagione. Non si tratta solo di un registro elettronico, ma di uno strumento che coadiuva DIS nell'esecuzione corretta delle operazioni, in conformità alle normative ambientali e MARPOL vigenti e anche in base alle specifiche delle navi previste dai rispettivi certificati e *layout* impiantistici.

DIS ha avviato la digitalizzazione dei registri di bordo con molto anticipo rispetto alle linee guida stabilite a maggio 2019 dalla MEPC 74, confermando la grandissima attenzione ai temi MARPOL e l'orientamento di DIS all'innovazione. Dopo il loro iniziale utilizzo su un numero limitato di navi, alla fine del 2020 **DIS ha deciso di estenderne l'applicazione sull'intera flotta, prevedendone il completamento entro la fine del primo trimestre 2023.**

Per migliorare ulteriormente la disponibilità di dati, il Gruppo d'Amico ha sviluppato un database interno chiamato FRIDA, attualmente impiegato da DIS e in grado di ricevere dati direttamente dalle navi e di condividerli sia internamente, con modelli dedicati per ogni divisione, sia esternamente con terze parti. **FRIDA è in grado di controllare ogni *report* di dati ricevuto e creare un'allerta per validare ogni singolo punto di dati.** I recenti sviluppi includono un sistema completo in grado di creare e gestire automaticamente tutti i report necessari a ottemperare alle normative sulle emissioni (direttive IMO e UE), nonché a esigenze interne. In particolare, nel 2022 **FRIDA è stato ulteriormente sviluppato per monitorare in tempo reale l'indicatore di intensità carbonica (CII).**

Sicurezza del mare e dell'ambiente marino
GRI 2-9 (2021); GRI 304-2 (2016); GRI 306-3 (2016); SASB TR-MT-160a.3; SASB TR-MT-540a.1

Il Gruppo d'Amico ritiene che **la sicurezza in mare, la prevenzione di incidenti**, della perdita di vite umane e di **danni all'ambiente, soprattutto marino, debbano avere sempre la massima priorità, senza possibilità di compromessi.**

Lo **sforzo** di comandanti, ufficiali e membri dell'equipaggio **non deve essere reattivo, ma preventivo**. Favorire un approccio proattivo limita i rischi e gli eventuali costi connessi. I comandanti, gli ufficiali e i membri dell'equipaggio si attengono quotidianamente alle seguenti linee guida durante la navigazione e le operazioni:

- zero riversamenti di idrocarburi a mare;
- zero incidenti;
- tutti i dipendenti sono responsabili della propria sicurezza e di quella altrui;
- non esiste obiettivo aziendale così importante da sacrificare la sicurezza;
- un lavoro è ben fatto solo se eseguito in sicurezza.

Nel settembre 2017 è entrata in vigore la nuova Convenzione dell'IMO sulla gestione dell'acqua di zavorra. L'acqua di zavorra contiene diversi organismi, come flora e fauna marine e costiere provenienti da diverse regioni del mondo. Se raccolti in un posto e rilasciati in un altro, alcuni organismi potrebbero sopravvivere e prosperare nel nuovo ambiente; queste "specie non native" possono avere un grave impatto ecologico, economico e sulla salute pubblica dell'ambiente ricevente.

Per prevenire il problema del rilascio di specie invasive dall'acqua di zavorra, **nel 2004 l'IMO ha adottato la prima Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi.**

DIS, attraverso il Gruppo d'Amico, ha predisposto e sta attuando piani, registri e procedure non solo al fine di rispettare i requisiti della convenzione ma anche e soprattutto **per garantire la prevenzione di questo tipo di inquinamento**. Tutte le nuove navi sono dotate di questa attrezzatura, mentre l'installazione sulle restanti navi esistenti è stata completata nel corso del 2022. Attualmente il **100% delle navi di proprietà e a scafo nudo di DIS sono dotate di un Sistema di trattamento dell'acqua di zavorra (BWTS).** Sono inoltre in atto misure specifiche di emergenza per prevenire e reagire a eventuali guasti e operazioni errate di tali sistemi. Nel 2023 DIS prevede anche di completare l'ammodernamento richiesto per ottenere le certificazioni USCG per tutte le sue navi di proprietà e a scafo nudo.

Il Gruppo d'Amico è attualmente concentrato sul miglioramento del suo BWTS in modo da consentirne l'utilizzo anche in situazioni caratterizzate da acque torbide e dalla presenza di fango.

Percentuale di flotta dotata di Sistema di trattamento dell'acqua di zavorra, a fine esercizio (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2020	2021	2022
Flotta con sistema di trattamento dell'acqua di zavorra installato (%)	85,3%	93,0%	100,0%

Fuoriuscite per causa (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2020	2021	2022
Sabotaggio	0	0	0
Terremoti	0	0	0
Altri eventi che esulano dal controllo operativo dell'entità	0	0	0
Perdita nel corso del tempo (che può essere contabilizzata una volta che la perdita è individuata)	0	0	0

Fuoriuscite per tipo (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2020	2021	2022
Idrocarburi	0	0	0
Sostanze pericolose	0	0	0
Sostanze liquide nocive secondo l'Allegato II della MARPOL	0	0	0

Numero di incidenti in mare (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2020	2021	2022
Perdita di una nave	0	0	0
Presunta perdita di una nave	0	0	0
Abbandono di una nave	0	0	0
Danno rilevante a una nave	0	1	0
Incaglio o messa fuori uso di una nave	0	0	0
Coinvolgimento di una nave in una collisione	0	0	0
Danno rilevante all'infrastruttura marina esterna alla nave, che potrebbe mettere seriamente a rischio la sicurezza della nave, di un'altra nave o di una persona	0	0	0
Danno grave all'ambiente dovuto al danneggiamento di una o più navi	0	0	0
Potenziale danno grave all'ambiente dovuto al danneggiamento di una o più navi	0	0	0

Programmi Coast Qualship 21 ed E-Zero

Coast QUALSHIP 21 è un'iniziativa attuata dalla Guardia costiera statunitense per identificare navi dagli elevati *standard* qualitativi e fornire incentivi per incoraggiare operazioni di qualità. Questa denominazione si riferisce allo *shipping* di qualità nel XXI secolo. Le navi caratterizzate da questa certificazione di qualità sono associate a compagnie ben gestite e organizzazioni con un *track record* di qualità, sono immatricolate presso amministrazioni di bandiera che vantano un eccellente *Port State Control Record* e vantano una specchiata *Port State Control History* nelle acque statunitensi negli ultimi tre anni. A partire dal 1° luglio 2017, le navi iscritte al programma QUALSHIP 21 possono anche richiedere la designazione E-Zero se ne soddisfano gli specifici requisiti. Il **programma E-Zero** è una nuova aggiunta al preesistente programma QUALSHIP 21, il cui obiettivo è riconoscere navi esemplari costantemente conformi alle normative ambientali e che dimostrano un forte impegno nella tutela dell'ambiente. Queste navi riceveranno la designazione E-Zero sul loro certificato QUALSHIP 21. Nel 2022 17 navi di proprietà di DIS sono iscritte al QUALSHIP 21.

Il Gruppo d'Amico aderisce alle zone di riduzione volontarie di velocità

Il Gruppo d'Amico aderisce da sempre a tutte le misure messe in atto per proteggere la biodiversità marina. Nel luglio 2021 ha aderito, tra le altre cose, all'iniziativa che prevedeva la riduzione della velocità delle navi per proteggere la balena franca nel Nord Atlantico. Il **Right Whale Slow Zones** è un programma che comunica agli operatori delle navi le aree in cui mantenere una velocità di 10 nodi o meno, in modo da aiutare a evitare collisioni con le balene franche.

Manutenzione

Le navi di DIS e i relativi macchinari e attrezzature sono soggetti a manutenzione in modo da garantire sempre piena affidabilità ed efficienza estremamente elevata, e assicurare che le operazioni commerciali in porto e in navigazione siano svolte nel rispetto dei più elevati criteri di sicurezza e delle norme e regolamenti. Tutti i piani di manutenzione sono approvati dagli istituti di classificazione e sono supportati da un sistema informatico che scambia dati in tempo reale con la divisione di gestione tecnica del Gruppo d'Amico.

DIS adotta un sistema di **manutenzione predittiva** basato non solo sulle raccomandazioni e sulle istruzioni dei produttori o su standard riconosciuti, ma anche sul monitoraggio continuo delle condizioni delle apparecchiature, attraverso l'integrazione tra la tradizionale manutenzione basata sulle ore di funzionamento a tempo e quella **condition-based (CBM)** combinandole in un **approccio di analisi dei rischi**. Tale approccio consente di:

- identificare i macchinari cruciali che, se danneggiati senza preavviso, potrebbero mettere la nave o l'equipaggio in situazione di pericolo o pregiudicare gravemente la sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente;
- identificare tutti i pezzi di ricambio critici in grado di ripristinare immediatamente l'operatività del macchinario in caso di guasto. Il Gruppo d'Amico ha inoltre definito un "inventario ottimale" dei ricambi stabilito in base al tipo di viaggio, ai tempi di consegna dei ricambi e alla loro intensità di utilizzo in particolari attività;
- impostare in modo dinamico la frequenza delle ispezioni strutturali in base alla qualità costruttiva, allo schema dei viaggi, al numero di operazioni di carico e scarico e all'età della nave. Questo approccio costituisce una *best practice* ed è in linea con i requisiti del settore marittimo (TMSA).

Il sistema di manutenzione definisce *input*, *output* e indicatori di *performance* per ciascun processo. Gli indicatori più importanti sono:

- affidabilità della flotta;
- disponibilità della flotta;
- percentuali di lavori scaduti su macchinari non critici;
- percentuali di lavori scaduti su macchinari critici;
- numero di guasti su macchinari critici come percentuale dei guasti totali;
- numero di attività di manutenzione non pianificate come percentuale delle attività di manutenzione totali;
- *performance* di pianificazione degli interventi di bacino;
- numero di ispezioni in navigazione sul numero totale di ispezioni.

Il valore di **affidabilità della flotta, ben al di sopra degli *standard* di settore nel 2022**, conferma l'eccellenza del sistema di manutenzione. Il numero di manutenzioni straordinarie su apparecchiature non critici per il 2022 è rimasto ben al di sotto dell'obiettivo, confermando la crescente attenzione rivolta dalla dirigenza ai macchinari di bordo indipendentemente dalla relativa importanza. Inoltre, nel 2022 d'Amico ha introdotto un **obiettivo più sfidante in merito alla gestione delle apparecchiature critici – 0% in sospeso – con lo scopo di aumentare l'attenzione alla gestione dei macchinari critici.**

Affidabilità della flotta (di proprietà e a scafo nudo)[15]

	2022
Obiettivo di DIS	1,000
Limite inferiore (*standard* di settore)	0,970
Valore effettivo della flotta di DIS	0,998

Disponibilità della flotta (di proprietà e a scafo nudo)

	2022
Valore max	1,000
Valore effettivo della flotta di DIS	0,987

Percentuali di lavori scaduti su macchinari non critici (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2022
Obiettivo di DIS	0,30%
Valore effettivo della flotta di DIS	0,27%

Percentuali di lavori scaduti su macchinari critici (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2022
Obiettivo di DIS	0,00%
Valore effettivo della flotta di DIS	0,77%

Performance di pianificazione degli interventi di bacino (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2022
Obiettivo di DIS	19,0%
Valore effettivo della flotta di DIS	25,0%

Allo scopo di innovare ulteriormente la gestione della manutenzione, nel 2022 è stato studiato lo sviluppo di un **Centro Operativo della Flotta (FOC)**, con l'obiettivo di aggregare in una piattaforma comune un insieme di parametri fondamentali e informazioni provenienti da diverse applicazioni disponibili, e che entro fine aprile 2023 farà parte di un progetto pilota. Gli obiettivi principali del FOC saranno:

- definire un profilo di rischio per ogni nave;
- capire come vengono gestite le navi;
- facilitare l'analisi di qualsiasi allarme che sia stato attivato;
- monitorare il rispetto delle istruzioni e delle politiche aziendali.

15 Le tabelle presentano unicamente dati riferiti al 2022 poiché i dati per gli esercizi precedenti non sono comparabili per via della diversa composizione della flotta di DIS.

Recentemente **al progetto FOC è stata aggiunta un'ulteriore funzionalità**: monitoraggio delle politiche sviluppate dal Gruppo per l'esclusione di macchinari non essenziali durante i vari profili operativi (tempo di navigazione, ancoraggio, carico, scarico e movimentazione delle merci), con l'obiettivo di migliorare la gestione dell'energia a bordo, attività chiave per realizzare il processo di decarbonizzazione della flotta.

Qualsiasi non conformità rilevata a seguito di un'ispezione o di un test viene documentata, segnalata, esaminata, investigata e analizzata per attuare le necessarie azioni correttive. Eventuali difetti, malfunzionamenti o guasti di macchinari, sistemi o strutture della nave che possono influire sulla sicurezza del personale, della nave o sulle disposizioni di prevenzione dell'inquinamento e che non possono essere risolti dal personale di bordo, devono essere tempestivamente comunicati alle divisioni competenti attraverso un sistema di segnalazione digitale. Inoltre, l'analisi dei guasti e la relativa adozione di azioni preventive e "barriere" rendono il sistema efficiente e reattivo.

Per verificare eventuali necessità di manutenzione di macchinari, attrezzature, strutture e impianti tecnici essenziali per la sicurezza e la tutela dell'ambiente, **il Gruppo d'Amico ha posto in essere un sistema di visite programmate e ispezioni periodiche da effettuarsi durante la navigazione da parte del personale di terra. Dopo la recente implementazione del nuovo software ABS NS, tutte le ispezioni vengono effettuate in forma digitale.**

La meticolosa attenzione agli aspetti ambientali ha spinto la società a rivedere il proprio modulo di ispezione MARPOL, che è stato completamente ripensato sotto forma di *checklist* dettagliate con specifico riferimento a politiche aziendali, procedure, circolari, *standard* internazionali, strumenti aziendali come il registro di bordo elettronico, requisiti ingegneristici come l'interfaccia *oil-to-sea*, il sistema di controllo ambientale e pezzi di ricambio critici. Inoltre, secondo la politica di DIS il sovrintendente deve essere presente durante le prove sulle apparecchiature critiche (note come "CODE 6"), ossia l'inceneritore, OWS (separatore olio-acqua), ODME (apparecchiatura di monitoraggio degli scarichi di olio), sistema fognario, BWTS (sistema di trattamento dell'acqua di zavorra) e IBTS (sistema integrato di trattamento dell'acqua di sentina).

Demolizione delle navi

Per **prevenire pratiche dannose durante la demolizione e il riciclo dei materiali provenienti dalla demolizione delle navi in disuso**, l'Organizzazione marittima internazionale (IMO), in accordo con l'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO), ha stabilito, attraverso la Convenzione di Hong Kong (HKC), una serie di protocolli, criteri e procedure da adottare per la costruzione, la demolizione e il riciclo ecocompatibile delle navi; in particolare per il trattamento di eventuali rifiuti pericolosi a bordo.

Il 22 ottobre 2013, il Parlamento europeo ha emanato il regolamento UE sul riciclo delle navi (EU SRR) per facilitare un'attuazione più rapida della Convenzione di Hong Kong, attraverso ispezioni delle navi e delle strutture a terra.

Il nuovo regolamento prevede che, entro il 31 dicembre 2020, le nuove navi appartenenti ai paesi dell'UE abbiano a bordo un inventario verificato dei materiali pericolosi (IHM) e una dichiarazione di conformità. Inoltre, stabilisce che le navi esistenti appartenenti ai paesi dell'UE e le navi appartenenti a paesi terzi che fanno scalo nei porti dell'UE tengano a bordo l'IHM e la Dichiarazione di conformità.

Il Gruppo d'Amico ha completato l'inventario di materiali pericolosi su tutte le navi di nuova costruzione e a bordo dell'intera flotta esistente, fornendo una mappa completa di tutti i materiali a bordo, la loro ubicazione e i livelli di rischio per la salute e la sicurezza delle persone e dell'ambiente.

È stata predisposta una procedura dedicata al mantenimento degli inventari, che prevede un Responsabile e un team di cooperazione al fine di garantire che il processo **di riciclo navi del Gruppo venga continuamente aggiornato durante le fasi di acquisto dei materiali e le attività di sostituzione e riparazione in bacino.**

Le navi di DIS solitamente vengono vendute prima del momento in cui possono essere riciclate, poiché uno degli obiettivi del Gruppo è gestire sempre una flotta il più possibile giovane ed efficiente.

Gestione dei rifiuti

GRI 306-3 (2020); GRI 306-5

DIS è impegnata nella riduzione della produzione di rifiuti, attraverso processi specifici e una politica aziendale che pone al centro la tutela ambientale. La gestione dei rifiuti sulle navi della flotta viene effettuata secondo una procedura dettagliata conforme a IMO/MARPOL 73/7838. Questa procedura fa parte della politica ambientale di DIS, che utilizza una combinazione di tecniche complementari per ottenere e gestire risultati più rispettosi dell'ambiente, quali:

- la riduzione della produzione di rifiuti alla fonte;
- il riuso e il riciclo;
- il trattamento dei rifiuti a bordo;
- lo scarico presso la struttura portuale.

La quantità di rifiuti prodotti ha registrato una riduzione del 12,4% dal 2021 al 2022, da 1.351,07 m^3 a 1.183,82 m^3:

- i rifiuti scaricati in mare – consistenti esclusivamente in rifiuti alimentari – sono diminuiti del 7,9% dal 2021;
- le ceneri da inceneritore – prodotte dall'incenerimento dei materiali consentiti da MARPOL (carta e stracci oleosi) – sono diminuite del 7,1% dal 2021;
- i rifiuti smaltiti a terra, come riportato dettagliatamente di seguito, sono stati ridotti del 13,1% dal 2021.

Rifiuti generati e smaltiti (navi di proprietà e a scafo nudo)

		2020	2021	2022	Var 2022/21	Var 2022/20
Rifiuti scaricati in mare (m^3)	Rifiuti alimentari	160,73	148,23	135,35	(8,7%)	(15,8%)
	Rifiuti operativi[16]	0,00	0,00	1,20	-	-
	Residui di carico (non HME)	0,00	0,00	0,00	-	-
	Totale	160,73	148,23	136,55	(7,9%)	(15,0%)
Rifiuti inceneriti (m^3)	Ceneri da i nceneritore	51,71	42,51	39,51	(7,1%)	(23,6%)
	Totale	51,71	42,51	39,51	(7,1%)	(23,6%)
Rifiuti smaltiti a terra (m^3)	Plastica e plastica mista a rifiuti non plastici	550,22	501,02	455,22	(9,1%)	(17,3%)
	Rifiuti domestici, rifiuti operativi e materiale riciclabile o riutilizzabile [17]	424,18	398,29	327,45	(17,8%)	(22,8%)
	Rifiuti operativi [18]	282,59	179,98	192,58	+7,0%	(31,9%)
	Rifiuti elettronici [19]	22,94	81,04	32,52	(59,9%)	+41,8%
	Residui di carico (HME)	0,03	0,00	0,00	-	(100,0%)
	Totale	1.279,96	1.160,33	1.007,77	(13,1%)	(21,3%)
Totali (m^3)		1.492,39	1.351,07	1.183,82	(12,4%)	(20,7%)

Rifiuti per nave (di proprietà e a scafo nudo)

	2020	2021	2022	Var 2022/21	Var 2022/20
Rifiuti totali per nave (m^3/nave)	53,3	50,0	42,3	(15,4%)	(20,6%)

16 Ad esempio: pirotecnici scaduti, stracci oleosi e ogni altro materiale oleoso, vernici/fusti chimici, detergenti e additivi contenuti in coperta e acqua di lavaggio della superficie esterna.

17 Ad esempio: prodotti di carta, stracci, legno, alluminio, vetro, bottiglie di metallo, stoviglie, lampadine, batterie, rifiuti medici, ecc.

18 Ad esempio: pirotecnici scaduti, stracci oleosi e ogni altro materiale oleoso, vernici/fusti chimici, detergenti e additivi contenuti in coperta e acqua di lavaggio della superficie esterna.

19 Ad esempio: schede elettroniche, gadget, strumenti, attrezzature, computer, toner e cartucce per stampanti, apparecchi di illuminazione, ecc.

Attenzione verso l'ambiente, Campagna 3R a bordo della flottra d'Amico

Nel 2021 DIS, attraverso il Gruppo d'Amico, ha lanciato la **Campagna 3R** che si concentra sulla gestione dei rifiuti, in particolare sulla riduzione, il riutilizzo e il riciclo.

La campagna mira a:

- insegnare e rafforzare le misure operative di base per ridurre, riutilizzare e riciclare;
- sensibilizzare i capitani e gli equipaggi;
- definire e monitorare i KPI.

I KPI scelti per misurare gli obiettivi stabiliti sono:

- quantità di rifiuti generati;
- quantità di rifiuti riutilizzati;
- quantità di rifiuti riciclati.

Perché praticare le 3R?

- proteggere l'ambiente;
- conservare le risorse limitate;
- risparmiare energia;
- ridurre lo spazio necessario per i rifiuti.

Gestione delle acque

GRI 303-3 (2018); GRI 303-4

Acqua dolce

Attraverso un generatore di acqua dolce, le navi DIS producono acqua dolce dall'acqua di mare a un ritmo di circa 10-15 tonnellate al giorno in condizioni di navigazione. L'acqua dolce prodotta viene raccolta nei serbatoi di stoccaggio, dai quali viene fornita direttamente a:

- cabina, servizi igienici, cambusa e lavanderia per usi umani (dopo sterilizzazione e rimineralizzazione);
- caldaie, pozzo caldo e camicia di raffreddamento del motore principale per usi tecnici.

Raramente l'acqua dolce viene fornita da terra:

- quando il generatore di acqua dolce è fuori servizio;
- quando la nave è inattiva per lungo tempo;
- quando è necessario per il lavaggio delle "casse carico".

Inoltre, la maggior parte delle navi di DIS è dotata di un **Sistema integrato di trattamento dell'acqua di sentina (IBTS)** che consente alla nave di separare i drenaggi di acqua di condensa prodotti dal refrigerante d'aria del motore principale e condizionatori dell'acqua di sentina. Tali drenaggi di condensa, dopo essere stati testati con

un rilevatore a 15 ppm, possono essere scaricati in mare o raccolti come acqua tecnica nel serbatoio del gavone di poppa per essere utilizzati per la pulizia delle cisterne del carico.

L'acqua dolce utilizzata dall'uomo, sia che si tratti di **acque grigie** (docce, lavabi, lavanderie e cambusa) o di **acque reflue** (servizi igienici, orinatoi e ospedali), viene smaltita in mare in conformità alle normative vigenti.

Nel 2022, il generatore di acqua dolce ha prodotto 67.962 litri (+0,3% rispetto al 2021), pari al 93,6% dell'acqua dolce totale utilizzata.

Acqua dolce utilizzata per fonte (litri) (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2020	2021	2022	Var 2022/21	Var 2022/20
Acqua prodotta (generatore di acqua dolce)	69.142	67.791	67.962	+0,3%	(1,7%)
Acqua da terze parti	7.177	6.903	4.654	(32,6%)	(35,2%)
Totale	76.319	74.694	72.616	(2,8%)	(4,9%)

Acqua per il lavaggio delle cisterne

Tutte le navi di DIS sono dotate di **apparecchiatura per il monitoraggio degli scarichi di olio (ODME)**, in conformità con l'Allegato I della Marpol, e di una cassa di decantazione per trattare l'acqua risultante dal lavaggio delle cisterne. Infatti, l'acqua utilizzata per il lavaggio delle cisterne viene smaltita in mare dopo essere stata decantata, attraverso l'ODME. Recentemente, DIS ha effettuato un aggiornamento degli ODME che ora sono in grado di trattare tutte le acque di lavaggio delle cisterne provenienti dalle "casse di carico" caricate con **miscele di biocarburanti**. Secondo quanto disposto dalla regola 4 dell'Allegato I, è vietato qualsiasi scarico in mare a meno che non siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- la nave non si trova in una zona speciale;
- la nave si trova a più di 50 miglia nautiche dalla terraferma più vicina;
- la nave sta procedendo in rotta;
- il tasso istantaneo di scarico del contenuto di olio non supera i 30 litri per miglio nautico;
- la quantità totale di olio scaricato in mare non supera 1/30.000 della quantità totale del carico particolare di cui i residui facevano parte;
- la nave dispone di un ODME e di una cassa di decantazione.

Acqua trattata tramite l' apparecchiatura per il monitoraggio degli scarichi di olio (navi di proprietà e a scafo nudo)

	2020	2021	2022	Var 2022/21	Var 2022/20
Apparecchiatura per il monitoraggio degli scarichi di olio (m3)	42.870,83	42.968,09	49.877,53	+16,1%	+16,3%

L'aumento della quantità di acque di lavaggio decantate e smaltite attraverso l'ODME si spiega con l'aumento del trasporto di merci che richiedono, dopo lo scarico, un lavaggio della cisterna prima di caricare il carico successivo. Tutti i prodotti chimici utilizzati per il lavaggio delle cisterne sono ecologici.

Scarico di acque reflue

Tutte le navi di DIS sono dotate di un impianto di trattamento delle acque reflue con una cassa di ritenzione, approvato dall'amministrazione di bandiera secondo i requisiti dell'Allegato IV della MARPOL. Lo scarico di acque reflue in mare è vietato, tranne quando:

- la nave ha in funzione un impianto di trattamento delle acque reflue approvato e certificato dall'amministrazione di bandiera per soddisfare i requisiti operativi di cui alla regola 9.1.1 dell'allegato IV della MARPOL e l'effluente non deve produrre solidi galleggianti visibili né causare la decolorazione dell'acqua circostante;
- per le acque reflue non trattate a una distanza superiore a 12 miglia nautiche dalla terraferma più vicina, a condizione che in ogni caso le acque reflue immagazzinate nella vasca di ritenzione non siano scaricate istantaneamente, ma a velocità moderata quando la nave è in navigazione e procede a una velocità non inferiore a 4 nodi. La velocità di scarico deve essere approvata dall'amministrazione di bandiera.

Ogni autorità locale può aggiungere ulteriori requisiti o istituire una **zona di non scarico (NDZ)** che vieta lo scarico di acque reflue nelle proprie acque anche se la nave è dotata di un impianto di trattamento delle acque reflue approvato dall'amministrazione di bandiera.

Scarico di acque grigie

Tutte le navi di DIS sono dotate di una cassa di ritenzione delle acque grigie (serbatoio delle acque grigie) da utilizzare nelle zone in cui lo scarico è vietato. La politica ambientale di DIS prevede, in base ai requisiti dei *Vessel General Permit* (VGP), analisi specifiche per verificare la presenza di inquinanti BOD (domanda biochimica di ossigeno) e COD (domanda chimica di ossigeno).

Le acque grigie non sono ancora regolamentate da normative internazionali, ma principalmente da normative locali. DIS si è dotata di una procedura specifica per indicare all'equipaggio della nave come trattare le acque grigie nelle diverse regioni.

Valutazione ambientale dei fornitori

GRI 308-1 (2016)

Il Gruppo d'Amico dispone di un registro di fornitori selezionati sulla base della loro affidabilità, qualità, prezzo e tempi di consegna. I fornitori inseriti in questo elenco devono rispettare i seguenti criteri:

- **Possesso di certificazioni di conformità alle norme ISO 9001 e ISO 14001**, rilasciate da un soggetto terzo riconosciuto, per i prodotti e i servizi che hanno un impatto sull'ambiente;
- **Rispetto dei requisiti del Gruppo d'Amico in tema di consumi ed efficienza energetica.**

Per i fornitori inseriti nella categoria Ambiente e Sicurezza, la valutazione è più stringente poiché il punteggio finale comprende una **valutazione sul grado di sensibilità dei fornitori e sulla capacità di controllare gli impatti ambientali delle attività che svolgono.**

Fornitori esaminati sulla base di criteri ambientali

	2020	2021	2022
Numero di fornitori che sono stati esaminati sulla base di criteri ambientali	58	60	55
% di fornitori che sono stati esaminati sulla base di criteri ambientali	13,2%	13,2%	12,5%
Numero totale di fornitori	440	455	440

Impatto ambientale nella catena di fornitura

	2020	2021	2022
Numero di fornitori verificati per l'impatto ambientale	58	60	55
Numero di fornitori identificati come aventi un significativo impatto ambientale negativo, effettivo e potenziale	0	0	0
Fornitori identificati come aventi un significativo impatto ambientale negativo, effettivo e potenziale, con cui sono stati convenuti miglioramenti conseguentemente alla valutazione	0	0	0
Fornitori identificati come aventi un significativo impatto ambientale negativo, effettivo e potenziale, con cui sono stati cessati i rapporti conseguentemente alla valutazione	0	0	0

RISORSE UMANE

GRI 3-3 (2021)

Lo sviluppo umano e professionale dei nostri dipendenti rappresenta un valore fondamentale per DIS. DIS considera i suoi dipendenti una delle sue risorse più importanti e pertanto intende creare un ambiente in cui **benessere, diversità, inclusione e lavoro di squadra** sono tra i pilastri dell'organizzazione. L'obiettivo di DIS è quello di promuovere un ambiente di lavoro che stimoli **elevate prestazioni e garantisca un adeguato equilibrio tra lavoro e vita privata**.

L'attenzione nei confronti delle persone è stato un elemento importante per DIS nel corso degli anni, dimostrandosi un potente **strumento di *team building* e coinvolgimento aziendale.**

Grazie all'attenzione all'individuo e a una valutazione delle sue unicità e dei suoi punti di forza, DIS ambisce a trovare le opportunità più adatte per ognuno dei suoi dipendenti all'interno dell'organizzazione. DIS promuove la meritocrazia e un dialogo costante e aperto tra la dirigenza e i dipendenti, incoraggiando la responsabilizzazione e incitando ciascuno dei suoi dipendenti a perseguire e raggiungere obiettivi ambiziosi, anche affiancandoli nello sviluppo di un ampio ventaglio di competenze. Il Gruppo ritiene che tutti questi siamo elementi fondamentali che consentono di attirare i giusti candidati e di mantenere i migliori talenti.

Employee experience

Per "employee experience" intendiamo **la percezione che ciascun dipendente sviluppa durante tutte le sue interazioni con il Gruppo**. DIS mira a promuovere il benessere fisico ed emotivo dei propri dipendenti. La qualità della loro esperienza è influenzata da elementi quali gli spazi di lavoro, le interazioni con i colleghi e i dirigenti, l'equilibrio tra lavoro e vita privata, l'accesso a strumenti tecnologici che aumentano la loro produttività e, naturalmente, il pacchetto retributivo.

L'employee experience offerta da DIS prevede pratiche che attraggono e fidelizzano le persone, migliorando allo stesso tempo e le prestazioni dell'organizzazione. Le sedi degli uffici sono scelte strategicamente per favorire importanti collegamenti commerciali ma anche il benessere dei dipendenti. La vicinanza a parchi e ad altri servizi è quindi un fattore importante nella scelta dell'ubicazione degli uffici. Inoltre, per aumentare l'agilità, la produttività e la flessibilità della propria forza lavoro, il Gruppo DIS ha messo a disposizione dei propri dipendenti un'ampia gamma di strumenti tecnologici.

L'employee experience ha le sue radici nella cultura, nella mentalità e nei valori dell'organizzazione. DIS è da sempre fortemente impegnata ad assicurare procedure operative corrette, sicurezza e tutela dell'ambiente e sviluppo sostenibile. Infatti, tra le persone che lavorano nel e per il Gruppo sono stati incentivati processi e comportamenti sostenibili diffusi. Tutti gli sforzi sono concentrati sulla salvaguardia dell'ambiente marino dall'inquinamento e sulla promozione di comportamenti responsabili nei confronti dell'ambiente. **L'eccellenza professionale ne è una conseguenza, incoraggiando le persone a essere responsabili, flessibili e pragmatiche**. Per questo motivo, vengono garantiti sia lo sviluppo delle competenze che la continua crescita professionale. Il Gruppo si impegna a prevenire ogni tipo di incidente sul lavoro e a tutelare la salute e il benessere dei propri dipendenti, sviluppando così un senso di sicurezza che le persone percepiscono sia a bordo delle navi che negli uffici.

Inoltre, **l'affidabilità è fortemente apprezzata**: è considerata un valore centrale nei rapporti con tutti gli *stakeholder*, in quanto garantisce la massima trasparenza, apertura e relazioni positive. Le persone che fanno parte di DIS dimostrano passione e impegno per il trasporto marittimo e gli obiettivi raggiunti dimostrano il loro coinvolgimento, impegno e spirito di squadra.

A ciò si aggiunge **l'integrazione multiculturale** negli uffici e a bordo delle navi. Il **forte senso di appartenenza** e identificazione che le persone provano nei confronti di DIS è fondamentale per il successo e la continuità della sua attività. Il profondo senso di responsabilità sociale su questioni culturali, di solidarietà e ambientali è un valore aggiunto. In definitiva, DIS si preoccupa delle persone e sostiene il loro benessere, mantenendo così un alto livello di motivazione e coinvolgimento.

Persone che lavorano per la Società

GRI 2-7 (2021)

Al 31 dicembre 2022 DIS impiegava 593 dipendenti come personale marittimo (96% del totale) e 24 dipendenti come personale di terra (4% del totale). Si veda anche la nota 7 del Bilancio, Personale. Inoltre, al 31 dicembre 2022, 8 dipendenti che lavorano nelle divisioni *Chartering* e *Operations* hanno fornito servizi esclusivamente a DIS attraverso contratti infragruppo con due parti correlate, d'Amico Shipping Singapore e d'Amico Shipping USA.

Personale di terra

Il personale di terra è rimasto stabile nel triennio 2020-2022. Nel 2022 le donne rappresentavano il 41,7% del personale di DIS, corrispondente a un aumento rispetto al 37,5% nel 2021. Inoltre, nel 2022 il 30,8% dei dirigenti e degli alti dirigenti di DIS era composto da donne. DIS può inoltre contare su una forza lavoro esperta ma giovane, con il 54,2% dei dipendenti compreso nella fascia di età tra i 30 e i 50 anni.

Personale di terra per genere (a fine esercizio)

	2020		2021		2022	
	N.	%	N.	%	N.	%
Uomini	15	62,5%	15	62,5%	14	58,3%
Donne	9	37,5%	9	37,5%	10	41,7%
Totale	24	100,0%	24	100,0%	24	100,0%

Personale di terra per età (a fine esercizio)

	2020				2021				2022			
	U	D	Tot	% D	U	D	Tot	% D	U	D	Tot	% D
<30 anni	1	0	1	0,0%	0	0	0	-	1	1	2	50,0%
30-50 anni	10	6	16	37,5%	11	5	16	31,3%	9	4	13	30,8%
> 50 anni	4	3	7	42,9%	4	4	8	50,0%	4	5	9	55,6%
Totale	15	9	24	37,5%	15	9	24	37,5%	14	10	24	41,7%

Personale di terra per categoria professionale (a fine esercizio)

	2020				2021				2022			
	U	D	Tot	% D	U	D	Tot	% D	U	D	Tot	% D
Executives	3	1	4	25,0%	3	1	4	25,0%	3	1	4	25,0%
Dirigente	6	3	9	33,3%	6	3	9	33,3%	6	3	9	33,3%
Dipendenti	6	5	11	45,5%	6	5	11	45,5%	5	6	11	54,5%
Totale	15	9	24	37,5%	15	9	24	37,5%	14	10	24	41,7%

Personale di terra per categoria professionale ed età (a fine esercizio)

	2020				2021				2022			
	< 30	30-50	> 50	Tot	< 30	30-50	> 50	Tot	< 30	30-50	> 50	Tot
Executives	0	2	2	4	0	2	2	4	0	2	2	4
Dirigenti	0	8	1	9	0	8	1	9	0	7	2	9
Dipendenti	1	6	4	11	0	6	5	11	2	4	5	11
Totale	1	16	7	24	0	16	8	24	2	13	9	24

Personale marittimo

Al 31 dicembre 2022 il Gruppo DIS impiegava 593 dipendenti come personale marittimo. Tuttavia, una caratteristica tipica del settore della navigazione è la rotazione del personale degli equipaggi. Infatti, i contratti degli ufficiali prevedono una media di 3 mesi di riposo ogni 5 mesi trascorsi a bordo. Nel complesso, pertanto, nel 2022 DIS ha impiegato 1.120 marinai, in calo del 17,9% rispetto al 2021 a causa della riduzione del numero di navi della flotta di DIS. Gli uomini rappresentano il 99,9% del personale marittimo, in linea con la media di settore. Il 65% dei marinai di DIS ha un'età compresa tra i 30 e i 50 anni, mentre il 21,7% è costituito da giovani di età inferiore a 30 anni.

Personale marittimo (a fine esercizio)

	2020	2021	2022	Var 2022/21
Totale	601	559	593	(6,4%)

Personale marittimo per genere (nel complesso, incluse rotazioni)

	2020		2021		2022	
	N.	%	N.	%	N.	%
Uomini	1.282	99,9%	1.363	99,9%	1.119	99,9%
Donne	1	0,1%	1	0,1%	1	0,1%
Totale	1.283	100%	1.364	100%	1.120	100%

Personale marittimo per età (nel complesso, incluse rotazioni)

	2020			2021			2022		
	U	D	Tot	U	D	Tot	U	D	Tot
<30 anni	178	1	179	242	1	243	242	1	243
30-50 anni	893	0	893	925	0	925	727	0	727
> 50 anni	211	0	211	196	0	196	150	0	150
Totale	1.282	1	1.283	1.363	1	1.364	1.119	1	1.120

Personale marittimo per categoria professionale (nel complesso, incluse rotazioni)

	2020			2021			2022		
	U	D	Tot	U	D	Tot	U	D	Tot
Ufficiali senior	267	0	267	274	0	274	231	0	231
Ufficiali junior	258	1	259	288	1	289	221	1	222
Ratings	638	0	638	676	0	676	546	0	546
Tirocinanti	119	0	119	125	0	125	121	0	121
Totale	1.282	1	1.283	1.363	1	1.364	1,119	1	1.120

Personale marittimo per categoria professionale ed età (nel complesso, incluse rotazioni)

	2020				2021				2022			
	< 30	30-50	> 50	Tot	< 30	30-50	> 50	Tot	< 30	30-50	> 50	Tot
Ufficiali senior	0	204	63	267	0	225	49	274	0	196	35	231
Ufficiali junior	34	215	10	259	56	225	8	289	55	161	6	222
Ratings	50	450	138	638	77	460	139	676	81	356	109	546
Tirocinanti	95	24	0	119	110	15	0	125	107	14	0	121
Totale	179	893	211	1.283	243	925	196	1.364	243	727	150	1.120

Tipo di contratto

GRI 2-30 (2021)

Personale di terra

Tutto il personale di terra è impiegato tramite contratto a tempo indeterminato, il che dimostra l'attenzione rivolta da DIS alla fidelizzazione delle sue risorse e la volontà di investire a lungo termine nelle stesse.

Personale di terra per tipo di contratto

	2020			2021			2022		
	U	D	Tot	U	D	Tot	U	D	Tot
Contratto *full-time* a tempo indeterminato	15	9	24	15	9	24	14	10	24
Contratto a tempo determinato	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contratto *part-time*	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	15	9	24	15	9	24	14	10	24

Personale marittimo

Il Gruppo impiega il personale marittimo con un contratto di arruolamento in linea con gli *standard* e le

disposizioni internazionali (Maritime Labour Convention 2006), come descritto nel Contratto collettivo di lavoro (CBA). Garantisce inoltre la **continuità nella rotazione del personale su tipologie di navi simili, come evidenziato anche dall'alto tasso retention pari al 92% nel 2022**, un risultato molto soddisfacente e **in linea con gli *standard* di mercato.**

Nel 2022, la Società aveva 121 tirocinanti nella sua flotta, pari all'11,8% del personale totale impiegato a bordo.

Personale marittimo per tipo di contratto

	2020			2021			2022		
	U	D	Tot	U	D	Tot	U	D	Tot
Contratto a tempo indeterminato	1.163	1	1.164	1.238	1	1.239	998	1	999
Tirocinanti	119	0	119	125	0	125	121	0	121
Totale	1.282	1	1.283	1.363	1	1.364	1.119	1	1.120

% di personale coperto dal contratto collettivo di lavoro

	2020	2021	2022
Ufficiali senior	100%	100%	100%
Ufficiali junior	100%	100%	100%
Ratings	100%	100%	100%
Tirocinanti	100%	100%	100%

Personale marittimo – Appartenenza sindacale

	2020	2021	2022
Personale rappresentato dalla Federazione Internazionale dei Lavoratori (ITF)	100%	100%	100%

Assunzioni e dimissioni

GRI 401-1 (2016); GRI 401-2

Nel 2022 il Gruppo DIS ha registrato 2 assunzioni tra il personale di terra e 305 tra quello marittimo, nonché 2 dimissioni tra il personale di terra e 209 tra il personale marittimo.

Personale di terra

Personale di terra – assunzioni

	2020			2021			2022		
	U	D	Tot	U	D	Tot	U	D	Tot
<30 anni	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30-50 anni	0	0	0	1	1	2	1	1	2
> 50 anni	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	0	0	0	1	1	2	1	1	2

Personale di terra – dimissioni

	2020			2021			2022		
	U	D	Tot	U	D	Tot	U	D	Tot
<30 anni	0	0	0	1 [20]	0	1	0	0	0
30-50 anni	1	1	2	0	1	1	2	0	2
> 50 anni	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Totale	2	1	3	1	1	2	2	0	2

Personale marittimo

La qualità dell'equipaggio è fondamentale per DIS, in quanto garantisce sicurezza, efficienza e affidabilità nella gestione della flotta.

Nel 2022, in media, per ogni rotazione gli ufficiali hanno trascorso 5,7 mesi a bordo, mentre i *ratings* 8,0 mesi[21] . Il periodo è più breve rispetto all'anno precedente grazie alla graduale normalizzazione degli avvicendamenti degli equipaggi, resi possibili dalla riduzione delle restrizioni di viaggio legate al Covid-19. La tipica rotazione del personale (soprattutto per gli ufficiali) prevede una **media di 3 mesi di riposo per ogni 5 mesi trascorsi a bordo**.

Personale marittimo – assunzioni

	2020			2021			2022		
	U	D	Tot	U	D	Tot	U	D	Tot
<30 anni	37	0	37	64	0	64	94	0	94
30-50 anni	96	0	96	121	0	121	56	0	56
> 50 anni	14	0	14	7	0	7	3	0	3
Totale	147	0	147	192	0	192	153	0	153

Personale marittimo – dimissioni

	2020			2021			2022		
	U	D	Tot	U	D	Tot	U	D	Tot
<30 anni	40	0	40	70	0	70	33	0	33
30-50 anni	188	0	188	174	0	174	102	0	102
> 50 anni	44	0	44	29	0	29	6	0	6
Totale	272	0	272	273	0	273	141	0	141

20 La risorsa ha lasciato DIS ma è stata ricollocata in un'altra società del Gruppo d'Amico

21 Il tempo trascorso a bordo è calcolato come la somma delle durate dei vari contratti di ogni persona. Una persona può avere più contratti durante l'anno

Reclutamento

Personale di terra

La fase di reclutamento rappresenta un momento cruciale, poiché è in questa fase che DIS identifica e seleziona le risorse umane in grado di apportare, coerentemente con la cultura e i valori aziendali, un valido contributo all'organizzazione. **La qualità dei dipendenti costituisce un *asset* strategico per il Gruppo**, che attribuisce quindi enorme importanza alla corretta identificazione del profilo professionale da ricercare – in termini di **competenze**, **capacità, anzianità di servizio ed esperienza**. A tale fine, il Gruppo investe nell'acquisizione di talenti tramite la partecipazione a network di settore e relazioni con rinomate università e istituzioni educative e formative, sostenendo costantemente ogni iniziativa di "***brand employment***".

Un importante canale di reclutamento di professionisti di terra altamente qualificati, soprattutto per posizioni che supportano direttamente le operazioni e la gestione delle navi, **è lo stesso personale marittimo**. Questa sinergia tra personale di bordo e quello di terra offre opportunità di crescita professionale, con l'intento di rafforzare anche la cultura aziendale di DIS. Per costruire immediatamente una profonda comprensione del ruolo atteso e rafforzare l'integrazione nell'ambiente organizzativo, i nuovi assunti sono accompagnati in un processo di formazione introduttiva (*on-boarding*). Questo consiste in incontri con il proprio responsabile di linea e con l'ufficio Risorse Umane, oltre che in una formazione on the job, che assicura che i neoassunti acquisiscano tutti gli strumenti e le informazioni necessari per diventare un membro del team e dell'organizzazione.

Personale marittimo

L'accesso a personale altamente qualificato richiede un **efficace programma di reclutamento e di fidelizzazione**. Per rispondere a tali esigenze, il Gruppo d'Amico e DIS adottano un processo approfondito di selezione, che prevede anche lo stretto coordinamento con **Sirius Ship Management Srl**, la società del Gruppo d'Amico a cui sono affidate le attività di reclutamento.
Fedeltà e identificazione nella cultura aziendale del Gruppo sono valori fondamentali per DIS. Il Gruppo d'Amico ha pertanto istituito una **struttura di *crewing* e di formazione nel Paese di origine dei marittimi** volta a rafforzare il loro senso di appartenenza a DIS. Rientra infatti nella politica generale del Gruppo reclutare personale dei Paesi in cui ha istituito strutture di *crewing* e formazione.

Per la selezione del **personale destinato a occupare posizioni di responsabilità nella gestione delle navi**, la politica del Gruppo prevede di selezionarlo – ove possibile – tra le fila del personale navigante della propria flotta. Specifici criteri di selezione e reclutamento, **in linea con gli *standard* e le disposizioni internazionali** (Maritime Labour Convention 2006) e con i contratti collettivi di lavoro (CBA), sono stati definiti dal Gruppo al fine di operare una selezione che possa assicurare personale altamente qualificato e garantirgli ampia tutela dei diritti.

Equità, inclusione e approccio multiculturale

GRI 406-1 (2016); ESRS S1-18

DIS promuove politiche e prassi volte a massimizzare e fidelizzare il talento, a migliorare il benessere dei dipendenti e cercare di prevenire comportamenti illeciti. Il suo obiettivo è creare un ambiente di lavoro in cui ogni dipendente sia in grado di offrire un livello superiore di *performance*, garantendo al contempo l'equilibrio casa-lavoro per entrambi i generi. **Uno dei principali successi di DIS del 2022 è stato il potenziamento delle sue politiche su diversità e inclusione.**

Non è stata riscontrata discriminazione durante il triennio 2020-2022.

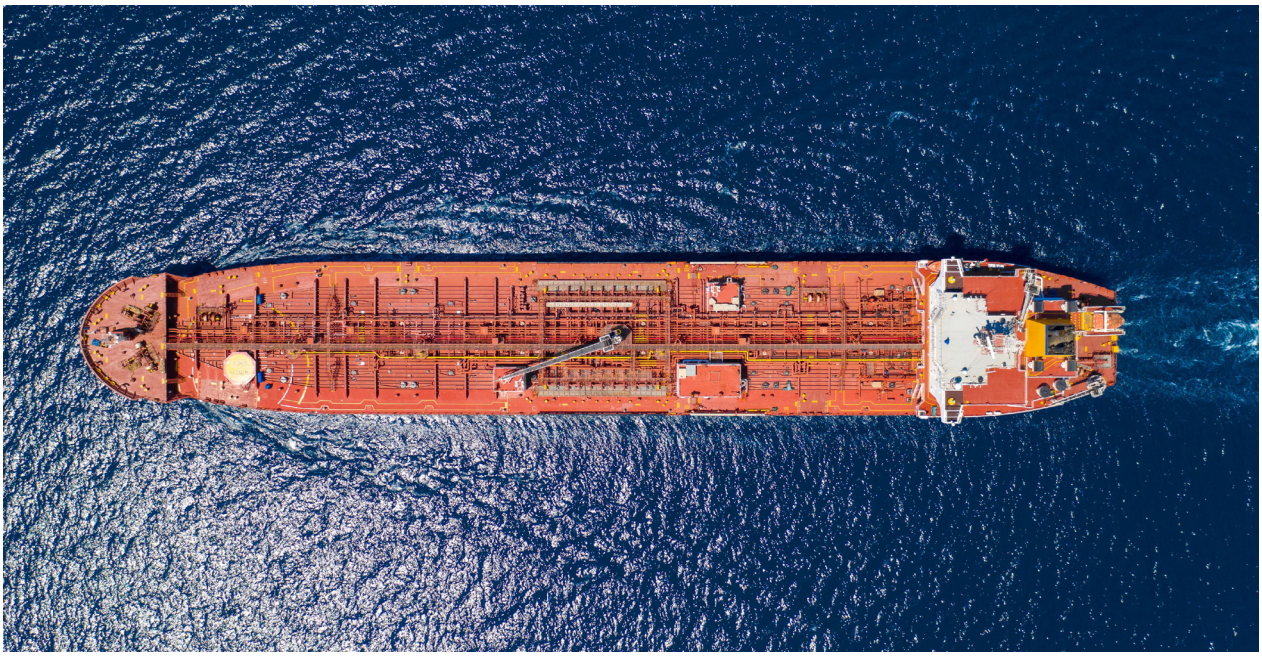
Questa priorità strategica è confermata anche dalla composizione di nazionalità e dalla distribuzione di genere della forza lavoro di DIS. A tal riguardo, il Gruppo può contare **su dipendenti a terra provenienti da 10**

nazioni a fine 2022, in linea con l'esercizio precedente. Inoltre, **la percentuale di donne nel suo personale di terra è salita al 41,7% alla fine del 2022 rispetto al 37,5% alla fine dell'esercizio precedente.**

Personale di terra per Paese di origine (a fine esercizio)

	2020			2021			2022		
	U	D	% del totale	U	D	% del totale	U	D	% del totale
Danimarca	1	-	4,2%	1	-	4,2%	1	-	4,2%
Francia	2	2	16,7%	2	2	16,7%	2	2	16,7%
Grecia	-	-	0,0%	-	-	0,0%	-	1	4,2%
India	1	-	4,2%	2	-	8,3%	1	-	4,2%
Irlanda	1	-	4,2%	1	-	4,2%	1	-	4,2%
Italia	8	2	41,7%	6	3	37,5%	5	3	33,3%
Lettonia	-	1	4,2%	-	1	4,2%	-	1	4,2%
Polonia	-	1	4,2%	-	1	4,2%	-	1	4,2%
Portogallo	-	1	4,2%	-	-	0,0%	-	-	0,0%
Slovenia	-	1	4,2%	-	1	4,2%	-	1	4,2%
Regno Unito	2	1	12,5%	3	1	16,7%	4	1	20,8%
Totale	15	9	24	15	9	24	14	10	24

Il personale marittimo di DIS proveniva da 11 nazioni a fine 2022: la stragrande maggioranza del personale marittimo viene dall'India. Il resto è reclutato soprattutto in Ucraina e Russia, mentre la percentuale residua proviene in particolare dall'Italia, dalle Filippine e dalla Romania. 1 donna era impiegata a bordo delle navi di DIS alla fine del 2022.



Personale marittimo per Paese di origine (a fine esercizio)

	2020			2021			2022		
	U	D	% del totale	U	D	% del totale	U	D	% del totale
Australia	-	-	0,0%	4	-	0,3%	-	-	0,0%
Bielorussia	-	-	0,0%	1	-	0,1%	-	-	0,0%
India	1.124	-	87,6%	1.140	-	83,6%	984	-	87,9%
Indonesia	-	-	0,0%	6	-	0,4%	5	-	0,4%
Irlanda	8	-	0,6%	-	-	0,0%	-	-	0,0%
Italia	31	1	2,5%	26	1	2,0%	19	1	1,8%
Lettonia	2	-	0,2%	3	-	0,2%	2	-	0,2%
Lituania	-	-	0,0%	1	-	0,1%	-	-	0,0%
Filippine	11	-	0,9%	27	-	2,0%	12	-	1,1%
Portogallo	1	-	0,1%	1	-	0,1%	-	-	0,0%
Romania	22	-	1,7%	17	-	1,2%	10	-	0,9%
Ucraina	47	-	3,7%	79	-	5,8%	42	-	3,8%
Bangladesh	9	-	0,7%	7	-	0,5%	7	-	0,6%
Russia	20	-	1,6%	41	-	3,0%	30	-	2,7%
Etiopia	1	-	0,1%	4	-	0,3%	2	-	0,2%
Liberia	5	-	0,4%	6	-	0,4%	6	-	0,5%
Pakistan	1	-	0,1%	-	-	0,0%	-	-	0,0%
Totale	1.282	1	1.283	1.363	1	1.364	1.119	1	1.120

Come operatore globale, DIS riconosce il valore dell'integrazione multiculturale e del team *building* a tutti i livelli dell'organizzazione, sia negli uffici che a bordo delle sue navi. **Il multiculturalismo per DIS si concretizza nelle politiche di pari opportunità, diversità e inclusione sul lavoro**. Un ambiente di lavoro improntato alla diversità fornisce un vantaggio competitivo a DIS, che si confronta con interlocutori in tutto il mondo e gestisce navi che viaggiano in tutto il globo.

Un approccio multiculturale promuove l'integrazione di culture diverse e un reciproco scambio di idee, esperienze e prospettive che produce innovazione per l'azienda e rapporti di lavoro più favorevoli e positivi. Offre opportunità per le aziende di espandersi a livello globale, raggiungendo e migliorando la responsabilità sociale, ed è uno degli indicatori chiave di un'organizzazione globale. L'apertura mentale e la comunicazione sono i vantaggi principali di un ambiente di lavoro multiculturale. Questo incoraggia un dialogo aperto finalizzato alla comprensione, alla collaborazione e allo spirito di squadra all'interno dell'organico. Ma soprattutto, il multiculturalismo denota tolleranza, rispetto e accettazione, valori che migliorano la cultura aziendale e riducono i conflitti sul posto di lavoro, dedicando pari attenzione e rappresentatività alle esigenze culturali.

Formazione e sviluppo delle persone
GRI 404-1 (2016); GRI 404-2; ESRS S1-9

Il Gruppo attribuisce grande importanza alla formazione e alla **definizione di processi di crescita e sviluppo professionale** sia per il personale di terra sia per quello marittimo. Attraverso programmi di formazione, DIS garantisce che i dipendenti acquisiscano nuove competenze e aggiornino quelle che già possiedono, rafforzando al contempo il proprio senso di appartenenza al Gruppo.

A dimostrazione della costante attenzione a questo ambito, gli investimenti di DIS in attività di formazione per dipendente sono aumentati da US$ 130 nel 2020 a US$ 245 nel 2022.

Spese per la formazione di personale di terra e marittimo [22]

	2020	2021	2022
Spese di formazione per dipendente (US$)	130	140	245

Personale di terra

Formazione e sviluppo sono elementi fondamentali del sistema di gestione delle risorse umane e, insieme al sistema di riconoscimento e di valutazione delle prestazioni, contribuiscono a mantenere e consolidare le prestazioni dei dipendenti di DIS. L'obiettivo delle politiche e delle iniziative in ambito formativo è **promuovere l'apprendimento continuo**.

A tal fine, per il personale di terra è stata istituita la **d'Amico Corporate Academy**. L'obiettivo dell'Academy è **costruire una comunità di dipendenti, colleghi ed esperti che condividano le conoscenze manageriali e di *shipping* tramite una piattaforma di apprendimento comune**. L'Academy raccoglie tutte le iniziative di formazione e sviluppo volte a creare un ambiente in cui si sviluppino competenze e si rinforzino le relazioni professionali, contribuendo così al miglioramento e al consolidamento della cultura dell'apprendimento a tutti i livelli organizzativi.

A partire dal 2019, tutto il personale di DIS può accedere, tramite una sezione dedicata del portale intranet del Gruppo, a corsi di formazione in *e-learning* e programmi di orientamento.

Personale di terra - media di ore di formazione

	2020		2021		2022	
	U	D	U	D	U	D
Alti dirigenti	0,2	1,3	14	59	5,5	8,5
Dirigenti	2,1	3,6	5	0	8,8	4,0
Dipendenti	2,1	0,2	0	19	3,2	1,3

22 La maggior parte delle attività di formazione si basa su accordi quadro con fornitori stipulati dalla funzione Risorse Umane del Gruppo d'Amico. I dati per il 2020 e il 2021 sono stati elaborati considerando le spese di formazione sostenute dal Gruppo d'Amico e poi allocando la quota relativa al personale di DIS. I dati per il 2022 sono stati elaborati considerando le spese di formazione sostenute da DIS e dividendole per il personale di DIS.

Principali iniziative di formazione

La **d'Amico Corporate Academy,** che raccoglie tutte le iniziative di formazione e crescita del Gruppo d'Amico, ha lanciato diverse iniziative di formazione che hanno coinvolto buona parte dei dipendenti del Gruppo d'Amico durante gli scorsi anni, creando un ambiente in cui vengono intrecciati rapporti professionali più stretti. Nel corso del 2022 sono state fornite diverse iniziative di *e-learning* per i dipendenti di DIS.

Nel 2022 il Gruppo ha portato avanti la collaborazione con "The European House – Ambrosetti", i cui corsi hanno rappresentato una fonte **di ispirazione e riflessione per la dirigenza di DIS**, rafforzando specifiche competenze manageriali. In particolare, l'iniziativa ha riguardato la gestione del cambiamento, un tema particolarmente rilevante visto che il Gruppo dovrà affrontare diverse sfide legate alla rapidità dell'innovazione e della digitalizzazione, nonché alla transizione energetica in corso e alla crescente attenzione verso la sostenibilità.

DIS ha inoltre adottato metodi di formazione innovativi come il **micro-apprendimento**, in cui le informazioni sono fornite in piccoli blocchi nel corso del tempo. Questo approccio suddivide i contenuti in piccole parti che vengono richiamate nel tempo, migliorando la conservazione delle conoscenze e le prestazioni. In linea con questo approccio di micro-apprendimento, il Gruppo ha lanciato il **programma di formazione *Transitional Effectiveness*** che mira a rafforzare le competenze che sono cruciali in un ambiente in continua evoluzione e a consolidare una serie di competenze comuni e diffuse, che aiuteranno ognuno ad affrontare le sfide che l'innovazione, la digitalizzazione e la sostenibilità pongono a qualsiasi organizzazione. La formazione ha cercato anche di promuovere la motivazione, la resilienza, una migliore gestione del tempo e il *team building*.

Di recente il Gruppo ha anche sviluppato un percorso di formazione per i propri dipendenti coinvolti nel nuovo sistema contabile **Business Central** di **Microsoft**.

Personale marittimo

Per il personale dell'equipaggio è previsto un rigoroso programma di formazione a terra e a bordo e, a partire dal periodo pre-imbarco, copre l'intera carriera dell'ufficiale. Il programma capitalizza tutte le conoscenze sviluppate all'interno della Società con il coinvolgimento del nostro personale *senior*.

Il Gruppo d'Amico offre possibilità di **carriera agli ufficiali *junior,*** a partire dagli allievi, e mira a promuovere ufficiali *senior* dall'interno del Gruppo, realizzando programmi specifici e valutazioni delle *performace* il cui scopo principale è quello di migliorare e sviluppare le competenze. Il Gruppo offre opportunità di carriera assegnando, quando possibile, incarichi temporanei a terra a personale di bordo.

Personale marittimo – media di ore di formazione

	2020		2021		2022	
	U	D	U	D	U	D
Ufficiali senior	28,0	-	44,5	-	44,8	-
Ufficiali junior	30,0	6,0	41,9	6,0	50,3	42,0
Ratings	7,8	-	7,2	-	9,9	-
Tirocinanti	12,6	-	12,8	-	30,1	-

Il Gruppo si avvale, inoltre, di una consolidata politica di **collaborazione con vari istituti di formazione marittima** al fine di diffondere la conoscenza delle problematiche di sicurezza e di quelle ambientali. Il Gruppo porta avanti la propria collaborazione con l'**Italian Maritime Academy Technologies (IMAT)** in Italia e ha avviato una nuova collaborazione con Veritas Maritime Training Center di Manila per offrire diversi corsi, gran parte dei quali approvati dalle amministrazioni nazionali italiane e filippine.

La **filosofia degli "Home Grown Officers"** costituisce un aspetto fondamentale della strategia di sviluppo del personale. In tale contesto, il Gruppo d'Amico mette in campo piani personalizzati di sviluppo della carriera, che vengono costantemente monitorati e aggiornati. Il punto di partenza è la strategia di cooperazione del Gruppo d'Amico con istituti nautici per la selezione e la formazione dei suoi giovani cadetti. Tra questi vi è l'**ITS "Fondazione G. Caboto",** che offre programmi di formazione degli allievi ufficiali articolati in corsi che combinano allo studio teorico la pratica lavorativa. L'obiettivo è quello di **garantire l'eccellenza della preparazione tecnica** delle giovani leve e al contempo **trasferire la conoscenza della struttura organizzativa del Gruppo d'Amico, delle sue politiche, delle sue competenze e della sua visione**, agevolando in questo modo l'inserimento lavorativo nel Gruppo. Particolare attenzione viene data alla componente comportamentale, attribuendo grande importanza, oltre alle competenze tecniche fondamentali richieste dai diversi ruoli, al "come" il personale opera. A tale scopo il Gruppo promuove iniziative specifiche per incoraggiare comunicazione, *leadership* e spirito di squadra a bordo delle proprie navi.

La matrice di formazione per il personale di bordo

È stata istituita una **matrice di formazione** per il personale di bordo per fornire linee guida a tutti gli uffici coinvolti nella gestione del personale. Si tratta di uno strumento dinamico che viene aggiornato costantemente dalla divisione equipaggi così da rispettare qualsiasi modifica o emendamento rispetto alla Convenzione internazionale sugli *standard* di formazione, certificazione e tenuta della guardia della gente di mare ed è tenuta a bordo delle navi impegnate in viaggi internazionali. La qualità della formazione dell'equipaggio viene misurata durante l'ispezione delle navi condotta dai sovrintendenti tecnici e marittimi.

Sistemi di valutazione delle prestazioni e remunerazione

GRI 404-3 (2016); ESRS S1-14; ESRS S1-17

DIS si è dotata di un sistema di valutazione delle prestazioni volto di promuovere lo sviluppo professionale dei suoi dipendenti anche offrendo loro corsi di formazione adeguati nel corso loro carriera.
Inoltre, la politica retributiva di DIS intende premiare le prestazioni individuali e di squadra. A tal riguardo, il responsabile di linea e il dipendente collaborano per garantire la definizione e l'efficace valutazione nel corso dell'anno di **obiettivi sfidanti**. Particolare attenzione viene dedicata anche a **progetti** e attività non ordinarie. DIS mira a riconoscere le prestazioni di spicco dei dipendenti premiandoli di conseguenza. Allo stesso modo, garantisce che le prestazioni scarse siano gestite in modo adeguato e all'insegna dell'integrità.

Nel 2021[23] è stato valutato il 95% del personale di terra, con un miglioramento rispetto all'anno precedente (68%).

Personale di terra – valutazione delle prestazioni (%)

	2020	2021
Previsto	100%	100%
Ricevuto	68%	95%
Non ricevuto	32%	5%

23 La valutazione del 2022 non è ancora disponibile

Nel 2022 sono state valutate le prestazioni del 100% del personale marittimo, dando luogo all'avanzamento di carriera di 71 dipendenti.

Personale marittimo – valutazione delle prestazioni

	2020			2021			2022		
	% valutata	avanzamento di carriera		% evaluated	avanzamento di carriera		% valutata	avanzamento di carriera	
		U	D		U	D		U	D
Ufficiali senior	100%	14	0	100%	24	0	100%	24	1
Ufficiali junior	100%	18	0	100%	10	0	100%	18	0
Ratings	100%	12	0	100%	9	0	100%	11	0
Tirocinanti	100%	12	0	100%	15	0	100%	18	0
Totale	-	56	0	-	58	0	-	71	1

Le politiche retributive di DIS si basano su:

- **sostenibilità economica**: il costo totale del personale deve essere economicamente sostenibile per il Gruppo;
- **analisi di mercato**: nella definizione della politica di remunerazione, il Gruppo tiene conto dei *benchmark* di settore a livello internazionale;
- **coerenza**: criteri uniformi applicati in modo coerente ed equo;
- **prestazioni**: qualsiasi revisione salariale o *bonus* deve essere guidato da una valutazione dei risultati individuali e di squadra. L'assegnazione di *bonus* deve premiare il raggiungimento di obiettivi fissati su progetti e attività straordinari e un forte impegno nei confronti del Gruppo.

Per il personale marittimo, **il salario minimo di riferimento è determinato dall'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO)**, che lo rivede ogni tre anni.

Remunerazione equa

	2020	2021	2022
Personale di terra con salario inferiore al salario equo	0	0	0
Personale marittimo con salario inferiore al salario equo	0	0	0

Personale di terra – rapporto retributivo totale annuo

	2020	2021	2022
Rapporto tra la retribuzione della persona più pagata e la retribuzione mediana dei dipendenti[24]	3,1	3,1	3,1

24 I dati presentati non tengono conto dei dirigenti.

Benefit e Welfare
GRI 401-2 (2016)

L'attenzione alle persone e il benessere dei dipendenti sono priorità per DIS. In particolare, attraverso diverse iniziative, DIS presta particolare attenzione ai problemi di salute anche fornendo assicurazioni sulla vita, assistenza sanitaria integrativa, copertura assicurativa per disabilità e invalidità e prestazioni pensionistiche. **Tutti i dipendenti di DIS ricevono le assicurazioni legali richieste dalle leggi locali in materia di lavoro**. Inoltre, DIS promuove una copertura estesa **sponsorizzata dal datore di lavoro** che copre quasi tutti i suoi dipendenti di terra, senza alcuna distinzione in termini di ruolo organizzativo.

Personale di terra – benefici superiori ai requisiti di legge

	2020		2021		2022	
	N.	%	N.	%	N.	%
Assicurazione sulla vita	19	79,5%	19	79,5%	19	79,5%
Assicurazione sanitaria	19	79,5%	19	79,5%	19	79,5%
Copertura per disabilità e invalidità	11	45,8%	11	45,8%	11	45,8%
Prestazioni pensionistiche	14	58,3%	14	58,3%	14	58,3%

Personale marittimo – benefici

	2020		2021		2022	
	N.	%	N.	%	N.	%
Assicurazione sulla vita	1.283	100,0%	1.364	100,0%	1.120	100,0%
Assicurazione sanitaria	42	3,3%	53	3,9%	31	2,8%
Copertura per disabilità e invalidità	1.283	100,0%	1.364	100,0%	1.120	100,0%
Prestazioni pensionistiche	31	2,4%	26	1,9%	19	1,7%

DIS considera i marittimi come la più importante risorsa e si impegna a migliorare il loro benessere. La natura del loro lavoro pone i marittimi di fronte a sfide uniche, che sono state accentuate durante la pandemia globale di Covid-19.

A partire dal 2021 DIS ha istituito un **programma di supporto psicologico per tutti i membri dell'equipaggio** grazie alla firma di una convenzione con "Mental Health Support & Solutions" (MHSS), uno specialista di salute e benessere mentale nel settore marittimo. Il Gruppo si impegna a offrire un presidio di supporto efficace a tutto il personale che potrebbe trovarsi ad affrontare difficoltà personali o avere necessità di supporto o guida su come assistere altri. La pandemia di Covid-19 ha messo in evidenza l'importanza dell'attenzione alle persone, soprattutto per quanto concerne la salute mentale. MHSS gestisce una **linea di sostengo 24/7** disponibile tramite telefono, WhatsApp, e-mail o SMS. Gestito da psicologi professionisti di MHSS, che sono madrelingua delle stesse lingue

del personale di DIS, **il servizio è interamente confidenziale e anonimo**. Solitamente, dopo essere entrato in contatto con la linea di sostegno, il professionista "rimarrà" con il chiamante fino a quando il problema viene risolto.

DIS incoraggi tutti i marittimi a conoscere il team di MHSS.

Il Gruppo ha collaborato con la **"Sailor's Society" per diffondere la consapevolezza in merito al benessere in mare** non solo per i marittimi, ma anche per le loro famiglie e il personale di terra della Società.

Salute e sicurezza sul lavoro

GRI 403-1 (2018); GRI 403-2; GRI 403-2; GRI 403-5; GRI 403-8; GRI 403-9; SASB TR-MT-540a.1; SASB TR-MT-320a.1; ESRS S1-11

Il **settore dei trasporti marittimi è fortemente disciplinato** e rigoroso con i suoi operatori quando si tratta di conformità agli *standard* internazionali sulla sicurezza e protezione. Per ridurre ulteriormente i rischi inerenti alle attività di navigazione, la divisione Equipaggi del Gruppo d'Amico ha politiche molto restrittive volte a tutelare la sicurezza della vita e, in generale, a prevenire qualsiasi incidente che potrebbe causare gravi incidenti, infortuni o malattie. **Tutti i membri dell'equipaggio** responsabili della sicurezza o della tutela ambientale **sono formati adeguatamente e valutati regolarmente**. Al fine di gestire i rischi legati alle condizioni d'impiego dei marinai, tutto il personale marittimo viene selezionato tramite agenti di reclutamento debitamente autorizzati dalle autorità pubbliche locali o da organizzazioni riconosciute, al fine di garantire il completo rispetto dei principi e delle norme previste dalla Convenzione sul lavoro marittimo (MLC 2006). La divisione Equipaggi inoltre ispeziona periodicamente tali agenzie per accertarne l'ottemperanza anche alle proprie procedure. In conformità alle disposizioni previste dalla MLC 2006, ogni nave e società di gestione di navi deve essere ispezionata periodicamente dall'autorità di bandiera, che rilascia un certificato di conformità per la nave e il gestore. **Tutte le navi gestite da DIS sono dotate di un Certificato del lavoro marittimo valido.**

Pandemia di Covid

Nel 2020 per affrontare la pandemia di Covid, il Gruppo d'Amico ha adottato un piano d'emergenza dedicato (il "Piano") volto a ridurre il rischio di contagio a bordo. Nel corso del 2022 il Piano è stato aggiornato continuamente con prassi e misure preventive, ivi comprese attività di reclutamento. Le ispezioni interne e i controlli sono stati condotti in remoto con una stretta collaborazione tra gli addetti al controllo e la gestione delle navi. Per tutto il 2021 e il 2022 DIS ha continuato a informare tutti i suoi dipendenti delle raccomandazioni dell'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) riguardanti la pandemia di COVID-19, compreso il bollettino settimanale sulla situazione pandemica a livello mondiale.

DIS promuove la sicurezza a bordo ed il rispetto per l'ambiente, con l'obiettivo di eliminare il rischio di incidenti quali incagli, incendi, collisioni e fuoriuscite di raffinati, che potrebbero avere un impatto economico considerevole per il Gruppo. In tale contesto, il Gruppo d'Amico gestisce:

- il **programma di gestione e autovalutazione delle navi cisterna (TMSA)**, lanciato nel 2004 dall'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum);
- il **sistema di gestione integrato di salute, sicurezza, qualità, ambiente ed efficienza energetica (HSQE).**

DIS, tramite il Gruppo d'Amico, vanta una solida **struttura di gestione del rischio quantitativo**, attraverso il quale conduce un'analisi sistematica volta a impedire che lo sviluppo e la progressione di qualsiasi atto e

condizione non sicuro si traduca in un incidente. DIS investe nella **formazione** e nella preparazione **degli equipaggi e del personale d'ufficio**, in piani operativi della nave idonei, adeguati ed efficaci, in procedure di emergenza per la sicurezza della navigazione, in sistemi di gestione ambientale ed energetica, e in efficaci sistemi di manutenzione programmata, fornendo al contempo un forte sostegno e supervisione da parte della struttura a terra. Tutte le navi possono contare su attrezzature tecnologicamente avanzate e sulle risorse necessarie per supportare l'equipaggio nell'attuazione degli *standard* di sicurezza e ambientali del Gruppo per la prevenzione di incidenti come incagli e collisioni, compreso l'inquinamento ambientale. Inoltre, la Società adotta una polizza assicurativa che copre i danni da inquinamento da carburante bunker o da merce (*Protection&Indemnity*), per un massimo di un miliardo di dollari.

Pur non essendo obbligatorio, il programma TMSA (**gestione e autovalutazione delle navi cisterna**) è raccomandato dalle principali compagnie petrolifere come strumento per incoraggiare gli operatori marittimi a misurare, valutare e migliorare i loro sistemi di gestione della sicurezza rispetto ad un elenco di indicatori chiave di *performance* (KPI). Il programma stabilisce inoltre alcune *best practice* per la risoluzione di problemi e per l'ottimizzazione della *performance* in materia di sicurezza e ambiente. È previsto l'utilizzo di strumenti elettronici di controllo e misurazione dei KPI per diverse aree del sistema di gestione tecnica ed ogni sei mesi viene condotta un'analisi del TMSA. Il TMSA costituisce inoltre il punto di partenza per un piano di costante miglioramento volto a raggiungere e garantire elevati standard di sicurezza e di tutela ambientale.

Anche prima dell'introduzione del programma TMSA, DIS, attraverso il Gruppo d'Amico, ha promosso **procedure interne di gestione delle questioni riguardanti HSQE**, avvalendosi di un Sistema di gestione integrato su tutte le navi in conformità con le norme qualitative e ambientali ISO 9001 e ISO 14001 introdotte dall'Organizzazione internazionale per la normazione, come certificato dalla società di classificazione internazionale RINA S.p.A. (Registro Italiano Navale) nel 2003. L'ISO ha rilasciato nuove versioni di queste due norme (ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015) allo scopo di favorire una migliore armonizzazione dei vari requisiti previsti dalle norme. Per promuovere la sicurezza degli equipaggi, il Sistema di gestione integrato include anche la certificazione di conformità alla norma internazionale **ISO 45001** (con il nuovo certificato è stato ottenuto in occasione dell'*audit* annuale del Rina nel 2020), **volta a migliorare la salute e la sicurezza a bordo delle navi e in qualsiasi ambiente di lavoro**.

Personale marittimo – forza lavoro coperta dal sistema di gestione di salute e sicurezza

	2020		2021		2022	
	% U	% D	% U	% D	% U	% D
% di personale coperto dal sistema di gestione di salute e sicurezza	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Obiettivi del sistema di gestione di salute e sicurezza

DIS, attraverso il Gruppo d'Amico, ha implementato un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro certificato e conforme alla norma ISO 45001 con l'obiettivo di:

- proteggere la salute e il benessere dei dipendenti, riducendo i rischi professionali dovuti all'esposizione ai pericoli;
- prevenire azioni pericolose, infortuni, malattie, incidenti al personale, danni materiali e ambientali;
- garantire la priorità delle misure di protezione collettiva rispetto a quelle di protezione individuale;
- perseguire il miglioramento continuo dei risultati della gestione di salute e sicurezza;
- impiegare sforzi continui e sistematici al fine di ridurre e/o eliminare le ripercussioni negative sulla salute e la sicurezza (inclusi gli infortuni) derivanti da processi e attività;
- esplicitare l'impegno a rispettare i requisiti legali e altri requisiti che il Gruppo sottoscrive e che sono correlati ai pericoli identificati;
- migliorare la sicurezza di tutti, promuovendo una cultura della "sicurezza prima di tutto" per creare un ambiente di lavoro senza infortuni e malattie.

La *policy* viene distribuita a tutto il personale di DIS in modo da metterlo a conoscenza dei propri doveri individuali nella gestione delle questioni legate alla salute e alla sicurezza; è inoltre disponibile a tutte le parti interessate e viene rivista periodicamente per garantire che sia sempre aggiornata e appropriata.

Una valutazione dettagliata dei rischi e un'**opportuna formazione** del personale marittimo e di terra permettono di esaminare correttamente ex ante ogni situazione di pericolo e adottare misure preventive adeguate.

Personale marittimo – media di ore di formazione su salute e sicurezza sul lavoro

	2020		2021		2022	
	U	D	U	D	U	D
Ufficiali senior	12,1	-	12,5	-	6,6	-
Ufficiali junior	10,7	-	13,2	-	10,8	-
Ratings	4,6	-	4,5	-	4,2	-
Tirocinanti	5,5	-	5,1	-	9,5	-

Il Comandante di ogni nave, in base alla propria esperienza e al lavoro svolto a bordo, deve valutare se le istruzioni, le procedure e i documenti siano rilevanti per la sicurezza e l'efficacia delle operazioni della nave. **Ogni tre mesi, il Comandante riunisce il personale chiave a bordo e discute del Sistema di gestione integrato** (IMS), proponendo miglioramenti quando necessario. I risultati della revisione vengono raccolti e inviati alla divisione HSQE. Durante la riunione vengono affrontate anche le questioni relative a sicurezza, ambiente, qualità e salute. La valutazione da parte della divisione di terra viene effettuata in base all'importanza dei commenti ricevuti e diventa un *input* per il Riesame annuale della direzione effettuato dall'alta direzione, in cui vengono decisi cambiamenti e miglioramenti dell'IMS. La divisione HSQE invia il *feedback* di questa riunione di revisione alla nave.

Su ogni nave è stato istituito un **Comitato per la Sicurezza e la Salute incaricato di svolgere i compiti di Prevenzione e Protezione** a bordo e composto da tutti gli ufficiali *senior* e *junior*. Le riunioni del Comitato per la Sicurezza e la Salute si tengono almeno una volta al mese e tutti gli argomenti discussi vengono registrati e riportati in un apposito modulo. I registri che documentano l'efficacia del programma di salute e sicurezza sono conservati per tutto il tempo necessario.

Il Servizio di Prevenzione e Protezione svolge i seguenti compiti:

- collabora con il Comandante e con il responsabile della sicurezza sul lavoro per l'attuazione delle procedure di Gruppo in materia di salute, igiene e sicurezza;
- segnala al responsabile della sicurezza sul lavoro le carenze e le anomalie che potrebbero compromettere l'igiene, la salute e la sicurezza;
- individua i fattori di rischio legati alle attività lavorative e al funzionamento della nave;
- collabora con il Gruppo per individuare misure di salute, igiene e sicurezza volte a prevenire e proteggere dai rischi rilevati;
- insieme al responsabile della sicurezza sul lavoro, esamina gli infortuni del personale di bordo da segnalare al Gruppo;
- informa l'equipaggio dei problemi relativi alla salute, all'igiene e alla sicurezza a bordo della nave;
- raccomanda al Comandante e/o al Gruppo programmi di formazione e informazione per l'equipaggio.

Personale marittimo – infortuni sul lavoro

	2020		2021		2022	
	U	D	U	D	U	D
Decessi risultanti da infortuni sul lavoro [25]	0	0	0	0	0	0
Infortuni sul lavoro con conseguenze rilevanti (esclusi decessi) [26]	0	0	0	0	0	0
Infortuni sul lavoro registrabili [27]	0	0	0	0	0	0

Numero di incidenti in mare

	2020	2021	2022
Numero di decessi avvenuti direttamente in relazione alle attività di una nave	0	0	0
Numero di infortuni gravi avvenuti direttamente in relazione alle attività di una nave	0	0	0
Numero di perdite di una persona da una nave[28]	0	0	0

25 Effetti negativi sulla salute derivanti dall'esposizione a pericoli sul lavoro.

26 Infortunio sul lavoro che provoca un decesso o un infortunio dal quale il lavoratore non può, non riesce o non si prevede che recuperi completamente lo stato di salute precedente all'infortunio entro sei mesi.

27 Infortunio sul lavoro che comporta una delle seguenti conseguenze: morte, giorni di assenza dal lavoro, limitazione dell'attività lavorativa o trasferimento a un'altra mansione, cure mediche oltre il primo soccorso o perdita di coscienza; oppure lesioni o malattie significative diagnosticate da un medico o da un altro professionista sanitario autorizzato, anche se non comportano morte, giorni di assenza dal lavoro, limitazione dell'attività lavorativa o trasferimento a un'altra mansione, cure mediche oltre il primo soccorso o perdita di coscienza.

28 Il dato riguarda membri dell'equipaggio che risultano dispersi (non possono essere ritrovati).

Rischi per la salute e la sicurezza

Inoltre, è stata effettuata un'analisi e una valutazione dei rischi potenziali a cui i marittimi possono essere esposti, valutando tre diverse aree:

- **area di lavoro;**
- **mansioni specifiche;**
- **attività lavorative.**

Per quanto riguarda le potenziali cause di infortunio, sono stati esaminati i rischi derivanti da strutture, macchine, videoterminali, contatti elettrici e sostanze pericolose. Per quanto riguarda le malattie professionali, sono stati considerati i rischi causati da agenti chimici, fisici, biologici ed ergonomici, per i quali, ove necessario, è stato adottato uno specifico criterio di valutazione. I diversi parametri coinvolti nella Valutazione dei rischi per le mansioni e l'area di lavoro sono stati poi quantificati per definire le eventuali azioni correttive da attuare con urgenza. Le azioni correttive e preventive sono incluse nelle procedure utilizzate a bordo e diventano parte integrante dell'IMS. Infine, come descritto nei paragrafi precedenti, è in atto una valutazione strutturata e continuativa dei rischi per valutare i rischi prima di svolgere un'attività.

I principali rischi per la salute e la sicurezza sul lavoro identificati e presi in considerazione da DIS sono i seguenti:

- Fisici;
- Meccanici;
- Termici;
- Acustici;
- Elettrici (fulminazione diretta; fulminazione indiretta);
- Vibrazioni (vibrazioni mano-braccio; vibrazioni dell'intero corpo);
- Radiazioni (campo elettromagnetico; radiazioni ottiche artificiali; radiazioni ionizzanti);
- Ergonomia dei videoterminali (VDT) (postura sfavorevole; movimentazione manuale dei carichi; movimenti ripetuti e continui);
- Chimici (polveri, aerosol, nebbie, fumi, liquidi, contatto con sostanze o miscele pericolose; inalazione di sostanze e/o miscele pericolose;
- Fattori di stress sul lavoro (fattori di stress oggettivi e carico di lavoro mentale; fattori di stress psicosociali; contenuto e organizzazione del lavoro);
- Esposizione ad agenti cancerogeni e/o mutageni;
- Esposizione ad agenti biologici;
- Incendi ed esplosioni (presenza/uso di materiali esplosivi/infiammabili; presenza di grandi quantità di sostanze combustibili);
- Mezzi di trasporto (guida di carrelli elevatori; guida di autocarri/autoarticolati; guida di automobili);
- Mezzi di sollevamento (uso di carroponte; uso di piattaforme; guida di gru);
- Luoghi di lavoro/postazioni di lavoro (postazioni di lavoro ergonomiche e postura; ergonomia delle macchine e delle attrezzature; postazioni di lavoro in altezza; postazioni di lavoro in spazi ristretti; postazioni di lavoro potenzialmente instabili; postazioni di lavoro in prossimità di corsi d'acqua o sott'acqua; postazioni di lavoro che comportano isolamento/solitudine; condizioni igieniche; scale e pavimenti fissi e mobili; distanza delle uscite di emergenza; larghezza delle vie di fuga; segnaletica orizzontale/verticale; illuminazione; luci di emergenza; rumore ambientale; vibrazioni; pavimenti bagnati; movimenti della nave).

DIRITTI UMANI

GRI 2-23 (2021); GRI 2-26

DIS incoraggia la **promozione di una condotta etica sul posto di lavoro come previsto dal Codice Etico**, il cui scopo è assicurare che i valori etici in esso espressi siano chiaramente definiti e condivisi, costituendo l'elemento base della cultura aziendale della Società, il costante riferimento per il comportamento cui tutti i destinatari sono invitati ad attenersi, nella conduzione delle attività, degli affari aziendali e nelle relazioni con tutti gli *stakeholder*.

Nel 2022 DIS ha continuato a rafforzare le sue pratiche riguardanti diversità e inclusione in relazione alle persone fisiche e più in generale in relazione ai diritti umani del personale sia di terra che marittimo. Uno dei principali obiettivi della divisione HR è far sentire i dipendenti apprezzati, rispettati e coinvolti nella Società, fornendo loro accesso a pari opportunità andando ben oltre gli obblighi di legge. **DIS incoraggia la promozione di una condotta etica come previsto nel suo Codice Etico**, che stabilisce che le attività interne ed esterne dovrebbero essere condotte conformemente ai valori di equità, onestà e trasparenza, in conformità alle leggi e rispettando la dignità della persona. A bordo delle navi gestite, i turni di lavoro e di riposo sono garantiti e costantemente monitorati per assicurare uno stato psicofisico sano, idoneo a tutelare la salute e la sicurezza del personale di bordo. A tutti i marinai è garantita l'assistenza sanitaria durante la loro intera permanenza in servizio e anche successivamente alla scadenza del contratto in caso di malattia o infortunio. In tutti i casi è sempre tutelato il diritto dei marinai di essere rimpatriati in sicurezza. La Società segue rigide procedure per evitare bullismo e molestie nei confronti di tutto il suo personale impiegato a bordo delle sue navi gestite.

Non è tollerato alcun tipo di molestia o bullismo, né a terra né a bordo, e i dipendenti o i soggetti terzi sono incoraggiati a segnalare immediatamente qualsiasi episodio, in modo da poter adottare adeguate misure correttive. Le segnalazioni possono pertanto riguardare comportamenti illeciti, rischi, reati o irregolarità attribuibili a violazioni del Codice Etico di DIS e del sistema di controllo interno, come il bullismo e le molestie sessuali. La segnalazione deve tuttavia essere presentata in buona fede. Se la segnalazione riguarda un evento verificatosi a bordo di una nave o se il segnalatore è un membro dell'equipaggio, deve essere inviata tramite il seguente siti web https://openreportingsystem.damicoship.com. Se la segnalazione riguarda un evento che si verifica a terra, dovrebbe essere inviata tramite il seguente sito web https://openreportingsystem.damicoship.com/. In alternativa, le segnalazioni possono essere inviate ad account di posta elettronica indipendenti e numeri verdi dedicati alle segnalazioni a bordo e a terra.

Codice Etico

Le tre dichiarazioni del Codice Etico riportate di seguito evidenziano un chiaro impegno di DIS verso il rispetto dei diritti umani:

- **Rispetto delle leggi:** i destinatari, nello svolgimento delle proprie attività, devono agire per garantire il pieno rispetto sia di tutte le normative vigenti negli ordinamenti dei Paesi in cui operano per conto di DIS che principi espressi nel Codice Etico, accettando di osservarli con imparzialità e obiettività. Il personale è tenuto anche al rispetto delle direttive e delle procedure aziendali che fanno parte del Sistema di gestione integrato.
- **Onestà, equità e trasparenza:** i rapporti che DIS intrattiene con i vari destinatari sono improntati ai principi di trasparenza, onestà, collaborazione, integrità, correttezza, lealtà e rispetto reciproco, che i destinatari del Codice Etico sono tenuti a rispettare in tutte le attività d'affari.
- **Rispetto della dignità della persona:** i destinatari devono rispettare i diritti fondamentali delle persone tutelandone l'integrità fisica, morale e culturale e garantendo pari opportunità. Nei rapporti interni ed esterni al Gruppo non sono ammesse pratiche di natura discriminatoria sulla base dei dati sensibili di una persona e relativi, a titolo meramente esemplificativo, ad origine razziale ed etnica, convinzioni religiose, filosofiche o di altro genere, opinioni politiche, adesione a partiti, sindacati, associazioni od organizzazioni a carattere religioso, filosofico, politico o sindacale nonché relativi a dati personali che possano rivelare lo stato di salute e/o la vita sessuale.

CLIENTI

GRI 3-3 (2021)

Grazie alla sua presenza globale e all'impiego di personale altamente qualificato, DIS fornisce ai suoi clienti una vasta gamma di servizi diversificati e un'assistenza continuativa e tempestiva, 24 ore su 24, 7 giorni su 7.

Qualità del servizio

DIS applica le seguenti politiche sulla qualità del Gruppo d'Amico:

- personale qualificato, esperto e formato;
- attrezzature e strutture idonee al servizio prestato;
- ispezioni sulla flotta gestita e adozione di misure necessarie per rimediare a difetti e carenze;
- controllo dei processi, monitoraggio delle prestazioni, audit e implementazione di azioni correttive;
- comunicazione e cooperazione efficaci con tutti gli stakeholder tra cui clienti, noleggiatori, produttori, fornitori, venditori e autorità, nonché uffici delle compagnie e navi gestite.

In particolare, DIS è consapevole che un posizionamento efficace sul mercato dipende soprattutto dalla comprensione e dal soddisfacimento delle esigenze sia attuali che future dei clienti esistenti e potenziali. Per questo motivo il Gruppo determina le esigenze e i requisiti dei clienti, provvedendo a comunicarli a tutte le divisioni responsabili del servizio in modo che si adoperino per raggiungere l'obiettivo di aumentare la soddisfazione del cliente. DIS utilizza diversi **canali e strumenti per verificare la percezione dei clienti** sui servizi offerti e la loro soddisfazione. Tra questi rientrano:

- comunicazioni dirette con i clienti;
- reclami e segnalazioni dei clienti;
- rapporti del comando della nave e degli agenti delle navi;
- risultati di *audit* effettuati da organizzazioni incaricate;
- relazioni professionali dei suoi dipendenti volte a ottenere *feedback* persone a diretto contatto con i clienti.

Inoltre, il Gruppo si interfaccia direttamente con i propri clienti attraverso la divisione vendite, che raccoglie annualmente *feedback* sulla qualità del servizio offerto.

L'Ufficio Legale

L'Ufficio Legale è la divisione responsabile di gestire i reclami ricevuti da terzi e nei confronti di terzi. I reclami possono essere suddivisi nelle seguenti categorie principali:

- reclami sul carico: si tratta di reclami che riguardano generalmente la qualità o la quantità del carico;
- controversie contrattuali: controversie sorte dalle condizioni contrattuali, ad esempio da contratti di noleggio;
- reclami MOA: controversie aventi ad oggetto un *Memorandum* d'intesa per la compravendita di una nave;
- controversie sulla *performance* della nave: si tratta di reclami ricevuti dai clienti per una non adeguata *performance* della nave, secondo quanto stabilito dai contratti di noleggio. Ad esempio, spesso è garantita la velocità della nave che, durante il viaggio, viene monitorata da aziende esterne, che poi emettono un report sulla *performance* della nave. Se la velocità della nave è inferiore e/o i consumi sono superiori a quelli convenuti contrattualmente tra l'armatore e il noleggiatore, quest'ultimo ha diritto a ricevere il risarcimento del danno.

La maggior parte dei reclami ricevuti rientra nella copertura assicurativa P&I (*Protection and Indemnity*) o FD&D (*Freight, Demurrage and Defence*).

Una volta pervenuto all'Ufficio Legale, il reclamo viene comunicato anche agli assicuratori, i quali forniscono assistenza nella sua gestione e contribuiscono economicamente qualora la pretesa della controparte risulti fondata. I reclami vengono transati sia in sede stragiudiziale, senza l'ausilio di assistenza legale esterna, sia in sede giudiziale, circostanza nella quale il Gruppo può avvalersi di un'importante rete di legali esterni incaricati di rappresentarne gli interessi in tribunale.

Nel 2022 DIS aveva in totale 2 reclami aperti di valore superiore a US$ 50 migliaia. Nel corso dell'esercizio due reclami risalenti ad anni precedenti (uno riguardante reclami sul carico e un FFO) sono stati risolti, mentre un nuovo reclamo sul carico di valore superiore a US$ 50 migliaia[29] è stato ricevuto da d'Amico Tankers d.a.c[30].

Reclami dei clienti

	2020	2021	2022
Reclami di valore superiore a US$ 50 migliaia ricevuti e non ancora risolti	0	1	1
Reclami di valore superiore a US$ 50 migliaia risolti	0	0	2

29 I reclami includono solo quelli relativi a navi cisterna di proprietà o noleggiate a scafo nudo, contro il Gruppo e di valore superiore a US$ 50 migliaia.

30 C'è anche un reclamo pendente sul carico risalente al 2015, che non è ancora stato risolto.

Comunicazione con i Clienti
La maggior parte dei contatti commerciali si sviluppa tramite **società di brokeraggio** con cui DIS lavora da tempo. In alcune aree geografiche, come il Giappone, alcune relazioni risalgono addirittura agli anni '70, quando il Gruppo d'Amico fu una delle prime società italiane a intraprendere rapporti commerciali con l'Estremo Oriente. Il *broker* riveste un ruolo chiave: funge da mediatore per entrambe le parti, conosce la flotta dell'armatore e le necessità specifiche del potenziale cliente.

Occasione importante di relazione e comunicazione più diretta fra le parti sono le **conferenze di settore**; DIS partecipa regolarmente a questi eventi che si tengono in molte località diverse in tutto il mondo.

Inoltre, **DIS partecipa ogni anno alle conferenze Star organizzate da Borsa di Milano per incontrare investitori e analisti**. Nel 2022, DIS ha anche partecipato con il suo Amministratore delegato, il Direttore finanziario e altri alti dirigenti a diverse conferenze ed eventi in presenza e on-line organizzati dai principali attori del settore della navigazione e della comunità finanziaria.

DIS inoltre **utilizza il web per la comunicazione a clienti e *stakeholder* delle principali informazioni di carattere istituzionale e commerciale**, alle quali è possibile accedere sia tramite il sito web di DIS (https://it.damicointernationalshipping.com) sia tramite il sito di Investor Relations di DIS (http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/it).

PARTECIPAZIONE AD ASSOCIAZIONI E ORGANIZZAZIONI LEADER DEL SETTORE

GRI 2-28 (2021); GRI 3-3

Tramite il Gruppo d'Amico, DIS partecipa a diverse organizzazioni e associazioni leader di settore a livello nazionale e internazionale, tra cui INTERTANKO (International Association of Independent Tanker Owners), International Chamber of Shipping, ECSA (European Community Shipowners' Association), CONFITARMA (Confederazione Italiana Armatori) – la principale associazione del settore della navigazione a livello italiano – BIMCO e l'European Sustainable Shipping Forum. In alcune di queste organizzazioni i dirigenti del Gruppo d'Amico detengono ruoli di primo piano.

Paolo d'Amico, Presidente e Amministratore delegato di DIS, presiede INTERTANKO dal novembre 2018. L'Associazione promuove un'industria delle navi cisterna altamente competitiva, trasparente e sostenibile. Nel management di INTERTANKO vi è anche il Direttore tecnico del Gruppo d'Amico, membro del Safety and Technical Committee (ISTEC) e dell'Environmental Committee.

Il Gruppo d'Amico dal 2017 è *expert member* dello **European Sustainable Shipping Forum – ESSF**, nato con l'obiettivo di promuovere lo scambio di conoscenze tecniche e la cooperazione e il coordinamento tra le parti per promuovere uno *shipping* sostenibile, competitivo e di qualità senza compromettere la sicurezza. All'interno dell'ESSF il Gruppo d'Amico è anche membro del **sottogruppo "Air Emissions from Ships" e del sottogruppo sull'Efficienza Energetica delle Navi**.

PROMOZIONE DELL'ATTENZIONE DEL PUBBLICO SU TEMI SOCIALI, CULTURALI E AMBIENTALI

GRI 413-1 (2016); GRI 3-3 (2021)

Attraverso il Gruppo d'Amico, DIS sostiene diversi progetti volti a generare un impatto positivo per le comunità locali.

In particolare, nel 2022 d'Amico Tankers d.a.c., controllata operativa di DIS, ha siglato una ***partnership* con l'Atlantic Youth Trust** per sostenere le attività sociali e ambientali di questo ente di beneficenza, il cui obiettivo è quello di **mettere in contatto i giovani con l'oceano e i suoi valori**, coinvolgendoli non solo nello sviluppo delle competenze marittime, ma anche con programmi educativi sulla conservazione e la sostenibilità ecologica che includono l'uso e l'apprendimento dei metodi di raccolta dei dati oceanografici. Per perseguire questi obiettivi, l'Atlantic Youth Trust ha acquistato un'imbarcazione a tre alberi che navigherà sotto bandiera irlandese intorno all'Irlanda. Le attività del DIS a sostegno dell'Altantic Youth Trust continueranno nel 2023.

DIS sostiene anche progetti di **solidarietà, di formazione e di ambito culturale** nei paesi in cui opera. Attraverso il Gruppo d'Amico, contribuisce a **iniziative di beneficenza in tutto il mondo per fornire assistenza alle popolazioni e ai territori più bisognosi,** dedicando un'attenzione particolare ai bambini; inoltre sostiene eventi a favore della protezione della vita umana e della ricerca scientifica. Dal 2013 il Gruppo d'Amico è a fianco dell'organizzazione **Save the Children**, che sostiene nei suoi progetti di emergenza e sviluppo in tutto il mondo, attraverso programmi specifici per l'infanzia e la campagna natalizia. Dal 2018 il Gruppo d'Amico supporta l'associazione "**Il Porto dei Piccoli**", che si rivolge a tutti i bambini che affrontano l'esperienza della malattia e alle loro famiglie, con l'obiettivo di costituire un supporto, indipendentemente dalla patologia, nel percorso di cura e rappresentare un porto sicuro in cui trovare comprensione e sostegno. Il Gruppo d'Amico sostiene da anni le attività di **Fondazione Telethon**, che sostiene la ricerca sulle malattie genetiche, facendo regolarmente donazioni alla Fondazione malattie renali dei bambini che finanzia i migliori ricercatori e istituti di ricerca in Italia e nel mondo.

Il Gruppo d'Amico **fornisce inoltre istruzione, sviluppo professionale e orientamento ai propri dipendenti e a studenti esterni al Gruppo** interessati al settore marittimo, allo scopo di contribuire a gettare le basi per una carriera di successo all'interno e all'esterno dell'organizzazione, finanziando vari progetti a diversi livelli d'istruzione e stringendo *partnership* con diverse istituzioni marittime sia a livello nazionale che internazionale. In particolare, il Gruppo d'Amico è uno dei soci fondatori dell' **ITS Academy Fondazione G. Caboto**, un istituto di formazione tecnica avanzata che offre corsi post-diploma della durata di due o tre anni per i giovani interessati a una carriera internazionale nel settore dello *shipping*.

Il Gruppo d'Amico supporta da oltre sei anni il **National Maritime College of Ireland**, offrendo a quasi 18 cadetti l'opportunità di imbarcarsi per 90 giorni sulle navi della flotta d'Amico. I nuovi ufficiali della Marina possono così completare la propria formazione con il periodo di addestramento a bordo e ottenere il certificato di competenza necessario alla navigazione. Attraverso la sua collaborazione con il National Maritime College of Ireland, inoltre, il Gruppo d'Amico è anche partner di Chiltern Maritime, società specializzata nel reclutamento, formazione e somministrazione di tirocinanti ufficiali per programmi di borse di studio della Marina Mercantile britannica.

Il Gruppo d'Amico ha inoltre rafforzato la sua *partnership* con la **Royal Institution of Naval Architects** – l'associazione professionale britannica degli ingegneri navali fondata nel 1860 a Londra – e con il **Dipartimento di Ingegneria navale dell'Università di Genova (DITEN)** allo scopo di promuovere e favorire lo scambio di informazioni tecniche e scientifiche nella progettazione e nella costruzione in ambito navale. In tale contesto, più di dieci anni fa le tre organizzazioni hanno istituito lo **Student Naval Architect Award**, un premio assegnato alla migliore tesi realizzata da uno dei loro studenti.

Ogni anno il Gruppo d'Amico offre anche una borsa di studio allo studente più meritevole dell'**Istituto per ricerche e attività educative di Napoli (IPE)**, contribuendo alla sua formazione professionale. Il Master in HR e Social Recruiting dell'IPE di Napoli è un percorso didattico unico nel suo genere in Italia. Ha la finalità di formare professionisti esperti nei processi di selezione, gestione e valutazione delle Risorse Umane. Il corso fornisce anche le competenze necessarie per gestire la trasformazione digitale aziendale, tecniche di social recruiting, *employer branding* e gestione del cambiamento. Grazie a questa collaborazione, ogni anno gli studenti possono sviluppare un *project work* finale presso il Gruppo d'Amico.

Il Gruppo d'Amico partecipa inoltre attivamente alla **Connecticut Maritime Association (CMA),** un'associazione di categoria senza scopo di lucro che rappresenta persone provenienti dall'intero settore dei trasporti marittimi e del commercio, di cui il Gruppo d'Amico è parte attiva dal 2001. Dal 2014, il Gruppo d'Amico sponsorizza la "Business of Shipping Competition", organizzata dalla CMA e dalla CMA Education Foundation, un concorso che premia i migliori saggi redatti da studenti che frequentano college e università americane con programmi e/o corsi specializzati in trasporto marittimo, commercio internazionale, biologia marina e ingegneria marittima.

Il Gruppo d'Amico è inoltre partner dell'Istituto Italiano di Navigazione. Fondata nel 1959, questa organizzazione si considera il tramite tra le varie istituzioni e imprese allo scopo di promuovere lo sviluppo tecnico e scientifico della navigazione e del trasporto marittimo. Allo scopo di promuovere e far crescere l'eredità marittima italiana, ivi compresa la sua attenzione per l'ambiente, il Gruppo d'Amico sostiene anche la ONG "Associazione Promotori Musei del Mare e della Navigazione Onlus";

Il Gruppo d'Amico sostiene anche il mondo dell'arte e della cultura, con l'intento di presentare temi sociali, culturali, economici e ambientali ad un pubblico sempre più ampio. Oltre a sponsorizzare diversi musei e mostre in tutto il mondo, nel 2015 il Gruppo d'Amico ha lanciato il progetto "**The Owner's Cabin**", un programma di residenza unico che promuove la produzione di opere ispirate all'ambiente del trasporto marittimo internazionale sperimentato dagli artisti durante il viaggio sulle navi del Gruppo.

RESPONSABILITÀ ECONOMICA

Informazioni per gli Azionisti

Investor Relations

Il team di Investor Relations di d'Amico International Shipping conduce un programma strutturato volto a promuovere il dialogo costante con gli investitori istituzionali, gli azionisti ed i mercati per garantire la diffusione sistematica di informazioni esaustive, complete e puntuali sulle proprie attività, in conformità ai requisiti di legge e sulla base degli standard di *corporate governance* e delle raccomandazioni delle organizzazioni competenti, vincolata esclusivamente dai limiti imposti dalla riservatezza di talune informazioni.

I risultati finanziari sono presentati a cadenza trimestrale in occasione di teleconferenze pubbliche, alle quali si può accedere tramite *webcast* o telefono. Lo stesso giorno, la registrazione delle teleconferenze e la presentazione in Power Point sono disponibili sul sito web di Investor Relations. Nel corso dell'esercizio il team di Investor Relations rimane costantemente in contatto con la comunità finanziaria allo scopo di discutere della *performance* e dei risultati della Società tramite incontri, teleconferenze, presentazioni durante *broker conference* e la partecipazione a eventi rilevanti organizzati da Borsa Italiana (segmento STAR). DIS organizza inoltre diversi incontri virtuali a quattr'occhi e di persona con gli investitori, che hanno dimostrato un particolare interesse a investire nella Società, tenendo conto della capitalizzazione di mercato, della valutazione azionaria, del settore di attività e della natura ciclica dell'attività di DIS.

Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito web istituzionale della Società http://investorrelations.damicointernationalshipping.com. La sezione Investor Relations riporta informazioni azionarie, dati finanziari storici, comunicati stampa, presentazioni istituzionali, pubblicazioni periodiche e copertura degli analisti. Nel 2023 il sito web della Società sarà aggiornato in modo da renderlo più intuitivo e agevolarne la navigazione anche da dispositivi mobili. A partire dal 2020, gli aggiornamenti sull'attività di investor relations della Società sono disponibili anche sulla sua pagina LinkedIn https://www.linkedin.com/company/d-amico-international-shipping-s-a/.

Gli azionisti di d'Amico International Shipping possono inoltre contattare: ir@damicointernationalshipping.com.

Le principali linee guida per la gestione del dialogo della Società con gli azionisti e gli altri *stakeholder* sono incluse sia nelle *investor relations* sia nelle procedure di comunicazione; DIS ha intenzione di migliorare questo dialogo in futuro, anche tenendo conto delle opinioni e dei suggerimenti degli stakeholder e degli azionisti.

Andamento della quotazione del titolo

Al 31 dicembre 2022, il capitale sociale di d'Amico International Shipping S.A. era composto da 1.241.065.569 azioni ordinarie, corrispondenti a una capitalizzazione di mercato di € 456,1 milioni, quotate su Borsa Italiana S.p.A. nel segmento STAR.

Grazie alla notevole solidità del mercato delle navi cisterna, nel 2022 la Società ha rafforzato significativamente il proprio bilancio. Il prezzo delle azioni di DIS è aumentato del 294,7% nel 2022, raggiungendo un picco intra-annuale di € 0,4185 il 16 dicembre 2022. In dettaglio, DIS ha raggiunto un prezzo per azione di € 0,111 alla fine del primo trimestre 2022 (+17,5% su base trimestrale), € 0,1886 alla fine del secondo trimestre 2022 (+69,9% su base trimestrale), € 0,238 alla fine del terzo trimestre 2022 (+26,2% su base trimestrale) e € 0,373 (+56,7% su base trimestrale) a fine esercizio. I volumi medi giornalieri trattati durante l'anno sono stati di 3,8 milioni di azioni, in aumento del 107% rispetto all'anno precedente. Alla data del 31 dicembre 2022, d'Amico International Shipping S.A. deteneva 18.170.238 azioni proprie, corrispondenti all'1,46% del capitale sociale emesso.

Calendario finanziario
Di seguito è riportato il calendario finanziario della Società per il 2023:

Bilancio annuale 2023	Marzo	Giovedì 09
Assemblea annuale degli azionisti	Aprile	Martedì 18
Primo resoconto intermedio di gestione 2023	Maggio	Giovedì 11
Relazione finanziaria semestrale 2023	Luglio	Giovedì 27
Terzo resoconto intermedio di gestione 2023	Novembre	Giovedì 09

NOTA METODOLOGICA

Le Informazioni di natura non finanziaria di DIS al 31 dicembre 2022 sono state redatte in linea con i *GRI Standards* della Global Reporting Initiative, il *Marine Transportation Standard* del SASB e gli *European Sustainability Reporting Standard*.

Per assicurare la qualità della relazione, DIS ha seguito i principi per definire i contenuti e la qualità della relazione previsti dai *GRI Standards*, che forniscono un insieme di criteri per selezionare le informazioni da includere e le relative modalità di rappresentazione.

Principi per la definizione dei contenuti della relazione

- **Contesto di sostenibilità** – Nel capitolo "Responsabilità ambientale", in particolare nei paragrafi "Impatto ambientale e quadro normativo", "Efficienza energetica" ed "Emissioni", DIS ha fornito una chiara descrizione del proprio approccio teso ad anticipare gli obiettivi sull'efficienza energetica delle navi e la riduzione delle emissioni definiti dall'IMO e dall'UE.

- **Materialità** – DIS ha adottato i temi materiali di sostenibilità identificati dal Gruppo d'Amico. La metodologia utilizzata e i risultati ottenuti sono descritti nel paragrafo "Il percorso di sostenibilità del Gruppo d'Amico" e all'interno del capitolo "Sostenibilità per il Gruppo d'Amico" nel Bilancio di Sostenibilità 2021 del Gruppo d'Amico.

- **Completezza** – La relazione è stata concepita per permettere agli *stakeholder* di avere un quadro completo delle attività svolte da DIS. Il perimetro di rendicontazione fa riferimento al Gruppo DIS così come indicato nel Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2022.

Principi per la qualità della relazione

- **Accuratezza** – I dati economici, qualitativi e quantitativi, fanno diretto riferimento al Bilancio Consolidato 2022, mentre l'accuratezza dei dati ambientali, di salute e sicurezza e sulla qualità, deriva dall'esistenza di sistemi di gestione certificati, in particolare ISO 9001, ISO 14001 e ISO 50001. I dati della Società sono prevalentemente estratti dai sistemi operativi della Società.

  Per il calcolo delle emissioni di CO_2 sono stati utilizzati i seguenti fattori di emissione relativi alle diverse tipologie di combustibile.

Fattori di emissione

Tipo di carburante	Riferimento	Valore calorifico inferiore (kJ/kg)	Tenore di carbonio	CF (t-CO2/t-carburante)
Diesel/gasolio	ISO 8217 Grades DMX through DMB	42.700	0,8744	3,206
Olio combustibile leggero (LFO)	ISO 8217 Grades RMA through RMD	41.200	0,8594	3,151
Olio combustibile pesante (HFO)	ISO 8217 Grades RME through RMK	40.200	0,8493	3,114

Per calcolare le emissioni di SOx sono state utilizzate le seguenti percentuali di zolfo attualmente contenute nei carburanti utilizzati: HSFO (Olio combustibile ad alto tenore di zolfo) = 3,5% S; LSFO (Olio combustibile a basso tenore di zolfo) = 1% S; VLSFO (Olio combustibile a bassissimo tenore di zolfo) = 0,5% S; HSDO (Combustibile diesel ad alto tenore di zolfo) = 0,5% S; LSDO (Combustibile diesel a basso tenore di zolfo) = 0,1 % S.

Per quanto riguarda il calcolo delle emissioni di NOx, invece, non è stata attuata alcuna distinzione tra motori a bassa velocità (motore principale) e generatori (velocità media), utilizzando un fattore di emissione pari a 57 kg NOx/tonnellata di carburante.

- **Equilibrio** – Nella descrizione dei risultati delle attività svolte sono stati considerati sia gli aspetti positivi sia quelli negativi al fine di permettere una valutazione equilibrata dell'andamento della Società.
- **Comparabilità** – Per consentire agli *stakeholder* di analizzare i cambiamenti delle *performance*, le Informazioni di natura non finanziaria presentano dati triennali. Il perimetro di rendicontazione è indicato nella presente nota metodologica.
- **Tempestività** – Le Informazioni di natura non finanziaria sono redatte con cadenza annuale per soddisfare maggiormente le esigenze informative degli *stakeholder*.
- **Chiarezza** – La struttura dell'informativa è stata definita per rendere le informazioni contenute di facile individuazione da parte degli *stakeholder*. Il livello di dettaglio delle informazioni è stato scelto in modo da rendere la relazione comprensibile, accessibile e utilizzabile dai differenti *stakeholder*. Si è inoltre provveduto a esplicitare in apposite note il significato degli acronimi utilizzati.
- **Affidabilità** – Le Informazioni di natura non finanziaria 2022 sono state approvate dal Consiglio di Amministrazione nella riunione del 9 marzo 2023. Il documento contiene inoltre i recapiti a cui rivolgersi per ottenere approfondimenti e chiarimenti delle informazioni in esso riportate.

RESOCONTO DI GESTIONE

INDICATORI ALTERNATIVI DI *PERFORMANCE* (IAP)

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

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

Ricavi base time charter

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

Ricavi da noleggio a scafo nudo

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

EBITDA e margine di EBITDA

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

EBIT e margine di EBIT

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

ROCE (Return on capital employed)

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

Investimenti lordi (CapEx)

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

Indebitamento netto

Comprende i finanziamenti bancari ed altre passività finanziarie, al netto delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti e delle attività finanziarie liquide o degli investimenti a breve termine disponibili per far fronte a tali voci di debito. Il Gruppo ritiene che l'Indebitamento netto sia rilevante per gli investitori in quanto indicatore della situazione debitoria complessiva di una società, qualificando il livello assoluto di finanziamento esterno

dell'impresa. La relativa tabella nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione riconcilia il debito netto con le voci di stato patrimoniale pertinenti.

Impatto dell'IFRS 16

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

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

IAP NON FINANZIARI (non tratti da dati di bilancio)

Giorni-nave disponibili

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

Percentuale di copertura

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

Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE

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

Off-hire

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

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

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

Altre definizioni

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

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

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

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

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

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

Time charter
È un tipo di contratto mediante il quale al proprietario registrato (proprietario) o al proprietario conduttore della nave (si veda la definizione nella presente sezione) viene solitamente corrisposto un importo mensile anticipato di noleggio ad una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo specificato (solitamente un contratto a tariffa fissa). Con questo tipo di contratto il noleggiatore è responsabile del pagamento delle spese di viaggio e dell'assicurazione di viaggio aggiuntiva. Il proprietario della nave o il noleggiatore a scafo nudo che gestisce la sua nave in *time charter* è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative.

SINTESI DEI RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE E DELL'ESERCIZIO 2022

Il mercato delle navi cisterna ha registrato un significativo rafforzamento dallo scoppio della guerra in Ucraina nel febbraio 2022, rimanendo a livelli storicamente elevati durante tutto l'anno. Le sanzioni entrate gradualmente in vigore nel 2022 e l'auto-sanzionamento da parte di molti importanti operatori hanno sostanzialmente modificato i flussi commerciali in uscita dalla Russia. In particolare, l'India ha aumentato le importazioni di greggio russo da meno di 200 mila barili al giorno prima dell'invasione dell'Ucraina a quasi 1,8 milioni di barili al giorno alla fine del 2022. Anche la Cina, che era già un importante importatore di greggio dalla Russia, ha aumentato le sue importazioni nello stesso periodo, passando da poco meno di 1,0 milioni di barili al giorno a circa 1,6 milioni di barili al giorno alla fine dello scorso anno.

Allo stesso tempo, i principali importatori di greggio russo hanno incrementato le esportazioni di prodotti raffinati verso l'Europa. Le esportazioni combinate di distillati medi verso l'Europa da Cina e India sono passate da una media di 166 mila barili al giorno nel 2021 a 403 mila barili al giorno nel quarto trimestre del 2022, raggiungendo un record di 493 mila barili al giorno a dicembre 2022. Anche il Medio Oriente ha aumentato le esportazioni di raffinati verso l'Europa, passando da una media di 532 mila barili al giorno nel 2021 a 702 mila barili al giorno nel 2022.

Oltre ai suddetti cambiamenti nei flussi commerciali e al relativo incremento delle tonnellate-miglia, lo scorso anno il mercato ha tratto vantaggio in generale da un aumento delle inefficienze, in quanto una parte rilevante dei prodotti raffinati esportati dalla Russia è stata coinvolta in attività di trasbordo prima di arrivare alla destinazione finale.

Nonostante l'aumento delle importazioni dalle suddette aree geografiche, lo scorso anno l'Europa ha continuato a importare elevati volumi di raffinati dalla Russia. I tetti ai prezzi imposti dal G7 e le sanzioni dell'UE sulle

esportazioni di prodotti raffinati russi, entrate in vigore il 5 febbraio 2023, modificheranno anche le destinazioni delle esportazioni di raffinati russi, con l'Europa che dovrà sostituire i carichi russi persi con importazioni da località più lontane. Secondo le prime indicazioni, le esportazioni russe di prodotti raffinati vengono reindirizzate soprattutto verso il Nord Africa e la Turchia. Il Nord Africa, in particolare, ha aumentato le importazioni di diesel russo da livelli insignificanti (meno di 10 mila barili al giorno) a circa 250 mila barili al giorno nel febbraio 2023.

I mercati dei noli nell'ultimo trimestre dell'anno scorso sono stati particolarmente forti e sono stati impattati positivamente dall'incremento delle importazioni da parte dell'Europa in previsione delle sanzioni che sarebbero entrate in vigore nel febbraio 2023, nonché dai maggiori volumi in uscita dalla Cina, grazie ad un importante aumento delle quote di esportazione assegnate dal governo alle raffinerie domestiche.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di dicembre 2022 era valutata intorno a US$ 28.000 al giorno per una MR2 convenzionale, con una MR2 di tipo Eco valutata ad un sovrapprezzo di circa US$ 4.000 al giorno.

Nel 2022, DIS ha registrato un utile netto di US$ 134,9 milioni, rispetto alla perdita netta di US$ (37,3) milioni registrata nel 2021. Tale variazione positiva è attribuibile al netto rafforzamento del mercato delle navi cisterna rispetto all'esercizio precedente. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US$ 137,6 milioni nel 2022 rispetto a US$ (29,1) milioni registrati nell'esercizio precedente. **DIS ha registrato un utile netto di US$ 72,1 milioni nel quarto trimestre 2022** rispetto ad una perdita netta di US$ (8,3) milioni ottenuta nel quarto trimestre dello scorso esercizio. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US$ 69,6 milioni nel quarto trimestre 2022 rispetto a US$ (6,5) milioni registrati nel quarto trimestre 2021.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US$ 226,6 milioni nel 2022, rispetto a US$ 64,3 milioni nel 2021 (US$ 91,3 milioni nel quarto trimestre 2022, rispetto a US$ 16,4 milioni nel quarto trimestre 2021), con flussi di cassa operativi positivi pari a US$ 147,8 milioni nel 2022, rispetto a US$ 31,8 milioni generati nell'anno precedente.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha realizzato una tariffa *spot* giornaliera di US$ 31.758 nel 2022** (US$ 11.004 nel 2021), grazie al considerevole rafforzamento del mercato rispetto all'esercizio precedente. **Nel quarto trimestre dell'anno la tariffa *spot* giornaliera di DIS si è attestata a US$ 42.751** rispetto a US$ 12.055 raggiunti nel quarto trimestre del 2021.

Nel contempo, il 34,0% dei giorni di impiego totali di DIS nel 2022 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US$ 15.925, (2021: copertura del 47,5% ad una tariffa giornaliera media di US$ 15.194). 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$ 26.376 nel 2022 rispetto a US$ 12.996 raggiunti nel 2021 (quarto trimestre 2022: US$ 38.294 vs. quarto trimestre 2021: US$ 13.165).

Risultati Operativi

US$ migliaia	2022	2021
Ricavi	479.619	246.455
Costi diretti di viaggio	(149.661)	(72.369)
Ricavi base *time charter**	**329.958**	**174.086**
Ricavi da noleggio a scafo nudo	4.812	888
Ricavi netti totali	**334.770**	**174.974**
Costi per noleggi passivi	(3.250)	(3.395)
Altri costi operativi diretti	(86.152)	(91.107)
Costi generali ed amministrativi	(15.544)	(14.006)
Utile dalla vendita di navi	(3.212)	(2.144)
Risultato operativo lordo / EBITDA*	**226.612**	**64.322**
Ammortamenti e svalutazioni	(60.934)	(71.224)
Risultato operativo / EBIT*	**165.678**	**(6.902)**
Proventi finanziari	2.802	2.048
(Oneri) finanziari	(33.208)	(31.962)
Utile (perdita) ante imposte	**135.272**	**(36.816)**
Imposte sul reddito	(403)	(445)
Utile (perdita) netto	**134.869**	**(37.261)**

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 104

I ***ricavi*** nel 2022 sono stati di US$ 479,6 milioni rispetto a US$ 246,5 milioni nell'anno precedente. L'incremento dei ricavi lordi rispetto all'anno precedente è attribuibile principalmente alla solidità molto maggiore del mercato dei noli. Inoltre, la percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel 2022 (2,0%) è stata inferiore a quella dell'esercizio precedente (3,0%) principalmente per effetto delle tempistiche di *off-hire* di tipo commerciale e degli interventi di bacino (*drydock*).

I ***costi diretti di viaggio*** sono espressione del *mix* di contratti di impiego *spot* o *time charter*. Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato *spot*, ammontano a US$ (149,7) milioni nel 2022 rispetto a US$ (72,4) milioni nel 2021. I maggiori costi riflettono la maggiore esposizione al mercato *spot* e l'incidenza dei prezzi più alti dei *bunker* rispetto all'esercizio precedente.

I ***ricavi base time charter*** nel 2022 sono stati pari a US$ 330,0 milioni (US$ 174,1 milioni nel 2021). Nello specifico, **DIS ha realizzato una tariffa *spot* giornaliera media di US$ 31.758 nel 2022** rispetto a US$ 11.004 nel 2021, e di US$ 42.751 nel quarto trimestre del 2022 rispetto a US$ 12.055 nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Nel 2022 la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa[31] (percentuale di copertura) è rimasta positiva, assicurando una media del 34,0% dei giorni-nave disponibili (2021: 47,5%) ad una tariffa fissa media giornaliera di US$ 15.925 (2021: US$ 15.194). Oltre a garantire un certo livello di ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno consentito da sempre a DIS di consolidare i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere.

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

I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot* e *time charter*)[32] sono stati di US$ 26.376 nel 2022 rispetto a US$ 12.996 nel 2021 (quarto trimestre 2022: US$ 38.294 vs. quarto trimestre 2021: US$ 13.165).

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2021					2022				
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	**Esercizio**	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	**Esercizio**
Spot	9.923	12.720	9.248	12.055	**11.004**	12.857	28.687	37.159	42.751	**31.758**
Tariffa fissa	15.842	15.231	15.163	14.493	**15.194**	14.968	15.373	15.497	19.957	**15.925**
Media	12.853	13.893	12.113	13.165	**12.996**	13.796	23.389	30.230	38.294	**26.376**

I ***ricavi da noleggio a scafo nudo*** sono stati pari a US$ 4,8 milioni nel 2022, rispetto a US$ 0,9 milioni nel 2021, e riguardano il contratto di noleggio a scafo nudo relativo ad una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c., cominciato nell'ottobre 2021.

Costi per noleggi passivi. L'IFRS 16 *Leasing* è applicabile a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato adottato dalla Società. Questo principio contabile modifica sostanzialmente il bilancio consolidato del Gruppo, con effetti significativi sul trattamento dei contratti che in periodi precedenti erano trattati dai locatari come *leasing* operativi. Con qualche eccezione, le passività per pagamenti previsti in contratti precedentemente classificati come *leasing* operativi vengono ora attualizzate al tasso di finanziamento marginale del locatario, portando alla rilevazione di una passività del *leasing* e di una corrispondente attività consistente nel diritto di utilizzo (di importo pari alla somma della passività, con il valore attuale di qualsiasi costo di ripristino e di qualsiasi onere marginale alla stipula della locazione, nonché qualsiasi pagamento effettuato prima dell'inizio del *leasing*, meno eventuali incentivi per *leasing* già ricevuti). Di conseguenza, a partire dal 1° gennaio 2019 i costi per noleggi passivi includono solo i contratti *time charter* la cui durata residua è inferiore a 12 mesi da quella data o contratti con decorrenza successiva la cui durata è inferiore a 12 mesi dalla data d'inizio. L'applicazione dell'IFRS 16 ha ridotto i "costi per noleggi passivi" di US$ 48,0 milioni nel 2022 e di US$ 49,6 milioni nel 2021, 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$ (51,2) milioni nel 2022, rispetto a US$ (53,0) milioni nel 2021. Nel 2022 DIS ha gestito un numero leggermente inferiore di navi a noleggio (9,6 navi equivalenti) rispetto all'anno precedente (10,2 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$ 21,7 milioni nel 2022 (aumento di US$ 22,5 milioni nel 2021), poiché all'interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi ed ammortamenti. Escludendo gli effetti dell'IFRS 16, gli altri costi operativi diretti di DIS si sarebbero attestati a US$ (64,4) milioni nel 2022 rispetto a US$ (68,6) milioni nel 2021. Nel 2022 la Società ha gestito una flotta più ridotta di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto all'esercizio precedente (2022: 26,1 vs. 2021: 27,9). 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 DIS.

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

I ***costi generali e amministrativi*** ammontavano a US$ (15,5) milioni nel 2022 (US$ (14,0) milioni nel 2021). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

L'***utile dalla vendita di navi*** è stato negativo per US$ (3,2) milioni nel 2022 (US$ (2,1) milioni nell'anno precedente). L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto di tutte le navi vendute e riprese in *leasing* (*lease-back*) negli esercizi precedenti. Inoltre, l'importo del 2022 include US$ (1,3) milioni di risultato negativo relativo allo scioglimento del contratto di noleggio a scafo nudo per la MT High Voyager (la cui opzione di acquisto è stata esercitata da d'Amico Tankers nell'ultimo trimestre dell'anno).

Il ***risultato operativo lordo / EBITDA*** è stato di US$ 226,6 milioni nel 2022 rispetto a US$ 64,3 milioni nel 2021 (US$ 91,3 milioni nel quarto trimestre 2022, rispetto a US$ 16,4 milioni nel quarto trimestre 2021), rispecchiando il rafforzamento registrato dal mercato dei noli nel 2022.

La voce ***Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni*** ammonta a US$ (60,9) milioni nel 2022 (US$ (71,2) milioni nel 2021). L'importo per il 2022 include: i) una svalutazione di US$ (2,1) milioni su una nave MR (M/T High Priority), di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., la cui vendita è stata annunciata nel primo trimestre 2022 e finalizzata nel secondo trimestre 2022. Conformemente all'IFRS 5, questa nave è stata classificata come "attività disponibili per la vendita" alla fine del primo trimestre 2022, imputando la differenza tra il suo *fair value* al netto del costo di cessione ed il suo valore contabile a conto economico; ii) uno storno di svalutazioni pari a US$ 2,0 milioni su due navi MR (M/T High Seas e M/T High Tide), il cui *fair value* al 31 dicembre 2022 era superiore al rispettivo valore contabile alla stessa data. L'importo per il 2021 includeva US$ (6,4) milioni di svalutazioni registrate su due navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., una delle quali (M/T High Venture) è stata venduta nell'ultimo trimestre di quell'anno, mentre l'altra (M/T High Valor) è stata venduta nel gennaio 2022 e classificata come "attività disponibile per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) alla fine del periodo, imputando la differenza tra il suo *fair value* al netto del costo di cessione, ed il suo valore contabile, a conto economico.

Il ***risultato operativo lordo / EBIT*** è stato di US$ 165,7 milioni nel 2022, rispetto a US$ (6,9) milioni nel 2021.

I ***proventi finanziari netti*** sono stati di US$ 2,8 milioni nel 2022 (US$ 2,0 milioni nel 2021). L'importo del 2022 comprende principalmente US$ 2,3 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari. L'importo del 2021 comprende principalmente US$ 1,7 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, US$ 0,4 milioni di utili su cambi commerciali, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli ***oneri finanziari netti*** sono stati pari a US$ (33,2) milioni nel 2022 rispetto a US$ (32,0) milioni del 2021. L'importo per il 2022 comprende principalmente US$ (29,6) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse ed interessi su passività da *leasing*, nonché perdite realizzate nette su strumenti derivati di US$ (1,1) milioni (US$ (1,1) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura, US$ (0,5) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su noli, US$ 0,5 milioni di utili realizzati sulla chiusura di alcuni *swap* su tassi di interesse), e US$ (2,5) milioni di impatto negativo derivante dalla risoluzione dei contratti di *leasing* sulle navi High Fidelity e High Discovery. L'importo registrato nel 2021 includeva principalmente US$ (31,7) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, nonché US$ (0,2) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su noli e strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura.

DIS ha registrato un ***utile ante imposte*** di US$ 135,3 milioni nel 2022, rispetto a una perdita di US$ (36,8) milioni nel 2021.

Le ***imposte sul reddito*** sono state pari a US$ (0,4) milioni nel 2022, in linea con l'importo dell'anno precedente.

DIS ha registrato un ***utile netto di US$ 134,9 milioni nel 2022*** rispetto ad una *perdita netta* di US$ (37,3) milioni nel 2021, ed un *utile netto* di US$ 72,1 milioni nell'ultimo trimestre del 2022, rispetto ad una perdita netta di US$ (8,3) milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal 2022 (US$ (4,5) milioni [33]) e dal 2021 (US$ 0,7 milioni [34]), nonché le svalutazioni delle attività (US$ (0,1) milioni nel 2022 e US$ (6,4) milioni nel 2021) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (US$ 1,8 milioni nel 2022 e US$ (1,0) milioni nel 2021), il **risultato netto di DIS sarebbe stato pari ad un utile di US$ 137,6 milioni nel 2022**, rispetto ad una perdita di US$ (29,1) milioni registrata nell'esercizio precedente. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal quarto trimestre 2022 (US$ (0,1) milioni) e dallo stesso periodo del 2021 (US$ 0,8 milioni), nonché le svalutazioni delle attività (US$ 2,0 milioni nel quarto trimestre 2022 e US$ (0,7) milioni nel quarto trimestre 2021) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (US$ 0,6 milioni nel quarto trimestre 2022 e US$ (0,4) milioni nel quarto trimestre 2021), **il risultato netto di DIS sarebbe stato pari ad un utile di US$ 69,6 milioni nel quarto trimestre 2022**, rispetto ad una perdita di US$ (6,5) milioni registrata nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2022	Al 31 dicembre 2021
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	818.401	831.283
Attività correnti	236.484	94.836
Attività disponibili per la vendita	-	10.197
Totale attività	**1.054.885**	**936.316**
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	478.414	332.382
Passività non correnti	419.681	466.111
Passività correnti	156.790	135.487
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	-	2.336
Totale passività e patrimonio netto	**1.054.885**	**936.316**

Le ***attività non correnti*** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, comprese le attività consistenti nel diritto di utilizzo (non sono presenti navi in costruzione al 31 dicembre 2022). Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 31 dicembre 2022 era di US$ 1.027,5 milioni.

Gli ***investimenti lordi (CapEx)*** nel 2022 sono stati di US$ 35,5 milioni rispetto a US$ 7,0 milioni nel 2021. Questi importi includono i costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a scafo nudo. Inoltre, l'importo per il 2022 include circa US$ 30,4 milioni dovuti all'esercizio da parte di d'Amico Tankers della sua opzione di acquisto sulla M/T High Adventurer (una nave MR presa a nolo da d'Amico Tankers dal 2017).

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

34 US$ (2,1) milioni di perdita su vendite, US$ 1,7 milioni principalmente dovuti all'utile non realizzato su contratti di *swap* su tassi di interesse, e US$ (0,2) milioni di perdite non realizzate su strumenti derivati su noli e strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura.

Le ***attività correnti totali*** al 31 dicembre 2022 ammontavano a US$ 236,5 milioni. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US$ 18,3 milioni e US$ 91,5 milioni), le attività correnti comprendono "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" per US$ 117,9 milioni.

Le ***passività non correnti*** erano pari a US$ 419,7 milioni al 31 dicembre 2022 e rappresentano principalmente la parte a lungo termine dei debiti verso banche (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione) e le passività da *leasing*.

Nelle ***passività correnti totali***, oltre ai debiti verso banche ed altri finanziatori (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione), al 31 dicembre 2022 sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US$ 30,8 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US$ 71,7 milioni per passività da *leasing* e US$ 3,1 milioni per altre passività finanziarie correnti.

Il ***patrimonio netto*** ammontava a US$ 478,4 milioni al 31 dicembre 2022 (US$ 332,4 milioni al 31 dicembre 2021). La variazione rispetto a fine 2021 è dovuta principalmente al risultato netto generato nel 2022, nonché alla modifica della valutazione degli strumenti di copertura dei flussi finanziari nel corso del periodo.

Indebitamento netto*

L'indebitamento netto di DIS al 31 dicembre 2022 ammontava a **US$ 409,9 milioni**, rispetto a US$ 520,3 milioni al 31 dicembre 2021. In seguito all'applicazione dell'IFRS 16, dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono una passività per *leasing* aggiuntiva, pari a US$ 39,8 milioni alla fine di dicembre 2022, rispetto a US$ 80,5 milioni alla fine del 2021. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 36,0% al 31 dicembre 2022 rispetto al 60,4% al 31 dicembre 2021 (65,9% al 31 dicembre 2020, 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018).

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2022	Al 31 dicembre 2021
Liquidità – Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	117.896	43.415
Altre attività finanziarie correnti	8.754	2.638
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata**	33	36
Totale attività finanziarie correnti	**126.683**	**46.089**
Debiti verso banche ed altri finanziatori -correnti	51.086	66.534
Passività per *leasing* – correnti	71.740	36.480
Altre passività finanziarie correnti - terzi	3.129	4.765
Totale passività finanziarie correnti	**125.955**	**110.115**
Indebitamento finanziario netto corrente	**(728)**	**64.026**
Altre attività finanziarie non correnti - terzi	9.077	9.782
Altre attività finanziarie non correnti - parte correlata**	26	67
***Totale attività finanziarie* non correnti**	**9.103**	**9.849**
Debiti verso banche – non correnti	266.124	226.771
Passività per *leasing* finanziari – non correnti	150.225	237.478
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	3.332	1.862
***Totale passività finanziarie* non correnti**	**419.681**	**466.111**
Indebitamento finanziario netto non corrente	**410.578**	**456.262**
Indebitamento finanziario netto	**409.850**	**520.288**

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 104

** Si veda l'informativa sulle parti correlate nelle note al bilancio consolidato

Alla fine di dicembre 2022 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US$ 126,7 milioni. L'importo totale comprende *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US$ 117,9 milioni, la quota corrente delle perdite differite su operazioni di vendita e *lease-back*, pari a US$ 2,3 milioni, e il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (*swap* su tassi di interesse), pari a US$ 6,5 milioni.

La voce *Totale attività finanziarie non correnti* comprende principalmente perdite differite di vendita su operazioni di vendita e *lease-back*.
L'indebitamento bancario complessivo *(Debiti verso banche)* al 31 dicembre 2022 ammontava a US$ 317,2 milioni, comprensivo di US$ 51,1 milioni con scadenza entro un anno. Oltre ad alcune linee di credito a breve termine, l'indebitamento bancario di DIS al 31 dicembre 2022 comprende principalmente le seguenti linee di credito a lungo termine a favore di d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo:

I. finanziamento di US$ 279 milioni (originariamente US$ 250,0 milioni) concesso da un *pool* di nove primari istituti finanziari (Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Nordea Bank, ING Bank, Banca IMI,

Commonwealth Bank of Australia, Skandinaviska Enskilda Banken (SEB), The Governor and Company of the Bank of Ireland, Crédit Industriel et Commercial, DnB) per finanziare 1 nave, per un debito di US$ 23,8 milioni;

II. finanziamento concesso da Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e ING per finanziare 1 nave MR costruita nel 2016 per un debito di US$ 14,7 milioni;

III. finanziamento a 5 anni concesso da Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e ING per finanziare 1 nave *handysize* costruita nel 2016 e 4 navi MR precedentemente di proprietà di Glenda International Shipping d.a.c. costruite tra il 2010 e il 2011, per un debito di US$ 52,4 milioni;

IV. finanziamento a 5 anni concesso da ING e Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per finanziare 3 navi LR1 costruite nel 2018 e 1 nave *handysize* costruite nel 2014, per un debito di US$ 80,3 milioni.

V. finanziamento a 5 anni concesso da ABN Amro per finanziare 3 navi *handysize* costruite rispettivamente nel 2014, nel 2015 e nel 2016, per un debito di US$ 38,9 milioni;

VI. finanziamento a 5 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken per finanziare una nave LR1 costruita nel 2017, per un debito di US$ 18,5 milioni;

VII. finanziamento a 6 anni concesso da Century Tokyo *Leasing* per finanziare una nave MR costruita nel 2017, per un debito di US$ 13,4 milioni;

VIII. finanziamento a 5 anni concesso da Banco BPM S.p.A. per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2016, per un debito di US$ 14,5 milioni;

IX. finanziamento a 7 anni concesso da Danish Ship Finance per finanziare 2 navi MR costruite nel 2012, per un debito di US$ 24,3 milioni;

X. finanziamento a 5 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per finanziare 1 nave MR costruita nel 2017 e acquisita da d'Amico Tankers nel quarto trimestre 2022, per un debito totale di US$ 20,0 milioni.

Passività da leasing comprende i *leasing* finanziari per M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Loyalty, M/T High Trader, M/T Cielo di Houston e M/T High Voyager, che sono state vendute e riprese in *leasing* tra il 2017 e il 2019 ed i *leasing* finanziari per M/T High Fidelity e M/T High Discovery, i cui *leasing* precedenti sono stati risolti nel terzo trimestre 2022, con le navi quindi rifinanziate con nuovi *leasing* a 10 anni. Inoltre le "*passività da leasing*" al 31 dicembre 2022 includono US$ 39,7 milioni derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 a contratti classificati fino al 2018 come "*leasing operativi*".

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

Flussi di cassa

Nel 2022 i **flussi di cassa netti di DIS sono stati pari a US$ 81,8 milioni**, rispetto a US$ (18,9) milioni nel 2021.

US$ migliaia	2022	2021
Flussi di cassa da attività operative	**147.804**	31.826
Flussi di cassa da attività di investimento	**(41.769)**	6.653
Flussi di cassa da attività finanziarie	**(24.203)**	(57.367)
Variazioni della liquidità	**81.832**	**(18.888)**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo*	**26.406**	**45.294**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	117.896	43.415
Scoperti di conto a fine periodo	(9.658)	(17.009)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	**108.238**	**26.406**

* Si veda la nota 1 al bilancio consolidato.

I ***flussi di cassa da attività operative*** sono stati positivi e pari a US$ 147,8 milioni nel 2022, contro US$ 31,8 milioni nel 2021.

I ***flussi di cassa netti da attività di investimento*** sono stati negativi per US$ (41,8) milioni nel 2022 (US$ 6,7 milioni nel 2021). nell'agosto 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha ottenuto il controllo del 100% di Glenda International Shipping d.a.c. (o "*la joint venture*") attraverso il riscatto delle azioni di proprietà di Topley Corporation (parte del Gruppo Glencore) nella *joint venture* per un corrispettivo di US$ 27,4 milioni. L'impatto di questa operazione, al netto dell'equivalente di cassa acquisito dalla joint venture alla data di riscatto, è rispecchiato nei flussi di cassa da attività di investimento, per un ammontare di US$ (25,5) milioni. L'importo per il 2022 comprende l'esercizio da parte di d'Amico Tankers d.a.c. della sua opzione di acquisto sulla M/T High Adventurer per un corrispettivo di JPY 4,1 miliardi (equivalenti a circa US$ 30,4 milioni). Inoltre, l'importo totale per l'anno comprende anche i costi relativi agli interventi di bacino realizzati nel periodo, compensati da US$ 19,3 milioni generati dalla vendita della nave M/T High Valor nel primo trimestre 2022 e della nave M/T High Priority nel secondo trimestre 2022. L'importo per il 2021 comprendeva principalmente costi relativi agli interventi di bacino realizzati nel periodo, compensati dal rimborso di US$ 3,2 milioni di un credito verso venditori relativo alla vendita e presa a noleggio di due MR nel 2017 e da US$ 10,5 milioni generati dalla vendita della M/T High Venture nel quarto trimestre 2021.

I ***flussi di cassa da attività finanziarie*** sono stati negativi e pari a US$ (24,2) milioni nel primo semestre 2022. Questa cifra comprende principalmente: **i) US$ (183,2) milioni di ammortamento del debito**, di cui US$ (2,4) milioni dovuti al rimborso del prestito, compresa la maxirata, per la M/T High Valor, venduta nel primo trimestre 2022; US$ (1,9) milioni dovuti al rimborso del prestito, compresa la maxirata, per la M/T High Priority, venduta nel secondo trimestre 2022; US$ (14,2) milioni dovuti al rimborso del finanziamento per la M/T Cielo di Salerno, il cui debito con scadenza prevista più avanti nel 2022 è stato rifinanziato nel primo trimestre 2022; US$ (94,4) milioni dovuti al rimborso dei finanziamenti per le navi M/T High Seas, M/T High Tide, M/T Cielo di New York, M/T Cielo di Rotterdam, M/T Cielo Rosso e M/T Cielo di Cagliari, il cui debito con scadenza prevista nel 2023 è stato rifinanziato nel terzo trimestre 2022; US$ (33,7) milioni dovuti al rimborso dei finanziamenti per le quattro navi MR precedentemente di proprietà di GLENDA International Shipping, il cui debito è stato rifinanziato nel terzo trimestre 2022; US$ (13,5) milioni dovuti al rimborso del finanziamento per la M/T Cielo di Capri, il cui debito con scadenza prevista nel 2023 è stato rifinanziato nel quarto trimestre 2022. **ii) US$ 194,5 milioni di utilizzo di linee di credito**, di cui: US$ 15,3 milioni riguardanti il rifinanziamento della linea di credito per la M/T Cielo di Salerno; US$ 82,0 milioni riguardanti il rifinanziamento delle linee di credito per le navi M/T Cielo di New York, M/T

Cielo di Rotterdam, M/T Cielo Rosso e M/T Cielo di Cagliari; US$ 25,2 milioni riguardanti il rifinanziamento delle linee di credito per le navi M/T High Seas e M/T High Tide; US$ 38,9 milioni riguardanti il rifinanziamento delle linee di credito per le quattro navi MR precedentemente di proprietà di GLENDA International Shipping; US$ 15,3 milioni riguardanti il rifinanziamento della linea di credito per la M/T Cielo di Capri; e US$ 20,0 milioni riguardanti il finanziamento della M/T High Adventurer, acquistata da d'Amico Tankers d.a.c. nel quarto trimestre 2022. **iii) US$ 42,9 milioni di avvio di un *leasing* finanziario** riguardante il rifinanziamento dei *leasing* sulle navi M/T High Fidelity e M/T High Discovery; **iv) US$ (78,5) milioni di rimborso di passività da *leasing***, compresi US$ (39,5) milioni riguardanti la risoluzione dei precedenti *leasing* sulle navi High Fidelity e High Discovery.

RISULTATI TRIMESTRALI

Risultati del quarto mese

US$ migliaia	4° trim. 2022	4° trim. 2021
Ricavi	167.845	65.120
Costi diretti di viaggio	(47.667)	(22.031)
Ricavi base *time charter**	**120.178**	**43.089**
Ricavi da noleggio a scafo nudo	1.213	888
Ricavi netti totali	**121.391**	**43.977**
Costi per noleggi passivi	(341)	(880)
Altri costi operativi diretti	(23.812)	(22.352)
Costi generali ed amministrativi	(4.290)	(3.778)
Utile dalla vendita di navi	(1.651)	(533)
Risultato operativo lordo - EBITDA*	**91.297**	**16.434**
Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni	(13.569)	(16.402)
Risultato operativo - EBIT*	**77.728**	**32**
Proventi finanziari	2.106	(88)
(Oneri) finanziari	(7.605)	(7.987)
Utile (perdita) ante imposte	**72.229**	**(8.043)**
Imposte sul reddito	(136)	(288)
Utile (perdita) netto	**72.093**	**(8.331)**

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 104

Risultati trimestrali

I dati finanziari trimestrali del 2022 riflettono ampiamente la solida *performance* dei mercati dei noli durante l'anno.

US$ migliaia	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Ricavi	66.538	108.742	136.494	167.845	479.619
Costi diretti di viaggio	(23.717)	(35.956)	(42.321)	(47.667)	(149.661)
Ricavi base *time charter**	42.821	72.786	94.173	120.178	329.958
Ricavi da noleggio a scafo nudo	1.186	1.200	1.213	1.213	4.812
Ricavi netti totali	44.007	73.986	95.386	121.391	334.770
Costi per noleggi passivi	(1.206)	(515)	(1.188)	(341)	(3.250)
Altri costi operativi diretti	(21.129)	(21.012)	(20.199)	(23.812)	(86.152)
Costi generali ed amministrativi	(3.378)	(3.462)	(4.414)	(4.290)	(15.544)
Utile dalla vendita di navi	(521)	(527)	(513)	(1.651)	(3.212)
Risultato operativo lordo - EBITDA*	17.773	48.470	69.072	91.297	226.612
Ammortamenti e svalutazioni	(17.483)	(15.045)	(14.837)	(13.569)	(60.934)
Risultato operativo - EBIT*	290	33.425	54.235	77.728	165.678
Proventi finanziari netti	573	320	(197)	2.106	2.802
(Oneri) finanziari netti	(7.218)	(8.064)	(10.321)	(7.605)	(33.208)
Utile (perdita) ante imposte	(6.355)	25.681	43.717	72.229	135.272
Imposte sul reddito	(141)	33	(159)	(136)	(403)
Utile (perdita) netto	(6.496)	25.714	43.558	72.093	134.869

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 104

La seguente tabella illustra l'indebitamento **netto** alla fine del quarto trimestre in confronto ai valori alla fine del terzo trimestre 2022:

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2022	Al 31 dicembre 2021
Totale attività finanziarie correnti	126.683	92.025
Totale passività finanziarie correnti	125.955	108.183
Indebitamento finanziario netto corrente	**(728)**	**16.158**
Totale attività finanziarie non correnti	9.103	11.887
Totale passività finanziarie non correnti	419.681	449.622
Indebitamento finanziario netto non corrente	**410.578**	**437.735**
Indebitamento finanziario netto*	**409.850**	**453.893**

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 104

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NELL'ESERCIZIO

d'Amico International Shipping:

Quinto e ultimo periodo di esercizio dei *Warrant* DIS 2017-2022: il 17 maggio 2022, d'Amico International Shipping S.A. ha confermato che i detentori di "*Warrant* d'Amico International Shipping 2017-2022", codice ISIN n. LU1588548724 (i "*Warrant*") potevano richiedere i propri *Warrant*, da esercitarsi in qualsiasi Giorno Lavorativo (giorno in cui le banche in Lussemburgo e in Italia sono generalmente aperte come definite nei termini e condizioni dei *Warrant*) dal 1° giugno 2022 al 30 giugno 2022, entrambe le date incluse (il "Quinto Periodo di Esercizio"), con il diritto di sottoscrivere azioni ordinarie di nuova emissione di DIS ammesse alla negoziazione sul mercato Euronext STAR Milan, segmento della Borsa di Milano, organizzato e gestito da Borsa Italiana, ognuna senza valore nominale e con gli stessi diritti e caratteristiche delle azioni ordinarie di DIS in circolazione alla data di emissione (le "Azioni di Compendio"), in un rapporto di una (1) azione ordinaria di DIS per (1) *Warrant* esercitato. Al termine del Quinto Periodo di Esercizio, i *Warrant* che non sono stati esercitati sono considerati scaduti e non più esercitabili. Il prezzo di esercizio per il Quinto Periodo di Esercizio ammontava a EUR 0,412 (zero virgola quattrocentododici euro) per Azione di Compendio.

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

d'Amico Tankers d.a.c.:

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

Rifinanziamento del debito bancario in scadenza nel 2023, correlato a quattro navi attraverso un nuovo prestito *"sustainability linked"*: nel mese di luglio 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un finanziamento a 5 anni da US$ 82,0 milioni con ING e Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per rifinanziare i prestiti bancari in scadenza nel 2023 sulle navi M/T Cielo di Cagliari, M/T Cielo Rosso, M/T Cielo di Rotterdam e M/T Cielo di New York. Per questo nuovo prestito "sustainability linked", il margine si adegua in base alle emissioni di CO2 della flotta di d'Amico Tankers e al suo indicatore AER (tasso annuale di efficienza), rispetto alla traiettoria AER stabilita dai Poseidon Principles, per il tipo di navi controllate dalla nostra controllata. ING ha il ruolo di agente e coordinatore su temi sostenibili, di questo finanziamento.

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

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

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

- M/T Cielo di Capri, una nave cisterna handysize da 39.043 Tpl (Dwt) costruita nel 2016 da Hyundai-Vinashin Shipyard Co. Ltd., Vietnam, ed il cui precedente debito bancario scadeva nel maggio 2023. Il nuovo finanziamento legato a questa nave è stato utilizzato nell'ottobre 2022.

- M/T Glenda Melissa, M/T Glenda Meryl, M/T Glenda Melody, M/T Glenda Melanie, quattro navi MR da 47.200 Tpl (Dwt) costruite tra il 2010 ed il 2011 da Hyundai-Mipo, Corea del Sud, tutte precedentemente di proprietà di Glenda International Shipping d.a.c. Il nuovo finanziamento legato a queste quattro navi è stato utilizzato nel settembre 2022.

Nuovo finanziamento legato all'acquisizione di una nave MR: nel mese di dicembre 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un nuovo finanziamento a 5 anni da US$ 20 milioni con Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per finanziare l'acquisizione della MT High Adventurer.

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

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

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

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

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

Nel mese di ottobre 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera su una delle sue navi LR1 per un periodo compreso tra 10 e 12 mesi a decorrere da dicembre 2022.

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

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

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

Esercizio dell'opzione di acquisto su una nave MR noleggiata a scafo nudo: a dicembre 2022, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c., ha esercitato la propria opzione di acquisto sulla M/T High Voyager, una nave cisterna MR da 45.999 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 da Hyundai Mipo, Corea del Sud, per un corrispettivo di US$ 20,8 milioni; la consegna della nave è avvenuta nel gennaio 2023.

High Pool Tankers d.a.c.:

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

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

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

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

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

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

Distribuzione dei dividendi: il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping propone agli Azionisti la distribuzione di un dividendo in contanti di US$ 22.011.953,96 (US$ 18.710.160,87 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale applicabile del 15%), corrispondente a US$ 0,0153 al netto delle ritenute, per azione emessa e in circolazione (le azioni proprie non hanno diritto a dividendi). I dividendi saranno pagati attingendo alle riserve distribuibili, compresa la riserva opzioni su azioni. Il dividendo è soggetto all'approvazione degli Azionisti di DIS in occasione dell'Assemblea annuale degli azionisti del 2023 e non è stato incluso come passività nel presente bilancio.

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

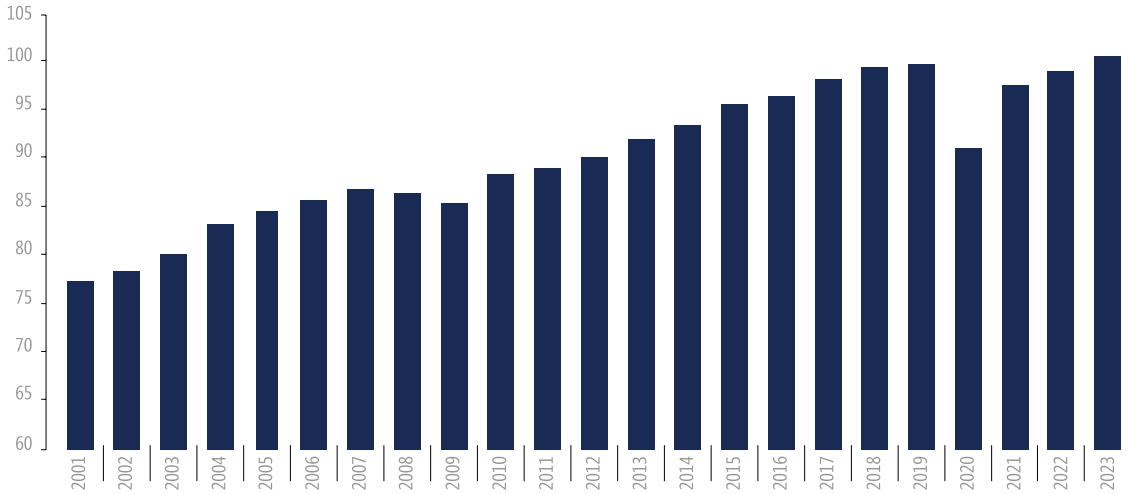
	Al 31 dicembre 2022				Al 9 marzo 2023			
•	LR1	MR	Handysize	**Totale**	LR1	MR	Handysize	**Totale**
Di proprietà	5	9	6	**20**	5	10	6	**21**
A noleggio a scafo nudo*	1	7	-	**8**	1	6	-	**7**
A noleggio TC a lungo termine	-	6	-	**6**	-	6	-	**6**
A noleggio TC a breve termine	-	2	-	**2**	-	2	-	**2**
Totale	**6**	**24**	**6**	**36**	**6**	**24**	**6**	**36**

* con obbligo di acquisto

Evoluzione prevedibile della gestione

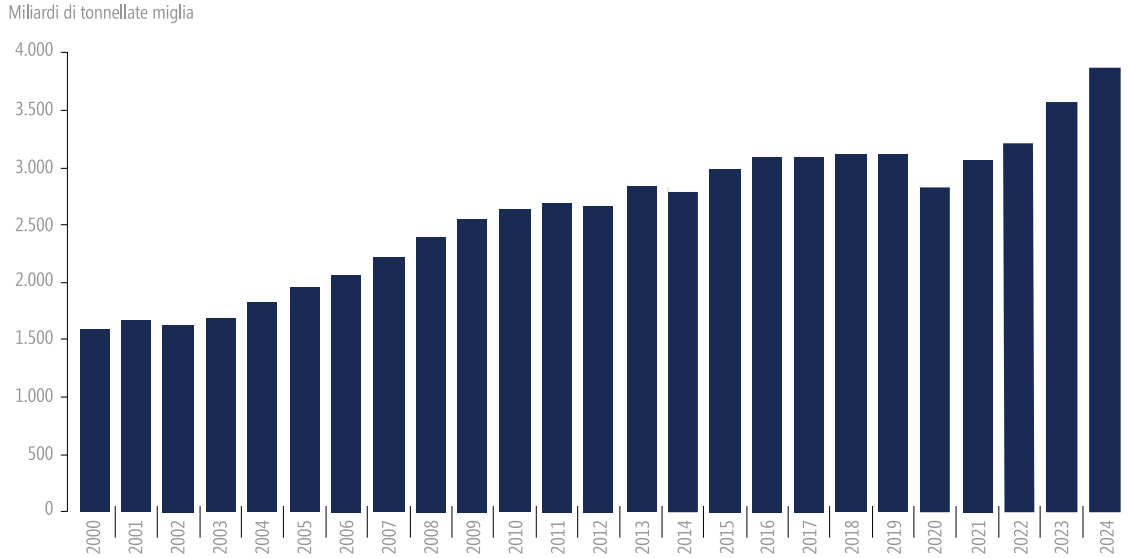
I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati dei noli di navi cisterna e sui risultati di d'Amico International Shipping sono (i) la crescita dell'offerta globale di petrolio, (ii) i margini e la produzione delle raffinerie, (iii) la domanda di raffinati, (iv) la struttura dei prezzi a termine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

Domanda globale di petrolio (milioni di barili al giorno) dal 2001



Fonte: IEA-Annual Statistical Supplement per il 2021 (2022 Edition) e IEA-Oil Market Report Feb 2023

Commercio marittimo globale di raffinati



Fonte: Clarkson Research Services al Feb'23

Domanda di navi cisterna

- Secondo l'Oil Market Report dell'AIE di febbraio, in seguito al gelo artico negli Stati Uniti alla fine dello scorso anno, la produzione delle raffinerie statunitensi è scesa di 1,5 milioni di barili al giorno, dal picco post-pandemia di 16,4 milioni di barili al giorno di novembre 2022, e si prevede che non raggiunga nuovamente quel livello prima di aprile-maggio 2023. Anche i volumi raffinati dalla Cina sono calati dopo il picco di novembre 2022.

- Secondo il *report* dell'AIE di febbraio, la domanda petrolifera mondiale aumenterà di 2,0 milioni di barili al giorno nel 2023, raggiungendo i 101,9 milioni di barili al giorno. La regione Asia-Pacifico (+1,6 milioni di barili al giorno), alimentata da una Cina in ripresa (+900 mila barili al giorno), sarà il principale motore di crescita. Per quanto riguarda la crescita della domanda di prodotti raffinati, questa sarà trainata soprattutto dai carburanti per aviazione/cherosene, il cui consumo quest'anno dovrebbe aumentare di 1,1 milioni di barili al giorno, fino a raggiungere 7,2 milioni di barili al giorno, pari al 90% dei livelli del 2019.

- Nel suo rapporto di febbraio, l'AIE prevede un incremento medio dei volumi di raffinazione di 1,8 milioni di barili al giorno nel 2023, rispetto agli 80,3 milioni di barili al giorno raffinati nel 2022. La maggior parte dell'aumento netto verrà da est di Suez, in quanto i tagli della produzione russa compenseranno gli incrementi previsti nel bacino atlantico. Se l'avvio di tutte le nuove raffinerie si concretizzerà come previsto, la capacità dovrebbe essere sufficiente a soddisfare la domanda di prodotti raffinati di quest'anno, pur prevedendo una riduzione delle esportazioni di raffinati russi.

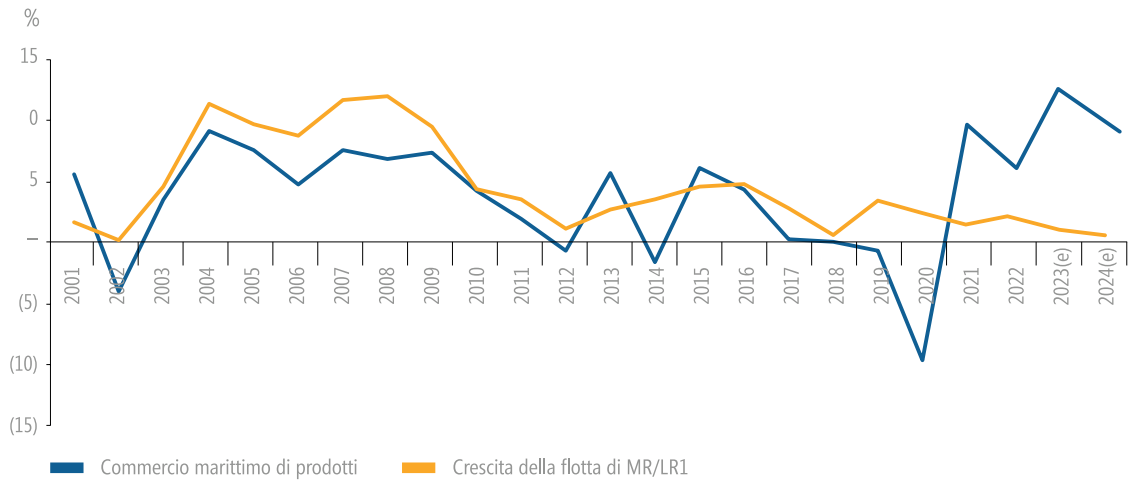
- Secondo il rapporto dell'AIE di febbraio, l'offerta di petrolio dovrebbe aumentare di 1,2 milioni di barili al giorno nel 2023, molto meno dell'aumento previsto della domanda di petrolio. Si prevede che il mercato petrolifero registri un leggero eccesso di offerta nel primo trimestre del 2023, raggiunga un equilibrio nel secondo trimestre del 2023, per poi oscillare verso un deficit importante nella seconda metà dell'anno.

- La crescita dell'offerta di petrolio nel 2023 sarà guidata da Stati Uniti (+1,0 milioni di barili al giorno), Brasile (+0,3 milioni di barili al giorno), Norvegia (+0,1 milioni di barili al giorno) e Canada (+0,1 milioni di barili al giorno). Il volume complessivo non-OPEC dovrebbe aumentare di 1,8 milioni di barili al giorno, compensato da un calo OPEC di 590 mila barili al giorno, con la produzione russa che dovrebbe diminuire di 1,0 milioni di barili al giorno. In questo scenario è probabile che i prezzi del petrolio saranno ben sostenuti nel 2023 e che l'OPEC+ dovrà aumentare la produzione nella seconda metà dell'anno per ribilanciare il mercato.

- Secondo l'*outlook* di Clarksons di gennaio 2023, i volumi del commercio marittimo di raffinati dovrebbero aumentare di circa il 4% nel 2023, grazie all'aumento della domanda di petrolio, prevedendo in particolare che le nuove raffinerie in Medio Oriente facciano da traino alla crescita delle esportazioni regionali. Tuttavia, il mercato sta attraversando notevoli cambiamenti nei flussi commerciali dei prodotti e sta subendo le inefficienze derivanti dalle sanzioni imposte alle esportazioni russe di raffinati, che dal 5 febbraio 2023 includono anche quelle stabilite dall'UE. Clarksons prevede quindi che il commercio totale di prodotti, espresso in tonnellate-miglia, aumenterà di circa l'11,2% nel 2023, seguito da una robusta espansione dell'8,3% nel 2024.

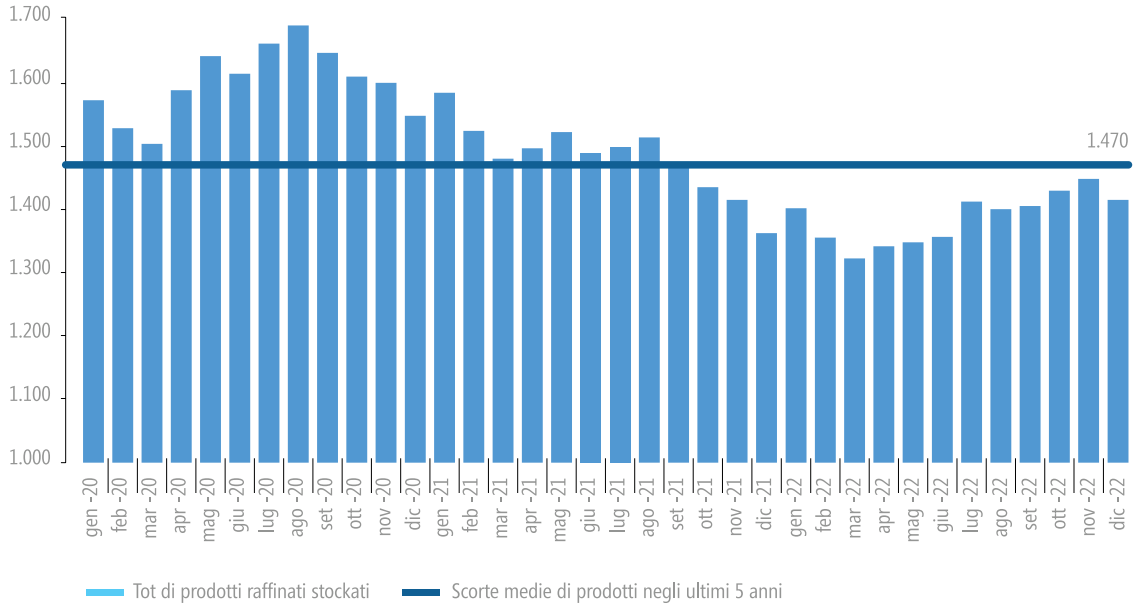
- Più a lungo termine, la ripresa della domanda e gli spostamenti strutturali nell'ubicazione delle raffinerie dovrebbero continuare a favorire gli scambi commerciali a lungo raggio di prodotti raffinati.

Rapporto tra la crescita netta della flotta e il commercio marittimo di prodotti



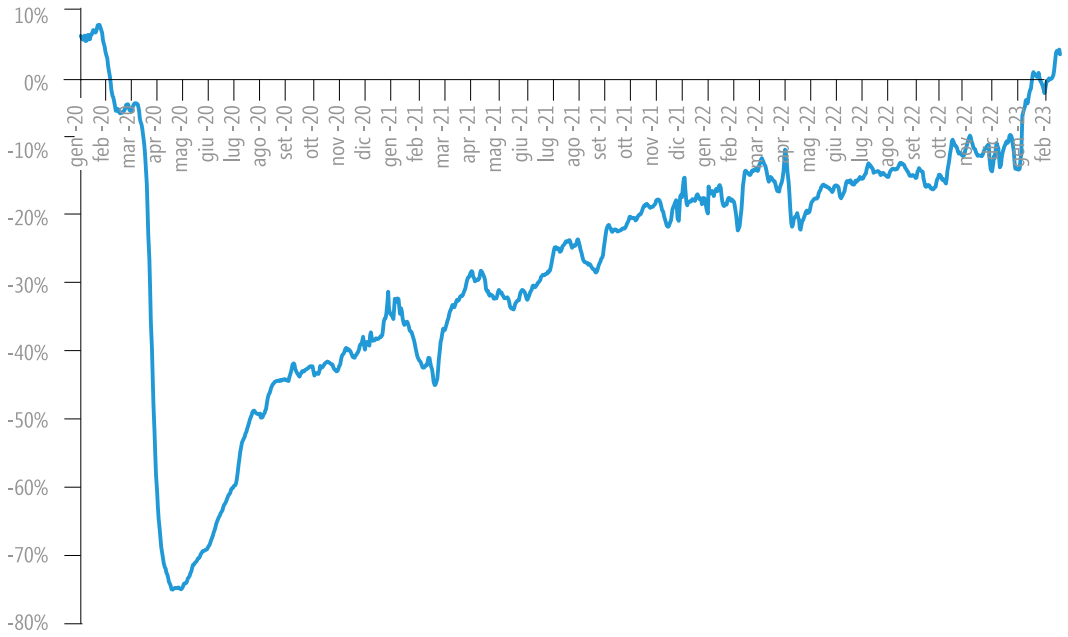
Fonte: Clarkson Research Services a Feb'23

Scorte di prodotti raffinati dell'industria dell'OCSE (in milioni di barili)



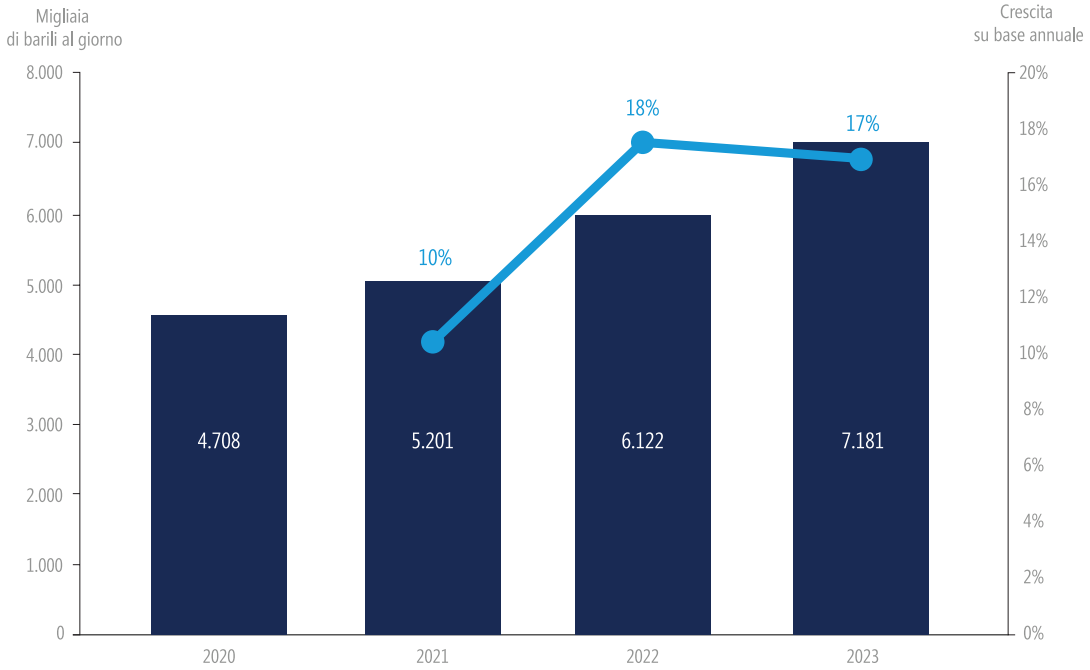
Fonte: IEA al Feb'23

% Variazione del numero di voli commerciali rispetto al 2019



Fonte: www.flightradar24.com/data/statistics al Feb'23

Domanda di carburante per aerei e cherosene 2020-2023 (kbpd, migliaia di barili al giorno)

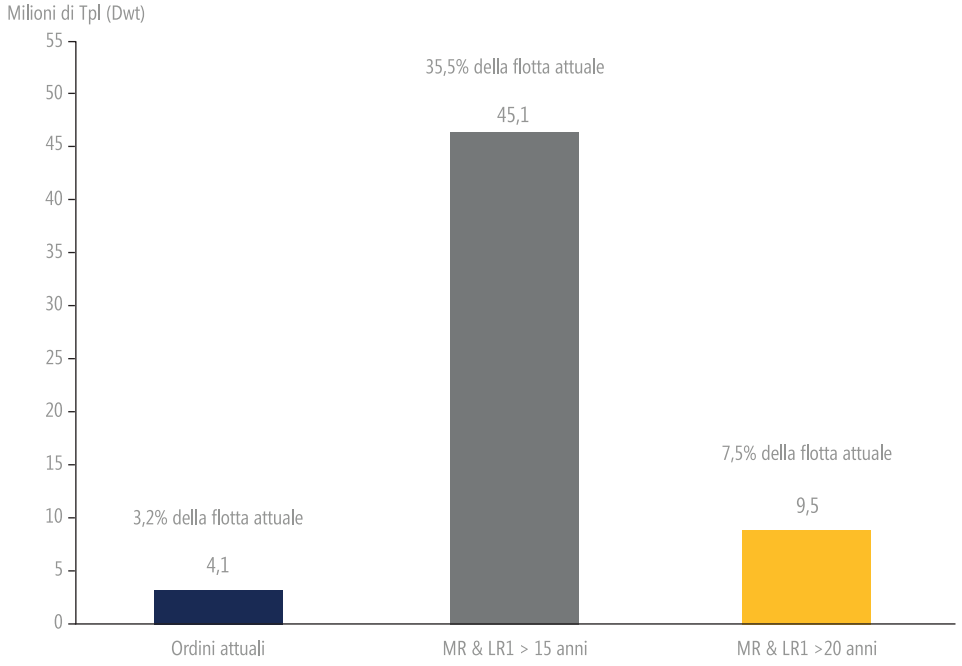


Fonte: IEA-Oil Market Report Feb 2023

Offerta di navi cisterna

- All'inizio dell'anno Clarksons stimava che nel 2022 sarebbero state consegnate 67 MR e LR1; mentre solo 57 di queste navi sono state effettivamente consegnate.
- Le inefficienze commerciali, con l'aumento dei trasbordi dei carichi e del rapporto zavorra/carico, sono state uno dei fattori che hanno ridotto la produttività della flotta e hanno dato forza al mercato dei noli dall'inizio della guerra in Ucraina.
- Nell'outlook di gennaio 2023, Clarksons ha stimato che nel 2023 la flotta di navi cisterna crescerà solo dello 0,4%.
- Nonostante la forza del mercato dei noli, 23 navi nel settore MR e LR1 sono state demolite nel 2022.
- Secondo Clarksons, a febbraio 2023 il 7,5% della flotta di navi MR e LR1 aveva più di 20 anni (in Tpl (Dwt)), mentre l'attuale portafoglio ordini in questi segmenti rappresentava solo il 3,2% dell'attuale flotta commerciale (in Tpl (Dwt)). Alla stessa data, il 35,5% della flotta di navi MR e LR1 (in Tpl (Dwt)) aveva più di 15 anni e questa percentuale dovrebbe continuare a crescere rapidamente nei prossimi anni.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 ed il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e diverse banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convezioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'Unione Europea sta per includere la navigazione nel suo Sistema di Scambio delle quote di Emissione. Inoltre, importanti noleggiatori, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti società di trading come Trafigura, hanno recentemente firmato la "Sea Cargo Charter" allo scopo di divulgare le emissioni di CO2 delle navi che gestiscono e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. Da gennaio 2023, gli operatori sono tenuti a misurare l'indice di efficienza energetica delle loro navi esistenti (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI), che ne rispecchia l'efficienza tecnica, e il loro indicatore di intensità carbonica (Carbon Intensity Indicator, CII), che valuta il livello di efficienza con le quali sono gestite. Entrambe le misure ambiscono a ridurre progressivamente le emissioni dal 2023 al 2030. I cambiamenti tecnologici previsti, necessari per soddisfare le sempre più stringenti normative in materia ambientale, stanno riducendo l'interesse ad ordinare nuove navi, che potrebbero risultare obsolete già subito dopo la consegna. Inoltre, l'aumento dei costi delle navi di nuova costruzione e la riduzione della disponibilità presso i cantieri, stanno ulteriormente limitando l'interesse ad effettuare nuovi ordini.

Profilo dell'età attuale della flotta MR & LR1



Fonte: Clarkson Oil & Tanker Trades Outlook - Feb'23

Agli Azionisti di
d'Amico International Shipping S.A.
25C Boulevard Royal
L-2449 Luxembourg

Livange, 9 marzo 2023

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SUL BILANCIO CONSOLIDATO

Relazione del REVISEUR D'ENTREPRISES AGREE

Relazione sulla Revisione contabile del Bilancio Consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato della società **d'Amico International Shipping SA** e delle sue controllate (il "Gruppo"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2022, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto e dal rendiconto finanziario i dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato allegato (pagine da 136 a 195) fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2022, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS) adottati dall'Unione Europea.

MOORE

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la nostra revisione contabile in conformità al regolamento UE n. 537/2014, alla legge del 23 luglio 2016 sulla professione di revisore (Legge del 23 luglio 2016) ed ai principi di revisione internazionali (ISA) adottati per il Lussemburgo dalla "Commission de Surveillance du Secteur Financier" (CSSF). Le nostre responsabilità regolamento UE n. 537/2014, alla Legge del 23 luglio 2016 ed agli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF sono ulteriormente descritte nella sezione «Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé" per la revisione contabile del bilancio consolidato» della nostra relazione.

Siamo inoltre indipendenti dal Gruppo in conformità con il Codice Etico Internazionale per i revisori contabili, inclusi i Principi Internazionali di Indipendenza, emanati dallo IESBA (Codice IESBA) come adottato dalla CSSF in Lussemburgo insieme con i requisiti etici rilevanti per la nostra revisione contabile del bilancio consolidato, e abbiamo adempiuto alle nostre altre responsabilità etiche in base a tali requisiti etici. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato in esame. Tali aspetti sono stati affrontati nell'ambito della revisione contabile, e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso e pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Valutazione dei valori recuperabili della flotta

La voce Immobilizzazioni Materiali comprende principalmente le navi che rappresentano la voce più significativa del totale attivo per un valore contabile netto di 809.298 migliaia di US$ al 31 dicembre 2022.

La valutazione della Direzione aziendale riguardo al valore d'uso della flotta di navi richiede un giudizio significativo poiché tali stime si basano sui flussi di cassa futuri. Ci siamo soffermati su questa area poiché la direzione aziendale è chiamata ad esercitare un considerevole giudizio a causa della complessità inerente questa stima.

Quando vi è un'indicazione di perdita di valore, la direzione aziendale calcola il valore d'uso del gruppo di unità generatrici di flussi di cassa (CGU). A causa della lunghezza della vita utile residua delle navi del Gruppo, la direzione aziendale deve formulare ipotesi chiave che richiedono stime significative rispetto ai a) tassi futuri attesi, b) costi operativi futuri attesi, e c) costo del capitale.

Per maggiori informazioni si rimanda alla nota 12 ("Immobilizzazioni Materiali") del bilancio consolidato.

Come la nostra revisione ha affrontato gli elementi chiave

Nell'ambito delle nostre procedure di revisione contabile relative alle stime dei valori recuperabili della flotta, tra le altre:

- Abbiamo acquisito una comprensione del processo e dei controlli della Direzione aziendale relativi all'identificazione degli indicatori ed alla verifica di perdita di valore delle navi;
- Abbiamo valutato la metodologia utilizzata dalla Direzione aziendale per stimare il valore recuperabile delle navi in riferimento all'identificazione della unità generatrici di flussi finanziari (CGU) e del valore d'uso delle navi;
- Abbiamo verificato la ragionevolezza delle ipotesi chiave con riferimento ai dati di mercato (stime dei broker, costi operativi, stime di investimenti futuri, vita utile della nave, valore residuo e indice dei prezzi al consumo) e analisi della concorrenza;
- Abbiamo ricalcolato il tasso di sconto con riferimento al costo medio ponderato del capitale (WACC) utilizzato nelle stime dalla Direzione aziendale confrontandolo con i parametri di riferimento dei concorrenti;
- Abbiamo verificato l'accuratezza matematica dei calcoli del valore in uso predisposti dalla Direzione aziendale;
- Abbiamo considerato l'adeguatezza dell'informativa contenuta nella Nota 12 del bilancio consolidato.

MOORE

Informazioni aggiuntive

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per le informazioni aggiuntive. Le informazioni aggiuntive comprendono quelle contenute nella relazione annuale consolidata, inclusa la relazione sulla gestione e la dichiarazione sul governo societario, ma non comprendono il bilancio consolidato (pagine da 136 a 195) e la nostra relativa relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé".

La nostra relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato non si estende alle altre informazioni e non esprimiamo alcuna forma di attestazione al riguardo.

In connessione con la nostra revisione contabile del bilancio consolidato, è nostra responsabilità di leggere le informazioni aggiuntive e, nel fare ciò, considerare se sono materialmente incoerenti con il bilancio consolidato o con le nostre conoscenze acquisite nel corso della revisione contabile, o se sono materialmente errati. Se, in base al lavoro svolto, concludiamo che esiste un errore materiale in queste altre informazioni siamo tenuti a segnalarlo. Non abbiamo nulla da segnalare a questo proposito.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione e dei responsabili della governance per il bilancio consolidato

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la redazione e la corretta rappresentazione del bilancio consolidato in conformità agli IFRS adottati dall'Unione Europea, e per quella parte del controllo interno che il Consiglio di Amministrazione ritiene necessaria per consentire la redazione di un bilancio consolidato che non contenga errori rilevanti, dovuti a frode o eventi non intenzionali.

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la presentazione e marcatura del bilancio consolidato in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato 2019/815 sul Formato Elettronico Unico Europeo ("Regolamento ESEF").

Nella redazione del bilancio consolidato, il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare ad operare come entità in funzionamento, per una adeguata informativa, se necessaria, relativa alla continuità aziendale e utilizza il presupposto della continuità aziendale, a meno che il Consiglio di Amministrazione non intenda liquidare la capogruppo o cessare l'attività o non abbia alternative realistiche a tali scelte.

I responsabili della governance hanno la responsabilità della vigilanza sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

MOORE

Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises agréé" per la Revisione del Bilancio Consolidato

Gli obiettivi della nostra revisione contabile sono di ottenere una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé" che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza, ma che tuttavia non fornisce la garanzia che una revisione contabile condotta in conformità con il regolamento UE n. 537/2014, la legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF individui sempre un errore significativo qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, individualmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base di questo bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità con il Regolamento UE n. 537/2014, la Legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF, abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto uno scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, abbiamo definito ed eseguito procedure di revisione in risposta a tali rischi e abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non rilevare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o la forzatura del controllo interno.

- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo.

- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dal Consiglio di Amministrazione inclusa la relativa informativa.

- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte del Consiglio di Amministrazione del presupposto della continuità aziendale e, in base degli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possano far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. Se dovessimo concludere che esiste un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella nostra relazione di "Réviseur d'Entreprises Agréé" sulla relativa informativa di bilancio consolidato ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione di "Réviseur d'Entreprises Agréé". Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento.

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti, in modo tale da fornire una corretta rappresentazione.

- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese e delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dell'esecuzione della revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

- valutato se il bilancio consolidato è stato redatto, in tutti gli aspetti rilevanti, in conformità con i requisiti previsti nel Regolamento ESEF.

Abbiamo comunicato con i responsabili delle attività di governance, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo inoltre fornito ai responsabili delle attività di governance una dichiarazione attestante che abbiamo rispettato i requisiti etici rilevanti in materia di indipendenza e comunicato loro tutte le relazioni e gli altri aspetti che possano ragionevolmente influenzare la nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative salvaguardie.

Degli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo determinato quelli che hanno avuto maggiore rilevanza nella revisione contabile del bilancio dell'esercizio corrente e sono pertanto gli aspetti chiave della revisione. Descriviamo questi aspetti nella nostra relazione a meno che leggi o regolamenti non consentano la loro pubblica divulgazione.

Relazione su Altre Disposizioni di Legge o Regolamenti

La relazione sulla gestione consolidata (pagine da 104 a 128) è coerente con il bilancio consolidato ed è stata predisposta in conformità alle norme di legge applicabili.

La Dichiarazione di Corporate Governance, pubblicata sul sito Web della Società https://it.damicointernationalshipping.com/ è responsabilità del Consiglio di Amministrazione. Le informazioni richieste dall'articolo 68ter paragrafo (1) lettere c) e d) della legge del 19 dicembre 2002 sul registro dei commercio e delle imprese nonché sui registri contabili e sui conti annuali delle imprese, come modificati, sono coerenti, alla data di questo rapporto, con il bilancio consolidato che è stato preparato in conformità con le norme di legge applicabili.

Confermiamo che il giudizio di revisione contabile è coerente con la relazione aggiuntiva al comitato interno per la revisione contabile o equivalente.

Confermiamo che non sono stati forniti servizi aggiuntivi alla revisione vietati dal Regolamento UE n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti dal Gruppo durante lo svolgimento della revisione contabile.

Abbiamo verificato la conformità del bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2022 con il file nominato 2221005IWV4R4EP4D553-2022-12-31-en(4)zip. ai requisiti di legge pertinenti previsti dal Regolamento ESEF applicabili al bilancio consolidato.

Per il Gruppo si riferiscono a:

- Bilancio consolidato redatto in formato XHTML;
- Marcatura iXBRL del bilancio consolidato utilizzando la tassonomia di base e le regole comuni sulla marcatura specificate nel Regolamento ESEF.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2022 con il file nominato 2221005IWV4R4EP4D553-2022-12-31-en(4)zip. è stato predisposto in tutti gli aspetti rilevanti, in conformità alle disposizioni previste dal Regolamento ESEF.

MOORE Audit S.A.

Raphael LOSCHETTER
Réviseur d'Entreprises Agréé

GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING
BILANCIO CONSOLIDATO
Esercizio chiuso al 31 dicembre 2022

Conto economico consolidato

US$ migliaia	Note	2022	2021
Ricavi	(3)	479.619	246.455
Costi diretti di viaggio	(4)	(149.661)	(72.369)
Ricavi base *time charter**	(5)	**329.958**	**174.086**
Ricavi da noleggio a scafo nudo	(3)	4.812	888
Ricavi netti totali		**334.770**	**174.974**
Costi per noleggi passivi	(6)	(3.250)	(3.395)
Altri costi operativi diretti	(7)	(86.152)	(91.107)
Costi generali ed amministrativi	(8)	(15.544)	(14.006)
Utile dalla vendita di navi	(9)	(3.212)	(2.144)
Risultato operativo lordo - EBITDA*		**226.612**	**64.322**
Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni	(12), (13)	(60.934)	(71.224)
Risultato operativo - EBIT*		**165.678**	**(6.902)**
Proventi finanziari	(10)	2.802	2.048
(Oneri) finanziari	(10)	(33.208)	(31.962)
Utile (perdita) ante imposte		**135.272**	**(36.816)**
Imposte e tasse	(11)	(403)	(445)
Utile (perdita) netto		**134.869**	**(37.261)**
Utile (perdita) base per azione in US$[1]		**0,110**	**(0,030)**

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 104

Conto economico consolidato complessivo

US$ migliaia	2022	2021
Utile (perdita) del periodo	134.869	(37.261)
Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite		
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (cash flow hedge)	11.166	4.251
Variazioni nella riserva di conversione	(129)	7
Utile/(Perdita) netto complessivo	**145.906**	**(33.003)**
Utile (Perdita) base complessivo per azione in US$ [1]	**0,119**	**(0,027)**

Le note riportate alle pagine da 141 a 195 costituiscono parte integrate del presente bilancio consolidato.

[1] L'utile base per azione per il 2022 è stato calcolato in base al numero medio di azioni circolanti pari a 1.222.793.506, mentre nel 2021 è stato calcolato su un numero medio di 1.222.912.808 azioni circolanti. Non vi è stato alcun effetto di diluizione dell'utile per azione né nel 2022 né nel 2021.

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

US$ migliaia	Nota	Al 31 dicembre 2022	Al 31 dicembre 2021
ATTIVITÀ			
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	(12)	809.298	821.434
Altre attività finanziarie non correnti	(14)	9.103	9.849
Totale attività non correnti		**818.401**	**831.283**
Rimanenze	(15)	18.303	11.643
Crediti a breve ed altre attività correnti	(16)	91.498	37.104
Altre attività finanziarie correnti	(14)	8.787	2.674
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(17)	117.896	43.415
Attività correnti		**236.484**	**94.836**
Attività disponibili per la vendita	(13)	-	10.197
Totale attività correnti		**236.484**	**105.033**
TOTALE ATTIVITÀ		**1.054.885**	**936.316**
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Capitale sociale	(18)	62.053	62.053
Utili (perdite) a nuovo	(18)	53.938	(80.568)
Sovrapprezzo azioni	(18)	368.827	368.823
Altre riserve	(18)	(6.404)	(17.926)
Patrimonio netto totale		**478.414**	**332.382**
Banche ed altri finanziatori	(19)	266.124	226.771
Passività non correnti da *leasing*	(20)	150.225	237.478
Altre passività finanziarie non correnti	(14)	3.332	1.862
Passività non correnti		**419.681**	**466.111**
Banche ed altri finanziatori	(19)	51.086	66.534
Passività correnti da *leasing*	(20)	71.740	36.480
Debiti a breve ed altre passività correnti	(21)	30.734	27.665
Altre passività finanziarie correnti	(14)	3.129	4.765
Debiti per imposte correnti	(22)	101	43
Passività correnti		**156.790**	**135.487**
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	(13)	-	2.336
Totale passività correnti		**156.790**	**137.823**
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		**1.054.885**	**936.316**

9 marzo 2023

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico,
Presidente ed Amministratore Delegato

Antonio Carlos Balestra di Mottola,
Direttore finanziario

Le note riportate alle pagine da 141 a 195 costituiscono parte integrate del presente bilancio consolidato.

Rendiconto finanziario consolidato

US$ migliaia	2022	2021
Utile (perdita) del periodo	**134.869**	**(37.261)**
Ammortamenti	60.845	64.802
Svalutazione netta (storno di svalutazioni)	89	6.422
Imposte correnti e differite	403	445
Costo netto dei *leasing*	17.152	17.131
Altri oneri (proventi) finanziari	13.253	12.783
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	3.212	2.144
Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide	(203)	(61)
Ratei passivi basati su azioni per il Piano d'incentivazione a lungo termine	219	38
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	**229.839**	**66.443**
Variazioni delle rimanenze	(6.414)	(2.758)
Variazioni dei crediti a breve	(50.545)	(1.570)
Variazioni dei debiti a breve	2.891	419
Imposte pagate	(351)	(389)
Deflussi netti per la quota di interessi della passività del *leasing* relativa all'IFRS 16	(14.598)	(17.130)
Interessi netti (pagati)	(13.018)	(13.189)
Flussi di cassa netti da attività operative	**147.804**	**31.826**
Acquisto di immobilizzazioni	(35.486)	(7.033)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	19.259	10.486
Vendita di immobilizzazioni	-	3.200
Aumento della partecipazione in Glenda International Shipping*	(25.542)	-
Flussi di cassa netti da attività di investimento	**(41.769)**	**6.653**
Aumento di capitale	4	1
Altre variazioni del patrimonio netto	-	(31)
Variazione delle azioni proprie	-	(336)
Variazione netta di altri crediti finanziari	121	2.023
Rimborso finanziamenti bancari	(183.182)	(91.878)
Utilizzi di linee di credito	194.478	76.756
Inizio del *leasing*	42.900	-
Rimborso netto della quota capitale di *leasing*	(78.524)	(43.902)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	**(24.203)**	**(57.367)**
Variazione netta in aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	**81.832**	**(18.888)**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	26.406	45.294
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	**108.238**	**26.406**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	117.896	43.415
Scoperti di conto corrente	(9.658)	(17.009)

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

Le note riportate alle pagine da 141 a 195 costituiscono parte integrate del presente bilancio consolidato.

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

US$ migliaia	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve			Totale
				Riserva per pagamenti basati su azioni	Altro	Cash flow hedge	
Saldo al 1° gennaio 2022	**62.053**	**(80.568)**	**368.823**	**38**	**(16.505)**	**(1.459)**	**332.382**
Aumento di capitale	-	-	4	-	-	-	4
Ratei passivi per il Piano d'incentivazione a lungo termine (2021-2022)	-	-	-	219	-	-	219
Assegnazioni del Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piano 2019-2020)	-	(109)	-	(19)	128	-	-
Altre variazioni	-	(254)	-	-	157	-	(97)
Utile (perdita) complessivo	-	134.869	-	-	(129)	11.166	145.906
Saldo al 31 dicembre 2022	**62.053**	**53.938**	**368.827**	**238**	**(16.349)**	**9.707**	**478.414**

US$ migliaia	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve			Totale
				Riserva per pagamenti basati su azioni	Altro	Cash flow hedge	
Saldo al 1° gennaio 2021	**62.053**	**(43.307)**	**368.853**	**-**	**(16.155)**	**(5.710)**	**365.734**
Aumento di capitale	*--	-	1	-	-	-	1
Azioni proprie	-	-	-	-	(336)	-	(336)
Ratei passivi per il Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piano 2019-2020)	-	-	-	38	-	-	38
Altre variazioni	-	-	(31)	-	(21)	-	(52)
Utile (perdita) complessivo	-	(37.261)	-	-	7	4.251	(33.003)
Saldo al 31 dicembre 2021	**62.053**	**(80.568)**	**368.823**	**38**	**(16.505)**	**(1.459)**	**332.382**

* In seguito all'esercizio dei *warrant*, il 1° luglio e il 29 dicembre 2021 il capitale sociale è aumentato di US$ 128; tale importo è inferiore alla soglia di rendicontazione di US$ 1 migliaio di DIS.

Le note riportate alle pagine da 141 a 195 costituiscono parte integrate del presente bilancio consolidato.

Note

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

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

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

Il bilancio è stato redatto con il presupposto che il Gruppo DIS operi sulla base del principio di continuità aziendale, ipotizzando che sarà in grado di estinguere le proprie passività alla loro scadenza. Tale ipotesi si basa sul bilancio preventivo annuale e sulle previsioni a lungo termine del Gruppo DIS, dove la liquidità viene costantemente monitorata attraverso proiezioni dei flussi di cassa. Inoltre, DIS monitora attentamente il rapporto tra il suo valore patrimoniale netto consolidato, definito come la somma del suo patrimonio netto e di qualsiasi prestito subordinato dell'azionista, e le sue attività totali consolidate (per ulteriori dettagli si rimanda all'informativa nella nota n.2).

1. PRINCIPI CONTABILI

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

Principi di consolidamento

Il bilancio presenta i risultati consolidati della società controllante, d'Amico International Shipping S.A., e delle sue controllate per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022.

Società controllate

Sono società controllate le entità sulle quali il gruppo esercita il controllo. Il gruppo controlla un'entità quando è esposto, o ha diritto, a rendimenti variabili risultanti dal proprio coinvolgimento con l'entità e la capacità di influire su tali rendimenti attraverso il proprio potere di indirizzare le attività dell'entità. Le controllate sono integralmente consolidate alla data in cui il controllo viene trasferito al gruppo, mentre vengono escluse dal perimetro di consolidamento dalla data in cui cessa il controllo.

Le attività e le passività della controllante e delle controllate sono consolidate voce per voce e il valore contabile degli investimenti detenuti dalla controllante e dalle altre controllate consolidate viene eliminato a fronte della corrispondente quota di patrimonio netto. In fase di redazione del bilancio consolidato vengono eliminati i saldi e le operazioni infragruppo e i rispettivi utili, nonché gli utili e le perdite non realizzati relativi alle operazioni infragruppo. Le partecipazioni di minoranza e la quota dell'utile di competenza di terzi, se del caso, sono esposti separatamente dal patrimonio netto del Gruppo DIS, in base alla percentuale delle attività nette del Gruppo DIS di loro pertinenza.

Entità a controllo congiunto

Le entità a controllo congiunto sono imprese sulle cui attività il Gruppo DIS esercita un controllo congiunto, come definito nell'IFRS 11 – Accordi a controllo congiunto. Il trattamento contabile dipende dal tipo di accordo a controllo congiunto, determinato prendendo in considerazione i diritti e gli obblighi dell'investitore. Nel bilancio consolidato, le attività, le passività, i ricavi e i costi delle entità a controllo congiunto sono esposti proporzionalmente in base alla quota di interessenza del Gruppo DIS, mentre le joint venture sono iscritte utilizzando il metodo del patrimonio netto: la quota di utile o perdita della partecipata di competenza del Gruppo DIS viene iscritta a Conto economico consolidato; le distribuzioni ricevute da una partecipata riducono il valore contabile della partecipazione; le variazioni post-acquisizione delle Altre componenti dell'utile (perdita) complessivo sono esposte nell'Altro utile (perdita) complessivo con una corrispondente rettifica al valore contabile della partecipazione.

Qualora la quota del Gruppo DIS nelle perdite di una *joint venture* o di un'impresa collegata superi la propria partecipazione in tale *joint venture* o collegata, il Gruppo DIS cessa di rilevare la propria quota delle perdite future. Si costituiscono accantonamenti per ulteriori perdite e viene iscritta una passività solamente nella misura in cui il Gruppo DIS abbia assunto obbligazioni legali o implicite o effettuato pagamenti per conto della *joint venture* o della collegata. A ogni data di bilancio, il Gruppo stabilisce se vi siano prove oggettive di svalutazione dell'investimento nella società collegata. In caso affermativo, il Gruppo DIS calcola l'importo della svalutazione come differenza tra il valore recuperabile della società collegata e il suo valore contabile e iscrive l'importo a una riga di conto economico adiacente alla "quota di utile (perdita) delle collegate".

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

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

Prima del riscatto, i prestiti bancari correlati alle navi sono stati rimborsati integralmente. Nel mese di settembre 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha acquisito tutte le navi di Glenda.

Quando le aggregazioni aziendali sono considerate come l'acquisizione di un gruppo di attività, è pertinente la guida di cui all'IFRS 3 2(b), che richiede alla Società di identificare e rilevare le singole attività identificabili acquisite e le passività assunte e di ripartire il costo dell'acquisto alle singole attività e passività identificabili sulla base dei relativi *fair value* alla data dell'acquisizione. Nei conti consolidati di DIS, in conformità all'IFRS 3 2(b), il corrispettivo di US$ 27,4 milioni al netto della liquidità di US$ 1,9 milioni acquisita nella *joint venture*, pagato per aumentare la partecipazione di d'Amico Tankers d.a.c. in Glenda, è stato quindi allocato al *fair value* delle attività nette acquisite.

Operazioni in valuta

Gran parte dei ricavi e dei costi del Gruppo DIS è denominata in dollari USA, la valuta funzionale del Gruppo DIS. Le operazioni poste in essere nel corso dell'esercizio in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite all'opportuno tasso di cambio in vigore al momento dell'operazione stessa. Le attività e le passività monetarie denominate in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite al tasso in vigore alla data di bilancio. Tutte le differenze di cambio sono imputate direttamente al conto economico. Per le attività non monetarie si rimanda alle

principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili, riportate di seguito.

Nel bilancio consolidato, le voci di conto economico delle controllate i cui bilanci non sono redatti in dollari USA sono convertite al tasso di cambio medio del periodo (sempre che non si verifichino fluttuazioni significative), mentre le attività e le passività sono convertite ai tassi di cambio in vigore alla data di bilancio. Le differenze di cambio originate dalla conversione del bilancio in dollari USA sono imputate direttamente nelle altre voci dell'utile complessivo.

Aree di incertezza

Questioni legate al clima

La transizione energetica in corso e le nuove normative che stanno entrando in vigore influenzeranno il settore delle cisterne per il trasporto di raffinati. È possibile che la domanda di petrolio raggiunga il picco prima della fine di questo decennio a causa della transizione energetica in corso, influendo negativamente sulla domanda di trasporto marittimo di raffinati. Le tariffe di nolo dipendono tuttavia dall'equilibrio tra la domanda e l'offerta di trasporto di raffinati ed è possibile che l'offerta di navi si contragga in risposta a un calo della domanda previsto a lungo termine. Sebbene in tale scenario sia possibile ipotizzare un mercato con tariffe di nolo basse e non redditizie, che alla fine porterebbe a un riequilibrio tra domanda e offerta attraverso una maggiore attività di demolizione delle navi più vecchie, è anche possibile che, a causa di livelli molto bassi di ordini come quelli osservati negli ultimi anni, inizialmente l'offerta di navi si contragga più rapidamente della domanda, portando a mercati dei noli più forti. È anche possibile che il mix di carichi trasportati dalle cisterne che gestiamo cambi in futuro, passando da una prevalenza di raffinati ad una quota maggiore di combustibili rinnovabili, come biocarburanti o metanolo verde. Esiste quindi una notevole incertezza ed è difficile per DIS fare previsioni su come la transizione verso carburanti più puliti influenzerà il nostro settore.

Le nuove normative entrate in vigore nel 2023, ovvero l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (EEXI) e l'indicatore di intensità carbonica (CII), nonché il sistema di scambio delle quote di emissione (ETS) dell'UE, che entrerà in vigore nel 2024, incoraggeranno probabilmente la demolizione delle navi più vecchie. La demolizione delle navi, tuttavia, dipende da diversi fattori, tra cui i prezzi dell'acciaio e le tariffe di nolo prevalenti e previste. Il sistema ETS dell'UE, in particolare, potrebbe portare ad un aumento dei costi diretti di viaggio, in quanto gli operatori navali dovranno pagare anche i costi delle emissioni di CO2 generate dalle loro navi. Poiché queste nuove normative cercano di incoraggiare l'adozione di nuovi combustibili meno inquinanti, è probabile che il prezzo delle quote UE per le emissioni generate dovrà essere fissato a livelli tali da incentivare le compagnie a perseguire tale cambiamento. È molto difficile per DIS valutare oggi come questo probabile aumento dei costi diretti di viaggio influirà sui suoi guadagni, poiché spesso in passato, anche di recente, la Società è stata molto redditizia quando i prezzi dei bunker erano elevati (si rimanda anche alla nota n.12 per una disamina di come le questioni legate al clima abbiano influenzato i nostri calcoli del valore d'uso).

DIS ha una flotta moderna con una media di 7,6 anni al 31 dicembre 2022, rispetto a una media del settore di 12,8 anni per le MR e le LR1 (25.000 - 84.999 Tpl (Dwt)), alla stessa data. DIS si trova quindi in una posizione favorevole per affrontare tali cambiamenti. La Società ha inoltre pianificato spese per dispositivi di risparmio energetico al fine di aumentare ulteriormente l'efficienza dei consumi della propria flotta (si rimanda alla sezione Ambiente delle Informazioni di natura non finanziaria per una discussione più dettagliata di queste iniziative).

Covid-19

Gli effetti negativi del Covid-19 sull'economia mondiale e sul consumo di raffinati si sono attenuati significativamente e si prevede che diminuiranno ulteriormente nel 2023 grazie alla graduale riapertura dell'economia cinese. La dirigenza non ritiene pertanto che il Covid-19 avrà un impatto negativo né sui suoi ricavi futuri né sulle sue spese

operative, generali ed amministrative future (per una disamina di come il Covid-19 abbia influenzato i nostri calcoli di valore d'uso, i ricavi e i crediti, si rimanda anche alle note 12, 3 e 16, rispettivamente).

La guerra in Ucraina

La guerra in Ucraina ha avuto un impatto significativo sul mercato del trasporto marittimo di raffinati. Le sanzioni imposte da diverse economie ed in particolare dall'Unione Europea, dagli Stati Uniti e dal Regno Unito alla Russia hanno generato importanti inefficienze nel mercato, riducendo la produttività delle navi cisterna e contribuendo a rendere più rigido l'equilibrio tra domanda e offerta, con un conseguente forte aumento delle tariffe di nolo (per un' analisi di come la guerra in Ucraina abbia influenzato i nostri calcoli del valore d'uso, i ricavi e i crediti, si rimanda anche alle note 12, 3 e 16, rispettivamente).

Inflazione e tassi di interesse

L'inizio della guerra in Ucraina, gli straordinari stimoli fiscali e monetari degli ultimi anni e la rapida riapertura dell'economia mondiale dopo la pandemia di Covid-19 hanno contribuito a un'impennata dell'inflazione in molti Paesi del mondo. Inoltre, il settore dei trasporti marittimi deve attualmente far fronte ad un rapido aumento dei costi operativi, in particolare per i membri dell'equipaggio, il carburante e le assicurazioni. Le banche centrali, sebbene inizialmente esitanti, hanno recentemente reagito con forza aumentando notevolmente i tassi di sconto e attuando una stretta quantitativa. È probabile che queste politiche contengano gradualmente le pressioni inflazionistiche. Il conseguente aumento dei tassi di interesse comporterà un incremento i costi di gestione del debito per il Gruppo DIS, per la parte del suo indebitamento finanziario che è soggetta a tassi variabili (LIBOR o SOFR) e per quella non coperta da *swap* sui tassi di interesse (si rimanda alla nota 24 per un'analisi della sensibilità del Gruppo DIS alle variazioni dei tassi di interesse).

Ulteriori informazioni sono riportate nel paragrafo Valutazione del rischio all'interno della sezione Sistema di gestione delle Informazioni di natura non finanziaria.

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

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

Valore di bilancio delle navi. Il valore contabile delle navi può discostarsi anche sensibilmente dal loro valore di mercato. È infatti determinato dalla valutazione effettuata dalla dirigenza della vita utile residua delle navi, dal loro valore residuo e dagli indicatori di svalutazione. Se il valore di bilancio delle navi supera il valore di realizzo, viene iscritta una svalutazione per perdita durevole di valore. Ulteriori dettagli riguardanti la valutazione delle attività consistenti nel diritto di utilizzo e delle passività intrinseche sono riportati nella nota 12.

Proventi da controstallie. I proventi da controstallie sono rilevati come parte del viaggio nel tempo, conformemente ai termini e alle condizioni del contratto di noleggio, sulla base di una stima dell'importo guadagnato durante il periodo sui viaggi non portati a termine e costituiscono il corrispettivo stimato per il tempo aggiuntivo necessario per caricare scaricare la nave (si veda la Politica di riconoscimento dei ricavi più avanti nella nota).

Spese di viaggio. Le spese di viaggio sui viaggi non portati a termine sono stimate in base alle nostre stime più recenti di tali spese per ogni viaggio specifico.

Debiti d'imposta. I debiti d'imposta sono calcolati prendendo in considerazione la nostra posizione fiscale specifica, determinata dal quadro normativo vigente nei paesi in cui operiamo. I debiti d'imposta possono essere influenzati dalle modifiche applicate al trattamento o alla valutazione fiscale dei ricavi da attività di trasporto, delle ritenute fiscali sui noli, della tonnage tax e dell'imposta sul valore aggiunto.

Valutazione del fair value. Il "*fair value*" è il prezzo che si percepirebbe dalla vendita di un'attività o che si pagherebbe per trasferire una passività in una transazione ordinaria sul mercato principale/più vantaggioso alla data di valutazione, alle condizioni di mercato vigenti, indipendentemente dal fatto che il prezzo sia direttamente osservabile o venga stimato tramite un'altra tecnica di valutazione. Il *fair value* degli strumenti finanziari è rappresentato dalla loro quotazione di mercato o, se non disponibile, dal valore risultante dall'adozione di adeguati modelli di valutazione finanziaria che tengano conto di tutti i fattori utilizzati dagli operatori del mercato e dei prezzi ottenuti in operazioni simili effettivamente eseguite sul mercato.
Per ottenere una specifica valutazione al *fair value* il calcolo è basato sui prezzi quotati o sulle informazioni dei *broker*, nonché sulla periodica verifica delle rettifiche di dette valutazioni e dei dati non osservabili, in modo da classificare tali valutazioni nel livello di *fair value* appropriato. Nella valutazione del *fair value* ci si deve avvalere del maggior numero possibile di dati di mercato.

Per misurare il *fair value* si ricorre a tecniche di valutazione basate su tre livelli di elementi:

- Gli elementi del primo livello sono costituiti dai prezzi quotati su mercati attivi per attività o passività identiche;
- Gli elementi del secondo livello, diversi dai valori quotati inclusi nel primo livello, sono osservabili direttamente o indirettamente per l'attività o la passività presa in esame;
- Gli elementi del terzo livello non sono osservabili a partire da dati di mercato.

Quando gli elementi utilizzati per determinare il *fair value* di un'attività o di una passività appartengono a categorie differenti, la valutazione del *fair value* viene classificata interamente al posto più basso e più significativo della gerarchia del *fair value*. Il trasferimento tra livelli gerarchici di *fair value* è contabilizzato alla fine del periodo di rendicontazione durante il quale è avvenuta la modifica.

Alcuni dei seguenti principi contabili richiedono la valutazione del *fair value* di attività e passività finanziarie e non finanziarie. Ulteriori informazioni sul calcolo del *fair value* sono riportate nella nota 24.

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono rilevati conformemente all'IFRS 15, un principio elaborato allo scopo di fornire un insieme completo di principi per presentare la natura, l'ammontare, la tempistica e la certezza dei ricavi e dei flussi di cassa derivanti dai contratti con un cliente: la valutazione del momento in cui viene trasferito il controllo sui beni o servizi costituisce il pilastro del riconoscimento dei ricavi secondo questo principio.

Tutti i ricavi di DIS derivanti da contratti con i clienti sono rilevati nel corso del tempo. Come riportato in dettaglio nella sezione *Indicatori alternativi di performance* della presente relazione, per i "viaggi *spot*" il nolo è pagato al completamento del viaggio che trasporta la merce dal porto di carico a quello di scarico ed i ricavi sono rilevati durante tali viaggi con carico. I costi sostenuti per posizionare la nave cisterna dall'ultimo porto di scarico al porto di carico successivo ("costi di zavorra") sono capitalizzati al termine del viaggio in zavorra ed ammortizzati durante il successivo viaggio con carico, dal porto di carico al porto di scarico.

Tutti i ricavi derivanti da servizi di trasporto sono iscritti a bilancio in base alla percentuale di completamento. Tale percentuale viene determinata con il metodo "da carico a scarico" (*load-to-discharge*) per tutti i viaggi *spot*

e per quelli relativi a contratti di trasporto (*contract of affreightment* - COA) Secondo questo metodo, i ricavi da trasporti sono rilevati lungo il periodo intercorso tra la partenza di una nave dal porto di carico originario e il porto di scarico successivo ("da carico a scarico").

Per i viaggi in corso alla fine di un periodo di rendicontazione, il Gruppo DIS contabilizza una percentuale dei ricavi stimati per il viaggio pari alla percentuale della durata stimata del viaggio completato alla data di bilancio. La stima dei ricavi viene effettuata basandosi sulla durata prevista e sulla destinazione del viaggio. I ricavi derivanti da contratti di noleggio *(time charter)* sono rilevati proporzionalmente lungo il periodo del noleggio stesso, in relazione al servizio prestato.

Proventi da controstallie

Nei contratti di trasporto sono inserite alcune condizioni relative alla quantità di tempo disponibile per il carico e lo scarico della nave. I proventi da controstallie, rilevati nel corso del tempo, rappresentano il corrispettivo stimato per il tempo aggiuntivo necessario per caricare e scaricare la nave. Per i proventi da controstallie che la Società stima siano irrecuperabili si provvede a un accantonamento secondo i requisiti dell'IFRS 9 (si veda la nota 24).

L'applicazione dell'IFRS 15 include cinque fasi per la rilevazione dei ricavi:

1. Identificazione del contratto;
2. Identificazione delle obbligazioni di prestazione previste dal contratto. Da quest'analisi il Gruppo DIS ha concluso che l'IFRS 15 si applicherebbe solo ai ricavi da contratti *spot* per il trasporto di prodotti raffinati da un porto di carico a un porto di scarico; l'IFRS 15 non si applica ai ricavi base *time charter* poiché fanno riferimento a un altro principio contabile (IFRS 16 *Leasing*);
3. Determinare il prezzo dell'operazione. Sui viaggi *spot*, che vengono svolti attraverso contratti di noleggio a viaggio, i prezzi dell'operazione sono equivalenti al prodotto tra le tariffe di noleggio *spot* e la quantità di beni trasportati, al momento del perfezionamento dell'operazione. Le controstallie rappresentano una somma aggiuntiva dovuta dal noleggiatore, che sorge quando la nave impiega più tempo per caricare e/o scaricare la merce di quanto stabilito nel contratto di noleggio a viaggio; nel contratto non è presente alcun elemento finanziario; pertanto, la Società non si avvale dell'espediente pratico previsto dall'IFRS 15;
4. Allocazione del prezzo dell'operazione all'obbligo di prestazione. Si basa sul metodo da carico a scarico (*load-to-discharge*);
5. Rilevazione del ricavo nel momento in cui un obbligo di prestazione è soddisfatto. Si basa sul metodo da carico a scarico (*load-to-discharge*). In particolare, il ricavo è rilevato nel corso del tempo in base alla durata del viaggio *spot*. I proventi da controstallie sono considerati un corrispettivo variabile che dipende dalla tariffa di controstallia e dal ritardo delle operazioni di carico e scarico; l'obbligazione di fare viene soddisfatta nel corso del tempo in base alla durata del viaggio *spot* e l'importo viene fatturato successivamente allo scarico.

Il principio contabile prevede anche l'applicazione di altri principi specifici in caso di modifica contrattuale, per la contabilizzazione degli oneri contrattuali nonché di rimborsi e garanzie. Quando è necessario un riposizionamento perché una nave possa soddisfare il proprio obbligo di fare (senza alcun beneficio aggiuntivo derivante da tale spostamento), i relativi costi sono capitalizzati prima del carico se soddisfano tutte e tre le condizioni seguenti: 1. sono legati direttamente ad un contratto; 2. generano o incrementano risorse da utilizzarsi nel soddisfacimento degli obblighi previsti dal contratto; 3. si prevede che saranno recuperati.

Costi diretti di viaggio

I costi diretti di viaggio (oneri portuali, transito da canali, consumi di carburante bunker e commissioni) riguardano l'utilizzo della flotta sul mercato *spot* e per contratti COA (*contract of affreightment*) e sono rilevati nel momento in cui sono sostenuti, in base al principio di corrispondenza IFRS15.

Altri costi operativi diretti

Le tariffe di noleggio passivo sostenute per prendere a nolo le navi, per contratti di durata iniziale inferiore a 12 mesi, sono imputate a conto economico secondo il principio della competenza. I costi operativi relativi alle navi, quali ad esempio i costi per l'equipaggio, le riparazioni, i ricambi, le scorte, l'assicurazione, le spese commerciali e tecniche, sono imputati a conto economico quando sono sostenuti. Il costo dei lubrificanti si basa sui consumi nel corso del periodo.

Costi generali ed amministrativi

Le spese amministrative, che comprendono i costi amministrativi per il personale, gli emolumenti dei dirigenti e degli amministratori, le spese d'ufficio e altri oneri relativi all'amministrazione, sono iscritte a conto economico nel momento in cui sono sostenute.

Proventi e oneri finanziari

I proventi e gli oneri finanziari comprendono gli interessi, gli utili o le perdite su cambi realizzati e non realizzati relativi a operazioni in valute diverse dalla valuta funzionale, nonché altri proventi e oneri finanziari, tra cui le rettifiche di valore di taluni strumenti finanziari che ai fini contabili non sono considerati strumenti di copertura. Gli interessi sono rilevati secondo il principio di competenza, utilizzando il metodo dell'interesse effettivo.

Utile dalla vendita di navi

L'utile dalla vendita di navi è rilevato al momento della consegna all'acquirente e rappresenta la differenza tra i proventi di vendita al netto dei costi di cessione e il valore contabile della nave.

Nell'esprimere il proprio giudizio in merito alla contabilizzazione delle plusvalenze e delle minusvalenze derivanti dalla vendita di navi, la dirigenza prende in considerazione i dettagliati criteri stabiliti dall'IFRS 15 e, in particolare, se la Società abbia soddisfatto i propri obblighi di prestazione trasferendo l'attività all'acquirente e quest'ultimo abbia ottenuto il controllo sull'attività e se il prezzo dell'operazione al netto dei costi di cessione siano riportati nelle condizioni contrattuali. Per le navi già classificate come "Attività disponibili per la vendita", la plusvalenza o la minusvalenza iscritta sarà pari al prezzo di vendita meno i costi di cessione al netto del più basso tra il valore contabile e il *fair value* della nave alla data dell'ultimo bilancio.

Imposte

Le imposte correnti della holding d'Amico International Shipping S.A. e di alcune società controllate (società di servizi) sono calcolate in base al reddito imponibile per l'esercizio applicando le aliquote locali in vigore alla data di bilancio. L'utile imponibile non coincide con l'utile evidenziato a conto economico, poiché non include le voci di ricavo o di spesa che sono imponibili o deducibili in altri esercizi, ed esclude altresì le voci esenti o indeducibili.

La principale società operativa del Gruppo DIS, d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), così come Glenda International Shipping d.a.c. (Irlanda) sono tassate in base al regime fiscale della *tonnage tax* vigente in Irlanda in relazione a tutte le attività ad esso assoggettate. In base a tale regime, la passività fiscale non è calcolata sulla base dei ricavi e

dei costi, come invece avviene per le società in regime fiscale ordinario, ma in base ai ricavi nozionali determinati sul tonnellaggio netto totale della flotta controllata. L'onere relativo alla *tonnage tax* è iscritto tra gli oneri per imposte sul reddito nel Conto economico consolidato. Per tutte le attività che fanno capo all'Irlanda e che non ricadono nel regime di *tonnage tax*, l'onere fiscale è determinato in base al risultato d'esercizio, rettificato per le voci non imponibili o indeducibili, ed è calcolato sulla base dell'aliquota fiscale in vigore o sostanzialmente in vigore alla data di bilancio.

Le eventuali imposte differite sono imposte che il Gruppo DIS prevede di versare o recuperare sulle differenze tra il valore contabile delle attività e delle passività esposto nel bilancio consolidato e la corrispondente base imponibile utilizzata nel computo dell'utile assoggettabile a tassazione. Sono contabilizzate utilizzando il metodo della passività di stato patrimoniale. Le passività relative alle imposte differite sono generalmente rilevate per tutte le differenze temporanee imponibili. Le attività fiscali differite sono rilevate nella misura in cui sia probabile che vi saranno in futuro degli utili assoggettabili a tassazione a fronte dei quali sia possibile utilizzare le differenze temporanee deducibili. Il valore contabile delle attività fiscali differite viene riesaminato ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più ritenuto probabile che vi saranno utili assoggettabili a tassazione sufficienti per consentirne il recupero totale o parziale. Le imposte differite sono calcolate alle aliquote fiscali applicabili durante il periodo di estinzione della passività ovvero di realizzo dell'attività. Sono iscritte a conto economico come voce di costo o ricavo, eccetto se collegate a voci imputabili direttamente alle altre componenti dell'utile complessivo; in questo caso anche l'imposta differita è rilevata tra le altre componenti dell'utile complessivo.

Immobilizzazioni (Flotta)

Navi

Le navi di proprietà sono iscritte a bilancio al costo storico al netto del fondo ammortamento e di eventuali svalutazioni (*impairment*). Il costo storico comprende il costo di acquisizione delle navi nonché altri costi direttamente attribuibili all'acquisizione o alla costruzione della nave, compresi gli interessi passivi sostenuti durante il periodo di costruzione in relazione a finanziamenti ottenuti per le navi.

L'ammortamento è calcolato a quote costanti lungo la vita utile stimata delle principali componenti delle navi, fino a concorrenza del valore residuo di realizzo stimato. Per le navi appaltate dal Gruppo DIS si stima che la vita utile sia normalmente di 25 anni, a seconda delle specifiche e del tipo di impiego previsto. Il valore residuo è stimato in base al tonnellaggio al vuoto di ciascuna nave moltiplicato per le tariffe di rottamazione per tonnellata attualmente vigenti sul mercato, che vengono riviste ogni anno. I rivestimenti delle cisterne delle navi sono ammortizzati in dieci anni, mentre i costi degli interventi di bacino sono ammortizzati lungo il periodo che prevedibilmente intercorre fino alla successiva entrata in bacino (si veda sotto). La stima della vita utile residua avviene alla data di acquisto o di consegna dal cantiere e viene rivista periodicamente.

Le navi in corso di costruzione sono esposte al costo al netto di eventuali svalutazioni identificate. I costi relativi alle navi di nuova costruzione includono i pagamenti rateali effettuati ad oggi, e altri costi relativi all'imbarcazione sostenuti durante il periodo di costruzione, compresi gli interessi capitalizzati. L'ammortamento ha inizio alla consegna della nave.

La flotta di DIS è considerata come un'unica unità generatrice di flussi finanziari (CGU, inteso come il più piccolo gruppo di attività che comprende lo stesse attivo e genera flussi finanziari in entrata ampiamente indipendenti dai flussi finanziari in entrata provenienti da altre attività o gruppi di attivi. L'individuazione dell'unità generatrice di flussi finanziari di un attivo richiede la formulazione di congetture. La dirigenza di DIS ha individuato una sola unità generatrice di flussi finanziari: una nave da sola non genera flussi finanziari in entrata che siano ampiamente indipendenti da quelli di altre navi, in quanto le navi sono perlopiù dello stesso tipo, hanno età analoghe e presentano una base di clientela simile.

Il Gruppo DIS impiegava alcune delle proprie navi tramite accordi di *partnership*. La maggior parte di queste era gestita da DIS, che è responsabile della loro gestione commerciale, operativa e tecnica nonché della loro amministrazione finanziaria. Di conseguenza, le navi in partnership potrebbero essere ragionevolmente scambiate le une con le altre ai fini degli impegni commerciali. Tutte le navi del Gruppo DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e agenzie commerciali di intermediazione. Inoltre, tutte le navi sono conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale), inclusa la MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ed ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche ed agli standard internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali ed una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti.

La reportistica gestionale interna di DIS, sulla cui base il Gruppo DIS prende le proprie decisioni strategiche, è concepita per misurare la *performance* della flotta di navi cisterna nel suo complesso piuttosto che a livello delle singole navi.

Spese di bacino

Per ragioni di conformità con le certificazioni di settore e con i requisiti governativi, le navi devono necessariamente essere sottoposte ad accurate ispezioni da società di classificazione per interventi rilevanti di riparazione e manutenzione che non possono essere realizzati durante la loro normale operatività, per questo sono condotte durante gli interventi di bacino (*drydock*). Nel caso delle navi di meno di 15 anni, tali operazioni vengono compiute approssimativamente ogni 5 anni a seconda della natura dell'intervento e dei requisiti esterni, con un Intermediate Water Survey (IWS) ogni due anni e mezzo. Per le navi di più di 15 anni gli interventi di bacino vengono realizzati ogni due anni e mezzo. I costi di bacino sono capitalizzati e ammortizzati a quote costanti lungo il periodo che intercorre fino alla successiva entrata in bacino. Nel caso in cui il bacino di una nave venga effettuato prima che le spese relative all'intervento di bacino precedente siano stati interamente ammortizzati, si procede alla svalutazione di tale saldo residuo.

Per le navi di nuova costruzione e le altre navi acquisite, l'iniziale voce di bacino viene evidenziata e capitalizzata separatamente. Il costo di tale voce dell'attivo viene stimato sulla base dei costi previsti in relazione al primo bacino.

Perdite di valore e svalutazioni ("*impairment*")

Il valore dell'intera flotta, comprese le navi a noleggio e classificate come attività consistenti nel diritto di utilizzo, è considerato un'unica unità generatrice di flussi finanziari (CGU) e viene rivista regolarmente per valutare se vi siano indicazioni di svalutazione. Il valore contabile della CGU viene sottoposto a *impairment* test ogni volta che gli eventi o le mutate circostanze indichino che il valore contabile possa non essere recuperabile. Qualora esistano indicazioni in tal senso, viene stimato il valore recuperabile della CGU per determinare l'eventuale portata della svalutazione. Il valore recuperabile è di norma definito come il maggiore tra il valore al netto dei costi di vendita di tutte le navi e il loro valore d'uso, rappresentato dal valore attuale netto dei flussi di cassa generati nelle vite utili residue delle navi. Per la valutazione del valore d'uso del cespite si procede alla determinazione del valore attuale dei flussi di cassa futuri stimati. Si registra una svalutazione quando il valore contabile supera il valore di recupero e si stabilisce che tale differenza non è temporanea. La svalutazione viene quindi attribuita ad ogni singola nave in misura proporzionale, sulla base del valore contabile di ogni nave nella CGU, entro il limite maggiore tra il *fair value* al netto di costi di vendita e valore d'uso.

I flussi di cassa vengono determinati applicando varie ipotesi riguardanti i ricavi futuri al netto di commissioni, spese operative, bacini programmati, *off-hire* previsti e tariffe di rottamazione. Nello specifico, nella stima delle tariffe di noleggio

future, la dirigenza prende in considerazione le tariffe attualmente applicabili per i noleggi *time charter* esistenti e le tariffe base *time charter* giornaliere stimate per ogni classe di nave per i giorni "non fissati" nel corso della vita residua stimata di ciascuna nave. Le tariffe base *time charter* giornaliere stimate utilizzate per i giorni "non fissati" si basano su una combinazione tra le tariffe previste internamente, in linea con le previsioni fornite all'alta dirigenza e ai consiglieri di amministrazione, e la media storica dei ricavi di mercato negli ultimi 10 anni, basata sui dati pubblicati da società di ricerca attive nel settore marittimo. Le tariffe previste internamente sono applicate alle stime a breve termine, mentre per le stime a lungo termine viene utilizzata la media storica a 10 anni. La dirigenza prende atto che le tariffe tendono ad avere un andamento ciclico e a essere soggette ad una significativa volatilità dovuta a fattori che esulano dal suo controllo.

I flussi in uscita stimati per le spese operative e i requisiti di bacino si basano sui costi storici e preventivati. Le previsioni tengono inoltre conto degli oneri per la conformità a nuove normative e degli investimenti volti ad aumentare l'efficienza energetica delle nostre navi. L'utilizzo si basa sui livelli storici raggiunti e le stime del valore residuo sono coerenti con le medie storiche, basate su ricerche di mercato, delle tariffe di rottamazione.

Benché la dirigenza ritenga che le ipotesi adottate per valutare la potenziale svalutazione siano ragionevoli e appropriate, tali ipotesi sono altamente soggettive e passibili di future modifiche, anche sostanziali. Non può esservi alcuna garanzia che le tariffe di noleggio e i valori delle navi rimarranno ai loro livelli attuali per un dato periodo di tempo o che miglioreranno o peggioreranno in misura significativa.

A ogni data di bilancio, la dirigenza valuta se vi siano indicazioni che una svalutazione rilevata in un periodo precedente non esista più o si sia ridotta. In presenza di indicazioni in tal senso, il gruppo stima il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari e, nel caso di una differenza positiva rispetto al valore contabile, la svalutazione viene stornata. Lo storno si limita al valore che sarebbe stato iscritto se non si fosse verificata la svalutazione originaria. Un possibile evento che dà adito allo storno di una svalutazione rilevata negli esercizi precedenti è la plusvalenza realizzata dalla vendita di navi alle quali era stata attribuita la perdita di valore.

Attività disponibili per la vendita

In conformità all'IFRS 5, le attività non correnti (navi) sono classificate come disponibili per la vendita se il loro valore contabile sarà recuperato tramite un'operazione di vendita invece che attraverso l'uso continuativo. Si ritiene che questa condizione sia soddisfatta solamente quando la vendita è altamente probabile, l'attività è disponibile per la vendita immediata nel suo stato attuale ed è commercializzata attivamente ai fini della vendita ad un prezzo ragionevole rispetto al suo *fair value* attuale. La dirigenza deve essere impegnata alla vendita, che deve essere prevista entro un anno dalla data di classificazione del cespite come disponibile per la vendita.

Immediatamente prima di tale classificazione, le attività vengono rivalutate conformemente ai principi contabili del Gruppo DIS; successivamente vengono iscritte al più basso tra il loro valore contabile e il *fair value* al netto del costo della vendita. Le attività classificate come disponibili per la vendita non sono soggette ad ammortamento. Le svalutazioni rispetto alla classificazione iniziale come disponibili per la vendita e i successivi utili o perdite derivanti dalla rivalutazione, se la nave non è più classificata come disponibile per la vendita, sono esposti a conto economico.

Qualora non siano più soddisfatte le condizioni per la classificazione delle attività non correnti e dei gruppi in dismissione come disponibili per la vendita, tale classificazione cessa. Le attività non correnti che cessano di essere classificate come disponibili per la vendita vengono rivalutate al più basso tra il valore contabile precedente alla classificazione come disponibili per la vendita, rettificate per eventuali ammortamenti o rivalutazioni che sarebbero stati rilevati se l'attività o il gruppo in dismissione non fossero stati classificati come disponibili per la vendita, e il loro valore recuperabile alla data della successiva decisione di non vendere.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, alla costruzione o alla produzione di immobilizzazioni materiali sono ritenuti "beni che giustificano la capitalizzazione" secondo la definizione dello IAS 23 – *Oneri finanziari*, e vengono pertanto capitalizzati.

Leasing

A decorrere dal 1° gennaio 2019, le attività e le passività sorte da un *leasing* vengono valutate inizialmente al valore attuale, rilevando un'attività consistente nel diritto di utilizzo (RoU) ed una passività del *leasing*, laddove le attività consistenti nel diritto di utilizzo dovrebbero essere stimate come valore attuale dei pagamenti minimi dovuti per il *leasing*, più eventuali costi diretti iniziali, costi di smantellamento o rimozione, al netto di eventuali incentivi o anticipi ricevuti, mentre le passività del *leasing* sono misurate come la somma dei pagamenti fissi, eventuali garanzie di valore residuo, il valore di un'opzione di acquisto, al netto di eventuali incentivi esigibili. Il calcolo del valore attuale dovrebbe utilizzare il tasso di interesse implicito nella locazione, o il tasso di finanziamento marginale qualora il primo non possa essere determinato con facilità.

Nel conto economico, i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti, e pertanto, parametri chiave come TCE, EBITDA (si vedano gli IAP a pagina 75), EBIT ed il risultato netto sono stati colpiti. La quota di interessi dei *leasing* finanziari viene dedotta dai flussi di cassa operativi, che tuttavia vengono influenzati positivamente, poiché i pagamenti per la passività del *leasing* residua sono adesso classificati tra le attività finanziarie.

I *leasing* (successivi all'applicazione dell'IFRS 16 e ad esclusione di quelli precedentemente identificati come tali in conformità allo IAS 17) sono attualizzati utilizzando il tasso di finanziamento marginale di DIS, per gruppi di contratti aventi la medesima scadenza, ottenuto aggiungendo allo *swap* su tassi di interesse il margine applicato ai finanziamenti di terzi più recenti; per i *leasing* precedentemente identificati come tali in conformità allo IAS 17, i pagamenti di *leasing* sono attualizzati usando il tasso intrinseco del *leasing* di DIS (il locatario). Tutti i tassi di sconto di DIS per tali contratti variano tra il 2,8% e il 7,1%, con una media ponderata del 5,5%.

Quando i contratti prevedono periodi opzionali per il noleggiatore, DIS ha stimato la durata residua, ipotizzando che tali opzioni saranno esercitate, solo se alla data di prima applicazione è ragionevolmente certo l'esercizio dell'opzione di rinnovo, ed includendo una penale di recesso nella passività per *leasing* solo se alla data di prima applicazione è ragionevolmente certa di esercitare l'opzione di recesso.

Il Gruppo DIS ha anche optato di avvalersi dei seguenti espedienti pratici:

- non rilevare come *leasing* contratti di durata inferiore a 12 mesi (*leasing* a breve termine) e quelli di valore inferiore a US$ 5.000 (elementi di modesto valore). Per tali contratti, il costo del *leasing* è registrato come spesa senza alcuna rettifica dovuta alla transizione;
- includere i costi diretti iniziale nella valutazione dell'attività consistente nel diritto di utilizzo alla data di prima applicazione.

DIS, in qualità di locatario, applica lo IAS 36 *Perdite di valore e svalutazioni ("impairment")* per determinare se le attività in locazione vengono svalutate e per contabilizzare eventuali svalutazioni identificate.

DIS, in qualità di locatore, rileva pagamenti derivanti da *leasing* operativi come proventi a quote costanti per i proventi da noleggi *time charter* e a scafo nudo.

Rimanenze

Si tratta delle rimanenze di intermediate fuel oil (IFO), marine diesel oil (MDO) e lubrificanti a bordo delle navi. Le rimanenze di carburanti IFO e MDO e lubrificanti a bordo delle navi sono esposte al costo calcolato utilizzando il metodo FIFO (*first in, first out*). Tale costo comprende le spese sostenute per consegnare le rimanenze sulle navi.

Attività e passività finanziarie

Le attività finanziarie sono valutate al costo ammortizzato, al *fair value* a conto economico o al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo. La valutazione al costo ammortizzato può avvenire qualora il Gruppo DIS abbia un modello di business volto a detenere l'attività finanziaria al fine di riscuotere flussi di cassa contrattuali, laddove tali flussi di cassa siano realizzati in date specifiche e costituiscano il solo pagamento del capitale e degli interessi. Quando i requisiti per la valutazione dell'attività finanziaria al costo ammortizzato sono soddisfatti, ma il modello di business comprende anche la vendita di tali strumenti, le attività finanziarie sono valutate al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo. Tutte le altre attività finanziarie sono valutate al *fair value* a conto economico.

Diversamente dal modello delle perdite sostenute previsto dallo IAS 39, nell'IFRS 9 l'esposizione delle svalutazioni (*impairment*) si basa sulle perdite attese su crediti. I requisiti di svalutazione si applicano alle attività finanziarie valutate al costo ammortizzato e al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo, registrando inizialmente le perdite in base alle perdite attese su crediti nei 12 mesi successivi, oppure, qualora sia constatato un significativo incremento del rischio di credito dell'attività finanziaria, la svalutazione si basa sulle perdite previste lungo l'intera durata della stessa. Per le svalutazioni (*impairment*) viene applicato un approccio in tre fasi: nella prima (svalutazione dei crediti previste nei 12 mesi) se non vi è un incremento significativo del rischio di credito, le svalutazioni dei crediti attese sono rilevate e aggiornate a ogni data di bilancio e l'attività continua a essere esposta al lordo; nella seconda fase, a causa del significativo incremento del rischio di credito, si prevede e rileva una svalutazione del credito lungo la sua durata, continuando a esporre l'attività al lordo; nell'ultima fase viene rilevata una perdita attesa sul credito lungo la sua durata, e successivamente la perdita durevole di valore (*impairment*) dell'attività è presentata al netto.

Di seguito sono illustrati i principi contabili adottati per specifiche attività e passività.

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti derivanti dai noli in corso vengono inizialmente valutati al loro valore normale (che rappresenta il *fair value* dell'operazione); successivamente vengono valutati al costo ammortizzato, al netto delle svalutazioni per perdita durevole di valore e del fondo svalutazione crediti. La svalutazione è rilevata a conto economico qualora vi siano prove oggettive della svalutazione del credito. Tali svalutazioni vengono calcolate come differenza tra il valore contabile e il valore attuale dei flussi di cassa futuri stimati, attualizzati al tasso di interesse effettivo applicabile in origine all'attività. In particolare, per quanto concerne i crediti commerciali a breve - alla luce del breve periodo di tempo - la valutazione al costo ammortizzato coincide con il valore nominale, al netto di svalutazioni per perdita durevole di valore. I crediti insoluti derivanti da noli in corso risultano in attività contrattuali come indicato nell'IFRS 15; le attività contrattuali rappresentano un rateo attivo derivante dal diritto di Gruppo DIS di ricevere un corrispettivo per il lavoro svolto ma non fatturato alla data di rendicontazione su contratti *spot* (diritto condizionato al corrispettivo per la parte dell'obbligazione contrattuale onorata). Il nolo viene fatturato al momento della consegna.

Le svalutazioni dei crediti attese sono calcolate sui crediti per controstallie e si basano sulla valutazione delle svalutazioni del credito previste lungo la sua durata, adottando l'approccio semplificato, e determinate alla rilevazione iniziale e successivamente rettificate per eventuali variazioni delle aspettative.

Ai sensi dell'IFRS 9 la perdita durevole di valore (impairment) è valutata in riferimento alle perdite attese su crediti associate ai crediti commerciali (controstallie), rilevando la variazione del fondo a conto economico. Per le controstallie, il Gruppo DIS applica l'approccio semplificato consentito dall'IFRS 9, che richiede la rilevazione delle svalutazioni dei crediti previste lungo la sua durata a partire dalla rilevazione iniziale dei crediti; tuttavia, la metodologia di svalutazione applicata dipende dal fatto che si sia verificato o meno un significativo incremento del rischio di credito.
Nella valutazione del rischio di credito e delle perdite attese, la dirigenza considera in modo continuativo il rischio di default assegnando una probabilità per ogni finestra di pagamento fissata. La dirigenza ritiene che un aumento dei giorni di ritardo dei pagamenti costituisca un indicatore dell'incremento del rischio di default, pertanto ha stabilito cluster per tali ritardi nei pagamenti ai quali ha assegnato una maggiore probabilità di default maggiore sia il ritardo nei pagamenti, e per cui di conseguenza rileva accantonamenti che rappresentano una percentuale crescente degli importi residui. La politica prevede di stornare eventuali controstallie non dovute al perfezionamento delle trattative commerciali, seguendo le condizioni concordate.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti
La voce "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" comprende la liquidità in cassa, i conti correnti e i depositi a vista nonché altri investimenti altamente liquidi a breve termine che sono facilmente convertibili in importi liquidi entro tre mesi e sono soggetti ad un rischio irrilevante di cambiamento di valore. Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono valuti al *fair value*, che coincide al loro valore nominale, o al costo storico più eventuali interessi passivi.

Banche ed altri finanziatori
I finanziamenti bancari gravati da interessi relativi al finanziamento delle navi e agli scoperti di conto sono rilevati in base agli importi ricevuti al netto dei costi di transazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo; la differenza tra le entrate relative ai finanziamenti ed il valore nominale viene iscritta a conto economico lungo la durata del finanziamento.

Debiti commerciali e altri debiti
I debiti commerciali e altri debiti vengono valutati al costo ammortizzato che, tenuto conto delle caratteristiche e della scadenza di tali debiti, coincide generalmente con il loro valore nominale. Le somme ricevute in anticipo nell'ambito di accordi contrattuali di *time charter* comportano la rilevazione di risconti passivi.

Strumenti derivati
Gli strumenti finanziari derivati sono utilizzati principalmente a copertura dell'esposizione al rischio di tasso di interesse (*swap* su tassi di interesse), delle fluttuazioni valutarie, delle tariffe di nolo (tramite contratti di nolo a termine) e dei prezzi dei *bunker*. In conformità all'IFRS 9, una relazione di copertura è idonea per la contabilità di copertura solo se:

- la relazione di copertura consiste solo in strumenti di copertura idonei e operazioni oggetto di copertura idonee,
- all'avvio dell'operazione di copertura esiste una formale designazione e documentazione della relazione di copertura,
- esiste un rapporto economico tra l'operazione oggetto di copertura e lo strumento di copertura,
- l'effetto del rischio di credito non domina le variazioni di valore risultanti da tale rapporto economico, e
- il delta della relazione di copertura equivale a quello risultante dalla quantità dell'operazione oggetto di copertura che l'entità copre effettivamente, e dalla quantità dello strumento di copertura utilizzato dall'entità per tale specifica operazione oggetto di copertura, pertanto senza rispecchiare uno squilibrio tra l'operazione oggetto di copertura e lo strumento di copertura tale da essere incoerente con la finalità della contabilità di copertura.

Se l'efficacia non viene successivamente soddisfatta in relazione al delta ma l'obiettivo della gestione del rischio rimane lo stesso, il delta è rettificato per tenere conto solo dell'importo coperto.

La valutazione del *fair value* degli strumenti derivati avviene a ciascuna data di chiusura; i derivati sono classificati come attività o passività. Il *fair value* della classificazione di un derivato è ripartita tra attività e passività non correnti e correnti. L'attività o la passività non corrente è la scadenza rimanente dello strumento di copertura superiore a dodici mesi dalla data di rendicontazione e l'attività o passività corrente è la scadenza dello strumento di copertura che si prevede sia regolata entro dodici mesi dalla data di rendicontazione.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono rilevati quando il Gruppo DIS ha un obbligo attuale derivante da un evento passato che probabilmente sarà tenuto a onorare. I fondi sono valutati secondo la migliore stima, da parte degli Amministratori, dell'esborso richiesto per estinguere l'obbligo alla data di bilancio e sono attualizzati.

Azioni proprie

In seguito a un programma di riacquisto sono rilevate al costo storico e sono evidenziate come voce separata in diminuzione del patrimonio netto. Il costo di acquisto delle azioni proprie e i proventi della loro eventuale vendita successiva sono esposti come variazioni del patrimonio netto. La rimozione di azioni proprie è rilevata seguendo il metodo del costo di acquisto medio.

Piano d'incentivazione azionaria a lungo termine (pagamenti basati su azioni e benefici per i dipendenti)

La Società fornisce benefici aggiuntivi ad alcuni membri dell'alta dirigenza e in conformità all'IFRS 2 – Pagamenti basati su azioni e allo IAS 19 Benefici per i dipendenti; tale piano rappresenta una componente della remunerazione del destinatario.

Ad aprile 2019 (in seguito alla scadenza del precedente piano di *stock option*), è stato approvato un nuovo piano retributivo per la dirigenza (Piano d'incentivazione a lungo termine) che prevede pagamenti basati su azioni; a novembre 2021 è stata integrata una revisione del Piano in modo da includere anche elementi legati alla *performance* ambientale della Flotta. Il piano si basa sui risultati finanziari medi raggiunti da DIS nel corso di tre periodi biennali continuativi (il/i "Periodo/i" o "Ciclo/i"). Il primo Periodo è stato il 2019-2020. Il piano intende allineare gli interessi degli azionisti e dei principali responsabili delle decisioni di DIS. In particolare, il piano stabilisce un *bonus pool* basato sul ROCE (ritorno del capitale investito) medio conseguito da DIS nel corso di ogni Periodo biennale consecutivo, con una soglia del 5% stabilita – l'obiettivo di *"gate"*. Il *bonus pool* viene quindi calcolato come il 10% della differenza, se positiva, tra l'EBIT medio raggiunto durante il Periodo e l'EBIT corrispondente ad un ROCE medio del 5%, fino ad un EBIT massimo corrispondente ad un ROCE del 7,5%.

Il *bonus pool* viene allocato secondo sei obiettivi che intendono misurare la *performance* finanziaria di DIS tenendo conto dei rischi assunti, della solidità della strategia di copertura dei contratti, dell'efficienza in termini di costi della struttura gestionale e dell'impronta ambientale delle sue navi. In particolare, i sei obiettivi misurati sono:

I. il ROCE rettificato (60% del *pool)*, che modifica il ROCE tramite una matrice che tiene conto della leva finanziaria nella struttura del capitale di DIS e della percentuale di copertura dei contratti;
II. l'efficacia di copertura (15% del *pool)*, che misura se la copertura adottata abbia contribuito positivamente o negativamente ai ricavi base *time charter* combinati;
III. la variazione percentuale dei costi generali e amministrativi giornalieri (7,5% del *pool*), che tenta di misurare

il livello di efficienza della struttura di costo del Gruppo DIS;

IV. la variazione percentuale dei costi operativi giornalieri (7,5% del *pool*), che tenta di misurare il livello di efficienza della struttura di costo della flotta di proprietà e a scafo nudo del Gruppo DIS;

V. CO2 per tonnellate-miglia per le navi di proprietà e a scafo nudo gestite sul mercato *spot* (5% del *pool*), che intende misurare il livello di efficienza della gestione da parte del Gruppo DIS della sua flotta di proprietà e a scafo nudo sul mercato *spot* in termini di emissioni di CO2. Questa misura dipende dalle caratteristiche tecniche delle navi di DIS nonché dall'efficienza della loro gestione; DIS può influenzare solo l'efficienza operativa delle navi che non sono impiegate tramite contratti *time charter*;

VI. CO2 per tonnellate-miglia per tutte le navi di proprietà e a scafo nudo (5% del *pool*), che intende misurare il livello di efficienza della flotta del Gruppo DIS in termini di emissioni di CO2, indipendentemente da come è gestita. Questa misura dipenderà solo dalle caratteristiche tecniche delle navi di DIS.

Per ognuno dei suddetti obiettivi vengono stabilite soglie minime, con un aumento lineare della percentuale allocata quando tale soglia viene superata, fino ad un massimo del 110% dell'importo attribuibile al raggiungimento di tale obiettivo. Al *bonus pool* viene applicata una rettifica finale per riflettere il ritorno totale per gli azionisti (TSR) ottenuto dagli azionisti di DIS durante il Periodo, rispetto al TSR che sarebbe stato raggiungibile investendo nelle azioni di un gruppo di concorrenti.

Il *bonus* finale così calcolato viene versato al 70% in contanti al termine del periodo di maturazione di ogni Ciclo, ed il restante 30% mediante azioni di DIS (gratuite) nei due anni successivi al periodo di maturazione (15% all'anno).

Secondo questo nuovo piano per il top management, al termine del periodo di maturazione di ogni ciclo, il numero di azioni di DIS assegnate si baserà sulla media aritmetica dei prezzi di chiusura ufficiali del mercato delle azioni ordinarie di DIS nel mese precedente al Consiglio di Amministrazione della Società che approverà i risultati conseguiti nel corrispondente periodo di maturazione.

Componente di cassa. La componente di cassa del Piano è classificata come beneficio a lungo termine ai sensi dello IAS 19 - Benefici per i dipendenti, e la componente azionaria del Piano è classificata come piano di pagamento basato su azioni regolato con strumenti rappresentativi di capitale, ai sensi dell'IFRS 2 - Pagamenti basati su azioni.

Le obbligazioni della componente di cassa sono valutate come il valore attuale dei pagamenti futuri attesi per i servizi prestati dai destinatari del Piano fino alla fine del periodo di riferimento, utilizzando il metodo della proiezione unitaria del credito. Vengono prese in considerazione le ipotesi attuariali, comprese le stime relative al raggiungimento di specifici obiettivi di *performance* del Piano. Poiché la componente di cassa del Piano ha natura molto breve (viene pagata entro sei mesi dalla sua valutazione), la dirigenza considera il suo valore attuale equivalente all'ammontare dei flussi di cassa.

Le rivalutazioni derivanti da rettifiche legate all'esperienza e da variazioni delle ipotesi attuariali, ove applicabili, sono rilevate nel conto economico.

Le obbligazioni sono presentate come passività correnti nello stato patrimoniale, se DIS non ha un diritto incondizionato a differire il regolamento per almeno 12 mesi dopo il periodo di riferimento, indipendentemente da quando si prevede che si verifichi il regolamento effettivo.

Componente azionaria. La componente azionaria è classificata come un pagamento basato su azioni, regolato con capitale proprio e con una maturazione scaglionata (assegnazione di azioni, nel bilancio consolidato).

Il *fair value* dei premi è determinato alla data di conferimento e l'onere da rilevare secondo gli IFRS è determinato a ogni data di riferimento sulla base delle stime effettuate sul servizio dei dipendenti e su altre condizioni non di mercato incluse nel Piano (e in particolare sul ROCE medio raggiunto da DIS in ogni biennio), per il periodo di servizio pertinente, che è di 3 anni per la prima tranche di azioni e di 4 anni per la seconda *tranche*.

Dividendi

I dividendi da distribuire sono rilevati come variazioni del patrimonio netto nel periodo in cui sono approvati dall'Assemblea degli azionisti.

Informazioni di settore

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

Stagionalità

Nel business delle navi cisterna, in termini generali, e per d'Amico International Shipping in quanto attore a livello globale, esistono elementi di stagionalità sui mercati dei noleggi, ma sussistono altri fattori che hanno un'influenza più rilevante sia a livello della domanda delle nostre navi che a livello del potenziale dei ricavi delle stesse.

R&S, azioni proprie

La Società non ha costi di ricerca e sviluppo; le azioni proprie sono descritte nella nota 18.

Principi contabili

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

Principi contabili IFRS nuovi e modificati in vigore per l'esercizio in corso

Non ci sono nuovi principi contabili che abbiano un impatto significativo sul bilancio consolidato del Gruppo DIS.

Principi contabili IFRS nuovi e rivisti emessi ma non in vigore

Sulla base delle valutazioni attuali, non si prevede che i principi contabili emessi e non ancora in vigore abbiano un impatto significativo sul bilancio consolidato del Gruppo DIS.

Riforma del tasso di interesse di riferimento

I tassi LIBOR in USD per periodi di 3 e di 6 mesi, che sono stati i tassi di riferimento per tutti i nostri prestiti ipotecari, non dovrebbero più essere pubblicati dal 30 giugno 2023. Tutti i finanziamenti interessati hanno o includeranno

clausole di transizione al tasso di finanziamento *overnight* garantito (*Secured Overnight Financing Rate* - SOFR), il nuovo tasso di riferimento privo di rischio. Tutti i nuovi finanziamenti a partire dal mese di gennaio 2022 prevedono già il SOFR come tasso di riferimento, a decorrere dalla data di inizio del prestito. Il tasso di riferimento può basarsi sul SOFR a termine o sul SOFR composto cumulativo in via posticipata. È possibile procedere a coperture efficaci per i finanziamenti collegati sia al SOFR a termine, sia al SOFR composto cumulativo in via posticipata (si rimanda alla nota n. 19 per maggiori dettagli riguardanti la transizione al SOFR).

2. INFORMATIVA SUL CAPITALE

Gli obiettivi perseguiti dal Gruppo d'Amico International Shipping nella gestione del capitale sono:

- Salvaguardare la continuità aziendale del Gruppo, in modo da continuare a remunerare gli azionisti e a beneficiare gli altri stakeholder, e
- Fornire agli azionisti una remunerazione adeguata, gestendo il rischio di mercato coprendo parte dei giorni di impiego delle sue navi con contratti a tariffa fissa.

Il capitale del Gruppo è stato costituito a inizio 2007 nell'ambito dell'offerta pubblica iniziale. È stato stabilito a un livello ritenuto appropriato, tenendo conto dei rischi che riguardano d'Amico International Shipping come società ed il settore in cui il Gruppo opera. Gli aumenti di capitale sono stati coerenti con la strategia della Società di modernizzazione della flotta e rafforzamento del suo bilancio.

Il Gruppo gode anche di vari finanziamenti, linee di credito e *leasing* (si vedano le note 20 e 21).

La struttura del capitale viene riesaminata nel corso dell'esercizio e, se necessario, modificata in base alle esigenze di capitalizzazione del Gruppo, ai cambiamenti delle condizioni economiche generali e del rischio che caratterizza il settore. Il Gruppo effettua il monitoraggio del proprio capitale sulla base di un indice di copertura patrimoniale pari alla somma dell'importo residuo delle linee di credito e delle passività per *leasing* diviso il valore equo di mercato delle navi di proprietà e a scafo nudo. (per ulteriori dettagli si vedano le note 12 e 20).

Inoltre, DIS monitora attentamente il rapporto tra il suo valore patrimoniale netto consolidato, definito come la somma del suo patrimonio netto e di qualsiasi prestito subordinato dell'azionista, e le sue attività totali consolidate, in quanto secondo i vincoli finanziari (*covenant*) inclusi nella maggior parte dei prestiti bancari di DIS, tale rapporto non deve mai essere inferiore al 25%.

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2022	Al 31 dicembre 2021
Patrimonio netto	478.414	332.382
Valore patrimoniale netto	478.414	332.382
Totale attività	1.054.885	936.316
Valore patrimoniale netto/attività totali > 25%	**45%**	**36%**

3. RICAVI, INCLUSI I RICAVI DA NOLEGGIO A SCAFO NUDO

US$ migliaia	2022	2021
Ricavi da noleggi a viaggio (*spot*) – trasporti e controstallie	381.542	141.061
Ricavi da *leasing* operativi (*time charter*)	74.697	73.501
Ricavi da sub-*leasing* di diritti di utilizzo (*time charter*)	21.457	30.943
Altri ricavi	1.923	950
Ricavi, esclusi i ricavi da noleggio a scafo nudo	**479.619**	**246.455**
Ricavi da noleggio a scafo nudo*	**4.812**	**888**
Ricavi totali	**484.431**	**247.343**

** Si vedano anche gli Indicatori alternativi di performance a pagina 104*

I ricavi costituiscono i proventi derivanti dall'attività della flotta per noleggi passivi, trasporti, controstallie e noleggi a scafo nudo e sono rilevati nel corso del tempo. DIS ha un solo flusso di ricavi, che deriva dall'impiego delle navi per il trasporto di raffinati.

Tutti i ricavi da contratti – come definiti dall'IFRS15 – derivano da noleggi e controstallie: il pagamento di tali ricavi avviene al termine del viaggio, in maniera tale che l'obbligo di fare risulti adempiuto.

I costi di adempimento di un contratto (giorni di zavorra fino al primo porto di carico) sono rilevati nel corso del tempo e capitalizzati alla data di rendicontazione; ammontano a US$ 3,8 milioni a fine 2022 (US$ 0,7 milioni al 31 dicembre 2021) e saranno ammortizzati durante l'intera durata dei relativi contratti.

I ricavi da *leasing* rappresentano ricavi da navi di proprietà impiegate in *time charter*. I ricavi da sub-*leasing* rappresentano proventi da navi controllate tramite contratti *time charter* impiegate a loro volta in *time charter*.

I ricavi da noleggio a scafo nudo rappresentano i proventi derivanti dall'impiego di una nave attraverso un contratto di noleggio a scafo nudo; in tali contratti il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, compreso il pagamento dei costi per l'equipaggio. I ricavi da noleggio a scafo nudo ammontavano a US$ 4,8 milioni nel 2022, mentre nel 2021 erano pari a US$ 0,9 milioni, generati integralmente durante il quarto trimestre.

Altri ricavi comprendono i ricavi da deviazioni di navi, compreso il corrispettivo per le spese di bunkeraggio.

Nel 2022 un cliente ha contribuito alla generazione di ricavi per US$ 49,5 milioni, pari a circa il 10,2% del totale del Gruppo. Nel 2021 un cliente aveva contribuito alla generazione di ricavi per US$ 37,9 milioni, pari a circa il 15,4% del totale del Gruppo (si veda anche la nota 24 sul rischio di credito). I 5 clienti principali della Società rappresentavano US$ 146,0 milioni di ricavi per la Società nel 2022, pari al 30,1% del totale. I 5 clienti principali della Società rappresentavano US$ 108,1 milioni di ricavi per la Società nel 2021, pari al 43,9% del totale.

La pandemia di Covid-19 non ha avuto alcun impatto sulla rilevazione dei ricavi. La guerra in Ucraina ha avuto finora un impatto significativo sul mercato del trasporto marittimo di raffinati. Le sanzioni imposte da diverse economie e in particolare dall'Unione europea, dagli Stati Uniti e dal Regno Unito alla Russia hanno generato importanti inefficienze nel mercato, riducendo la produttività delle navi cisterna e contribuendo a rendere più rigido l'equilibrio tra domanda e offerta, con un conseguente forte aumento della tariffa di nolo da febbraio 2022 (si rimanda anche alla sezione Eventi significativi verificatisi nell'esercizio).

4. COSTI DIRETTI DI VIAGGIO

US$ migliaia	2022	2021
Carburanti *(Bunker)*	(93.270)	(43.348)
Commissioni	(14.650)	(6.085)
Oneri portuali	(27.996)	(19.436)
Altro	(13.745)	(3.500)
Totale	**(149.661)**	**(72.369)**

I costi diretti di viaggio derivano dall'impiego, diretto o mediante partnership, delle navi di DIS, attraverso noleggi a viaggio o contratti di noleggio (*contract of affreightment*). Quando le navi sono impiegate in noleggi *time charter* non sostengono costi diretti di viaggio. I *bunker* sono forniti attraverso la parte correlata Rudder S.A.M., che addebita una commissione compresa tra US$ 2,0 e US$ 5,0 a tonnellata metrica, a seconda delle condizioni di pagamento; i calcoli del costo del *bunker* si basano su una stima dei consumi di viaggio sul metodo *first-in first-out* e dipendono dalle cifre riguardanti le quantità di combustibile residuo a bordo fornite dalle navi. Gli altri costi diretti di viaggio includono tutte le altre spese di viaggio sorte durante lo svolgimento del viaggio, ad esempio ispezioni, pulizia delle cisterne e assicurazione aggiuntiva.

5. RICAVI BASE *TIME CHARTER*

US$ migliaia	2022	2021
Ricavi base *time charter**	**329.958**	**174.086**

** Si vedano anche gli Indicatori alternativi di performance a pagina 104*

I ricavi base *time charter* rappresentano i ricavi, ad esclusione dei ricavi da noleggio a scafo nudo, al netto dei costi diretti di viaggio. Nel 2022 i giorni-nave a contratti a tariffa fissa hanno rappresentato il 34,0% dei giorni-nave disponibili totali (47,5% nel 2021).

6. COSTI PER NOLEGGI PASSIVI

US$ migliaia	2022	2021
Costi per noleggi passivi	**(3.250)**	**(3.395)**

I costi per noleggi passivi rappresentano il costo del noleggio di navi da terzi. Gli importi riguardano essenzialmente il costo per noleggiare le navi per un periodo di tempo inferiore all'anno (*leasing* a breve termine; si rimanda anche alla nota 1).

7. ALTRI COSTI OPERATIVI DIRETTI

US$ migliaia	2022	2021
Costi per equipaggi	(34.035)	(38.806)
Spese tecniche	(11.600)	(11.229)
Lubrificanti	(2.133)	(2.250)
Gestione tecnica e controllo qualità	(10.973)	(10.549)
Assicurazione	(2.447)	(3.819)
Costi di servizio legati alle navi in *leasing*	(21.705)	(22.511)
Altri costi	(3.259)	(1.943)
Totale	**(86.152)**	**(91.107)**

Fra gli altri costi operativi diretti sono compresi i costi per gli equipaggi, le spese tecniche, i lubrificanti, i costi per la gestione tecnica e controllo qualità e gli altri costi di gestione delle navi, compresi i costi assicurativi. I costi di servizio legati alle navi in *leasing* rappresentano una delle componenti non di *leasing* di un contratto *time charter*, che vengono imputati a conto economico.

Personale

Al 31 dicembre 2022, d'Amico International Shipping SA e le sue controllate impiegavano l'equivalente di 593 dipendenti come personale marittimo e 24 dipendenti come personale di terra (al 31 dicembre 2021: 558 come personale marittimo e 23 come personale di terra); nel 2022 il personale marittimo ammontava in media a 543 unità (2021: 594), mentre quello di terra 23,4 unità (2021: 24,8); per maggiori dettagli sulla forza lavoro del Gruppo DIS si rimanda alla sezione Risorse umane delle Informazioni di natura non finanziaria. I costi del personale di terra sono registrati tra i costi generali ed amministrativi. Il Gruppo non presenta passività riguardanti trattamenti di quiescenza ed altri benefici post-pensionamento.

8. COSTI GENERALI ED AMMINISTRATIVI

US$ migliaia	2022	2021
Personale	(6.047)	(5.654)
Altri costi generali ed amministrativi	(9.497)	(8.352)
Totale	**(15.544)**	**(14.006)**

Nella voce "costo del personale" sono compresi i costi del personale di terra, nonché nel 2022 US$ 0,9 milioni relativi agli emolumenti degli amministratori e US$ 0,9 milioni relativi alla remunerazione conseguita dagli alti dirigenti, tra cui l'amministratore delegato, il direttore operativo, il direttore finanziario e altri dirigenti con responsabilità strategiche (2021: US$ 0,9 milioni di emolumenti degli amministratori e US$ 1,0 milioni agli alti dirigenti). Nel 2022 il costo del personale include anche US$ 1,1 milioni relativi al periodo continuativo 2021-2022 del Piano di incentivazione a lungo termine concesso ai dirigenti in ruoli chiave e agli amministratori esecutivi di DIS e adottato nel 2019. Si rimanda alla nota 1, Piano d'incentivazione azionaria a lungo termine (pagamenti basati su azioni) per un'informativa completa sui calcoli che interessano il Piano. Nel 2021 le condizioni per attivare il *bonus pool* del Piano di incentivazione a lungo termine non sono state realizzate e non è stata maturata alcuna somma. Le azioni di DIS al servizio del Piano sono quelle detenute in portafoglio dalla Società al 9 marzo 2023 (n. 18.170.238 azioni proprie senza valore nominale). Per maggiori dettagli sulla Remunerazione del Gruppo DIS si rimanda alle sezioni *Governo societario* e *Risorse umane* delle Informazioni di natura non finanziaria.

La voce "Altri costi generali ed amministrativi" comprende gli onorari per consulenze, tra cui le spese di revisione, i canoni di locazione degli uffici nonché altre spese diverse derivanti dalla gestione delle società del Gruppo d'Amico International Shipping. Nel 2022 questi includono anche le commissioni di gestione con parti correlate riguardanti il marchio, i servizi informatici, i servizi legali e di controllo interno per US$ 7,0 milioni (US$ 5,9 milioni nel 2021) (si veda la nota 25). Includono inoltre spese minori relative a *leasing* a breve termine, riguardanti principalmente attrezzatura da ufficio.

Le spese sostenute nel 2022 e nel 2021 in relazione ai compensi richiesti dalla società di revisione di d'Amico International Shipping e dai revisori delle sue controllate per le revisioni legali dei bilanci separati e consolidato, nonché per la revisione del bilancio intermedio consolidato, sono state le seguenti:

US$ migliaia	2022	2021
Spese di revisione	**(347)**	**(334)**

La società di revisione non ha fornito servizi aggiuntivi alla revisione al Gruppo DIS nel 2022 e nel 2021.

9. RICAVI DA VENDITA DI IMMOBILIZZAZIONI

US$ migliaia	2022	2021
Utile (perdita) netto dalla vendita di navi	**(3.212)**	**(2.144)**

L'importo del 2022 include la parte non realizzata del risultato differito (lungo la durata del *leasing*) sulla vendita di tutte le navi riprese in *leasing*, nonché un onere di US$ (1,3) milioni in relazione alla risoluzione anticipata del contratto di noleggio a scafo nudo per la High Voyager (la cui opzione di acquisto è stata esercitata da d'Amico Tankers); nel 2021 includeva solo l'ammortamento del risultato differito sulla vendita di tutte le navi riprese in *leasing*.

10. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI

US$ migliaia	2022	2021
Proventi finanziari		
Da debiti e crediti al costo ammortizzato		
Interessi attivi	482	32
Differenze di cambio realizzate	-	360
Al fair value a conto economico		
Utili non realizzati su strumenti derivati	2.320	1.656
Totale proventi finanziari	**2.802**	**2.048**
Oneri finanziari		
Altri oneri finanziari correnti al costo ammortizzato		
Interessi passivi e commissioni finanziarie	(14.943)	(14.592)
Costo dei *leasing*	(17.157)	(17.139)
Perdite realizzate su strumenti derivati	(1.100)	(231)
Differenze di cambio realizzate	(8)	-
Totale oneri finanziari	**(33.208)**	**(31.962)**
Oneri finanziari netti	**(30.406)**	**(29.914)**

Il proventi finanziari del 2022 includono interessi attivi realizzati per US$ 0,5 milioni derivanti da fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari; l'importo non realizzato pari a US$ 2,3 milioni rappresenta la variazione positiva del *fair value* della parte inefficace degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US$ 1,5 milioni, e degli *swap* su tassi di interesse non di copertura pari a US$ 0,8 milioni.

Gli oneri finanziari nel 2022 includono US$ 14,9 milioni di interessi passivi realizzati e oneri finanziari, inclusivi di US$ 12,8 milioni per interessi su prestiti bancari relativi alle navi di proprietà di DIS, linee di credito ed il risultato realizzato su *swap* su tassi di interesse, nonché US$ 2,2 milioni per commissioni finanziarie o l'ammortamento delle stesse. Nel 2022 gli oneri finanziari realizzati includono anche US$ 17,2 milioni di interessi impliciti in *leasing* e US$ 1,1 milioni di perdite realizzate su contratti di copertura dei cambi e contratti di nolo a termine. Non sono state registrate perdite non realizzate nel 2022.

I proventi finanziari del 2021 includono interessi attivi realizzati per US$ 0,03 milioni derivanti da fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari, nonché differenze di cambio realizzate pari a US$ 0,4 milioni; l'importo non realizzato pari a US$ 1,7 milioni rappresenta variazioni positive del *fair value* della parte inefficace degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US$ 0,2 milioni, e degli swap su tassi di interesse non di copertura pari a US$ 1,5 milioni.

Gli oneri finanziari nel 2021 includono US$ 14,6 milioni di interessi passivi realizzati e oneri finanziari, inclusivi di US$ 12,8 milioni per interessi su prestiti bancari relativi alle navi di proprietà di DIS, linee di credito ed il risultato realizzato su *swap* su tassi di interesse, nonché US$ 1,8 milioni per commissioni finanziarie o l'ammortamento delle stesse. Nel 2021 gli oneri finanziari realizzati includono anche US$ 17,1 milioni di interessi impliciti in *leasing* e US$ 0,2 milioni di perdite realizzate su contratti di copertura dei cambi e contratti di nolo a termine. Non sono state registrate perdite non realizzate nel 2021.

11. IMPOSTE E TASSE

d'Amico Tankers d.a.c. (DTL) e Glenda International Shipping d.a.c. (GIS) sono state nuovamente autorizzate ad applicare il regime di *tonnage tax* vigente in Irlanda per un periodo di 10 anni, che termina il 31 dicembre 2024 per DTL ed il 31 dicembre 2028 per GIS.

Secondo tale regime, l'imposizione fiscale si basa sul reddito figurativo conseguito dalla flotta controllata, definito a sua volta in base al tonnellaggio totale netto. L'accantonamento per la *tonnage tax* effettuato da d'Amico Tankers d.a.c. e Glenda International Shipping d.a.c. nel 2022 è stato di US$ 0,2 milioni (2021: US$ 0,2 milioni). Alcune attività secondarie non possono rientrare nel regime di *tonnage tax* e sono soggette alle aliquote fiscali ordinarie dell'imposta societaria locale (attualmente pari al 12,5% sul reddito d'impresa, al 25% sul reddito da capitale e al 33% sulle plusvalenze che non rientrano nel regime di *tonnage tax*). Tali attività potrebbero dare origine ad attività e passività fiscali differite. Le voci delle altre componenti dell'utile complessivo sono tassate in base al regime fiscale in cui rientrano.

A fine 2022 la holding d'Amico International Shipping S.A. aveva perdite fiscali accumulate da portare a nuovo, pari a circa € 60,7 milioni (pari a US$ 64,7 milioni). Non sono state contabilizzate attività fiscali differite perché la dirigenza non prevede che vengano conseguiti utili imponibili a fronte dei quali compensare le perdite accumulate. La società *holding* è assoggettata al regime fiscale lussemburghese dell'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) che si basa sulle attività nette della Società e che per il 2022 ha dato luogo a un onere fiscale equivalente a US$ 23,2 migliaia (2021: US$ 7,06 migliaia) esposto tra i Costi generali ed amministrativi.

US$ migliaia	2022	2021
Imposte correnti:		
Tassazione alle aliquote d'imposta sui redditi delle società	(233)	(215)
Tonnage tax	(170)	(222)
Imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*), altre imposte	-	(8)
Totale imposte correnti	**(403)**	**(445)**
Utile (perdita) ante imposte	**135.272**	**(36.816)**
Imposte sul reddito teoriche (aliquota del 24,94%)	(33.737)	9.182
- non soggette a imposte sul reddito (per via del regime di *tonnage tax*)	33.822	(9.862)
- impatto di aliquote fiscali estere	106	141
- effetto di differenze temporanee	(424)	324
Tassazione alle aliquote d'imposta sui redditi delle società	**(233)**	**(215)**

12. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI ED ATTIVITÀ CONSISTENTI NEL DIRITTO DI UTILIZZO

US$ migliaia	Totale flotta di proprietà	Altro	Totale immobilizzazioni materiali	Diritti di utilizzo	Totale immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo
Valore contabile lordo					
al 1° gennaio 2022	**725.219**	**571**	**725.790**	**373.688**	**1.099.478**
Riclassificazione	(20.886)	(46)	(20.932)	-	(20.932)
Incrementi	35.486	(185)	35.301	42.020	77.321
Modifica delle condizioni contrattuali	-	-	-	(18.753)	(18.753)
Acquisizione delle navi di Glenda International Shipping	41.279	-	41.279	-	41.279
Dismissioni	-	-	-	(63.922)	(63.922)
Riclassificazione ad Attività disponibili per la vendita	(16.119)	-	(16.119)	-	(16.119)
Differenze di cambio	-	(25)	(25)	(114)	(139)
al 31 dicembre 2022	**764.979**	**315**	**765.294**	**332.919**	**1.098.213**
Accantonamenti per ammortamenti e svalutazioni					
al 1° gennaio 2022	**178.754**	**315**	**179.069**	**98.975**	**278.044**
Riclassificazione	(20.886)	(277)	(21.163)	-	(21.163)
Dismissioni	-	-	-	(21.889)	(21.889)
Riclassificazione ad Attività disponibili per la vendita	(7.011)	-	(7.011)	-	(7.011)
Svalutazione alla riclassifica verso Attività disponibili per la vendita	2.080	-	2.080	-	2.080
Storno di svalutazioni	(1.991)	-	(1.991)	-	(1.991)
Quota di ammortamento del periodo	28.636	41	28.677	32.168	60.845
al 31 dicembre 2022	**179.582**	**79**	**179.661**	**109.254**	**288.915**
Valore contabile netto al 31 dicembre 2021	**546.465**	**256**	**546.721**	**274.713**	**821.434**
Valore contabile netto al 31 dicembre 2022	**585.397**	**236**	**585.633**	**223.665**	**809.298**

Immobilizzazioni materiali

US$ migliaia	Flotta di proprietà – Navi	Flotta di proprietà – Bacino	Altro	Totale immobilizzazioni materiali
Valore contabile lordo				
al 1° gennaio 2022	**712.703**	**12.516**	**571**	**725.790**
Riclassificazione	(20.886)	-	(46)	(20.932)
Incrementi	30.024	5.462	(185)	35.301
Acquisizione delle navi di Glenda International Shipping	43.601	(2.322)	-	41.279
Riclassifica ad Attività disponibili per la vendita	(13.195)	(2.924)	-	(16.119)
Differenze di cambio	-	-	(25)	(25)
al 31 dicembre 2022	**752.247**	**12.732**	**315**	**765.294**
Accantonamenti per ammortamenti e svalutazioni				
al 1° gennaio 2022	**175.169**	**3.585**	**315**	**179.069**
Riclassificazione	(20.886)	-	(277)	(21.163)
Riclassifica ad Attività disponibili per la vendita	(5.065)	(1.946)	-	(7.011)
Svalutazione alla riclassifica verso Attività disponibili per la vendita	2.080	-	-	2.080
Storno di svalutazioni	(1.991)	-	-	(1.991)
Quota di ammortamento del periodo	26.915	1.721	41	28.677
al 31 dicembre 2022	**176.222**	**3.360**	**79**	**179.661**
Valore contabile netto al 31 dicembre 2021	**537.534**	**8.931**	**256**	**546.721**
Valore contabile al 31 dicembre 2022	**576.025**	**9.372**	**236**	**585.633**

Attività consistenti nel diritto di utilizzo

US$ migliaia	Diritto di utilizzo - Navi ex IAS 17	Altri diritti di utilizzo - Navi	Diritto di utilizzo - Bacino	Diritto di utilizzo - Altro	Totale Diritto di utilizzo
Valore contabile lordo					
al 1° gennaio 2022	**229.062**	**136.388**	**5.287**	**2.951**	**373.688**
Incrementi	-	42.020	-	-	42.020
Modifica delle condizioni contrattuali	(1.828)	(18.186)	-	1.261	(18.753)
Dismissione – diritti di utilizzo	(53.017)	(9.735)	-	(1.170)	(63.922)
Differenze di cambio	-	-	-	(114)	(114)
al 31 dicembre 2022	**174.217**	**150.487**	**5.287**	**2.928**	**332.919**
Accantonamenti per ammortamenti e svalutazioni					
al 1° gennaio 2022	**30.998**	**63.867**	**2.154**	**1.956**	**98.975**
Dismissione del fondo di ammortamento	(10.984)	(9.735)	-	(1.170)	(21.889)
Quota di ammortamento del periodo	8.518	22.012	1.056	582	32.168
al 31 dicembre 2022	**28.532**	**76.144**	**3.210**	**1.368**	**109.254**
Valore contabile netto al 31 dicembre 2021	**198.064**	**72.521**	**3.133**	**995**	**274.713**
Valore contabile netto al 31 dicembre 2022	**145.685**	**74.343**	**2.077**	**1.560**	**223.665**

Di seguito sono riportati i relativi valori per l'esercizio 2021 per finalità comparative:

US$ migliaia	Totale flotta di proprietà	Altro	Totale immobilizzazioni materiali	Diritti di utilizzo	Totale immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo
Valore contabile lordo					
al 1° gennaio 2021	**775.269**	**2.936**	**778.205**	**394.508**	**1.172.713**
Riclassificazione	-	163	163	-	163
Incrementi	5.867	235	6.102	9.065*	15.167
Modifica delle condizioni contrattuali	-	-	-	(3.666)	(3.666)
Dismissioni	-	-	-	(12.161)	(12.161)
Storni	-	(2.763)	(2.763)	(841)	(3.604)
Riclassifica ad Attività disponibili per la vendita	(71.512)	-	(71.512)	-	(71.512)
Riclassifica tra categorie	15.595	-	15.595	(13.195)	2.400
Differenze di cambio	-	-	-	(22)	(22)
al 31 dicembre 2021	**725.219**	**571**	**725.790**	**373.688**	**1.099.478**
Accantonamenti per ammortamenti e svalutazioni					
al 1° gennaio 2021	**190.138**	**2.901**	**193.039**	**77.909**	**270.948**
Riclassificazione	-	163	163	-	163
Dismissioni	-	-	-	(10.634)	(10.634)
Storni	-	(2.763)	(2.763)	-	(2.763)
Riclassifica ad Attività disponibili per la vendita	(50.893)	-	(50.893)	-	(50.893)
Riclassifica tra categorie	2.283	-	2.283	(2.283)	-
Svalutazione alla riclassifica verso Attività disponibili per la vendita	6.422	-	6.422	-	6.422
Quota di ammortamento del periodo	30.804	14	30.818	33.983	64.801
al 31 dicembre 2021	**178.754**	**315**	**179.069**	**98.975**	**278.044**
Valore contabile netto al 1° gennaio 2021	**585.131**	**35**	**585.166**	**316.599**	**901.765**
Valore contabile netto al 31 dicembre 2021	**546.465**	**256**	**546.721**	**274.713**	**821.434**

** include l'avvio del leasing, US$ 8.134 migliaia*

Flotta

Una descrizione dettagliata della Flotta è riportata nella relativa sezione del resoconto di gestione.

Il valore contabile netto delle immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo di proprietà di DIS al 31 dicembre 2022 è pari a US$ 809,3 milioni, comprensivi di attività consistenti nel diritto di utilizzo pari a US$ 223,7 milioni e immobilizzazioni materiali pari a US$ 585,6 milioni.

Il valore contabile netto della flotta di DIS (le attività legate alla navigazione del Gruppo, di proprietà o in *leasing*) ammonta a US$ 807,5 milioni al 31 dicembre 2022, e consiste nel valore contabile netto della Flotta navigante e degli interventi di bacino (*drydock*) associati, pari a US$ 585,4 milioni, nonché il valore capitalizzato e ammortizzato delle obbligazioni per *leasing* legate all'attività marittima di DIS e degli interventi di bacino associati (attività consistenti nel diritto di utilizzo come previsto dall'IFRS 16), pari a US$ 222,1 milioni. Una descrizione dettagliata della Flotta è riportata nella relativa sezione del resoconto di gestione.

Nel mese di dicembre 2022, d'Amico Tankers ha acquistato la M/T High Adventurer per un prezzo di JPY 4,1 miliardi, equivalenti a US$ 30,4 milioni.

Il valore delle altre immobilizzazioni materiali e attività consistenti nel diritto di utilizzo non legate alla navigazione al 31 dicembre 2022 ammonta a US$ 1,8 milioni ed è composto principalmente da obblighi per la locazione di uffici e il valore contabile netto di arredi, accessori e attrezzature per ufficio.

Nel mese di aprile 2022 la M/T High Priority è stata venduta da d'Amico Tankers d.a.c. per un prezzo di US$ 9,2 milioni. Nel luglio 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha ottenuto il controllo del 100% di Glenda International Shipping d.a.c. ("la *joint venture*" o Glenda") attraverso il riscatto delle azioni di proprietà di Topley Corporation ("Topley", parte del Gruppo Glencore) nella *joint venture* per un corrispettivo di US$ 27,4 milioni. Il corrispettivo versato al netto della liquidità in Glenda pari a US$ 1,9 milioni è stato allocato al *fair value* delle attività nette acquisite come segue: navi US$ 41,3 milioni, altre attività nette US$ 0,1 milioni al netto del prestito bancario di US$ 15,9 milioni. Prima dell'operazione, Topley deteneva una partecipazione del 50% in Glenda International Shipping. A seguito dell'operazione, le quattro navi di Glenda International Shipping (M/T GLENDA Melissa, M/T GLENDA Meryl, M/T GLENDA Melody, M/T GLENDA Melanie) sono state vendute a d'Amico Tankers d.a.c. nel settembre 2022.

Nei conti consolidati di DIS il corrispettivo di US$ 27,4 milioni al netto della liquidità di US$ 1,9 milioni acquisita nella *joint venture*, pagato per aumentare la partecipazione di d'Amico Tankers d.a.c. in Glenda, è stato allocato al *fair value* delle attività nette acquisite.

Nel mese di dicembre 2022, d'Amico Tankers ha acquistato la M/T High Adventurer per un prezzo di JPY 4,1 miliardi, equivalenti a US$ 30,4 milioni.

Il valore contabile netto delle navi in locazione per le quali esiste un obbligo di acquisto o un'opzione di acquisto a prezzi favorevoli ammonta a US$ 189,1 milioni al 31 dicembre 2022.

La seguente tabella indica gli obblighi di acquisto e le opzioni su tutte le navi vendute e riprese in *leasing* tramite contratti a scafo nudo:

Nome della nave, M/T	Anno di inizio del *leasing*	Obbligo di acquisto	Opzione di riacquisto della nave
High Voyager	2019	10° anno dalla vendita	Opzione esercitata
High Freedom	2018	10° anno dalla vendita	Opzione esercitata
Cielo di Houston	2019	n.a.	dal 5° anno
High Trust, High Loyalty, High Trader	2018	10° anno dalla vendita	dal 2° anno
High Discovery	2022	10° anno dalla vendita	dal 2° anno
High Fidelity	2022	10° anno dalla vendita	dal 3° anno

Le operazioni di *leasing* per High Discovery e High Fidelity sono state rifinanziate nel 2022 tramite nuove operazioni.

Il valore capitalizzato ed ammortizzato delle obbligazioni per *leasing* di DIS (attività consistenti nel diritto di utilizzo) è attualizzato utilizzando il tasso di finanziamento marginale di DIS, ottenuto aggiungendo allo *swap* su tassi di interesse per passività aventi la stessa scadenza delle obbligazioni per *leasing* il margine applicato più recentemente ai finanziamenti di terzi; per i *leasing* precedentemente identificati come tali in conformità allo IAS 17, i pagamenti delle rate di *leasing* sono attualizzati usando il tasso intrinseco del *leasing* di DIS (il locatario). L'impatto netto sugli utili portati a nuovo all'inizio del periodo di applicazione (1° gennaio 2019) è stato un decremento di US$ 2,0 milioni, che sono ammortizzati nel corso della durata delle immobilizzazioni materiali risultanti dall'applicazione di questo principio contabile.

La voce comprende le spese relative al programma di bacino della flotta ed il relativo ammortamento; le aggiunte nel periodo chiuso al 31 dicembre 2022 riguardano rate versate al cantiere per interventi di bacino, per attività consistenti sia in immobilizzazioni materiali che in diritti di utilizzo pari, rispettivamente, a US$ 5,5 milioni e US$ 0. Durante il 2022 tre delle navi di DIS sono state sottoposte a interventi di bacino; due navi hanno completato l'intervento nel 2022 mentre uno degli interventi di bacino era ancora in corso a fine esercizio.

Il *fair value* totale della flotta del Gruppo al 31 dicembre 2022 ammonta a US$ 1.028 milioni e include le navi di proprietà e le navi a scafo nudo di d'Amico Tankers d.a.c. Il valore delle navi di proprietà di DIS e delle sue navi in locazione con obbligo di acquisto ed opzioni di acquisto ad un prezzo favorevole si basa su valutazioni dei *broker* indipendenti, mentre per le rimanenti attività consistenti nel diritto d'uso si basa sul loro valore di utilizzo, come descritto di seguito.

Tutti i finanziamenti bancari sulle navi di proprietà del Gruppo DIS sono garantiti tramite ipoteche di primo grado. Il *fair value* totale delle navi del Gruppo DIS soggette ad ipoteca era pari a US$ 725,5 milioni al 31 dicembre 2022 e alla stessa data il valore contabile netto di tali navi e dei relativi interventi di bacino (*drydock*) era pari a US$ 578,2 milioni, e il valore totale dei finanziamenti in essere ammontava a US$ 300,8 milioni.

Valore recuperabile della Flotta (valore d'uso, *fair value* ed *impairment test*)

Il valore di recupero della flotta è definito come il maggiore tra il suo *fair value* al netto dei costi di vendita ed il suo valore d'uso, rappresentato dal valore attuale netto dei flussi di cassa per la sua vita utile residua. Le perdite durevoli di

valore (*impairment*) ed il loro storno hanno natura ***non ricorrente*** e si baseranno sul valore recuperabile della Flotta nonché su una valutazione condotta dalla dirigenza riguardo alla sostenibilità di diversi fattori di mercato.

Alla data di riferimento non erano presenti indicatori di perdita di valore in quanto a tale data il *fair value* (valutazioni dei *broker*) della Flotta di DIS superava il suo valore contabile di US$ 247,6 milioni.

Qualora esista un indicatore di perdita di valore, viene condotta una verifica di perdita di valore.

Ai fini dell'esecuzione dell'*impairment* test, le stime della dirigenza aziendale tengono conto delle informazioni di mercato disponibili, comprese le vendite riportate per navi simili, nonché dell'esperienza passata e delle previsioni future. I calcoli del valore d'uso si fondano sulle seguenti ipotesi fondamentali: (i) ricavi sulla base dei contratti conclusi e delle stime sulle tariffe base *time charter* future; (ii) vita utile residua di 25 anni. La dirigenza ha valutato se le questioni legate al clima potrebbero influire sulla vita utile residua delle nostre navi. Sebbene esista il rischio che il consumo di petrolio e la domanda di trasporto di raffinati possano raggiungere un picco prima della fine della vita utile di alcune delle nostre navi, al momento non è possibile stimare l'impatto di tale scenario sulla loro vita utile residua, poiché si prevede che il trasporto di raffinati sarà necessario per molti anni dopo tale evento. Pertanto, la vita utile prevista delle nostre navi non è stata rettificata a causa di questioni legate al clima (si veda la nota 1. Aree di incertezza, per una disamina dettagliata di come le questioni legate al clima potrebbero influire sul nostro settore); (iii) valore economico stimato alla fine della vita utile della nave in base alla media dei prezzi di demolizione degli ultimi 10 anni; (iv) costi generali ed amministrativi che riflettono l'attuale struttura societaria di DIS; (v) un'attualizzazione nominale al tasso nominale che rappresenta la media ponderata del costo del capitale (*Weighted Average Cost of Capital* - WACC) del Gruppo sulla base del costo stimato di finanziamento del debito e della stima espressa da DIS della propria esigenza di redditività del capitale proprio. Poiché per i flussi di cassa previsti – compresi i ricavi, i costi, le spese in conto capitale ed i valori residui – è utilizzato un tasso di attualizzazione nominale, per coerenza, tali flussi sono rettificati per rispecchiare l'inflazione prevista, che è pari alla media degli ultimi dieci anni dell'indice dei prezzi al consumo primario negli Stati Uniti. A causa dell'inflazione molto elevata registrata nel 2022, questa media è aumentata significativamente rispetto all'anno precedente; nel 2022 il WACC era pari al 5,5%, mentre nel 2021 era pari al 6,05%; (vi) a partire dal 2022 le questioni legate al clima sono state prese in considerazione nei nostri calcoli del valore d'uso utilizzati per stimare i valori recuperabili delle nostre navi, sebbene non siano state ritenute ipotesi chiave in quanto il loro impatto su tali valori non è stato considerato rilevante dalla dirigenza. Per quanto riguarda le spese derivanti da questioni legate al clima, abbiamo incluso quelle necessarie per soddisfare le nuove normative ambientali EEXI approvate dall'IMO, riducendo la potenza dei motori e installando dispositivi di risparmio energetico su alcune delle nostre navi più vecchie. In tali stime abbiamo inoltre incluso gli investimenti previsti per migliorare l'efficienza in termini di carburante di tutte le nostre navi, anche attraverso l'uso di vernici "a basso attrito" per gli scafi. (si veda la nota 1. Aree di incertezza per una disamina più dettagliata di come le questioni legate al clima potrebbero influire sul nostro settore, nonché Impatto ambientale e quadro normativo all'interno della sezione Responsabilità ambientale delle Informazioni di natura non finanziaria per le spese relative al miglioramento dell'efficienza energetica). (vii) A seconda degli sviluppi previsti per il Covid-19, i suoi effetti verrebbero presi in considerazione nei nostri calcoli del valore d'uso: in tal caso, la dirigenza utilizzerebbe tariffe base *time charter* più basse per le sue giornate aperte (giorni nave disponibili ancora non coperti da contratti) rispetto alle medie di mercato decennali applicabili, per riflettere la maggiore debolezza del mercato, seguite da una ripresa delle tariffe. Gli effetti negativi del Covid-19 sull'economia mondiale e sul consumo di raffinati si sono attenuati significativamente e si prevede che diminuiranno ulteriormente nel 2023 grazie alla graduale riapertura dell'economia cinese. La dirigenza non ritiene pertanto che il Covid-19 avrà un impatto negativo né sui suoi ricavi futuri né sulle sue spese operative e generali e amministrative future. (viii) La guerra in Ucraina ha avuto finora un impatto significativo sul mercato del trasporto marittimo di raffinati. Le sanzioni imposte da diverse economie ed in particolare dall'Unione Europea, dagli Stati Uniti e dal Regno Unito alla Russia hanno generato importanti

inefficienze nel mercato, riducendo la produttività delle navi cisterna e contribuendo a rendere più rigido l'equilibrio tra domanda e offerta, con un conseguente forte aumento delle tariffe di nolo. La guerra ha quindi contribuito ad aumentare le stime dei *broker* riguardanti i noli a breve termine utilizzate nei nostri calcoli del valore d'uso, che sono superiori alla media degli ultimi dieci anni per il 2023. Poiché la dirigenza non è in grado di prevedere quanto durerà la guerra ucraina, per i due anni successivi, il 2024 e il 2025, abbiamo prudentemente ipotizzato che le tariffe di nolo diminuiscano sostanzialmente rispetto al 2023, pur rimanendo al di sopra della media degli ultimi dieci anni, nonostante i solidi fondamentali del mercato. A partire dal 2026 si è ipotizzato che le tariffe base *time charter* siano allineate alla media degli ultimi dieci anni.

Storno di svalutazioni, svalutazioni

Alla fine del 2022, le valutazioni di *broker* indipendenti delle navi della Flotta erano significativamente più alte del loro valore contabile; pertanto, nel quarto trimestre è stato registrato uno storno di una svalutazione precedentemente riconosciuta, pari a US$ (2,0) milioni.

Nella seconda metà del 2021 la dirigenza ha trasferito due navi che prevedeva di vendere entro i successivi dodici mesi nelle "Attività disponibili per la vendita", in conformità all'IFRS 5, la M/T High Venture e la M/T High Valor, rilevando una svalutazione complessiva di US$ 6,4 milioni alla riclassificazione.

Si faccia riferimento anche al Resoconto di gestione per ulteriori informazioni (ulteriori dettagli alla nota 13).

Altre attività

Comprendono arredi, accessori ed attrezzature per ufficio.

13. ATTIVITÀ DISPONIBILI PER LA VENDITA – PASSIVITÀ ASSOCIATE ALLE ATTIVITÀ DISPONIBILI PER LA VENDITA

US$ migliaia	2022	2021
Al 1° gennaio		
Valore contabile netto ad inizio periodo	**10.197**	**-**
Riclassificazione da Immobilizzazioni materiali	-	20.683
Cessioni, vendite	(10.197)	(10.486)
Al 31 dicembre		
Valore contabile netto a fine periodo	**-**	**10.197**

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2022	Al 31 dicembre 2021
Passività relative alle attività disponibili per la vendita	**-**	**2.336**

Nel mese di gennaio 2022, le due navi considerate disponibili per la vendita alla fine del 2021 sono state consegnate ai rispettivi acquirenti. Al 31 dicembre 2022 nessuna nave era registrata come "Attività disponibili per la vendita", pertanto non esistevano passività relative a tali attività alla stessa data.

Al 31 dicembre 2021 le attività disponibili per la vendita ammontavano a US$ 10,2 milioni e riguardavano una delle due navi che la società aveva riclassificato come disponibili per la vendita durante l'esercizio, la quale è stata consegnata agli acquirenti all'inizio di gennaio 2022 (si veda anche la nota 12). La passività relativa a tale cespite,

corrispondente al saldo residuo del prestito bancario, ammontava a US$ 2,3 milioni al 31 dicembre 2021.

14. ALTRE ATTIVITÀ (PASSIVITÀ) FINANZIARIE

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2022			Al 31 dicembre 2021		
	Non correnti	Corrente	Totale	Non correnti	Corrente	Totale
Fair value degli strumenti derivati	3.303	6.479	9.782	451	169	620
Perdita differita su attività in *leasing*	5.774	2.275	8.049	9.331	2.348	11.679
Crediti finanziari	26	33	59	67	157	224
Totale altre attività finanziarie	**9.103**	**8.787**	**17.890**	**9.849**	**2.674**	**12.523**
Fair value degli strumenti derivati	(9)	(36)	(45)	(1.208)	(3.668)	(4.876)
Utile differito su attività in *leasing*	(3.284)	(558)	(3.842)	(615)	(235)	(850)
Altre passività finanziarie	(39)	(2.535)	(2.574)	(39)	(862)	(901)
Totale altre passività finanziarie	**(3.332)**	**(3.129)**	**(6.461)**	**(1.862)**	**(4.765)**	**(6.627)**

Al 31 dicembre 2022, le altre attività finanziarie non correnti ammontano a US$ 9,1 milioni (31 dicembre 2021: US$ 9,8 milioni) e includono principalmente la quota di perdite differite cumulative sulla vendita e rilocazione di navi, che sarà ammortizzata oltre i prossimi dodici mesi, pari a US$ 5,8 milioni (31 dicembre 2021: US$ 9,3 milioni), *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) valutati in US$ 3,3 milioni (31 dicembre 2021: strumenti di copertura su tassi di interesse valutati in US$ 0,5 milioni), e crediti per *leasing* finanziario (sub-locazione di uffici da parte della controllata d'Amico Tankers UK Ltd) pari a US$ 0,03 milioni (31 Dicembre 2021: *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) valutati in US$ 3,3 milioni (31 dicembre 2021: strumenti di copertura su tassi di interesse valutati in US$ 0,5 milioni), e un credito per *leasing* finanziario (sub-locazione di uffici da parte della controllata d'Amico Tankers UK Ltd pari a US$ 0,07 milioni).

I crediti finanziari correnti totali, pari a US$ 8,8 milioni al 31 dicembre 2022 (31 dicembre 2021: US$ 2,7 milioni) comprendono US$ 2,3 milioni di perdite differite cumulative sulla vendita e rilocazione di navi, che saranno ammortizzate nei prossimi dodici mesi (31 dicembre 2021: US$ 2,3 milioni), *swap* su tassi di interesse e strumenti di copertura dei cambi valutati in un totale di US$ 6,5 milioni (31 dicembre 2021: *swap* su tassi di interesse valutati in US$ 0,2 milioni), e crediti per *leasing* pari a US$ 0,03 milioni (31 dicembre 2021: US$ 0,1 milioni di deposito di garanzie e US$ 0,04 milioni di credito per *leasing*). L'esposizione del Gruppo a vari rischi associati alle tecniche di calcolo del *fair value* degli strumenti finanziari e degli strumenti derivati è illustrata alla nota 24.

Al 31 dicembre 2022, le altre passività finanziarie non correnti pari a US$ 3,3 milioni (31 dicembre 2021: US$ 1,8 milioni) includevano principalmente US$ 3,0 milioni di credito dalla vendita delle navi in locazione M/T High Discovery e MT/T High Fidelity e US$ 0,3 milioni i utile differito dalla vendita di navi vendute e rilocate (31 dicembre 2021: US$ 0,6 milioni di utile differito dalla vendita di navi vendute e rilocate) e il *fair value* irrilevanti di *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) (31 dicembre 2021: US$ 1,2 milioni di *fair value* di *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura)).

Al 31 dicembre 2022, le altre passività finanziarie correnti pari a US$ 3,1 milioni (31 dicembre 2021: US$ 4,8 milioni) includono il *fair value* degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US$ 0,04 milioni (31 dicembre 2021: US$ 3,7 milioni), utile differito dalla vendita di navi vendute e rilocate pari a US$ 0,6 milioni (31 dicembre 2021: US$ 0,2 milioni) e altre passività finanziarie correnti pari a US$ 2,5 milioni, composte da interessi finanziari maturati

su finanziamenti bancari e scoperti di conto (31 dicembre 2021: US$ 0,9 milioni).

La dirigenza di DIS ha valutato se le sue attività e passività finanziarie correnti e non correnti siano state colpite dal Covid-19, dalla guerra in Ucraina e dagli alti tassi di inflazione e ritiene che non sia necessario attuare rettifiche a tali importi (si rimanda anche alle note n. 1 e n. 12 e agli Eventi significativi verificatisi nel periodo per ulteriori informazioni sull'impatto delle aree di incertezza sul Gruppo).

15. RIMANENZE

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2022	Al 31 dicembre 2021
Rimanenze	**18.303**	**11.643**

Le rimanenze si riferiscono alle scorte di *Intermediate Fuel* Oil (IFO), *Marine Diesel Oil* (MDO) – denominati collettivamente carburanti *bunker* – e lubrificanti a bordo delle navi. Gli importi relativi ai consumi nel corso del periodo sono illustrati dettagliatamente nelle note 4 e 7.

16. CREDITI A BREVE ED ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2022	Al 31 dicembre 2021
Crediti contrattuali	63.783	20.970
Attività derivante da contratto (ratei anticipi)	22.591	9.859
Anticipi *time charter*, altri crediti e ratei	1.964	4.745
Altri crediti esigibili	3.160	1.530
Totale	**91.498**	**37.104**

Al 31 dicembre 2022, i crediti a breve e altre attività correnti includono i crediti contrattuali pari a US$ 63,8 milioni (31 dicembre 2021: US$ 21,0 milioni) al netto del fondo svalutazione crediti di US$ 1,1 milioni (31 dicembre 2021: US$ 0,2 milioni). I crediti derivanti da contratti con i clienti sono rilevati quando il diritto al corrispettivo diventa incondizionato ovvero, nel caso dei noleggi a viaggio, quando il viaggio viene completato e la fattura è emessa al cliente. Il Gruppo DIS detiene crediti commerciali allo scopo di riscuoterne i flussi di cassa e pertanto li valuta successivamente al costo ammortizzato. Ulteriori dettagli riguardanti le politiche di svalutazione del Gruppo DIS ed il calcolo del fondo svalutazione crediti sono riportati nella nota 25.

Le attività contrattuali legate ai ricavi rappresentano un rateo attivo derivante dal diritto del Gruppo DIS di ricevere un corrispettivo per il lavoro svolto, ma non fatturato, alla data di rendicontazione sui suddetti noleggi a viaggio (diritto condizionato al corrispettivo per la parte dell'obbligazione contrattuale svolta) pari a US$ 22,6 milioni al 31 dicembre 2022 (US$ 9,9 milioni al 31 dicembre 2021). Le variazioni delle attività derivanti da contratti dipendono, inter alia, dalla durata dei viaggi, dai livelli delle tariffe di nolo e dal numero di navi impiegate tramite tali contratti. Il 100% del prezzo dell'operazione allocato ad attività derivanti da contratti al 31 dicembre 2022 è stato fatturato durante il mese di gennaio 2023.

Gli altri anticipi, crediti e ratei ammontano a US$ 2,0 milioni al 31 dicembre 2021 (US$ 4,7 milioni al 31 dicembre 2021) e rappresentano anticipi per contratti *time charter*, altri anticipi e spese da rifatturare.

Gli altri crediti esigibili pari a US$ 3,2 milioni nel 2022 consistono in crediti non commerciali e anticipi di agenzia (31 dicembre 2021: crediti non commerciali e anticipi di agenzia pari a US$ 1,5 milioni).

Di seguito sono riportate le scadenze dei crediti commerciali.

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2022	Al 31 dicembre 2021
0-60 giorni	49.160	14.697
61-90 giorni	3.180	2.301
91-120 giorni	5.978	1.237
> 120 giorni	5.465	2.735
Totale	**63.783**	**20.970**

Gli importi in scadenza tra 90 e 120 giorni rappresentano principalmente crediti per controstallie. La dirigenza ritiene che gli importi non svalutati scaduti da più di 30 giorni siano ancora interamente recuperabili, sulla base dei pagamenti passati e di un'approfondita analisi del rischio di credito cliente, poiché sono dovuti principalmente da controparti di primo livello (grandi compagnie petrolifere e importanti agenzie commerciali di intermediazione). I clienti di DIS sono principalmente compagnie petrolifere e importanti agenzie commerciali di intermediazione di materie prime. I *rating* creditizi di queste controparti non sono stati influenzati dalla guerra in Ucraina e la maggior parte dei clienti di DIS ha registrato risultati molto buoni nel 2022, anche grazie all'aumento del prezzo del petrolio e della sua volatilità, derivante dalla guerra, che ha creato maggiori opportunità di arbitraggio per la negoziazione. DIS non ha quindi registrato finora e non prevede di registrare in futuro un aumento delle perdite su crediti o dei crediti scaduti a causa della guerra in Ucraina.

17. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2022	Al 31 dicembre 2021
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	**117.896**	**43.415**

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono rappresentate dalla liquidità a bordo, dai saldi bancari e dai depositi a breve termine con una scadenza inferiore a 3 mesi.

18. PATRIMONIO NETTO

Le variazioni delle voci del patrimonio netto registrate nei 2022 sono riportate in dettaglio nel prospetto delle variazioni del patrimonio netto.

Capitale sociale

Nel 2022 il capitale sociale della Società è aumentato il 4 luglio di 10.000 azioni (US$ 500,00) a causa dell'esercizio di un numero equivalente di warrant ad un prezzo per azione di € 0,412. L'importo totale del suddetto aumento di capitale, compreso il sovrapprezzo azioni, è stato di € 4,1 migliaia.

Al 31 dicembre 2022 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammontava a US$ 62.053.278,45, corrispondente a 1.241.065.569 azioni ordinarie senza valore nominale (al 31 dicembre 2021: US$ 62.052.778,45 corrispondente a 1.241.055.569 azioni ordinarie senza valore nominale).

Il capitale autorizzato della Società, ivi compreso il capitale sociale emesso, è fissato a ottantasette milioni cinquecentomila dollari USA (US$ 87.500.000), suddiviso in un miliardo settecentocinquanta milioni (1.750.000.000)

di azioni senza valore nominale.

Risultati a nuovo

Al 31 dicembre 2022 questa voce comprende gli utili netti dell'attuale e del precedente esercizio, oltre alle detrazioni derivanti dai dividendi approvati per la distribuzione.

Riserva opzioni su azioni

La riserva opzioni su azioni è stata costituita inizialmente in virtù dell'IPO del Gruppo DIS e del relativo aumento di capitale a maggio 2007 e successivamente per via di ulteriori aumenti di capitale. Come previsto per legge, tali riserve sono distribuibili. Alcuni costi ed oneri legati al processo di quotazione e gli ulteriori aumenti di capitale (principalmente commissioni bancarie e relativi onorari e spese per consulenze) sono stati dedotti a fronte della riserva opzioni su azioni e sono esposti tra le "Altre variazioni" nel Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato.

Riserva per pagamenti basati su azioni

È stato stabilito di contabilizzare la parte di compenso relativa al piano di incentivazione a lungo termine della Società che viene regolata con azioni. Nel 2022 ai beneficiari del piano di incentivazione a lungo termine sono state consegnate azioni equivalenti a un importo maturato di US 19.265, mentre il costo maturato per l'anno, relativo agli importi da regolare in azioni, è stato pari a US$ 225.448. È stata operata una rettifica di US$ 6,4 migliaia in relazione agli importi maturati per gli anni precedenti.

Altre riserve

Le altre riserve sono composte dalle seguenti voci:

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2021	Variazione nel 2022	Al 31 dicembre 2022
Totale Altre riserve	**(17.926)**	**11.522**	**(6.404)**
Riserva *Cash flow hedge* (in altre componenti dell'utile complessivo)	(1.459)	11.166	9.707
Riserva per pagamenti basati su azioni	38	200	238
Altro	(16.505)	156	(16.349)
di cui			
Azioni proprie	(19.316)	128	(19.188)
Riserva di conversione (in altre componenti dell'utile complessivo)	(218)	(129)	(347)
Riserve legale e di consolidamento	3.029	157	3.186

Azioni proprie

Le azioni proprie al 31 dicembre 2022 consistono in 18.170.238 azioni ordinarie con un valore contabile pari a US$ 19,3 milioni, equivalenti all'1,46% delle azioni emesse alla stessa data. Tali azioni sono state acquistate in seguito ai programmi di riacquisto azioni proprie autorizzati di DIS. Un nuovo programma di riacquisto azioni proprie è stato autorizzato dall'assemblea ordinaria degli azionisti tenuta il 20 aprile 2021, e successivamente attuato dal Consiglio di DIS il 6 maggio 2021, consentendo alla Società di acquistare fino a 186.157.950 delle proprie azioni ordinarie (comprese le azioni proprie già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società, in conformità all'articolo 430-15 della legge lussemburghese). Il nuovo Programma ha lo stesso scopo del programma precedente concluso nell'aprile 2021. Nel corso del 2022 DIS ha consegnato ai beneficiari del suo Piano di incentivazione a lungo termine adottato nel 2019, che comprende i dirigenti in ruoli chiave e gli amministratori esecutivi del Gruppo DIS, n. 156.673 azioni proprie a un costo medio totale di US$ 129 migliaia (0,00013% del capitale sociale), come prima *tranche* del compenso in natura sul periodo continuativo 2019-2020. Nel 2022 DIS non ha

acquistato alcuna azione propria, mentre nel 2021 ha acquistato n. 2.849.015 azioni proprie.

Riserva *fair value*

La riserva *fair value* non è distribuibile ed è sorta dalla variazione di valore della parte efficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS collegati ad alcune delle sue linee di credito bancarie. I dettagli riguardanti il *fair value* degli strumenti finanziari derivati sono riportati nella nota 24.

Riserva di conversione

Questa riserva non è distribuibile ed è il risultato della conversione in US$ del patrimonio netto delle società del Gruppo DIS aventi valute funzionali diverse dal dollaro statunitense.

Riserva legale

La riserva legale è prevista dalla Legge lussemburghese e il suo saldo non è distribuibile.

19. BANCHE ED ALTRI FINANZIATORI

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2022	Al 31 dicembre 2021
Banche e altri finanziatori - Passività non correnti	266.124	226.771
Banche e altri finanziatori - Passività correnti	51.086	66.534
Totale	**317.210**	**293.305**

I finanziamenti bancari in essere al 31 dicembre 2022 includevano:

Finanziatore/dettagli	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse	Vincolo finanziario (*covenant*) rapporto prestito/ valore	Vincoli finanziari (*covenant*)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31 dicembre 2022
DTL								
Crédit Agricole CIB + consorzio di 8 banche / Marzo 2016 Finanziamento da US$ 250 mln (integrato e modificato)	Cielo di Londra	17 rate trimestrali consecutive + maxirata alla scadenza	US$ LIBOR + 2,0% o + 2,15% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimoniale netto > 25%	1.720	22.120	23.840
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. filiale di Londra/novembre 2020 finanziamento da US$ 29 mln	High Wind	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 10,91 mln alla scadenza	US$ LIBOR + 2,00%-2,15% per il primo anno e 2,50% per il periodo rimanente	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimoniale netto > 25%	1.263	13.438	14.701
Skandinaviska Enskilda Banken AB Dicembre 2021 finanziamento da US$ 20 mln	Cielo Bianco	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 12,4 mln alla scadenza	US$ LIBOR + 2,4% o + 2,3% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimoniale netto > 25%	1.520	16.960	18.480
ABN Amro N.V./ Dicembre 2021 finanziamento da US$ 43 mln (modificato e riesposto di volta in volta –prestito "*sustainability linked*")	Cielo di Gaeta	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 6,2 mln alla scadenza	US$ LIBOR + 2,4 %[1]	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimoniale netto > 25%	1.554	10.916	12.470
	Cielo di Hanoi	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 8,5 mln alla scadenza	US$ LIBOR + 2,4 %[1]	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimoniale netto > 25%	1.293	12.365	13.658
	Cielo di Ulsan	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 7,5 mln alla scadenza	US$ LIBOR + 2,4 %[1]	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimoniale netto > 25%	1.302	11.421	12.723
Banco BPM SpA/ dicembre 2021 finanziamento da US$ 15,5 mln	Cielo di Salerno	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 8,97 mln alla scadenza	US$ LIBOR + 2,4%	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimoniale netto > 25%	1.305	13.216	14.521
Tokyo Century Corp. Novembre 2015 finanziamento da US$ 21,78 mln	High Challenge	24+18 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 6,6 mln alla scadenza	SOFR a termine + 2,40%	< 87,0%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimoniale netto > 25%	1.452	11.979	13.431
Danish Ship Finance A/S Luglio 2022 finanziamento da US$ 25,2 mln	High Seas	28 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	SOFR composto + 2,30%	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimoniale netto > 25%	1.800	10.350	12.150
	High Tide					1.800	10.350	12.150

ING Bank N.V., filiale di Londra & Skandinaviska Enskilda Banken AB/ Luglio 2022 finanziamento da US$ 82 mln	Cielo di Cagliari	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 13,2 mln alla scadenza	SOFR composto + 2,20%	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimoniale netto > 25%	1.696	19.923	21.619
	Cielo Rosso	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 13,2 mln alla scadenza				1.696	19.923	21.619
	Cielo di Rotterdam	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 13,2 mln alla scadenza				1.696	19.923	21.619
	Cielo di New York	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 13,2 mln alla scadenza				1.762	13.668	15.430
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. filiale di Londra/settembre 2022 finanziamento da US$ 54,213 mln	Glenda Melanie	20 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	Compounded SOFR + 2.30%	< 76.9%	Liquid assets > US$ 25m Net worth > US$ 100m Net worth ratio > 25%	1.845	6.919	8.764
	Glenda Melody	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 0,471 mln alla scadenza				1.886	7.543	9.429
	Glenda Meryl	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 0,9 mln alla scadenza				1.800	7.650	9.450
	Glenda Melissa	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 0,9 mln alla scadenza				1.800	7.650	9.450
	Cielo di Capri	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 8,34 mln alla scadenza				1.390	13.898	15.288
Skandinaviska Enskilda Banken AB/ dicembre 2022 finanziamento da US$ 20 mln	High Adventurer	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 11,7 mln alla scadenza	SOFR composto + 2,30% + Differenziale di sostenibilità (+/- 10 pb)	< 76.9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimoniale netto > 25%	1.660	18.340	20.000
Banca Intesa / "Hot Money"	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	10.000	-	10.000
Bank of Ireland/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	5.287	-	5.287
MPS / scoperto di conto	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2.415	-	2.415
Banco Popolare/ scoperto di conto	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1.956	-	1.956
Commissioni finanziarie						(812)	(2.428)	(3.240)
Totale al 31 dicembre 2022						**51.086**	**266.124**	**317.210**

[1] Il prestito "sustainability linked" include un premio o una penale di un massimo di 5 pb del margine a seconda dell'indicatore AER delle navi di proprietà e a scafo nudo di d'Amico Tankers rispetto ad alcuni obiettivi prefissati.

I finanziamenti bancari in essere al 31 dicembre 2021 includevano:

Finanziatore/dettagli	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse	Vincolo finanziario (covenant) rapporto prestito/ valore	Vincoli finanziari (*covenant*)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31 dicembre 2021
DTL								
Crédit Agricole CIB + consorzio di 8 banche / Marzo 2016 Finanziamento da US$ 250 mln (integrato e modificato di volta in volta)	Cielo di New York Cielo di Rotterdam Cielo di Cagliari Cielo Rosso Cielo di Londra	17/27 rate trimestrali consecutive + maxirata alla scadenza (maxirata totale = US$ 89,056 mln)	US$ LIBOR + 2,0% o + 2,15% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	7.787	94.976	102.763
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. filiale di Londra/novembre 2020 finanziamento da US$ 29 mln	High Priority	9 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	US$ LIBOR + 2,50%	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.669	680	2.349
	High Wind	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 10,91 mln alla scadenza	US$ LIBOR + 2,00%-2,15% per il primo anno e 2,50% per il periodo rimanente	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.263	14.700	15.963
DNB Bank ASA/ dicembre 2018 finanziamento da US$ 16,25 mln	High Seas	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 8,87 mln alla scadenza	US$ LIBOR + 2,80%	< 74,1%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.476	10.347	11.823
ING Bank N.V., filiale di Londra/ dicembre 2018 finanziamento da US$ 15,6 mln	High Tide	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 8,5 mln alla scadenza	US$ LIBOR + 2,70%	< 74,1%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.418	9.927	11.345
Skandinaviska Enskilda Banken AB/ dicembre 2021 finanziamento da US$ 20 mln	Cielo Bianco	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 12,4 mln alla scadenza	US$ LIBOR + 2,4% o + 2,3% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.520	18.480	20.000
Banca IMI SpA/ ottobre 2014 finanziamento da US$ 45,080 mln	Cielo di Capri	14 rate semestrali consecutive + maxirata da US$ 12 mln per ciascuna nave alla scadenza	US$ LIBOR + 2,65%	< 75,0%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.506	12.753	14.259
ABN Amro N.V./ Dicembre 2021 finanziamento da US$ 43 mln (prestito "sustainability linked")	Cielo di Gaeta	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 6,2 mln alla scadenza	US$ LIBOR + 2,4 %[2]	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.555	12.470	14.025
	Cielo di Hanoi	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 8,5 mln alla scadenza	US$ LIBOR + 2,4 %[2]	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.292	13.658	14.950
	Cielo di Ulsan	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 7,5 mln alla scadenza	US$ LIBOR + 2,4 % [2]	< 76,9%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.302	12.723	14.025
Tokyo Century Corporation/ dicembre 2014 finanziamento da US$ 41,6 mln	Cielo di Salerno	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 12,5 mln per ciascuna nave alla scadenza	US$ LIBOR + 2,3%	< 87,0%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	13.860	-	13.860
Tokyo Century Corporation/ novembre 2015 finanziamento da US$ 21,78 mln	High Challenge	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US$ 13,1 mln alla scadenza	US$ LIBOR + 2,175%	< 87,0%	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.452	13.431	14.883

Tokyo Century Corporation/ agosto 2016 finanziamento di capitale circolante generale da US$ 10,47 mln	Cielo di Salerno High Challenge	22 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	US$ LIBOR + 2,45%	n.a.	Attività liquide > US$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	812	-	812
Banca Intesa / "Hot Money"	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	10.000	-	10.000
Bank of Ireland/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	5.634	-	5.634
Banco Popolare/ scoperto di conto	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2.076	-	2.076
MPS / scoperto di conto	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	5.548	-	5.548
GIS								
Standard Chartered Bank/ settembre 2020 finanziamento da US$ 45 mln[3]	Glenda Melanie Glenda Melissa Glenda Melody Glenda Meryl	24 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	US$ LIBOR +2,40%	< 75,2% per i primi 3 anni poi < 70,4%	n.a.	3.750	14.063	17.813
DIS								
UniCredit SpA/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3.752	-	3.752
Commissioni finanziarie						(1.138)	(1.437)	(2.575)
Totale al 31 dicembre 2021						**66.534**	**226.771**	**293.305**

[2] Il prestito "sustainability linked" include un premio o una penale di un massimo di 5 pb del margine a seconda dell'indicatore AER delle navi di proprietà e a scafo nudo di d'Amico Tankers rispetto ad alcuni obiettivi prefissati.

[3] GIS è una controllata consolidata con metodo proporzionale. Nel bilancio consolidato di DIS includiamo pertanto solo il 50% di tali prestiti, una quota equivalente alla partecipazione di d'Amico Tankers d.a.c. nel capitale sociale di GIS.

Tutti i finanziamenti bancari sono garantiti da d'Amico International Shipping S.A. e rispettano i rispettivi vincoli finanziari (covenant) sia nell'esercizio 2022 che nel 2021.

I prestiti ipotecari di DIS in essere al 31 dicembre 2022 ammontavano a US$ 300,8 milioni, di cui un importo in essere di US$ 262,3 milioni comprende già clausole che disciplinano la transizione dal LIBOR in US$ al SOFR. Per i restanti prestiti ipotecari di DIS con un importo in essere di US$ 38,5 milioni al 31 dicembre 2022, la Società sta attualmente finalizzando le modifiche ai documenti che disciplineranno questa transizione.

DIS ha anche una linea di credito per *leasing* in essere per US$ 16,5 milioni al 31 dicembre 2022, che dovrà passare dal LIBOR in US$ al SOFR. La Società sta attualmente finalizzando le modifiche ai documenti che disciplineranno questa transizione.

Infine, DIS dispone anche di linee di credito non soggette a ipoteche (scoperti di conto o finanziamenti a medio termine), pari a US$ 20,1 milioni al 31 dicembre 2022, di cui US$ 19,6 milioni in essere alla stessa data. Di questi finanziamenti, un importo corrispondente a US$ 2,6 milioni dovrà passare dal tasso LIBOR in US$ al SOFR. La società inizierà presto a lavorare sulle modifiche ai documenti che disciplineranno questa transizione.

Il passaggio al SOFR non aumenta la nostra esposizione al rischio di tasso d'interesse e non modifica la politica di gestione del rischio dell'entità.

20. PASSIVITÀ PER *LEASING*

Le passività per *leasing* vengono ripagate nel corso della durata contrattuale. Le durate contrattuali restanti alla data del bilancio sono le seguenti:

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2022	Al 31 dicembre 2021
Totale dei pagamenti minimi di *leasing* previsti (investimento lordo)	**263.561**	**331.439**
con scadenza entro un anno	81.932	51.297
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	106.637	196.047
con scadenza oltre cinque anni	74.992	84.095
Principali rimborsi di pagamenti minimi di *leasing*	**221.965**	**273.958**
con scadenza entro un anno	71.740	36.480
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	81.827	160.685
con scadenza oltre cinque anni	68.398	76.793
Oneri finanziari compresi nei pagamenti minimi di *leasing*	**41.596**	**57.481**
dei quali pertinenti al periodo	17.157	17.139

Il valore contabile delle attività possedute mediante contratti di *leasing*, così come i termini principali di *leasing*, sono descritti nella nota 12; il tasso di rendimento annuale su tali operazioni di *leasing* di DIS erano, al momento della loro conclusione, in linea con le tariffe di mercato. Una componente non di *leasing* (elemento di servizio) è esclusa dal calcolo iniziale della passività per *leasing* per contratti *time charter*; il suo importo era stimato a US$ 6.926 forfettari al giorno per l'intera durata di tali contratti, in linea con gli importi dei costi operativi preventivati per l'esercizio successivo per le navi di proprietà della flotta, al momento della rilevazione iniziale..

21. DEBITI A BREVE ED ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2022	Al 31 dicembre 2021
Debiti commerciali	25.339	24.043
Altri debiti	2.695	1.164
Ratei e risconti passivi	2.700	2.458
Totale	**30.734**	**27.665**

I debiti a breve e altre passività correnti al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021 comprendono principalmente debiti commerciali. Includono un fondo per la componente di cassa dei benefici per i dipendenti legati al piano di incentivazione a lungo termine di DIS, pari a US$ 1,0 milioni al 31 dicembre 2022. Il valore contabile dei debiti di DIS è considerato equivalente al *fair value*, data la natura a breve termine.

Il Gruppo DIS ha predisposto politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze concordate; per ulteriori informazioni si rimanda alla nota 24.

22. DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2022	Al 31 dicembre 2021
Debiti per imposte correnti	**101**	**43**

Il saldo a fine 2022 e a fine 2021 riguarda le imposte sul reddito delle società dovute dalle controllate di DIS e l'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) dovuta dalla controllante del Gruppo DIS.

23. VARIAZIONI DELLE PASSIVITÀ ORIGINATE DA ATTIVITÀ FINANZIARIE

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2021	Netto flussi di cassa	Variazioni che non influenzano le disponibilità liquide							Al 31 dicembre 2022
			Commissioni finanziarie ammortizzate	Oneri per *leasing*	Modifica delle condizioni contrattuali storno* e cambi	Avvio del *leasing*	Utili/perdite da derivati Variazioni realizzate	Utili/perdite da derivati Variazioni non realizzate	Cash-flow hedge	
Passività per *leasing*	**273.958**	(47.694)	-	17.157	(22.717)	1.261	-	-	-	**221.965**
Banche ed altri finanziatori	**295.641**	19.799	1.770	-	-	-	-	-	-	**317.210**
Passività da strumenti derivati	**4.255**	(1.605)	-	-	-	-	1.620	(2.840)	(11.166)	**(9.736)**

* annullamento dei pagamenti residui del *leasing* a seguito dell'esercizio dell'opzione di acquisto sulla nave e del nuovo *leasing* (avvio) sulla M/T High Fidelity e sulla M/T High Discovery.

24. GESTIONE DEI RISCHI FINANZIARI

Il Gruppo DIS è esposto a diversi rischi connessi con le sue operazioni. DIS deve assumere nuovi rischi per condurre la propria attività e raggiungere i propri obiettivi, ma ambisce a farlo tramite la loro identificazione, misurazione, gestione e controllo, in modo da garantire il successo a lungo termine della Società. Il settore dei trasporti marittimi è altamente sensibile alle fluttuazioni del mercato, che possono causare significative variazioni delle tariffe dei noli e dei prezzi delle navi. Uno dei principali obiettivi di gestione del rischio di DIS è ridurre l'esposizione dei propri utili alle fluttuazioni cicliche.

Durante il processo di definizione del bilancio preventivo, il Gruppo DIS individua i rischi principali e cerca di adottare sistematicamente le azioni necessarie per gestire tali esposizioni, anche tramite coperture con strumenti finanziari derivati. Sono state istituite specifiche politiche e linee guida per il controllo del rischio volte a misurare regolarmente i limiti e le variazioni entro cui operare complessivamente all'interno del Gruppo DIS. Le mansioni sono ripartite tra il back office e il front office, in modo da garantire un corretto monitoraggio della conformità alle procedure di controllo interno. Nella presente sezione è riportata l'informativa di natura qualitativa e quantitativa sul potenziale effetto che tali rischi potrebbero avere sul Gruppo DIS.

Il comitato di Controllo e Gestione del Rischio - costituito all'interno del Consiglio di Amministrazione - elabora e monitora le politiche di gestione del rischio del Gruppo DIS, riferendo regolarmente al Consiglio di Amministrazione in merito alle proprie attività, come richiesto dalla struttura di *Corporate Governance* della Società.

DIS ha adottato un Sistema di Controllo Interno e Gestione del Rischio con l'intento di identificare, misurare, gestire e monitorare i rischi principali affrontati dalla Società. Questo sistema contribuisce alla salvaguardia degli attivi societari, l'efficienza e l'efficacia delle procedure gestionali, l'affidabilità delle informazioni finanziarie e la conformità legale e normativa, oltre che alle norme statutarie ed alle procedure interne della Società.

Gli strumenti finanziari del Gruppo DIS sono costituiti principalmente da depositi presso banche, crediti e debiti, finanziamenti da e a imprese collegate, finanziamenti bancari, *leasing* e derivati.

Rischio di mercato

DIS e le sue controllate sono esposte al rischio di mercato principalmente in relazione alle navi che operano sul mercato *spot*, poiché sono esposti a fluttuazioni delle tariffe di nolo di mercato. In particolare, quando le navi vengono date a noleggio le tariffe potrebbero essere troppo basse per garantire un adeguato ritorno o coprire i costi. Le strategie di gestione del rischio applicate sono le seguenti: (i) Se possibile, il Gruppo DIS copre una parte dei suoi giorni nave disponibili nei dodici mesi successivi, così da ridurre la propria esposizione al mercato *spot*; (ii)

le navi operano su scala mondiale per ridurre l'effetto delle diverse condizioni di mercato a livello regionale; (iii) il Gruppo DIS ricorre a strumenti finanziari derivati, come contratti di nolo a termine e *swap* su *bunker*, per gestire la propria esposizione ai mercati *spot*.

Rischio dei mercati finanziari

Essendo un gruppo multinazionale con attività sparse in tutto il mondo, DIS è esposta al rischio di mercato legato alle variazioni dei tassi di cambio e alla fluttuazione dei tassi di interesse.

Rischio di cambio

DIS utilizza il dollaro USA come valuta funzionale e la maggior parte delle sue operazioni è denominata in questa valuta. Il Gruppo DIS è esposto al rischio di cambio in relazione alle operazioni denominate in valute diverse dal dollaro USA.

Il Gruppo DIS monitora regolarmente la propria esposizione al rischio di cambio. La dirigenza non ritiene che il Gruppo DIS abbia un'esposizione significativa al rischio di cambio derivante dalle attività operative, poiché praticamente tutti i ricavi del Gruppo DIS e gran parte dei suoi costi operativi sono denominati in dollari statunitensi. Il Gruppo DIS identifica e monitora sistematicamente la propria esposizione a fluttuazioni e squilibri valutari per prevedere i potenziali effetti negativi e adottare misure necessarie per ridurne l'impatto, ricorrendo alla copertura della propria esposizione valutaria, se necessario, per mantenerla entro livelli di rischio accettabili. In particolare, l'esposizione al tasso di cambio sui flussi di cassa finanziari e operativi previsti potrebbe essere coperta tramite *swap* su valute, contratti *forward* e opzioni su valute, nel rispetto delle specifiche politiche e linee guida di gestione del rischio e delle procedure di controllo interno. Nel 2022 i contratti *forward* su valute di DIS sono stati ritenuti efficaci coperture dei flussi finanziari ("*cash flow hedges*"), rilevando i relativi risultati non realizzati in riserve di patrimonio netto in qualità di Altre componenti di conto economico complessivo. Le controparti di tali accordi sono primari istituti finanziari; alcune operazioni potrebbero anche vedere come controparte la parte correlata d'Amico Finance d.a.c.

Il rischio di cambio riguarda i flussi di cassa non denominati in dollari USA, costituiti principalmente da spese amministrative e oneri operativi denominati in euro. Per il 2022, i pagamenti in valuta ammontano all'equivalente di US$ 26,2 milioni, pari al 11,23% delle spese operative, amministrative, finanziarie e degli oneri fiscali totali, con le operazioni in euro che rappresentavano l'8,9% di tali pagamenti totali (il 79,4% dei pagamenti totali in valuta estera). Le altre valute non rappresentano una quota significativa dei flussi di cassa di DIS. Al netto dei contratti *forward* su valute impiegati per finalità di copertura, i pagamenti in valuta ammontavano all'equivalente di US$ 14,6 milioni.

US$ migliaia	2022		2021	
	+ 10%	- 10%	+ 10%	-10%
US$ / Valuta	**1.364**	**(1.364)**	**2.678**	**(2.678)**

Nell'ambito di un'analisi di sensibilità, abbiamo stabilito che, al netto delle coperture valutarie, una fluttuazione del 10% del tasso di cambio del dollaro USA rispetto a tutte le altre valute avrebbe determinato una variazione del risultato netto del Gruppo di +/- US$ 1,4 milioni per l'esercizio 2022 (US$ +/- 1,0 milioni nel 2021). La sensibilità complessiva del Gruppo DIS al rischio di cambio non ha subito particolari variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Nel 2022 DIS ha coperto anche la sua esposizione in yen in relazione all'esercizio di due opzioni di acquisto su navi precedentemente prese a noleggio. Nello specifico:

- nel 2022 ha acquistato 4,1 miliardi di yen (equivalenti a US$ 30,0 milioni) contro USD attraverso contratti *forward* su valute, per coprire la propria esposizione relativa all'esercizio dell'opzione di acquisto della M/T High Adventurer,

consegnata a d'Amico Tankers nel dicembre 2022. Il *closing* di questo contratto è avvenuto alla consegna della nave a d'Amico Tankers d.a.c.

- nel 2022 ha acquistato 4,1 miliardi di yen (equivalenti a US$ 30,0 milioni) contro USD attraverso contratti *forward* su valute, per coprire la propria esposizione relativa all'esercizio dell'opzione di acquisto della M/T High Explorer, la cui consegna alla Società è prevista nel maggio 2023. Il *closing* del contratto non è ancora avvenuto al 31 dicembre 2022.

Entrambi i contratti sono stati considerati coperture efficaci. Il risultato non realizzato della copertura per la M/T High Explorer a fine esercizio è stato contabilizzato nelle riserve di patrimonio netto nelle altre componenti dell'utile complessivo.

Rischio di tasso di interesse

Il Gruppo DIS è esposto al rischio di tasso di interesse in quanto i suoi depositi bancari e le linee di credito utilizzati per finanziare l'acquisto di navi di nuova costruzione e di navi di seconda mano hanno un tasso di interesse variabile. Il rischio viene gestito dal Gruppo DIS attraverso *swap* su tassi di interesse e l'attività di copertura viene regolarmente valutata per garantirne l'adeguatezza.

Le strategie di gestione del rischio prevedono che: (i) per una parte delle linee di credito di d'Amico Tankers d.a.c. (la controllata di d'Amico International Shipping S.A.) il tasso venga trasformato in fisso utilizzando contratti *swap* su tassi di interesse (IRS). Per tutti i contratti classificati come contratti di copertura ai fini contabili (IFRS 9), la parte efficace dell'utile o della perdita dello strumento di copertura viene imputata alle altre componenti dell'utile complessivo. Per gli *swap* su interessi che non sono considerati coperture, la variazione del *fair value* è iscritta direttamente a conto economico. La dirigenza ritiene che la trasformazione in tasso fisso di una parte degli interessi sul finanziamento consenta di migliorare la visibilità degli interessi passivi futuri, fino a un livello ritenuto idoneo per l'impresa e permettendo al Gruppo DIS di ridurre il rischio di fluttuazioni significative dei tassi di interesse (*cash flow hedge*). Al fine di rispettare i requisiti continuativi della contabilizzazione delle operazioni di copertura, l'efficacia della copertura viene riesaminata e confermata a cadenza trimestrale; (ii) la dirigenza esamina in modo continuativo le condizioni disponibili sul mercato per accertarsi che le linee di credito siano concorrenziali.

Sensibilità al tasso di interesse (i)

US$ migliaia	2022		2021	
	i+1% Incremento	*i*-1% Decremento	*i*+1% Incremento	*i*-1% Decremento
Costo delle variazioni dei tassi d'interesse (al netto delle coperture)	**508**	**(508)**	**355**	**(355)**
Valutazione a fine esercizio degli *swap* su tassi di interesse	**2.710**	**(2.710)**	**3.648**	**(3.648)**

Al netto degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) e a parità di condizioni, un aumento di 100 punti base dei tassi di interesse avrebbe determinato un aumento degli oneri finanziari netti di US$ 0,5 milioni (US$ 0,4 milioni nel 2021), mentre una riduzione di 100 punti base dei tassi di interesse avrebbe comportato un decremento degli oneri finanziari netti di US$ 0,5 milioni (US$ 0,4 milioni nel 2021). Al 31 dicembre 2022, se i tassi di interesse fossero stati più alti o più bassi di 100 punti base e tutte le altre variabili fossero rimaste invariate, la valutazione degli *swap* sarebbe rispettivamente aumentata di US$ 2,7 milioni o diminuita di US$ 2,7 milioni (2021: rispettivamente aumento e decremento di US$ 3,6 milioni).

Le seguenti variazioni della riserva *cash flow hedge* riguardano le coperture di tassi di interesse e cambi:

US$ migliaia	Riserva *cash-flow hedge* *Swap* su tassi di interesse	Riserva *cash-flow hedge* Contratti *forward* su valute	Riserva *cash-flow hedge*
Al 1 gennaio 2021	(5.845)	137	(5.708)
Variazione del *fair value* degli strumenti di copertura rilevati nelle altre componenti dell'utile complessivo	4.697	(446)	4.251
al 31 dicembre 2021	(1.148)	(309)	(1.457)
Variazione del *fair value* degli strumenti di copertura rilevati nelle altre componenti dell'utile complessivo	8.921	2.245	11.166
al 31 dicembre 2022	7.773	1.936	9.709

Strumenti finanziari - *Fair value* e gestione del rischio

Rischio di *fair value* e tecniche di valutazione

Il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie è determinato come segue:

- Il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie con termini e condizioni standard e negoziate su mercati liquidi e attivi, è determinato facendo riferimento ai prezzi di mercato (1° livello).
- Il *fair value* degli strumenti derivati è calcolato utilizzando i prezzi di mercato. Qualora questi non siano disponibili, si provvede ad un'analisi dei flussi di cassa attualizzati. I contratti *forward* su valute sono valutati utilizzando tassi di cambio a termine di mercato e le curve dei rendimenti derivanti dai tassi di interesse di mercato, abbinando le scadenze dei contratti (2° livello). Gli *swap* su tassi di interesse sono valutati al valore attuale del flusso di cassa futuro stimato e attualizzato sulla base delle curve dei rendimenti applicabili derivanti dai tassi di interesse di mercato.
- Il *fair value* delle altre attività e passività finanziarie (a esclusione di quelle sopra descritte) è determinato conformemente ai modelli di determinazione del prezzo generalmente accettati, che si basano sull'analisi dei flussi di cassa attualizzati.
- Il *fair value* degli strumenti finanziari tiene conto del rischio di controparte (attività finanziarie) e del rischio di credito della società stessa (passività).

Classificazione contabile e *fair value*

La seguente tabella illustra il valore contabile ed il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie, nonché i relativi principi contabili, oltre al loro livello all'interno della gerarchia del *fair value*, al 31 dicembre 2022.

31 dicembre 2022

US$ migliaia	Costo ammortizzato	*Fair value* rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio	Derivati usati per fini di copertura (FV)	Totale	*Fair Value* 1° livello	*Fair Value* 2° livello	Totale
Attività							
Altre attività finanziarie	8.108	-	9.782	17.890	-	9.782	9.782
Crediti a breve ed altre attività correnti	91.498	-	-	91.498	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	117.896	-	-	117.896		-	-
Passività							
Banche ed altri finanziatori	317.210	-	-	317.210	-	-	-
Passività per *leasing*	221.965	-	-	221.965	-	-	-
Altre passività finanziarie	6.416	28	45	6.489	-	73	73
Debiti a breve ed altre passività correnti	30.734	-	-	30.734	-	-	-

La seguente tabella illustra il valore contabile ed il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie, nonché i relativi principi contabili, oltre al loro livello all'interno della gerarchia del *fair value*, al 31 dicembre 2021.

31 dicembre 2021

US$ migliaia	Costo ammortizzato	*Fair value* rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio	Derivati usati per fini di copertura (FV)	Totale	*Fair Value* 1° livello	*Fair Value* 2° livello	Totale
Attività							
Altre attività finanziarie	8.928	3.359	620	12.907	-	3.979	3.979
Crediti a breve ed altre attività correnti	37.104	-	-	37.104	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	43.415	-	-	43.415	-	-	-
Passività							
Banche ed altri finanziatori	293.305	-	-	293.305	-	-	-
Passività per *leasing*	273.958	-	-	273.958	-	-	-
Altre passività finanziarie	1.716	35	4.876	6.627	-	4.911	4.911
Debiti a breve ed altre passività correnti	27.665	-	-	27.665	-	-	-

Gli strumenti finanziari di secondo livello riportati nelle tabelle precedenti si riferiscono a strumenti derivati rilevati al *fair value*. Le controparti di tali derivati sono costituite da istituti finanziari con *rating* da A1 a Ba1 (Moody's). Tenuto conto di ciò, non è stato ritenuto necessario applicare rettifiche per riflettere il rischio di *performance*.

Il *fair value* dei crediti e dei debiti equivale al loro valore contabile per via della loro natura a breve termine.

Il valore contabile delle attività finanziarie rappresenta la massima esposizione creditizia.

Nel 2022, le perdite realizzate ammontano a US$ 1,1 milioni, relative a FFA e derivati di copertura dei cambi (2021: perdite realizzate di US$ 0,2 milioni da FFA e derivati di copertura dei cambi); gli utili non realizzati nel 2022 ammontavano a US$ 2,3 milioni, relativi a *swap* su tassi di interesse (2021: US$ 1,7 milioni di utili non realizzati relativi a *swap* su tassi di interesse). Non sono state registrate perdite non realizzate né nel 2022 né nel 2021.

Strumenti derivati

Swap su tassi di interesse

Al 31 dicembre 2022 d'Amico Tankers d.a.c. ha in essere venti contratti di *swap* su tassi di interesse (IRS) a copertura dei rischi legati ai tassi di interesse sui finanziamenti bancari; tutti questi contratti sono legati al finanziamento di navi e sono ritenuti coperture altamente efficaci, con la parte efficace dell'utile/perdita non realizzato per il periodo rilevata nelle altre componenti dell'utile complessivo e la parte inefficace iscritta a conto economico. Tali contratti sono in essere con le seguenti controparti: uno con Bank of Ireland, cinque con ING Bank N.V., cinque con ABN Amro Bank N.V., tre con Banco BPM S.p.A., uno con MPS Capital Services Banca per le Imprese S.p.A., uno con DnB Bank ASA e quattro con Skandinaviska Enskilda Banken AB.

La seguente tabella illustra l'impatto contabile della valutazione a fine esercizio degli *swap* su tassi di interesse del Gruppo DIS sull'utile/perdita e sulle altre riserve di patrimonio netto di DIS nel 2022 e nel 2021.

US$ migliaia	2022		2021	
	Utile o perdita	Δ Riserva di patrimonio netto	Utile o perdita	Δ Riserva di patrimonio netto
***Swap* su tassi di interesse, valutazione a fine esercizio**	28	8.921	(1.656)	4.251

Il *fair value* degli strumenti derivati in essere alla fine dell'esercizio è evidenziato nelle voci Altre attività finanziarie non correnti/correnti e Altre passività finanziarie correnti/non correnti (si veda anche la nota 14).

Contratti *forward* su valute

Al 31 dicembre 2022 il Gruppo DIS aveva in essere un accordo di copertura sulle fluttuazioni valutarie per un importo nozionale di € 8,4 milioni (al 31 dicembre 2021 importo nozionale di € 8,4 milioni). Alla fine del 2022 il Gruppo DIS aveva anche contratti *forward* su valute per l'acquisto di 4,1 milioni di yen contro USD, a copertura dell'esposizione valutaria relativa all'esercizio dell'opzione di acquisto per la M/T High Explorer, la cui consegna a d'Amico Tankers d.a.c. è prevista nel maggio 2023.

La seguente tabella illustra l'impatto contabile della valutazione a fine esercizio dei contratti *forward* su valute in euro del Gruppo DIS sull'utile/perdita e sulle altre riserve di patrimonio netto di DIS nel 2022 e nel 2021:

US$ migliaia	2022		2021	
	Utile o perdita	Δ Riserva di patrimonio netto	Utile o perdita	Δ Riserva di patrimonio netto
Contratto *forward* su valute in euro, valutazione a fine esercizio	-	455	219	-

La seguente tabella illustra l'impatto contabile della valutazione a fine esercizio dei contratti *forward* su valute in yen del Gruppo DIS sull'utile/perdita e sulle altre riserve di patrimonio netto di DIS nel 2022 e nel 2021:

US$ migliaia	2022		2021	
	Utile o perdita	Δ Riserva di patrimonio netto	Utile o perdita	Δ Riserva di patrimonio netto
Contratto *forward* su valute in yen, valutazione a fine esercizio	-	1.790	-	-

Il *fair value* degli strumenti derivati in essere alla fine dell'esercizio è evidenziato nelle voci Altre attività finanziarie non correnti/correnti e Altre passività finanziarie correnti/non correnti (si veda anche la nota 14).

Valutazione del *fair value*

Il *fair value* per gli *swap* su tassi di interesse è stato valutato come di secondo livello in quanto tale valutazione deriva da elementi diversi dai prezzi di mercato osservabili (si veda la nota 1). Le informative previste per il terzo livello di *fair value* non sono applicabili alla valutazione attuale.

La valutazione del *fair value* degli strumenti derivati e di copertura esistenti avviene a ciascuna data di chiusura.

Le controparti dei contratti derivati di DIS sono banche e istituti finanziari con *rating* da A1 a Ba1 (Moody's).

Rischio di credito

Il Gruppo DIS è esposto al rischio di credito derivante da possibili inadempienze delle sue controparti, principalmente clienti, agenti, partner in *joint venture* e istituti finanziari. Il Gruppo DIS tratta solitamente con controparti affidabili in termini di qualità del credito e ha predisposto politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze concordate. Tali politiche comprendono attività di monitoraggio e valutazione continui, anche del rischio del settore e del Paese in cui operano i suoi clienti, allo scopo di limitare l'esposizione a eventi di ritardato pagamento. Per ridurre al minimo il rischio di credito, il Gruppo DIS adotta le seguenti strategie di gestione del rischio: (i) per i crediti, viene effettuato un esame continuativo del saldo. Il recupero delle controstallie e delle spese sostenute per conto dei noleggiatori viene seguito da un team dedicato. La clientela di DIS è composta da diverse importanti compagnie petrolifere e grandi società di intermediazione nel settore petrolifero. Per questo in passato DIS non ha registrato perdite di rilievo sui crediti commerciali. Ciò nonostante, il Gruppo DIS rileva un fondo svalutazione che rappresenta una stima delle perdite che saranno sostenute in relazione ai crediti commerciali e altri crediti; (ii) per i pagamenti relativi a servizi, quali la gestione dell'equipaggio e i servizi tecnici, e l'acquisto di carburante *bunker*, i pagamenti sono programmati in modo da ridurre al minimo il rischio di credito; (iii) per i pagamenti rateali relativi alle navi in costruzione, gli anticipi sono coperti da adeguata garanzia bancaria da parte di istituti affidabili in termini di qualità del credito; (iv) per i pagamenti destinati ad agenti portuali sono gestiti da DA Desk, un'organizzazione professionale esterna specializzata nel garantire un'efficace e puntuale esecuzione delle operazioni commerciali. Il rapporto con gli agenti e il DA Desk sono gestiti da un team interno con notevole esperienza; (v) per le banche che detengono i suoi depositi di liquidità, la politica del Gruppo prevede di intrattenere rapporti solo con grandi istituti dotati di solidi *rating* creditizi, un'eccellente reputazione e, nella maggior parte dei casi, specializzati nel settore della navigazione marittima; (vi) i possibili effetti del Covid-19 sulle controparti del Gruppo DIS sono stati valutati ed è stato stabilito che il rischio di credito dei nostri clienti non ne è risultato aumentato (per ulteriori informazioni si faccia anche riferimento agli Eventi significativi verificatisi nel periodo); (vii) gli effetti della guerra in Ucraina sulle controparti del Gruppo DIS sono stati valutati ed è stato stabilito che il rischio di credito dei nostri clienti non ne è risultato aumentato. I clienti di DIS sono principalmente compagnie petrolifere e grandi società di intermediazione nel settore petrolifero. I *rating* creditizi di queste controparti non sono stati influenzati dalla guerra in Ucraina e la maggior parte dei clienti di DIS ha registrato risultati molto buoni nel 2022, anche grazie all'aumento del

prezzo del petrolio e della sua volatilità, derivante dalla guerra, che ha creato maggiori opportunità di arbitraggio per la negoziazione (si rimanda anche alle note n. 1, n. 12 e agli Eventi significativi verificatisi nel periodo).

I dieci maggiori clienti di DIS nel 2022 rappresentano circa il 43,6% dei suoi ricavi (2021: 55,8%). Al 31 dicembre 2022 il 58,6% dei crediti commerciali totali ha come controparte i dieci maggiori clienti del Gruppo DIS (a fine esercizio 2021: 29,1%). DIS tratta principalmente con importanti compagnie petrolifere e grandi società di intermediazione nel settore petrolifero, che vantano un solido *rating* creditizio. Il rischio di controparte, pertanto, riguarda principalmente i crediti per controstallie e le spese sostenute per conto dei noleggiatori. Entrambi sono monitorati individualmente.

Per valutare le svalutazioni dei crediti attese, la dirigenza ha utilizzato indici del rischio per fasce orarie per le controstallie scadute come illustrato nella seguente tabella (si vedano anche i principi contabili). Le seguenti tabelle illustrano i relativi dati per il 2022:

US$ migliaia	<30 giorni	> 30 giorni < 60	> 60 giorni <90	> 90 giorni < 120	> 120 giorni	Totale
Crediti per controstallie	5.173	6.735	2.354	5.674	3.504	**23.440**
Accantonamento percentuale per perdite attesi su crediti	3,5%	4,0%	4,5%	5,5%	6,8%	**-**
Fondo svalutazione crediti lungo la loro durata per l'esercizio 2022 (interessi lordi)	181	269	106	312	216	**1.084**
Impairment dei crediti oggetto di controversia legale lungo la loro durata per l'esercizio 2022	-	-	-	-	-	**-**

Le seguenti tabelle illustrano i relativi dati per il 2021:

US$ migliaia	<30 giorni	> 30 giorni < 60	> 60 giorni <90	> 90 giorni < 120	> 120 giorni	Totale
Crediti per controstallie	1.414	1.166	1.201	870	615	**5.266**
Accantonamento percentuale per perdite attesi su crediti	3,5%	4,0%	4,5%	5,5%	6,8%	**-**
Fondo svalutazione crediti lungo la loro durata per l'esercizio 2021 (interessi lordi)	51	47	53	48	42	**241**
Impairment dei crediti oggetto di controversia legale lungo la loro durata per l'esercizio 2021	-	-	-	-	-	**-**

A fine 2022 il fondo svalutazione crediti totale è diminuito di US$ 0,8 milioni rispetto al 31 dicembre 2021; l'accantonamento totale per perdite su crediti commerciali e altri crediti al 31 dicembre 2022 ammontava a US$ 1,1 milioni (2021: US$ 0,2 milioni).

Il Gruppo detiene consistenti depositi di liquidità presso le seguenti banche, ai quali è attribuito il seguente *rating* creditizio di Moody's: BGL BNP Paribas (A2), Banco BPM (Ba1), Credit Agricole Bank (Aa3), DNB (Aa2), JP Morgan (A1) e Bank of Ireland (Baa1).

Le altre attività finanziarie al 31 dicembre 2022 (senza tenere conto delle perdite differite non ammortizzate sulla vendita e rilocazione di navi) sono costituite principalmente da US$ 3,3 milioni di *fair value* degli strumenti derivati (si veda anche la nota 15 per ulteriori dettagli).

Secondo l'IFRS 9, queste attività sono valutate alla fine di ogni periodo per verificare se il relativo rischio di credito sia aumentato in misura significativa rispetto alla rilevazione iniziale. In caso affermativo, viene accantonato un fondo per le svalutazioni del credito previste lungo la sua durata. Qualora il rischio non sia aumentato, vengono rilevate solo le svalutazioni del credito previste sugli inadempimenti entro 12 mesi dalla fine del periodo. Il rischio di default è valutato individualmente per la controparte e le svalutazioni dei crediti previste sono valutate in base a dati storici e attuali.

Rischio di liquidità

Il Gruppo DIS sostiene il rischio di liquidità in quanto, per via della sua esposizione al mercato *spot*, le tariffe di nolo ottenute potrebbero non essere sufficienti per coprire i suoi costi operativi, gli investimenti richiesti e gli impegni finanziari, portando a una riduzione dei saldi di liquidità.

DIS gestisce il rischio di liquidità nell'ambito di un'opportuna pianificazione finanziaria, che viene rivista e aggiornata regolarmente concentrandosi sulla struttura di capitale in modo da bilanciare le linee di credito significative e i fondi attualmente disponibili con la liquidità prevista generata dalle attività operative, per consentirle di mantenere un livello di liquidità adeguato. A tal riguardo, il Gruppo DIS cerca inoltre di gestire le condizioni, la scadenza e la composizione dei suoi finanziamenti. La struttura del capitale del Gruppo DIS è fissata entro i limiti stabiliti dal Consiglio di Amministrazione della Società e la dirigenza del Gruppo DIS riesamina periodicamente i finanziamenti e il fabbisogno di liquidità del Gruppo DIS.

Nonostante le difficili condizioni cui versa attualmente il mercato del credito, il Gruppo DIS è riuscito a conservare l'accesso ad una vasta gamma di finanziamenti a prezzi competitivi attraverso istituti finanziari, capitale di debito privato e sui mercati dei capitali (si vedano anche le note 20 e 21).
Le seguenti tabelle riportano nel dettaglio i flussi finanziari possibili del Gruppo DIS relativi al rimborso di capitale per le sue passività finanziarie in base alle condizioni contrattuali, rispettivamente per il 2022 e il 2021. Le tabelle sono redatte sulla base dei flussi di cassa non attualizzati, ad esclusione degli interessi, alla data di rimborso più vicina.

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2022				
	<1 anno	1-2 anni	2-5 anni	> 5 anni	Totale
Totale banche e altri finanziatori	51.086	51.426	208.398	6.300	**317.210**
Leasing	71.740	19.403	62.424	68.398	**221.965**
Totale	**122.826**	**70.829**	**270.822**	**74.698**	**539.175**

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2021				
	<1 anno	1-2 anni	2-5 anni	> 5 anni	Totale
Totale banche e altri finanziatori	66.534	129.957	96.814	-	**293.305**
Banche che finanziano attività disponibili per la vendita	2.336	-	-	-	**2.336**
Leasing	36.480	38.193	122.492	76.793	**273.958**
Totale	**105.350**	**168.150**	**219.306**	**76.793**	**569.599**

Come divulgato nell'analisi delle scadenze riportata sopra, non si prevede che i flussi di cassa possano verificarsi particolarmente in anticipo o per importi considerevolmente diversi.

25. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Ai sensi dello IAS 24, le parti correlate del Gruppo DIS sono entità e persone fisiche in grado di esercitare il controllo, il controllo congiunto o una significativa influenza su d'Amico International Shipping S.A. e le sue controllate, sulle società appartenenti al Gruppo d'Amico e sulle *joint venture* del Gruppo DIS. Sono inoltre ritenute parti correlate i membri del Consiglio di Amministrazione di DIS e i dirigenti con responsabilità strategiche e i loro familiari. I rapporti commerciali con parti correlate sono generalmente intrattenuti alle stesse condizioni applicate alle parti non correlate.

Le operazioni con parti correlate i saldi residui tra d'Amico International Shipping S.A. e le sue controllate (operazioni infragruppo con parti correlate) sono evidenziate nel bilancio d'esercizio.

Le operazioni rilevanti del Gruppo DIS con tali parti correlate per il 2022 sono:

US$ migliaia	2022		2021	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Ricavi	479.619	10.933	246.455	8.278
Costi diretti di viaggio	(149.661)	(399)	(72.369)	(327)
Ricavi da noleggio a scafo nudo	4.812	-	888	-
Costi per noleggi passivi	(3.250)	-	(3.395)	-
Altri costi operativi diretti	(86.152)	(7.342)	(91.107)	(7.312)
Costi generali ed amministrativi	(15.544)	(4.702)	(14.006)	(5.862)
Utile dalla vendita di navi	(3.212)	(20)	(2.144)	-
Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni	(60.934)	(488)	(71.224)	(505)
Proventi (oneri) finanziari netti	(30.406)	(771)	(29.914)	(49)

I costi di viaggio includono gli acquisti di olio combustibile e gasolio da Rudder SAM, su base *back-to-back* da fornitori terzi, a un margine medio per tonnellata metrica di US$ 3,49 nel 2022 e US$ 3,44 nel 2021, per 114.511 tonnellate metriche nel 2022 e 87.213 tonnellate metriche nel 2021, con un conseguente margine lordo per Rudder SAM di US$ 399 migliaia nel 2022 e US$ 300 migliaia nel 2021. L'importo totale fatturato da Rudder SAM al Gruppo DIS in relazione a queste operazioni è stato di US$ 97,3 milioni nel 2022 e di US$ 46,1 milioni nel 2021.

Si rimanda anche alla sezione Responsabilità ambientale delle Informazioni di natura non finanziaria per i dettagli sui servizi di gestione tecnica forniti al Gruppo DIS dal Gruppo d'Amico.

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo DIS al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021, non riportati in altre parti del presente bilancio, sono i seguenti:

US$ migliaia	Al 31 dicembre 2022		Al 31 dicembre 2021	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
ATTIVITÀ				
Attività non correnti				
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	809.298	1.559	821.434	720
Altre attività finanziarie non correnti	9.103	-	9.849	67
Attività correnti				
Rimanenze	18.303	-	11.643	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	91.498	4.367	37.104	4.020
Altre attività finanziarie correnti	8.787	-	2.674	36
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	117.896	-	43.415	-
Attività disponibili per la vendita	-	-	10.197	-
PASSIVITÀ				
Passività non correnti				
Banche ed altri finanziatori	266.124	-	226.771	-
Passività non correnti da *leasing*	150.225	982	237.478	672
Altre passività finanziarie non correnti	3.332	-	1.862	-
Passività correnti				
Banche ed altri finanziatori	51.086	-	66.534	-
Passività per *leasing*	71.740	488	36.480	126
Debiti a breve ed altre passività correnti	30.734	7.422	27.665	5.581
Altre passività finanziarie correnti	3.129	-	4.765	-
Debiti per imposte correnti	101	-	43	-
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	-	-	2.336	-

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo DIS per il 2022 sono i seguenti:

US$ migliaia	d'Amico International Shipping (consolidato)	Totale per la parte correlata	d'Amico Shipping UK Ltd	d'Amico Dry d.a.c	d'Amico International S.A.	d'Amico Società di Nav SpA	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico Shipping USA	Ishima Pte.Ltd.	Rudder SAM	COGEMA SAM	St.Andrews Estates Limited sarl	d'Amico Dry Maroc
Ricavi totali	**484.431**												
di cui													
Nolo attivo (*Freight out*)		10.933	-	-	-	-	10.933	-	-	-	-	-	-
Costi diretti di viaggio	**(149.661)**												
di cui													
Bunkers		(399)	-	-	-	-	-	-	-	(399)	-	-	-
Commissioni		(122)	-	-	-	-	(122)	-	-	-	-	-	-
Altri costi operativi diretti	**(86.152)**												
di cui													
Spese di gestione tecnica e SQE		(7.342)	-	-	-	(6.787)	-	-	(555)	-	-	-	-
Costi generali e amministrativi	**(15.544)**												
di cui													
Canone d'affitto		(535)	-	(127)	(29)	-	-	-	-	-	-	(379)	-
Accordo di fornitura di servizi - Incentivi a lungo termine		(81)	-	-	-	-	(36)	(45)	-	-	-	-	-
Accordo di fornitura di servizi - Consulenze		(4.585)	(245)	-	-	(2.454)	-	(1.122)	-	-	(790)	-	26
Utile dalla vendita di navi	**(3.212)**												
di cui													
Commissioni		(20)	(20)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni	**(60.934)**												
di cui													
Svalutazione del diritto di utilizzo		(488)	-	(107)	(29)	-	-	-	-	-	-	(352)	-
Proventi (oneri) finanziari netti	**(30.406)**												
di cui													
Proventi (oneri) da *leasing*		(77)	4	(35)	(1)	-	-	-	-	-	-	(45)	-
Totale		**(2.716)**	**(261)**	**(269)**	**(59)**	**(9.241)**	**10.775**	**(1.167)**	**(555)**	**(399)**	**(790)**	**(776)**	**26**

Altre operazioni con parti correlate includono gli emolumenti agli amministratori e ai dirigenti in posizioni chiave del Gruppo DIS per US$ 1,8 milioni (2021: US$ 1,9 milioni).

La seguente tabella illustra gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo DIS per l'esercizio 2021:

US$ migliaia	d'Amico International Shipping (consolidato)	Totale per la parte correlata	d'Amico Shipping UK Ltd	d'Amico Dry d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico Shipping USA	Ishima Pte.Ltd.	Rudder SAM	COGEMA SAM	St.Andrew Estates Limited sarl
Ricavi totali	**247.343**											
di cui												
Nolo attivo (*Freight out*)		8.278	-	-	-	-	8.278	-	-	-	-	-
Costi diretti di viaggio	**(72.369)**											
di cui												
Bunkers		(300)	-	-	-	-	-	-	-	(300)	-	-
Commissioni		(27)	-	-	-	-	(27)	-	-	-	-	-
Altri costi operativi diretti	**(91.107)**											
di cui												
Spese di gestione tecnica e SQE		(7.312)	-	-	-	(6.918)	-	-	(394)	-	-	-
Costi generali e amministrativi	**(14.006)**											
di cui												
Accordo di fornitura di servizi - Consulenze		(5.862)	(150)	-	-	(1.704)	(1.827)	(1.022)	-	-	(1.159)	-
Ammortamenti e svalutazioni	**(71.224)**											
di cui												
Svalutazione del diritto di utilizzo		(505)	-	(107)	(28)	-	-	-	-	-	-	(370)
Proventi (oneri) finanziari netti	**(29.914)**											
di cui												
Proventi (oneri) da *leasing*		(49)	7	(45)	(3)	-	-	-	-	-	-	(8)
Totale		**(5.777)**	**(143)**	**(152)**	**(31)**	**(8.622)**	**6.424**	**(1.022)**	**(394)**	**(300)**	**(1.159)**	**(378)**

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate rilevanti sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo DIS al 31 dicembre 2022 erano i seguenti:

US$ migliaia	d'Amico International Shipping (consolidato)	Totale per la parte correlata	d'Amico Shipping UK Ltd	d'Amico Dry d.a.c	d'Amico International S.A.	d'Amico Società di Nav SpA	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico Shipping USA	Ishima Pte.Ltd.	Rudder SAM	St.Andrews Estates Limited sarl	d'Amico Dry Maroc	COGEMA S.A.M.	Anglo Canadian Shipping Company
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	**223.665**													
di cui		1.559	150	591	104	-	-	-	-	-	714	-	-	-
Crediti e altre attività correnti	**91.498**													
di cui		4.367	272	60	2	5	3.652	3	101	-	-	27	245	-
Passività non correnti da *leasing*	**150.225**													
di cui		982	-	536	70	-	-	-	-	-	376	-	-	-
Passività correnti da *leasing*	**71.740**													
di cui		488	-	97	34	-	-	-	-	-	357	-	-	-
Debiti e altre passività correnti	**30.734**													
di cui		7.422	45	181	54	353	192	78	66	6.391	-	-	11	51
Totale		**(2.966)**	**377**	**(163)**	**(52)**	**(348)**	**3.460**	**(75)**	**35**	**(6.391)**	**(19)**	**27**	**234**	**(51)**

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate rilevanti sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo DIS al 31 dicembre 2021 erano i seguenti:

US$ migliaia	d'Amico International Shipping (consolidato)	Totale per la parte correlata	d'Amico Shipping UK Ltd	d'Amico Dry d.a.c	d'Amico International S.A.	d'Amico Società di Nav SpA	d'Amico Shipping Singapore	Glenda International Shipping d.a.c.	Ishima Pte.Ltd.	Rudder SAM
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	**274.713**									
di cui		720	-	698	22	-	-	-	-	-
Altre attività finanziarie non correnti	**9.849**									
di cui		67	67	-	-	-	-	-	-	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	**37.104**									
di cui		4.020	29	-	-	19	3.927	31	14	-
Altre attività finanziarie correnti	**2.674**									
di cui		36	36	-	-	-	-	-	-	-
Passività non correnti da *leasing*	**237.478**									
di cui		672	-	672	-	-	-	-	-	-
Passività correnti da *leasing*	**36.480**									
di cui		126	-	97	29	-	-	-	-	-
Debiti a breve ed altre passività correnti	**27.665**									
di cui		5.581	-	158	-	2.206	309	20	208	2.680
Altre passività finanziarie correnti	**4.765**									
di cui		-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale		**(1.536)**	**132**	**(229)**	**(7)**	**(2.187)**	**3.618**	**11**	**(194)**	**(2.680)**

26. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

Impegni finanziari

Oltre agli interventi di bacino programmati, l'unico impegno finanziario al 31 dicembre 2022 riguarda l'esercizio dell'opzione di acquisto per la M/T High Explorer che dovrebbe essere consegnata a DIS nel maggio 2023, per un prezzo di acquisto di 4,1 miliardi di yen, equivalenti a US$ 30,0 milioni. Al 31 dicembre 2021, a parte gli interventi di bacino programmati, DIS non aveva impegni finanziari. L'ultima nave che faceva parte del programma di rinnovo della flotta di DIS è stata consegnata a DIS nell'ottobre 2019.

Controversie legali in corso

Il Gruppo DIS è attualmente coinvolto in numerose controversie commerciali in corso che coinvolgono sia le navi di proprietà che quelle a noleggio, e riguardano per lo più pretese per contaminazione del carico trasportato (per ulteriori dettagli si rimanda alla sezione Clienti delle Informazioni di natura non finanziaria). Le controversie risultano coperte per la maggior parte dall'assicurazione presso il P&I Club, pertanto non si prevede un'esposizione finanziaria significativa.

Tassazione differita

Tutte le società operative irlandesi sono autorizzate ad applicare il regime di *tonnage tax* vigente in Irlanda. Il regime prevede che se le navi vengono vendute e il Gruppo DIS perde i requisiti necessari per continuare a godere di tale regime fiscale, vi possa essere un recupero a tassazione secondo il regime ordinario.

Joint venture, passività potenziali e impegni

Non vi sono passività potenziali né impegni presi dal Gruppo DIS che non siano rilevati alla data di bilancio in relazione alla sua partecipazione in *joint venture*.

27. SOCIETÀ DEL GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

La seguente tabella riporta l'elenco completo delle società del Gruppo DIS e, per ciascuna di esse, la quota detenuta da d'Amico International Shipping, il metodo di consolidamento, la sede legale, il capitale sociale e la valuta.

High Pool Tankers Limited (HPT) è trattata come entità a controllo congiunto e consolidata proporzionalmente voce per voce (durante il 2022 d'Amico Tankers d.a.c. era l'unica partecipante ad HPT, che deteneva il 100% delle azioni della società); nell'agosto 2022 Glenda International Shipping d.a.c. (GIS) ha riscattato le azioni di proprietà di Topley Corporation (parte del Gruppo Glencore) nella società. A seguito di questa operazione d'Amico Tankers d.a.c. possiede il 100% delle azioni di GIS.

Denominazione	Sede legale	Capitale sociale	Valuta	% di partecipazione	Metodo di consolidamento
d'Amico International Shipping S.A.	Lussemburgo	62.052.650	US$	n.a.	Integrale
d'Amico Tankers d.a.c.	Dublino/Irlanda	100.001	€	100,0%	Integrale
High Pool Tankers Limited	Dublino/Irlanda	2	€	100,0%	Proporzionale
Glenda International Shipping d.a.c.	Dublino/Irlanda	202	US$	100,0%	Integrale
d'Amico Tankers Monaco SAM	Monaco	150.000	€	99,8%	Integrale
d'Amico Tankers UK Ltd	Londra/Regno Unito	50.000	GB£	100,0%	Integrale

Partecipazioni in entità a controllo congiunto

Al 31 dicembre 2022 il Gruppo DIS non aveva partecipazioni in entità a controllo congiunto, poiché nell'agosto 2022 Glenda International Shipping d.a.c. (GIS) ha riscattato le azioni di proprietà di Topley Corporation (parte del Gruppo Glencore) nella società. A seguito di questa operazione d'Amico Tankers d.a.c. possiede il 100% delle azioni di GIS.

Al 31 dicembre 2021 GIS era un'entità a controllo congiunto consolidata proporzionalmente al 50%, equivalente alla partecipazione di d'Amico Tankers d.a.c. nella società alla stessa data. I seguenti importi espressi in migliaia di US$ rappresentano il 100% dello stato patrimoniale e del conto economico di Glenda International Shipping d.a.c al 31 dicembre 2021 e il conto economico fino al mese di agosto 2022:

US$ migliaia		Glenda International Shipping d.a.c.
STATO PATRIMONIALE SINTETICO		**31 dicembre 2021**
Attività non correnti		106.593
Attività correnti		3.188
Patrimonio netto		73.991
Passività non correnti		27.715
Passività correnti		8.075

CONTO ECONOMICO SINTETICO	**2022 (fino ad agosto 2022)**	**2021**
Ricavi base *time charter*	13.042	18.638
Altri costi operativi diretti	(5.956)	(9.298)
Costi generali ed amministrativi	(114)	(161)
Ammortamenti e svalutazioni	(22.929)	(7.130)
Oneri finanziari	(184)	(1.256)
Imposte e tasse	(15)	(18)
Risultato del periodo	**(16.156)**	**775**

28. FATTI DI RILIEVO SUCCESSIVI CHE NON DANNO LUOGO A RETTIFICHE

Per un'informativa dettagliata degli Eventi successivi alla chiusura del periodo di riferimento, si rimanda alle sezioni Eventi successivi al periodo di rendicontazione ed Evoluzione prevedibile della gestione del Resoconto di gestione.

29. UTILE PER AZIONE

US$	2022	2021
Utile base per azione	0,110	(0,030)
Utile per azione diluito	0,110	(0,030)
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile base per azione	1.222.793.756	1.222.912.808
Rettifica per il calcolo dell'utile per azione diluito – opzioni	-	-
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile per azione diluito	1.222.793.756	1.222.912.808

30. APPROVAZIONE DELLA RELAZIONE ANNUALE DA PARTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 (compresi i dati comparabili) è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione il 9 marzo 2023.

Dichiarazione delle responsabilità del Direttore finanziario

Il responsabile della redazione dei bilanci, Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Direttore finanziario di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società") che, per quanto di sua conoscenza, il bilancio consolidato 2022, redatto in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicato, fornisce una rappresentazione veritiera e corretta delle attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che il resoconto di gestione intermedio illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue delle controllate consolidate, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

9 marzo 2023

Antonio Carlos Balestra di Mottola,
Direttore finanziario

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.
RESOCONTO DI GESTIONE E BILANCIO D'ESERCIZIO
Esercizio chiuso al 31 dicembre 2022

Questo documento è disponibile su **www.damicointernationalshipping.com**

d'Amico International Shipping S.A.
RCS LUXEMBOURG B 124 790
25C Boulevard Royal, Lussemburgo
Capitale sociale al 31 dicembre 2022 US$ 62.053.278,45

RESOCONTO DI GESTIONE

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società a responsabilità limitata di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 e avente sede legale in Lussemburgo.

L'oggetto sociale della Società consiste nell'investimento in imprese che operano nel settore del trasporto marittimo, compresi i relativi servizi e infrastrutture, nonché nell'amministrazione, nella gestione, nel controllo e nello sviluppo di tali partecipazioni. La sua attività principale consiste nell'agire in qualità di holding di d'Amico Tankers d.a.c.

Il 3 maggio 2007 d'Amico International Shipping S.A. ha portato a termine l'operazione di offerta pubblica iniziale (IPO) delle proprie azioni, che sono quotate alla Borsa di Milano (Italia). In diverse occasioni si è proceduto ad aumenti successivi di capitale, da ultimo nel luglio 2022, volti a finanziare l'ampliamento della flotta delle controllate e rafforzare il bilancio della Società.

La Relazione sulla *Corporate Governance* è liberamente consultabile presso la sede legale della Società e sul suo sito web (www.damicointernationalshipping.com) nella relativa sezione *Corporate Governance*.

Si rimanda alle informazioni di natura non finanziaria ed al resoconto di gestione per informazioni sugli indicatori chiave di *performance* (IAP) finanziari e non finanziari, sulla probabile evoluzione futura della Società (Eventi successivi al periodo di rendicontazione ed evoluzione prevedibile della gestione) e sugli utili per azione, così da rispettare i requisiti della Legge lussemburghese. La Società non ha strumenti finanziari significativi per la posizione finanziaria della Società.

Rendiconto di gestione di d'Amico International Shipping S.A.

Risultati operativi

Nel 2022 la Società ha registrato una perdita netta di US$ 1,2 milioni. Il conto economico della Società è sintetizzato nel seguente prospetto.

US$ migliaia	2022	2021
Proventi da investimenti (dividendi)	75	1.515
Proventi da investimenti (utile dalla vendita)	-	1.358
Costo del personale	(1.053)	(606)
Altri costi generali e amministrativi, ammortamenti e imposte	(2.229)	(1.445)
Proventi (oneri) finanziari	1.992	4.256
Utile (perdita) netto	**(1.215)**	**5.078**

Nel 2022 sono stati registrati proventi da investimenti per US$ 0,1 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

US$ migliaia	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Attività non correnti	407.423	404.150
Attività correnti	2.156	9.150
Totale attività	**409.579**	**413.300**
Patrimonio netto	407.980	408.972
Passività non correnti	70	-
Passività correnti	1.529	4.328
Totale passività e patrimonio netto	**409.579**	**413.300**

- Le attività non correnti della Società pari a US$ 407,4 milioni al 31 dicembre 2022 rappresentano principalmente il valore contabile dell'investimento in d'Amico Tankers d.a.c. (DTL), la principale controllata operativa del Gruppo;
- Le attività correnti, pari a US$ 2,2 milioni, includono principalmente crediti finanziari e commerciali nei confronti della controllata d'Amico Tankers d.a.c., pari a US$ 0,6 milioni, e US$ 1,5 milioni di cassa e mezzi equivalenti;
- Le passività correnti, pari a US$ 1,5 milioni, includono principalmente accantonamenti per il costo del piano di incentivazione a lungo termine (LTI), pari a US $ 0,9 milioni, ed altri accantonamenti per spese generali ed amministrative.

9 marzo 2023
Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico,
Presidente e Amministratore Delegato

Antonio Carlos Balestra di Mottola,
Direttore finanziario

MOORE

Agli Azionisti di
d'Amico International Shipping S.A.
25C Boulevard Royal
L-2449 Luxembourg

Livange, 9 marzo 2023

Relazione del REVISEUR D'ENTREPRISES AGREE

Relazione sulla Revisione contabile del Bilancio d'Esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della società **d'Amico International Shipping S.A.** (la "Società") costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2022, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto e dal rendiconto finanziario i dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio allegato (pagine da 199 a 226) fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2022, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS) adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la nostra revisione contabile in conformità al regolamento UE n. 537/2014, alla legge del 23 luglio 2016 sulla professione di revisore (Legge del 23 luglio 2016) ed ai principi di revisione internazionali (ISA) adottati per il Lussemburgo dalla "Commission de Surveillance du Secteur Financier" (CSSF). Le nostre responsabilità ai sensi del regolamento UE n. 537/2014, alla Legge del 23 luglio 2016 ed agli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF sono ulteriormente descritte nella sezione «Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé" per la revisione contabile del bilancio d'esercizio"» della nostra relazione.

Siamo inoltre indipendenti dalla Società in conformità con il Codice Etico Internazionale per i revisori contabili, inclusi i Principi Internazionali di Indipendenza, emanati dallo IESBA (Codice IESBA) come adottato dalla CSSF in Lussemburgo insieme con i requisiti etici rilevanti per la nostra revisione contabile del bilancio, e abbiamo adempiuto alle nostre altre responsabilità etiche in base a tali requisiti etici. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio d'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati affrontati nell'ambito della revisione contabile, e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso e pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Valutazione delle partecipazioni in controllate

La società detiene partecipazioni in controllate pari a US$ 407.301.320 al 31 dicembre 2022. La valutazione della Direzione aziendale riguardo il valore recuperabile degli investimenti in controllate richiede un giudizio significativo nel determinare il livello al quale le partecipazioni in controllate sono sottoposte a verifica avendo riguardo alla sostanza dell'attività aziendale.

Inoltre, la determinazione del valore recuperabile richiede stime significative in quanto relative alla stima del valore attuale netto delle attività sottostanti delle controllate.

Ci siamo soffermati su questa area per l'intrinseca complessità e per l'esercizio di giudizio nella stima del valore recuperabile delle partecipazioni in controllate e per la materialità del saldo.

Come la nostra revisione ha affrontato gli elementi chiave

Nell'ambito delle nostre procedure di revisione contabile relative alle stime delle partecipazioni in controllate, tra le altre:

- Abbiamo acquisito una comprensione del processo e dei controlli della Direzione aziendale relativi all'identificazione degli indicatori ed alla verifica di perdita di valore delle partecipazioni in controllate;
- Abbiamo valutato la metodologia utilizzata dalla Direzione aziendale per stimare il valore recuperabile delle partecipazioni in controllate, comprese le unità generatrici di flussi finanziari delle attività sottostanti delle controllate, la loro interdipendenza con i flussi di cassa ed il valore d'uso delle attività sottostanti;
- Abbiamo verificato la ragionevolezza delle ipotesi chiave utilizzate con riferimento ai dati disponibili, quali stime dei broker, costi operativi, stime di investimenti futuri, vita utile delle attività, valore residuo e indice dei prezzi al consumo, nonché analisi della concorrenza;
- Abbiamo ricalcolato il tasso di sconto con riferimento al costo medio ponderato del capitale (WACC) utilizzato nelle stime dalla Direzione aziendale confrontandolo con i parametri di riferimento della concorrenza;
- Abbiamo verificato l'accuratezza matematica dei calcoli del valore in uso predisposti dalla Direzione aziendale;
- Abbiamo considerato l'adeguatezza dell'informativa contenuta nella Nota 8 del Bilancio.

Informazioni aggiuntive

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per le informazioni aggiuntive. Le informazioni aggiuntive comprendono quelle contenute nella relazione annuale, inclusa la relazione sulla gestione e la dichiarazione sul governo societario, ma non comprendono il bilancio d'esercizio e la nostra relativa relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé".

La nostra relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio non si estende alle altre informazioni e non esprimiamo alcuna forma di attestazione al riguardo.

In connessione con la nostra revisione contabile del bilancio d'esercizio, è nostra responsabilità di leggere le informazioni aggiuntive e, nel fare ciò, considerare se sono materialmente incoerenti con il bilancio d'esercizio o con le nostre conoscenze acquisite nel corso della revisione contabile, o se sono materialmente errati. Se, in base al lavoro svolto, concludiamo che esiste un errore materiale in queste altre informazioni siamo tenuti a segnalarlo. Non abbiamo nulla da segnalare a questo proposito.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione e dei responsabili della governance per il bilancio d'esercizio

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la redazione e la corretta rappresentazione del bilancio d'esercizio in conformità agli IFRS adottati dall'Unione Europea, e per quella parte del controllo interno che il Consiglio di Amministrazione ritiene necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori rilevanti, dovuti a frode o eventi non intenzionali.

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la presentazione e marcatura del bilancio d'esercizio in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato 2019/815 sul Formato Elettronico Unico Europeo ("Regolamento ESEF").

Nella redazione del bilancio d'esercizio, il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come entità in funzionamento, per una adeguata informativa, se necessaria, relativa alla continuità aziendale e utilizza il presupposto della continuità aziendale, a meno che il Consiglio di Amministrazione non intenda liquidare la Società o cessare l'attività o non abbia alternative realistiche a tali scelte.

I responsabili della governance hanno la responsabilità della vigilanza sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

MOORE

Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé" per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

Gli obiettivi della nostra revisione contabile sono di ottenere una ragionevole sicurezza che il bilancio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé" che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza, ma che tuttavia non fornisce la garanzia che una revisione contabile condotta in conformità con il regolamento UE n. 537/2014, la legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF individui sempre un errore significativo qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, individualmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base di questo bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità con il Regolamento UE n. 537/2014, la Legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF, abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto uno scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre::

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, abbiamo definito ed eseguito procedure di revisione in risposta a tali rischi e abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non rilevare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o la forzatura del controllo interno.

- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società.

- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dal Consiglio di amministrazione inclusa la relativa informativa.

- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte del Consiglio di Amministrazione del presupposto della continuità aziendale e, in base degli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possano far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. Se dovessimo concludere che esiste un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella nostra relazione di "Réviseur d'Entreprises Agréé" sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione di "Réviseur d'Entreprises Agréé". Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento.

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti, in modo tale da fornire una corretta rappresentazione.

- Valutato se il bilancio d'esercizio è stato redatto, in tutti gli aspetti rilevanti, in conformità con i requisiti previsti dal Regolamento ESEF.

Abbiamo comunicato con i responsabili delle attività di governance, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Avviamo inoltre fornito ai responsabili delle attività di governance una dichiarazione attestante che abbiamo rispettato i requisiti etici rilevanti in materia di indipendenza e comunicato loro tutte le relazioni e gli altri aspetti che possano ragionevolmente influenzare la nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative salvaguardie.

Degli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo determinato quelli che hanno avuto maggiore rilevanza nella revisione contabile del bilancio dell'esercizio corrente e sono pertanto gli aspetti chiave della revisione. Descriviamo questi aspetti nella nostra relazione a meno che leggi o regolamenti non consentano la loro pubblica divulgazione.

MOORE

Relazione su Altre Disposizioni di Legge o Regolamenti

Siamo stati nominati "Réviseur d'Entreprises Agréé" dall'Assemblea generale degli azionisti il 21 aprile 2020 e la durata senza discontinuità del nostro incarico, compresi i precedenti rinnovi e rinomine, è di sei anni.

La relazione sulla gestione (pagine da 197 a 198) è coerente con il bilancio d'esercizio ed è stata predisposta in conformità alle norme di legge applicabili.

La Dichiarazione di Corporate Governance, pubblicata sul sito Web della Società https://it.damicointernationalshipping.com/ è responsabilità del Consiglio di Amministrazione. Le informazioni richieste dall'articolo 68ter paragrafo (1) lettere c) e d) della legge del 19 dicembre 2002 sul registro dei commercianti e delle imprese nonché sui registri contabili e sui conti annuali delle imprese, come modificati, sono coerenti, alla data di questo rapporto, con il bilancio d'esercizio che è stato preparato in conformità con le norme di legge applicabili.

Confermiamo che il giudizio di revisione contabile è coerente con la relazione aggiuntiva al comitato interno per la revisione contabile o equivalente.

Confermiamo che non sono stati forniti servizi aggiuntivi alla revisione vietati dal Regolamento UE n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti dalla Società durante lo svolgimento della revisione contabile.

Abbiamo verificato la conformità del bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2022 ai requisiti di legge pertinenti previsti dal Regolamento ESEF applicabili al bilancio d'esercizio.

Per la Società si riferiscono a:

- Bilancio d'esercizio redatto in formato XHTML.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2022, è stato predisposto in tutti gli aspetti rilevanti, in conformità alle disposizioni previste dal Regolamento ESEF.

MOORE Audit S.A.

Raphael LOSCHETTER
Réviseur d'entreprises agréé

d'Amico International Shipping S.A. Bilancio e nota integrativa

per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022

Conto economico complessivo

US$	Nota	2022	2021
Ricavi	(3)	74.844	2.872.618
Costi generali ed amministrativi	(4)	(3.248.293)	(2.022.306)
Risultato operativo lordo		**(3.173.449)**	**850.312**
Ammortamenti	(7)	(34.089)	(28.648)
Risultato operativo		**(3.207.538)**	**821.664**
Proventi finanziari	(5)	2.125.170	4.571.926
Oneri finanziari	(5)	(132.680)	(316.027)
Utile (perdita) netto		**(1.215.048)**	**5.077.563**
Utile (Perdita) netto complessivo		**(1.215.048)**	**5.077.563**
Utile (Perdita) base complessivo per azione in US$[1]		**(0,001)**	**0,0042**

L'utile netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società

Le note riportate alle pagine da 209 a 226 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.

[1] L'utile base per azione per il 2022 è stato calcolato in base al numero medio di azioni circolanti pari a 1.222.793.756, mentre nel 2021 è stato calcolato su un numero medio di 1.222.912.808 azioni circolanti. Non vi è stato alcun effetto di diluizione dell'utile per azione né nel 2022 né nel 2021.

Situazione patrimoniale-finanziaria

US$	Nota	Al 31 dicembre 2022	Al 31 dicembre 2021
Attività non correnti			
Immobilizzazioni materiali	(7)	17.476	2.493
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	(7)	103.718	25.768
Immobilizzazioni finanziarie	(8)	407.301.320	404.121.920
Totale attività non correnti		**407.422.514**	**404.150.181**
Attività correnti			
Crediti a breve ed altre attività correnti	(10)	632.471	4.611.199
Crediti finanziari correnti	(9)	-	4.066.050
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(11)	1.523.969	472.568
Totale attività correnti		**2.156.440**	**9.149.817**
Totale attività		**409.578.954**	**413.299.998**
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(12)	62.053.278	62.052.778
Utili portati a nuovo	(12)	(7.375.471)	(5.797.202)
Sovrapprezzo azioni	(12)	368.826.283	368.822.504
Altre riserve	(12)	(15.523.728)	(16.105.977)
Patrimonio netto totale		**407.980.362**	**408.972.103**
Passività non correnti			
Debiti per *leasing*	(14)	70.087	-
Totale passività non correnti		**70.087**	**-**
Passività correnti			
Banche e altri finanziatori	(13)	-	3.751.976
Debiti per *leasing*	(14)	33.815	29.450
Debiti a breve ed altre passività correnti	(15)	1.494.690	546.469
Totale passività correnti		**1.528.505**	**4.327.895**
Totale passività e patrimonio netto		**409.578.954**	**413.299.998**

9 marzo 2023

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico,
Presidente e Amministratore Delegato

Antonio Carlos Balestra di Mottola,
Chief Financial Officer

Le note riportate alle pagine da 209 a 226 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.

Rendiconto finanziario

US$	2022	2021
Utile (perdita) del periodo	**(1.215.048)**	**5.077.563**
Dividendi	(74.844)	(1.515.000)
Risultato dalla dismissione di partecipazioni	-	(1.357.618)
Ammortamenti	34.089	28.648
Oneri (proventi) finanziari	132.680	284.814
Ratei passivi per il Piano LTI* (pagamenti basati su azioni)	219.026	38.529
Componenti che non influenzano le disponibilità liquide da immobilizzazioni	-	9.309.226
Componenti che non influenzano le disponibilità liquide da debiti	-	(4.309.226)
Componenti che non influenzano le disponibilità liquide da finanziamenti passivi	-	(5.000.000)
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	**(904.097)**	**2.556.936**
Variazioni dei crediti a breve	3.970.200	(4.560.429)
Variazioni dei debiti a breve	40.929	(58.340)
Variazioni dei debiti per il Piano LTI* (pagamenti di cassa)	901.792	(89.902)
Interessi versati	(120.406)	(244.296)
Imposte (pagate)	(5.497)	(5.780)
Flussi di cassa netti da attività operative	**3.882.921**	**(2.401.811)**
Acquisto di immobilizzazioni materiali	(20.382)	(3.063)
Investimento in società interamente controllate	(3.179.400)	-
Rimborso di prestiti a società interamente controllate	4.074.578	1.860.634
Proventi da investimenti – Dividendi	74.844	1.193.407
Flussi di cassa netti da attività di investimento	**949.640**	**3.050.978**
Aumento di capitale	4.279	1.154
Oneri relativi all'aumento di capitale	-	(30.939)
Aumento delle azioni proprie	-	(336.443)
Deflussi per la quota di interessi della passività del *leasing*	(1.275)	(2.506)
Rimborso della quota capitale della passività del *leasing*	(32.188)	(32.702)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	**(29.184)**	**(401.436)**
Variazioni della liquidità	**4.803.377**	**247.731**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	(3.279.408)	(3.527.139)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	**1.523.969**	**(3.279.408)**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	1.523.969	472.568
Scoperti di conto a fine periodo	-	(3.751.976)

* Per Piano LTI si intende il Piano di incentivazione a lungo termine; ulteriori dettagli sono riportati nella nota n. 1.

Le note riportate alle pagine da 209 a 226 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

US$	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve: Riserva legale	Altre riserve: Riserva di azioni proprie	Altre riserve: Riserva per pagamenti basati su azioni	Totale
Saldo al 1° gennaio 2022	**62.052.778**	**(5.797.202)**	**368.822.504**	**3.171.198**	**(19.315.705)**	**38.530**	**408.972.103**
Aumento di capitale	500	-	3.779	-	-	-	4.279
Assegnazioni del Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piano 2019-2020)		(109.343)	-	-	128.608	(19.265)	-
Ratei passivi per il Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piano 21-22)	-	-	-	-	-	219.028	219.028
Altre variazioni	-	(253.878)	-	253.878	-	-	-
Utile (perdita) complessivo	-	(1.215.048)	-	-	-	-	(1.215.048)
Saldo al 31 dicembre 2022	**62.053.278**	**(7.375.471)**	**368.826.283**	**3.425.076**	**(19.187.097)**	**238.293**	**407.980.362**

US$	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve: Riserva legale	Altre riserve: Riserva di azioni proprie	Altre riserve: Riserva per pagamenti basati su azioni	Totale
Saldo al 1° gennaio 2021	**62.052.650**	**(10.874.765)**	**368.852.418**	**3.171.198**	**(18.979.263)**	**-**	**404.222.238**
Aumento di capitale	128	-	1.026	-	-	-	1.154
Azioni proprie	-	-	-	-	(336.442)	-	(336.442)
Assegnazioni e ratei passivi LTI	-	-	-	-	-	38.530	38.530
Costo dell'emissione	-	-	(30.940)	-	-	-	(30.940)
Utile (perdita) complessivo	-	5.077.563	-	-	-	-	5.077.563
Saldo al 31 dicembre 2021	**62.052.778**	**(5.797.202)**	**368.822.504**	**3.171.198**	**(19.315.705)**	**38.530**	**408.972.103**

Le note riportate alle pagine da 209 a 226 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.

Note

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società a responsabilità limitata (Société Anonyme), di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 e avente sede legale in Lussemburgo. L'oggetto sociale è costituito da tutte le operazioni afferenti direttamente o indirettamente all'acquisizione di partecipazioni in qualsiasi impresa in qualsivoglia forma, operando nel settore della navigazione inclusi i relativi servizi e le relative strutture, nonché l'amministrazione, la gestione, il controllo e lo sviluppo di tali partecipazioni.

d'Amico International Shipping S.A. ha adottato i principi contabili internazionali (IFRS – International Financial Reporting Standards e IAS – International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) e recepiti dall'articolo 26 della legge lussemburghese del 10 dicembre 2010. Il termine "IFRS" include anche tutti gli "IAS", nonché tutte le interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), denominato in precedenza Standing Interpretations Committee (SIC). La Società redige un bilancio consolidato che fa parte della presente relazione annuale.

d'Amico International Shipping S.A. dispone di risorse adeguate tali da garantire la propria operatività nel prossimo futuro; il bilancio è stato quindi redatto sulla base del principio di continuità aziendale.

Il bilancio è presentato in dollari statunitensi, valuta funzionale della Società, arrotondati al dollaro più vicino.

1. PRINCIPI CONTABILI

Il presente bilancio è stato redatto secondo la convenzione del costo storico e in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS) applicabili, come adottati dall'Unione europea.

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

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono costituiti dai dividendi distribuiti dalle società controllate. I proventi da dividendi sono rilevati quando l'utile della controllata viene distribuito ai detentori di partecipazioni nella stessa, proporzionalmente alla quota di capitale detenuta.

Costi generali ed amministrativi

Le spese amministrative, che comprendono i costi amministrativi per il personale, gli oneri di gestione, le spese d'ufficio e altri oneri relativi all'amministrazione, sono iscritti a conto economico nel momento in cui sono sostenute.

Piano d'incentivazione azionaria a lungo termine (pagamenti basati su azioni e benefici per i dipendenti)

La Società fornisce benefici aggiuntivi ad alcuni membri dell'alta dirigenza e in conformità all'IFRS 2 – Pagamenti basati su azioni e allo IAS 19 Benefici per i dipendenti tale piano rappresenta una componente della remunerazione del destinatario.

A maggio 2019 (in seguito alla scadenza del precedente piano di stock option), è stato approvato un nuovo piano retributivo per la dirigenza (Piano d'incentivazione a lungo termine) che prevede pagamenti basati su azioni; a novembre 2021 è stata integrata una revisione del Piano in modo da includere anche elementi legati alla *performance* ambientale della Flotta.

Il piano si basa sui risultati finanziari medi raggiunti da DIS nel corso di tre periodi biennali continuativi (il/i "Periodo/i" o "Ciclo/i"). Il primo Periodo è stato il 2019-2020. Il piano intende allineare gli interessi degli azionisti e dei principali responsabili delle decisioni di DIS. In particolare, il piano stabilisce un *bonus pool* basato sul ROCE (ritorno del capitale investito) medio conseguito da DIS nel corso di ogni Periodo biennale consecutivo, con una soglia del 5% stabilita – l'obiettivo di *"gate"*. Il *bonus pool* viene quindi calcolato come il 10% della differenza, se positiva, tra l'EBIT medio raggiunto durante il Periodo e l'EBIT corrispondente ad un ROCE medio del 5%, fino ad un EBIT massimo corrispondente ad un ROCE del 7,5%.

Il *bonus pool* viene allocato secondo sei obiettivi che intendono misurare la *performance* finanziaria di DIS tenendo conto dei rischi assunti, della solidità della strategia di copertura dei contratti, dell'efficienza in termini di costi della struttura gestionale e dell'impronta ambientale delle sue navi. In particolare, i sei obiettivi misurati sono:

I. il ROCE rettificato (60% del *pool*), che modifica il ROCE tramite una matrice che tiene conto della leva finanziaria nella struttura del capitale di DIS e della percentuale di copertura dei contratti;
II. l'efficacia di copertura (15% del *pool*), che misura se la copertura adottata abbia contribuito positivamente o negativamente ai ricavi base *time charter* combinati;
III. la variazione percentuale dei costi generali e amministrativi giornalieri (7,5% del *pool*), che tenta di misurare il livello di efficienza della struttura di costo del Gruppo;
IV. la variazione percentuale dei costi operativi giornalieri (7,5% del *pool*), che tenta di misurare il livello di efficienza della struttura di costo della flotta di proprietà e a scafo nudo del Gruppo;
V. CO2 per tonnellate-miglia per le navi di proprietà e a scafo nudo gestite sul mercato *spot* (5% del *pool*), che intende misurare il livello di efficienza della gestione da parte del Gruppo della sua flotta di proprietà e a scafo nudo sul mercato *spot* in termini di emissioni di CO2. Questa misura dipende dalle caratteristiche tecniche delle navi di DIS nonché dall'efficienza della loro gestione; DIS può influenzare solo l'efficienza operativa delle navi che non sono impiegate tramite contratti *time charter*;
VI. CO2 per tonnellate-miglia per tutte le navi di proprietà e a scafo nudo (5% del *pool*), che intende misurare il livello di efficienza della flotta del Gruppo in termini di emissioni di CO2, indipendentemente da come è gestita. Questa misura dipenderà solo dalle caratteristiche tecniche delle navi di DIS.

Per ognuno dei suddetti obiettivi vengono stabilite soglie minime, con un aumento lineare della percentuale allocata quando tale soglia viene superata, fino ad un massimo del 110% dell'importo attribuibile al raggiungimento di tale obiettivo. Al *bonus pool* viene applicata una rettifica finale per riflettere il ritorno totale per gli azionisti (TSR) ottenuto dagli azionisti di DIS durante il Periodo, rispetto al TSR che sarebbe stato raggiungibile investendo nelle azioni di un gruppo di concorrenti.

Il *bonus* finale così calcolato viene versato al 70% in contanti al termine del periodo di maturazione di ogni ciclo, ed il restante 30% mediante azioni di DIS (gratuite) nei due anni successivi al periodo di maturazione (15% all'anno).

Secondo questo nuovo piano per il top management, al termine del periodo di maturazione di ogni ciclo, il numero di azioni di DIS assegnate si baserà sulla media aritmetica dei prezzi di chiusura ufficiali del mercato delle azioni ordinarie di DIS nel mese precedente al Consiglio di Amministrazione della Società che approverà i risultati conseguiti nel corrispondente periodo di maturazione.

Componente di cassa. La componente di cassa del Piano è classificata come beneficio a lungo termine ai sensi dello IAS 19 - Benefici per i dipendenti e la componente azionaria del Piano è classificata come piano di pagamento

basato su azioni regolato con strumenti rappresentativi di capitale ai sensi dell'IFRS 2 Pagamenti basati su azioni.

Le obbligazioni della componente di cassa sono valutate come il valore attuale dei pagamenti futuri attesi per i servizi prestati dai destinatari del piano fino alla fine del periodo di riferimento, utilizzando il metodo della proiezione unitaria del credito. Vengono prese in considerazione le ipotesi attuariali, comprese le stime relative al raggiungimento di specifici obiettivi di *performance* del Piano. Poiché la componente di cassa del Piano ha natura molto breve (viene pagata entro sei mesi dalla sua valutazione), la dirigenza considera il suo valore attuale equivalente all'ammontare dei flussi di cassa.

Le rivalutazioni derivanti da rettifiche legate all'esperienza e da variazioni delle ipotesi attuariali, ove applicabili, sono rilevate nel conto economico.

Le obbligazioni sono presentate come passività correnti nello stato patrimoniale, se DIS non ha un diritto incondizionato a differire il regolamento per almeno 12 mesi dopo il periodo di riferimento, indipendentemente da quando si prevede che si verifichi il regolamento effettivo.

Componente azionaria. La componente azionaria è classificata come un pagamento basato su azioni, regolato con capitale proprio e con una maturazione scaglionata.

Il *fair value* dei premi è determinato alla data di conferimento e l'onere da rilevare secondo gli IFRS è determinato a ogni data di riferimento sulla base delle stime effettuate sul servizio dei dipendenti e su altre condizioni non di mercato incluse nel piano (e in particolare sul ROCE medio raggiunto da DIS in ogni biennio), per il periodo di servizio pertinente, che è di 3 anni per la prima *tranche* di azioni e di 4 anni per la seconda *tranche*.

Proventi e oneri finanziari

I proventi e oneri finanziari includono gli interessi rilevati secondo il principio di competenza, utilizzando il metodo dell'interesse effettivo.

Imposte

Le imposte correnti vengono calcolate sul reddito imponibile d'esercizio applicando le aliquote fiscali locale in vigore alla data di bilancio. L'utile imponibile non coincide con l'utile evidenziato a conto economico, poiché non include le voci di ricavo o di spesa che sono imponibili o deducibili in altri esercizi, ed esclude altresì le voci esenti o indeducibili.

Le imposte correnti includono inoltre un'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) dello 0,5% sul patrimonio imponibile della società; il valore unitario della Società è stabilito al 1° gennaio di ogni anno; l'imposta patrimoniale viene imputata ai Costi generali e amministrativi.

Le eventuali imposte differite sono imposte che il Gruppo prevede di versare o recuperare sulle differenze tra il valore contabile delle attività e delle passività esposto nel bilancio e la corrispondente base imponibile utilizzata nel computo dell'utile assoggettabile a tassazione. Sono contabilizzate utilizzando il metodo della passività di stato patrimoniale. Le passività relative alle imposte differite sono generalmente rilevate per tutte le differenze temporanee imponibili. Le attività fiscali differite sono rilevate qualora sussista la probabilità futura di utili assoggettabili a tassazione a fronte dei quali sia possibile utilizzare le differenze temporanee deducibili. Il valore contabile delle attività fiscali differite viene riesaminato ad ogni data di bilancio e ridotto se non è più ritenuto probabile che vi saranno utili assoggettabili a tassazione sufficienti per consentirne il recupero totale o parziale. Le imposte differite sono calcolate alle aliquote fiscali applicabili durante il periodo di estinzione della passività

ovvero di realizzo dell'attività. Sono iscritte a conto economico come voce di costo o ricavo, eccetto se collegate a voci imputabili direttamente alle altre componenti dell'utile complessivo; in questo caso anche l'imposta differita è rilevata tra le altre componenti dell'utile complessivo.

Operazioni in valuta

Le operazioni poste in essere nel corso dell'esercizio in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite all'opportuno tasso di cambio in vigore al momento dell'operazione stessa. Le attività e le passività denominate in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite al tasso in vigore alla data di bilancio. Tutte le differenze di cambio sono imputate direttamente nel conto economico complessivo.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono evidenziate al costo storico al netto dell'ammortamento e di eventuali svalutazioni (*impairment*). Il costo comprende il costo di acquisto e altri costi accessori direttamente attribuibili all'acquisizione. L'ammortamento è calcolato a quote costanti lungo la vita utile stimata del cespite.

Attività e passività finanziarie

Le attività finanziarie sono valutate al costo ammortizzato, al *fair value* a conto economico o al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo. La valutazione al costo ammortizzato può avvenire qualora il Gruppo abbia un modello di business volto a detenere l'attività finanziaria al fine di riscuotere flussi di cassa contrattuali, laddove tali flussi di cassa siano realizzati in date specifiche e costituiscano il solo pagamento del capitale e degli interessi. Quando i requisiti per la valutazione dell'attività finanziaria al costo ammortizzato sono soddisfatti, ma il modello di business comprende anche la vendita di tali strumenti, le attività finanziarie sono valutate al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo. Tutte le altre attività finanziarie sono valutate al *fair value* a conto economico.

I derivati incorporati all'interno di un contratto ospitante ai sensi dell'IFRS 9 non sono più separati e l'intero contratto è valutato al *fair value* a conto economico, quando il contratto ospitante è un'attività; potrebbero tuttavia essere separati qualora il contratto ospitante sia una passività ai sensi dell'IFRS 9. Nessuna modifica invece è apportata al trattamento dei derivati incorporati in un contratto ospitante che non costituisca uno strumento finanziario. Il Gruppo ha derivati incorporati all'interno dei suoi contratti, sebbene non costituiscano strumenti finanziari ai sensi dell'IFRS 9 e pertanto non sono rilevati all'interno del presente bilancio.

Diversamente dal modello delle perdite sostenute previste dallo IAS 39, nell'IFRS 9 l'esposizione delle svalutazioni (*impairment*) si sposta verso un modello basato sulla previsione di una svalutazione dei crediti. I requisiti di svalutazione si applicano alle attività finanziarie valutate al costo ammortizzato e al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo, registrando le svalutazioni dei crediti attese al momento della rilevazione iniziale sulla base di quelle previste nei 12 mesi, oppure, qualora sia constatato un significativo incremento del rischio di credito dell'attività finanziaria, la svalutazione si basa sulle perdite previste lungo l'intera durata della stessa. Per le svalutazioni (*impairment*) viene applicato un approccio in tre fasi: la prima (svalutazione dei crediti previste nei 12 mesi) è applicabile quando non vi è un incremento significativo del rischio di credito, pertanto le svalutazioni dei crediti attese sono rilevate e aggiornate a ogni data di bilancio e la posizione è esposta al lordo; nella seconda fase si prevede e rileva una svalutazione del credito lungo la sua durata a causa dell'incremento del rischio di credito, laddove gli interessi continuano ad essere esposti al lordo; l'ultima fase considera una svalutazione del credito prevista lungo la sua durata, presentando la successiva perdita durevole di valore (*impairment*) del credito e degli interessi al netto.

Di seguito sono illustrati i principi contabili adottati per specifiche attività e passività.

Attività finanziarie non correnti (partecipazioni in imprese controllate)
Le partecipazioni in società controllate, in entità a controllo congiunto e in imprese collegate sono contabilizzate al costo storico rettificato per le eventuali svalutazioni.

Eventuali differenze positive, sorte al momento dell'acquisto, tra il costo di acquisto e il *fair value* delle attività nette acquisite dalla Società vengono pertanto incluse nel valore contabile degli investimenti. Se si ritiene che tali investimenti siano stati svalutati in modo permanente, la svalutazione è rilevata direttamente a conto economico. Se successivamente tale svalutazione viene annullata o ridotta, l'importo corrispondente viene stornato e iscritto a conto economico fino a concorrenza del valore inizialmente contabilizzato come costo dell'investimento.

Crediti
I crediti vengono inizialmente valutati al loro valore nominale (che rappresenta il *fair value* dell'operazione); successivamente vengono valutati al costo ammortizzato, al netto delle svalutazioni per perdita durevole di valore e delle perdite su crediti. La svalutazione è rilevata a conto economico qualora vi siano prove oggettive della svalutazione del credito. Tali svalutazioni vengono calcolate come differenza tra il valore contabile e il valore attuale dei flussi di cassa futuri stimati, scontati al tasso di interesse effettivo iniziale dell'attività. In particolare, per quanto concerne i crediti commerciali a breve - alla luce del breve arco di tempo - la valutazione al costo ammortizzato coincide con il valore nominale, al netto di svalutazioni per perdita durevole di valore.

Ai sensi dell'IFRS 9 la perdita durevole di valore (*impairment*) è valutata in riferimento alle perdite attese su crediti associate ai crediti commerciali, rilevando la variazione del fondo a conto economico.

Nella valutazione del rischio di credito e delle perdite attese, la dirigenza considera in modo continuativo il rischio di default assegnando una probabilità per ogni finestra di pagamento fissata. La dirigenza ritiene che un aumento dei giorni di ritardo dei pagamenti costituisca un indicatore dell'incremento del rischio di *default*; pertanto ha stabilito cluster per tali ritardi nei pagamenti ai quali ha assegnato una maggiore probabilità di *default* maggiore sia il ritardo nei pagamenti, e per cui di conseguenza rileva accantonamenti che rappresentano una percentuale crescente degli importi residui.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti
La voce "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" comprende la liquidità in cassa, i conti correnti e i depositi a vista nonché altri investimenti altamente liquidi a breve termine che sono facilmente convertibili in importi liquidi entro tre mesi e sono soggetti ad un rischio irrilevante di cambiamento di valore. Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono valuti al *fair value*, che coincide al loro valore nominale, o al costo storico più eventuali interessi passivi.

Banche e altri finanziatori
Gli scoperti di conto a breve termine sono rilevati in base agli importi ricevuti al netto dei costi di transazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo; la differenza tra le entrate relative ai finanziamenti ed il valore nominale viene iscritta a conto economico lungo la durata del finanziamento.

Debiti
I debiti vengono valutati al costo ammortizzato che, tenuto conto delle caratteristiche e della scadenza di tali debiti, coincide generalmente con il loro valore nominale.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono rilevati quando la Società ha un obbligo attuale derivante da un evento passato che probabilmente sarà tenuta ad onorare. La Direzione valuta tali fondi secondo la migliore stima dell'esborso richiesto per estinguerne l'obbligo alla data di bilancio e provvede ad attualizzarli laddove l'effetto sia rilevante.

Azioni proprie

Le azioni proprie sono rilevate al costo storico di acquisto e sono evidenziate come voce separata in diminuzione del patrimonio netto. Il costo di acquisto delle azioni proprie e i proventi della loro eventuale vendita successiva sono esposti come variazioni del patrimonio netto.

Dividendi

I dividendi da distribuire sono rilevati come variazioni del patrimonio netto nel periodo in cui sono approvati dall'assemblea degli azionisti.

Leasing

IFRS 16 – Leasing è applicabile a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato adottato dalla Società.

Il *leasing* è un mezzo per ottenere accesso ad attivi, ottenere finanziamenti e ridurre l'esposizione di un'entità al rischio di proprietà degli attivi. Il nuovo approccio ai *leasing* comporta una rappresentazione più fedele delle attività e delle passività di un locatario e, unitamente all'informativa ampliata, incrementa la trasparenza della leva finanziaria e del capitale impiegato da un locatario; l'impatto netto sugli utili portati a nuovo all'inizio del periodo di applicazione (1° gennaio 2019) era trascurabile – inferiore a € 1.000 – e pertanto non è stato esposto.

L'attività consistente nel diritto di utilizzo è ammortizzata a quote costanti durante il più breve tra la durata rimanente del *leasing* o la vita utile residua della Attività.

La Società si è inoltre avvalsa dell'espediente pratico che consente di non rilevare come *leasing* i contratti di durata inferiore a 12 mesi (*leasing* a breve termine) e quelli di valore inferiore a US$ 5.000 (voci di valore ridotto). Per tali contratti, il costo del *leasing* è registrato come spesa senza alcuna rettifica dovuta alla transizione.

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

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio, la dirigenza effettua stime contabili ed in alcuni casi previsioni. Le decisioni degli amministratori sono basate sull'esperienza e sulle previsioni connesse al verificarsi di eventi futuri, e pertanto sono da considerarsi ragionevoli. Le principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili e nell'utilizzo delle stime sono espresse per tutte le aree di business. Di seguito sono elencate le aree maggiormente interessate da tali procedimenti.

Valutazione del fair value

Il "*fair value*" è il prezzo che si percepirebbe dalla vendita di un'attività o che si pagherebbe per trasferire una passività in una transazione ordinaria sul mercato principale/più vantaggioso alla data di valutazione, alle condizioni di mercato vigenti, indipendentemente dal fatto che il prezzo sia direttamente osservabile o venga stimato tramite un'altra tecnica di valutazione. Il *fair value* degli strumenti finanziari è rappresentato dalla loro quotazione di mercato o, se non disponibile, dal valore risultante dall'adozione di adeguati modelli di valutazione finanziaria che tengano conto di tutti i fattori utilizzati dagli operatori del mercato e dei prezzi ottenuti in operazioni simili effettivamente eseguite sul mercato.

Per ottenere una specifica valutazione al *fair value* il calcolo è basato sui prezzi quotati o sulle informazioni dei *broker*, nonché sulla periodica verifica delle rettifiche di dette valutazioni e dei dati non osservabili, in modo da classificare tali valutazioni nel livello di *fair value* appropriato. Nella valutazione del *fair value* bisogna avvalersi del maggior numero possibile di dati di mercato.

Per misurare il *fair value* si ricorre a tecniche di valutazione basate su tre livelli di elementi:

- Gli elementi del primo livello sono costituiti dai prezzi quotati su mercati attivi per attività o passività identiche;
- Gli elementi del secondo livello, diversi dai valori quotati inclusi nel primo livello, sono osservabili direttamente o indirettamente per l'attività o la passività considerata;
- Gli elementi del terzo livello non sono osservabili a partire da dati di mercato.

Quando gli elementi utilizzati per determinare il *fair value* di un'attività o di una passività appartengono a categorie differenti, la valutazione del *fair value* viene classificata interamente al posto più basso e più significativo della gerarchia del *fair value*. Il trasferimento tra livelli gerarchici di *fair value* è contabilizzato alla fine del periodo di rendicontazione durante il quale è avvenuta la modifica.

Accantonamenti per debiti d'imposta

I debiti d'imposta sono calcolati sull'attuale conoscenza della situazione fiscale della Società in base all'impatto del quadro normativo lussemburghese.

Nuovi principi contabili

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

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2022
Non ci sono nuovi principi contabili che si prevede abbiano un impatto rilevante sulla società nei periodi di riferimento in corso e sulle sue operazioni nei prevedibili periodi futuri.

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

2. INFORMATIVA SUL CAPITALE

d'Amico International Shipping S.A. gestisce il proprio capitale in modo da preservare la continuità aziendale, massimizzando al contempo il ritorno per i suoi azionisti.

Il capitale della Società è stato costituito a inizio 2007 nell'ambito dell'offerta pubblica iniziale. È stato stabilito ad un livello ritenuto appropriato, tenendo conto dei rischi che riguardano d'Amico International Shipping S.A. come società ed il settore in cui operano le sue controllate. Il capitale della Società è stato successivamente aumentato in diverse occasioni, da ultimo nel luglio 2022. Gli aumenti di capitale sono stati coerenti con la strategia della Società di modernizzazione della flotta della sua società interamente controllata, d'Amico Tankers, e rafforzamento del suo bilancio. Il capitale comprende il capitale emesso e interamente versato, le riserve e gli utili portati a nuovo, come descritto nella nota 12.

La struttura del capitale viene riesaminata nel corso dell'esercizio e, se necessario, modificata in base alle esigenze di capitalizzazione della Società, per via dei cambiamenti ai piani di investimento o delle variazioni

delle condizioni attuali e potenziali del mercato dei noli. La Società effettua il monitoraggio del proprio capitale sulla base dell'"*asset cover ratio*" del Gruppo DIS, corrispondente al rapporto tra la somma degli importi residui delle linee di credito del Gruppo e le passività per *leasing*, e il valore equo di mercato delle navi di proprietà e a scafo nudo del Gruppo.

3. RICAVI

US$	2022	2021
Proventi da dividendi	**74.844**	**1.515.000**
Utile dalla dismissione di partecipazioni	**-**	**1.357.618**
Ricavi	**74.844**	**2.872.618**

Nel 2022 è stato ricevuto un dividendo equivalente a US$ 75 migliaia dalla principale controllata operativa, d'Amico Tankers d.a.c. (2021: US$ 1,5 milioni da d'Amico Tankers d.a.c.).

La liquidazione e la cancellazione, nel 2021, dal registro delle imprese di Malta della controllata Eco Tankers Ltd. ha generato una plusvalenza di US$ 1,4 milioni.

4. COSTI GENERALI ED AMMINISTRATIVI

US$	2022	2021
Salari e stipendi, benefici ed emolumenti agli amministratori	(1.052.654)	(535.108)
Altri costi di gestione	(2.195.639)	(1.487.198)
Totale costi generali ed amministrativi	**(3.248.293)**	**(2.022.306)**

Dipendenti, retribuzioni, benefici ed emolumenti agli amministratori

La società impiega un dipendente amministrativo (2021: un dipendente amministrativo). I costi totali per stipendi e salari, compresi i contributi previdenziali, ammontavano all'equivalente di US$ 138.658 nel 2022 (nel 2021 i costi totali per stipendi e salari erano pari a US$ 146.925).

I costi generali ed amministrativi totali includono anche US$ 1,1 milioni relativi al periodo continuativo 2021-2022 del Piano di incentivazione a lungo termine (LTI) concesso ai dirigenti in ruoli chiave e agli amministratori esecutivi di DIS, adottato nel 2019; di tale importo, US$ 0,5 milioni riguardano la categoria dei benefici per il personale, mentre US$ 0,6 milioni rappresentano *Altri costi di gestione* derivanti dalle fatture ricevute da parti correlate per servizi offerti in relazione al piano LTI. Si rimanda alla nota 1, Piano d'incentivazione azionaria a lungo termine (pagamenti basati su azioni) per un'informativa completa sui calcoli per il Piano. Nel 2021 le condizioni per attivare il *bonus pool* del Piano di incentivazione a lungo termine non sono state realizzate e non è stata maturata alcuna somma. Le azioni di DIS al servizio del Piano sono quelle detenute dalla Società al 9 marzo 2023 (n. 18.170.238 azioni proprie senza valore nominale).

Gli emolumenti sono stati corrisposti agli amministratori della Società per i servizi resi alla Società stessa e per la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione. Nel 2022 è stato versato un importo complessivo pari a € 330.000, che al netto di una ritenuta d'acconto del 20% rappresenta una remunerazione netta di € 264.000 (2021: totale € 330.000, al quale era applicabile una ritenuta d'acconto sempre del 20%). Sono stati

corrisposti emolumenti ai membri dell'Organismo di Vigilanza per servizi resi alla Società per un ammontare di € 35.000 nel 2022 (2021: € 25.000). Nel 2022 non sono sorti impegni in relazione a piani pensionistici e non sono stati concessi anticipi o prestiti ai dipendenti della Società (2021: 0).

Altri costi di gestione

Questa voce ammonta a US$ 2.195.639 nel 2022, che comprendono principalmente onorari professionali e spese di consulenza in relazione al fatto che la Società è quotata (2021: US$ 1.346.366) oltre a costi per il Piano di incentivazione a lungo termine pari a US$ 0,6 milioni. Nel 2022, le spese legate al *réviseur d'entreprise agrée* ammontavano all'equivalente di US$ 84,8 migliaia. Altri costi di gestione nel 2022 includono € 21,4 migliaia di imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) (2021: € 7,0 migliaia di imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*)).

5. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI

US$	2022	2021
Proventi finanziari	2.125.170	4.571.926
Oneri finanziari	(132.680)	(316.027)
Proventi (oneri) finanziari netti	**1.992.490**	**4.255.899**

I proventi finanziari nel 2022 comprendono principalmente proventi da garanzie e interessi attivi sul finanziamento concesso alla controllata d'Amico Tankers d.a.c., per un totale di US$ 2.125.170 (2021: garanzie e interessi attivi pari a US$ 4.571.926, compresi anche i proventi da garanzie per il 2020). Gli oneri finanziari nel 2022 includono interessi passivi dovuti sullo scoperto di conto per US$ 85.109 (2021: US$ 236.123), US$ 35.297 di commissioni finanziarie (2021: US$ 8.173), US$ 1.275 di oneri per *leasing* sugli uffici in locazione (2021: US$ 2.507) e perdite nette su differenze di cambio commerciali per US$ 10.999 (2021: perdita di US$ 69.224).

6. IMPOSTE

A fine 2022 d'Amico International Shipping S.A. segnalava perdite fiscali complessive da portare a nuovo, compreso il risultato d'esercizio, pari a circa € 60,9 milioni (equivalenti a US$ 65,0 milioni). Per questo motivo, non è maturato alcun onere per l'imposta sul reddito delle società o per l'imposta comunale sulle attività produttive per il 2022 (2021: nessun onere fiscale).

Non sono state contabilizzate attività fiscali differite perché la dirigenza non prevede che vengano conseguiti utili imponibili a fronte dei quali compensare le perdite accumulate.

7. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI ED ATTIVITÀ CONSISTENTI NEL DIRITTO DI UTILIZZO

Le immobilizzazioni classificate come immobilizzazioni materiali rappresentano attrezzature informatiche per la sede del Lussemburgo, ammortizzate al tasso trimestrale dell'8,33% nel corso della loro vita utile. Le attività consistenti nel diritto di utilizzo rappresentano l'ufficio in locazione, e sono vengono rilevate e ammortizzate lungo la durata del contratto di locazione; il locatore dell'ufficio è la parte correlata e azionista d'Amico International S.A.

Le aggiunte alle immobilizzazioni materiali derivano da investimenti in nuove attrezzature tecniche (*firewall*).

Le variazioni delle attività consistenti nel diritto di utilizzo derivano dalla scadenza del precedente contratto di locazione e dall'inizio di quello nuovo.

US$	2022		2021	
	Immobilizzazioni materiali	Diritti di utilizzo	Immobilizzazioni materiali	Diritti di utilizzo
Al 1° gennaio				
Costo o valutazione	35.616	110.082	32.553	110.082
Accantonamenti per ammortamenti	(33.123)	(84.314)	(32.553)	(56.236)
Valore contabile netto ad inizio periodo	**2.493**	**25.768**	**-**	**53.846**
Incrementi	20.382	106.640	3.063	-
Storni – attività	(20.840)	(110.282)	-	-
Storni – fondo ammortamento	20.840	110.282	-	-
Quota di ammortamento del periodo	(5.399)	(28.690)	(570)	(28.078)
Valore contabile netto a fine periodo	**17.476**	**103.718**	**2.493**	**25.768**
Al 31 dicembre				
Costo o valutazione	35.158	106.640	35.616	110.082
Accantonamenti per ammortamenti	(17.682)	(2.922)	(33.123)	(84.314)

8. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Partecipazioni in società controllate

Società	Paese	Proprietà	Valuta	Valore di bilancio al 31 dicembre 2021	Incrementi (decrementi)	Valore di bilancio al 31 dicembre 2022
d'Amico Tankers d.a.c.	IRL	100%	USD	404.121.920	3.179.400	407.301.320

d'Amico Tankers d.a.c. (DTL) è l'unica controllata diretta di d'Amico International Shipping.

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

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

Prima del Riscatto delle azioni, i prestiti bancari relativi alle suddette navi sono stati integralmente rimborsati. Nel mese di settembre 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha acquisito tutte le navi di Glenda.

Partecipazioni detenute tramite d'Amico Tankers d.a.c.:

Company	Partecipazione effettiva	Paese	Attività
High Pool Tankers Limited	100%	Irlanda	Consorzio
Glenda International Shipping d.a.c.	100%	Irlanda	Shipping
d'Amico Tankers Monaco S.A.M.	99,8%	Monaco	Servizi
d'Amico Tankers UK Limited	100%	Regno Unito	Servizi

Nell'ultimo trimestre del 2022 d'Amico International Shipping ha effettuato un investimento di US$ 3.179.400 nel patrimonio netto della sua società interamente controllata, d'Amico Tankers d.a.c.

Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, la voce capitale e riserve di d'Amico Tankers ammonta a US$ 465.449 migliaia, mentre il suo utile è stato pari a US$ 132.131 milioni. A fine esercizio la dirigenza della Società ritiene che non occorra rilevare alcuna svalutazione per questo investimento, in quanto il valore contabile della partecipazione di DIS in d'Amico Tankers d.a.c. è inferiore al valore recuperabile.

9. CREDITI FINANZIARI

US$	Al 31 dicembre 2022	Al 31 dicembre 2021
Crediti finanziari non correnti	-	-
Crediti finanziari correnti	-	4.066.050
Totale	-	4.066.050

Il saldo totale dei crediti finanziari a fine 2021, rappresentato dall'anticipo concesso alla società interamente controllata della Società, d'Amico Tankers d.a.c., è stato rimborsato nella prima metà del 2022.

10. CREDITI A BREVE ED ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

US$	Al 31 dicembre 2022	Al 31 dicembre 2021
Crediti a breve ed altre attività correnti	632.471	4.611.199

A fine 2022 il saldo rappresenta principalmente le commissioni di garanzia fatturate a d'Amico Tankers d.a.c. nel quarto trimestre dell'anno, pari a US$ 582 migliaia, oltre ad altri crediti diversi e ratei attivi della società (2021: US$ 4,5 milioni di commissioni di garanzia fatturate a d'Amico Tankers d.a.c., altri crediti diversi e ratei attivi della società).

11. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

US$	Al 31 dicembre 2022	Al 31 dicembre 2021
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.523.969	472.568
Scoperti di conto corrente	-	(3.751.976)
Totale disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.523.969	(3.279.408)

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono rappresentati dal denaro detenuto in conti correnti bancari (si veda la nota 1). Al 31 dicembre 2021 il saldo includeva uno scoperto di conto corrente (si veda anche la nota 13).

12. CAPITALE E RISERVE

Capitale sottoscritto

Nel 2022 il capitale sociale della Società è aumentato il 4 luglio di 10.000 azioni (US$ 500,00) a causa dell'esercizio di un numero equivalente di *warrant* ad un prezzo per azione di € 0,412 (si veda il Regolamento per l'esercizio dei *Warrant*). L'importo totale del suddetto aumento di capitale, compreso il sovrapprezzo azioni, è stato di € 4,1 migliaia.

Al 31 dicembre 2022 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammontava a US$ 62.053.278,45,

corrispondente a 1.241.065.569 azioni ordinarie senza valore nominale (al 31 dicembre 2021: US$ 62.052.778,45 corrispondente a 1.241.055.569 azioni ordinarie senza valore nominale).

Il capitale autorizzato della Società, ivi compreso il capitale sociale emesso, è fissato a ottantasette milioni cinquecentomila dollari USA (US$ 87.500.000), suddiviso in un miliardo settecentocinquanta milioni (1.750.000.000) di azioni senza valore nominale.

Utili portati a nuovo

Al 31 dicembre 2022 questa voce comprende gli utili netti dell'attuale e del precedente esercizio, oltre alle detrazioni derivanti dai dividendi distribuiti.

Riserva opzioni su azioni

La riserva opzioni su azioni è stata costituita inizialmente dall'IPO del Gruppo e del relativo aumento di capitale (maggio 2007) e successivamente tramite ulteriori aumenti di capitale, di cui l'ultimo è stato effettuato nel mese di luglio 2022. Come previsto per legge, è distribuibile. Alcuni costi e oneri legati ai processi di quotazione e gli ulteriori aumenti di capitale (principalmente commissioni bancarie e relativi onorari e spese per consulenze) sono stati compensati a fronte di tali riserve.

Altre riserve

Le altre riserve sono composte dalle seguenti voci:

US$	Al 31 dicembre 2021	Variazioni nel 2022	Al 31 dicembre 2022
Riserva legale	3.171.198	253.878	3.425.076
Azioni proprie	(19.315.705)	128.608	(19.187.097)
Riserva per pagamenti basati su azioni	38.530	199.763	238.293
Totale	**(16.105.977)**	**582.249**	**(15.523.728)**

Riserva legale

È un requisito di legge previsto in Lussemburgo ed è stata costituita tramite l'allocazione del 5% dell'utile netto annuo, fino a che la riserva raggiunge il 10% del capitale sociale sottoscritto. Tale riserva non è distribuibile. Nel 2022 alla riserva sono stati destinati US$ 253.879 (pari al 5% del dell'utile netto del 2021).

Azioni proprie

Le azioni proprie al 31 dicembre 2022 consistono in 18.170.238 azioni ordinarie con un valore contabile pari a US$ 19,2 milioni, equivalenti all'1,46% delle azioni emesse alla stessa data. Tali azioni sono state acquistate in seguito agli autorizzati programmi di riacquisto azioni proprie. Un nuovo programma di riacquisto azioni proprie è stato autorizzato dall'assemblea ordinaria degli azionisti tenuta il 20 aprile 2021, e successivamente attuato dal Consiglio di DIS il 6 maggio 2021, consentendo alla Società di acquistare fino a 186.157.950 delle proprie azioni ordinarie (comprese le azioni proprie già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società, in conformità all'articolo 430-15 della legge lussemburghese). Il nuovo programma ha lo stesso scopo dei programmi precedenti a quello concluso nell'aprile 2021. Nel corso del 2022 DIS ha consegnato ai beneficiari del suo Piano di incentivazione a lungo termine adottato nel 2019, che comprende i dirigenti in ruoli chiave e gli amministratori esecutivi del Gruppo, n. 156.673 azioni proprie a un costo medio totale di US$ 128.608 (0,00013% del capitale sociale), come prima *tranche* del compenso in natura sul periodo continuativo 2019-2020. Nel 2022 DIS non ha acquistato alcuna azione propria, mentre nel 2021 ha acquistato n. 2.849.015 azioni proprie.

Riserva per pagamenti basati su azioni

È stato stabilito di contabilizzare la parte di compenso relativa al piano di incentivazione a lungo termine della Società che viene regolata con azioni. Nel 2022 ai beneficiari del piano di incentivazione a lungo termine sono state consegnate azioni equivalenti a un importo maturato di US 19.265, mentre il costo maturato per l'anno, relativo agli importi da regolare in azioni, è stato pari a US$ 225.448. È stata operata una rettifica di US$ 6,4 migliaia in relazione agli importi maturati per gli anni precedenti.

13. BANCHE E ALTRI FINANZIATORI

US$	Al 31 dicembre 2022	Al 31 dicembre 2021
Banche e altri finanziatori	**-**	**3.751.976**

Lo scoperto di conto corrente per scopi aziendali generali concesso da Unicredit è stato chiuso nel 2022, rimborsando tutti gli importi in essere entro fine esercizio (31 dicembre 2021: scoperto di conto corrente di US$ 3,8 milioni presso Unicredit). Nel 2022 il tasso di interesse medio sull'utilizzo dello scoperto di conto di Unicredit è stato del 5,5% (2021: 5,5%).

14. DEBITI PER *LEASING*

US$	Al 31 dicembre 2022	Al 31 dicembre 2021
Totale dei pagamenti minimi di *leasing* previsti (investimento lordo)	**111.983**	**30.308**
con scadenza entro un anno	38.394	30.308
con scadenza compresa tra uno e tre anni	73.589	-
Principali rimborsi di pagamenti minimi di *leasing*	**103.902**	**29.450**
con scadenza entro un anno	33.815	29.450
con scadenza compresa tra uno e tre anni	70.087	-

L'entrata in vigore dell'IFRS 16 il 1° gennaio 2019 ha portato all'iscrizione di una passività a breve termine e di una a lungo termine corrispondenti ai pagamenti residui nell'ambito dei contratti di *leasing* in essere per il diritto di utilizzo degli uffici di DIS. Si rimanda alla nota n. 7 per ulteriori informazioni.

15. DEBITI A BREVE ED ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

US$	Al 31 dicembre 2022	Al 31 dicembre 2021
Debiti a breve ed altre passività correnti	**1.494.690**	**546.469**

La voce Debiti a breve e altre passività correnti al 31 dicembre 2022 include US$ 0,2 milioni di debiti e ratei passivi da fornitori di servizi, sorti dall'attività amministrativa ordinaria della Società (31 dicembre 2021: US$ 0,5 milioni di debiti e ratei passivi da fornitori di servizi, sorti dall'attività amministrativa ordinaria della Società). Al 31 dicembre 2022 includevano l'accantonamento per la componente di cassa dei benefici per i dipendenti nell'ambito del Piano di incentivazione a lungo termine, pari a US$ 0,9 milioni, nonché debiti per l'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) equivalenti a US$ 17,7 migliaia. Non sono state iscritte Altre passività correnti al 31 dicembre 2022 (31 dicembre 2021: nessun importo iscritto in Altre passività correnti).

16. GESTIONE DEL RISCHIO

La Società è esposta ai seguenti rischi connessi con le sue operazioni:

Rischio di mercato

Le controllate di DIS sono esposte al rischio di mercato principalmente in relazione alle navi che operano sul mercato *spot*, per via delle fluttuazioni delle tariffe di nolo di mercato. In particolare, quando le navi vengono date a noleggio le tariffe potrebbero essere troppo basse per garantire un adeguato ritorno o coprire i costi. Le strategie di gestione del rischio applicate sono le seguenti: (i) Se possibile, il Gruppo DIS intende avere una copertura di contratti a tariffa fissa per una parte della sua flotta nei prossimi dodici mesi, così da ridurre l'esposizione al mercato *spot*; (ii) le navi operano su scala mondiale per ridurre l'effetto delle diverse condizioni di mercato a livello regionale; (iii) il Gruppo ricorre a strumenti finanziari derivati, come contratti di nolo a termine e *swap* su *bunker*, per gestire la propria esposizione ai mercati *spot*.

Rischio di cambio

La valuta funzionale della Società è il dollaro statunitense, e gran parte dei suoi proventi (dividendi e interessi attivi) è denominata in dollari statunitensi, mentre la maggior parte delle sue spese (emolumenti agli amministratori e onorari corrisposti a manager e consulenti esterni) è in euro. La Società monitora regolarmente la propria esposizione al rischio di cambio.

Una fluttuazione del 10% del tasso di cambio medio del dollaro USA rispetto all'euro avrebbe determinato una variazione del risultato netto della Società di +/- US$ 0,2 milioni nel 2022 (US$ +/0,2 milioni nel 2021). La sensibilità complessiva della Società al rischio di cambio non ha subito particolari variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Rischio di tasso di interesse

La Società è esposta al rischio di tasso di interesse derivante dal fatto che i suoi depositi bancari, crediti finanziari e passività finanziarie sono gravati da interessi a un tasso di interesse variabile. La dirigenza identifica e monitora tali rischi cercando di prevederne i potenziali effetti negativi e adottare azioni adeguate a mitigarli.

La sensibilità al tasso di interesse della Società in relazione alle sue passività finanziarie non è rilevante per via del breve periodo di utilizzo degli importi ricevuti in prestito sia nel 2022 che nel 2021. Per quanto riguarda le sue attività finanziarie (finanziamento a d'Amico Tankers d.a.c.), un aumento dell'1% dei tassi di interesse nel 2022 avrebbe determinato un aumento dei proventi finanziari di US$ 12 migliaia (2021: aumento dei proventi finanziari di US$ 18 migliaia) mentre una riduzione dei tassi di interesse dell'1% avrebbe determinato una riduzione dei proventi finanziari di US$ 12 migliaia (2021: dei proventi finanziari di US$ 15 migliaia).

Rischio di liquidità

La Società è esposta al rischio di liquidità derivante dal possibile disallineamento tra le esigenze di cassa e gli afflussi di cassa. DIS gestisce il proprio rischio di liquidità attraverso una pianificazione finanziaria regolare, nell'intento di ottenere una struttura di capitale adeguata e un saldo di liquidità minimo, alla luce delle spese previste, delle linee di credito disponibili e della liquidità che si prevede verrà generata dalle sue controllate. La struttura di capitale della Società è fissata entro i limiti stabiliti dal Consiglio di Amministrazione della Società.

La seguente tabella riporta nel dettaglio i flussi finanziari possibili della Società nel 2022 per le sue passività finanziarie in base ai termini di rimborso contrattuali.

	Al 31 dicembre 2022			
	< 6 mesi	6-12 mesi	1-5 anni	Totale
Leasing	19.197	19.197	73.589	**111.983**

Classificazione contabile e *fair value*

Tutti gli strumenti finanziari rientrano nella categoria di prestiti e crediti; la classificazione del loro *fair value* non è riportata poiché il loro valore contabile si avvicina ragionevolmente al loro *fair value*.

17. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Nel corso del 2022 d'Amico International Shipping S.A. ha effettuato operazioni con parti correlate attraverso accordi negoziati secondo termini e condizioni di mercato.

Non sono stati concessi prestiti o anticipi ai dirigenti in ruoli chiave o agli amministratori nel periodo.

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico della Società per il 2022 (ad esclusione dell'impatto IVA) sono stati i seguenti:

US$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Società di Nav. S.p.A.	d'Amico Tankers Monaco SAM	d'Amico Tankers d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico Shipping USA	d'Amico Tankers UK Ltd.	Dirigenti in ruoli chiave*
Ricavi	**74.844**								
di cui									
Dividendi	74.844	-	-	74.844	-	-	-	-	-
Costi generali e amministrativi	**(3.248.293)**								
di cui									
Costo del personale / emolumenti degli amministratori	(343.142)	-	-	-	-	-	-	-	(343.142)
Benefici del Piano d'incentivazione a lungo termine	(1.127.241)	-	(257.011)	-	-	(36.072)	(45.090)	(247.993)	(541.075)
Accordo di fornitura di servizi	(407.330)	(332.332)	(74.998)	-	-	-	-	-	-
Ammortamenti	**(34.089)**								
di cui									
Svalutazione del diritto di utilizzo	(28.690)	-	-	-	(28.690)	-	-	-	-
Proventi (oneri) finanziari netti	**1.992.490**								
di cui									
Interessi finanziari netti	49.552	-	-	49.552	-	-	-	-	-
Garanzie finanziarie	2.075.136	-	-	2.075.136	-	-	-	-	-
Interessi passivi su *leasing* finanziari	(1.275)	-	-	-	(1.275)	-	-	-	-
Totale		**(332.332)**	**(332.009)**	**2.199.532**	**(29.965)**	**(36.072)**	**(45.090)**	**(247.993)**	**(884.217)**

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico della Società per il 2021 (ad esclusione dell'impatto IVA) sono stati i seguenti:

US$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Tankers Monaco SAM	d'Amico Tankers d.a.c.	Eco Tankers Ltd.	d'Amico International S.A.	Dirigenti in ruoli chiave*
Ricavi	**2.872.618**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
di cui							
Dividendi	1.515.000	-	-	1.515.000	-	-	-
Utile dalla dismissione di partecipazioni	1.357.618	-	-	-	1.357.618	-	-
Costi generali e amministrativi	**(2.022.306)**	**-**	**-**	**-**	-	-	**-**
di cui							
Costo del personale / emolumenti degli amministratori	(383.840)	-	-	-	-	-	(383.840)
Accordo di fornitura di servizi	(267.820)	(184.242)	(83.578)	-	-	-	**-**
Ammortamenti	**(28.648)**	**-**	**-**	**-**	-	-	**-**
di cui							
Svalutazione del diritto di utilizzo	(28.078)	-	-	-	-	(28.078)	-
Proventi (oneri) finanziari netti	**4.255.899**						
di cui							
Interessi finanziari netti	31.213	-	-	31.213	-	-	-
Garanzie finanziarie	4.540.713	-	-	4.540.713	-	-	-
Interessi passivi su *leasing* finanziari	(2.507)	-	-	-	-	(2.507)	-
Totale		**(184.242)**	**(83.578)**	**6.086.926**	**1.357.618**	**(30.585)**	**(383.840)**

* I dirigenti in ruoli chiave sono le persone che hanno l'autorità e la responsabilità della pianificazione, dell'amministrazione e del controllo delle attività dell'entità, direttamente e indirettamente, ivi compresi eventuali amministratori (direttori esecutivi o altrimenti) dell'entità.

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2022 sono stati i seguenti:

US$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Tankers d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Società di Navigazione SpA	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico Shipping USA	d'Amico Tankers Monaco	d'Amico Tankers UK Ltd.
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	**103.718**							
di cui verso parti correlate	103.718	-	103.718	-	-	-	-	-
Crediti e altre attività correnti	**632.471**							
di cui verso parti correlate	583.624	582.022	1.602	-	-	-	-	-
Passività correnti	**1.494.690**							
di cui verso parti correlate	708.029	-	49.074	176	40.080	50.100	293.051	275.548
Passività non correnti	**70.087**							
di cui verso parti correlate	-	-		-	**-**	**-**	**-**	**-**
Net totale	**(20.687)**	**582.022**	**56.246**	**(176)**	**(40.080)**	**(50.100)**	**(293.051)**	**(275.548)**

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2021 sono stati i seguenti:

US$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Tankers d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Società di Navigazione
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	**25.768**			
di cui verso parti correlate	25.768	-	25.768	-
Crediti finanziari correnti	**4.066.050**	**-**		**-**
di cui verso parti correlate	4.066.050	4.066.050	-	-
Crediti e altre attività correnti	**4.611.199**			
di cui verso parti correlate	4.542.537	4.540.713	1.824	-
Passività correnti	**546.969**			
di cui verso parti correlate	75.860	-	29.450	46.410
Totale		**8.606.763**	**(1.858)**	**(46.410)**

18. CONTROLLANTE CAPOFILA

La controllante diretta di d'Amico International Shipping S.A. è d'Amico International S.A., società di diritto del Lussemburgo.

La controllante capofila è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., società di diritto italiano, che controlla d'Amico International S.A.

19. GARANZIE E IMPEGNI

d'Amico International Shipping S.A. ha prestato garanzie alla sua controllata, d'Amico Tankers d.a.c., al 31 dicembre 2022, in relazione a quanto segue:

Banca (US$ migliaia)	Importo dell'impegno	Importo residuo
Crédit Agricole CIB + consorzio di 8 banche	279.000	23.840
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. filiale di Londra	28.998	14.701
Skandinaviska Enskilda Banken AB	20.000	18.480
ABN Amro Bank N.V.	43.000	38.851
Banco BPM SpA	15.500	14.521
Tokyo Century Corporation	21.780	13.431
Danish Ship Finance A/S	25.200	24.300
ING Bank N.V. filiale di Londra & Skandinaviska Enskilda Banken AB	82.000	80.287
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. filiale di Londra	54.213	52.380
Skandinaviska Enskilda Banken AB	20.000	20.000
Totale	**589.691**	**300.791**

	Nave	Passività per *leasing*
	High Loyalty	23.193
	High Trader	22.253
	High Voyager	20.796
	High Fidelity	20.154
	Cielo di Houston	31.083
	High Discovery	21.082
	High Freedom	20.565
Totale		**159.126**

20. FATTI DI RILIEVO SUCCESSIVI CHE NON DANNO LUOGO A RETTIFICHE

Per un'informativa dettagliata degli Eventi successivi alla chiusura del periodo di riferimento, si rimanda alle sezioni Eventi successivi al periodo di rendicontazione ed Evoluzione prevedibile della gestione del Resoconto di gestione.

Dichiarazione delle responsabilità del Direttore finanziario

Il manager responsabile della redazione dei bilanci, Antonio Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Direttore finanziario di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società") che, per quanto di sua conoscenza, il bilancio d'esercizio, redatto in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicato nel presente documento, fornisce una rappresentazione veritiera e corretta di attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e che la relazione sulle operazioni e il resoconto di gestione illustrano correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza associati.

9 marzo 2023

Antonio Carlos Balestra di Mottola,
Direttore finanziario

d'Amico International Shipping S.A.

Lussemburgo
d'Amico International Shipping S.A.
25/C, Boulevard Royal - 11th Floor
L-2449 - Lussemburgo
Granducato di Lussemburgo
Ph. +352 2829 06 10

Irlanda
d'Amico Tankers d.a.c.,
Glenda International Shipping d.a.c.,
High Pool Tankers Ltd
The Anchorage
17-19, Sir John Rogerson's Quay
Dublino D02 DT18 - Irlanda
Ph. +353 1 676 0100

Principato di Monaco
d'Amico Tankers Monaco S.A.M.
20, Bd de Suisse
MC 98000 - Principato di Monaco
Ph. +377 9310 5656

Regno Unito
d'Amico Tankers UK Limited
2, Queen Anne's Gate Buildings
Dartmouth Street
Londra SW 1H 9BP - Regno Unito
Ph. +44 20 7340 2000

www.damicointernationalshipping.com

d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.