



*d'Amico*  
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

# *d'Amico International Shipping S.A.* *Resoconto intermedio di gestione*

Primo trimestre 2025

Questo documento è disponibile su:

[www.damicointernationalshipping.com](http://www.damicointernationalshipping.com)

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal

RCS B124790

Capitale sociale al 31 marzo 2025 US\$ 62.053.278,45





# Indice

<b>ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO.....</b>	<b>3</b>
<b>DATI DI SINTESI .....</b>	<b>4</b>
<b>RESOCONTO CONSOLIDATO DI GESTIONE.....</b>	<b>5</b>
Struttura del gruppo.....	5
Indicatori alternativi di <i>performance</i> (iap).....	10
Sintesi dei risultati per il primo trimestre 2025.....	13
Eventi significativi verificatisi nel primo trimestre.....	20
Eventi significativi verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione.....	21
<b>GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO AL 31 MARZO 2025 .....</b>	<b>24</b>
Conto economico consolidato intermedio sintetico.....	25
Conto economico consolidato complessivo intermedio sintetico.....	25
Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata intermedia sintetica.....	26
Rendiconto finanziario consolidato intermedio sintetico.....	27
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato intermedio sintetico.....	28
Note .....	29



# Organi di Amministrazione e Controllo

## Consiglio di Amministrazione

Presidente

Paolo d'Amico

Amministratori

Antonio Carlos Balestra di Mottola, Amministratore Delegato

Cesare d'Amico – Amministratore Esecutivo

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

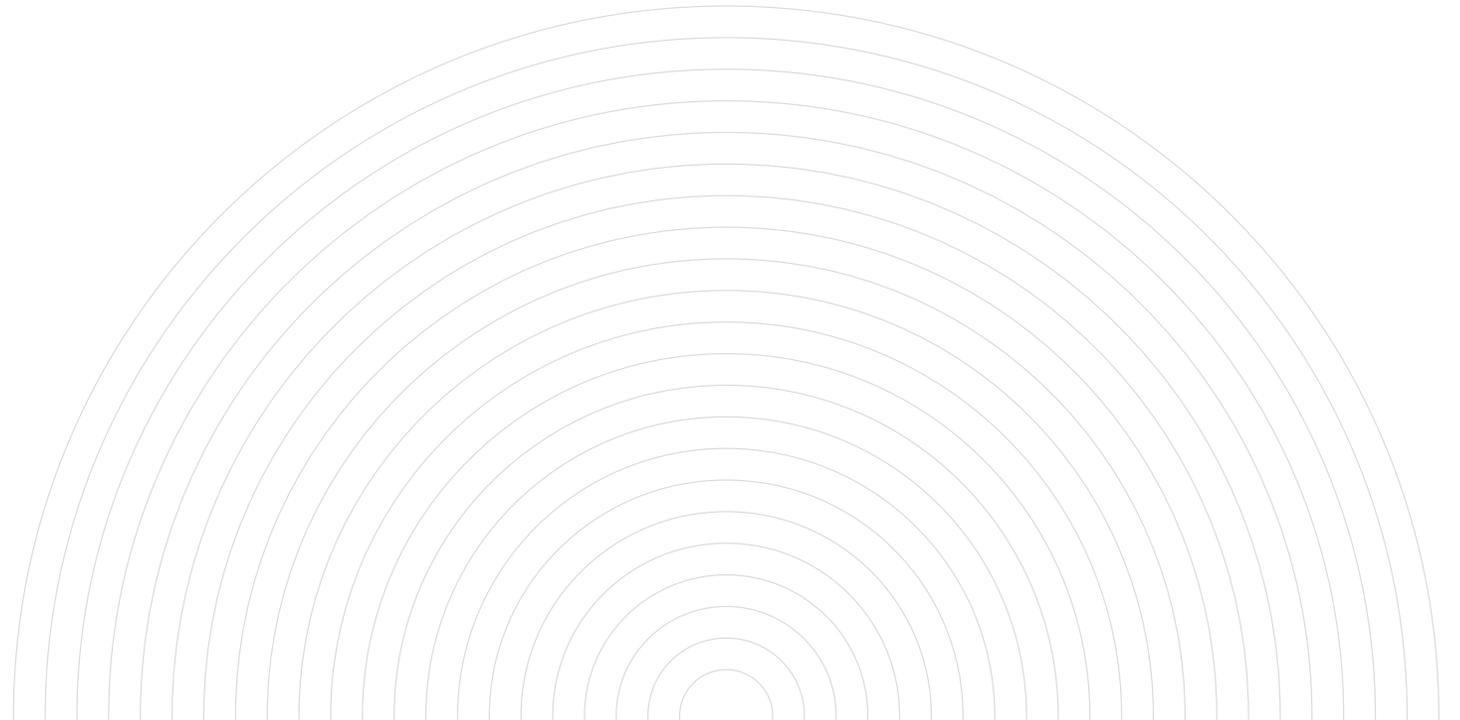
Tom Loesch – Amministratore non Esecutivo - Independent Director

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

Antonia d'Amico - Amministratore

Lorenzo d'Amico - Amministratore

Massimiliano della Zonca- Amministratore





# Dati di sintesi

## Dati finanziari

<i>US\$ migliaia</i>	<b>1° trim. 2025</b>	<b>1° trim. 2024</b>
<b>Totale ricavi netti</b>	<b>64.089</b>	<b>105.280</b>
Risultato operativo lordo (EBITDA) *	34.424	76.104
<i>margin sui ricavi netti totali in %</i>	53,71%	72,29%
Risultato operativo (EBIT) *	21.749	60.442
<i>margin sui ricavi netti totali in %</i>	33,94%	57,41%
Utile netto	18.866	56.340
<i>margin sui ricavi netti totali in %</i>	29,44%	53,51%
Utile netto rettificato**	19.235	56.684
<b>Utile base per azione</b>	<b>US\$ 0,158</b>	<b>US\$ 0,467</b>
Flussi di cassa operativi	45.175	76.928
Investimenti lordi (CapEx)*	(37.476)	(4.873)
	<b>Al 31 marzo 2025</b>	<b>Al 31 dicembre 2024</b>
Totale attività	1.073.226	1.054.568
Indebitamento finanziario netto*	113.979	121.031
Patrimonio netto	752.432	733.291

\* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance

\*\* Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti – si veda anche la sintesi dei risultati finanziari per il primo trimestre 2025.

## Altri dati operativi

<i>US\$ migliaia</i>	<b>1° trim. 2025</b>	<b>1° trim. 2024</b>
<b>Dati operativi giornalieri</b> – Ricavi base <i>time charter</i> * per giorno di utilizzo (US\$) <sup>1</sup>	22.507	34.043
Sviluppo della flotta - Numero medio di navi	32.7	35.5
- Di proprietà	27.6	26.0
- Noleggio a scafo nudo	3.0	3.0
- A noleggio	2.2	6.5
Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili <sup>2</sup> (%)	2,2%	3,6%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili <sup>3</sup> (%)	39,6%	41,3%

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

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

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

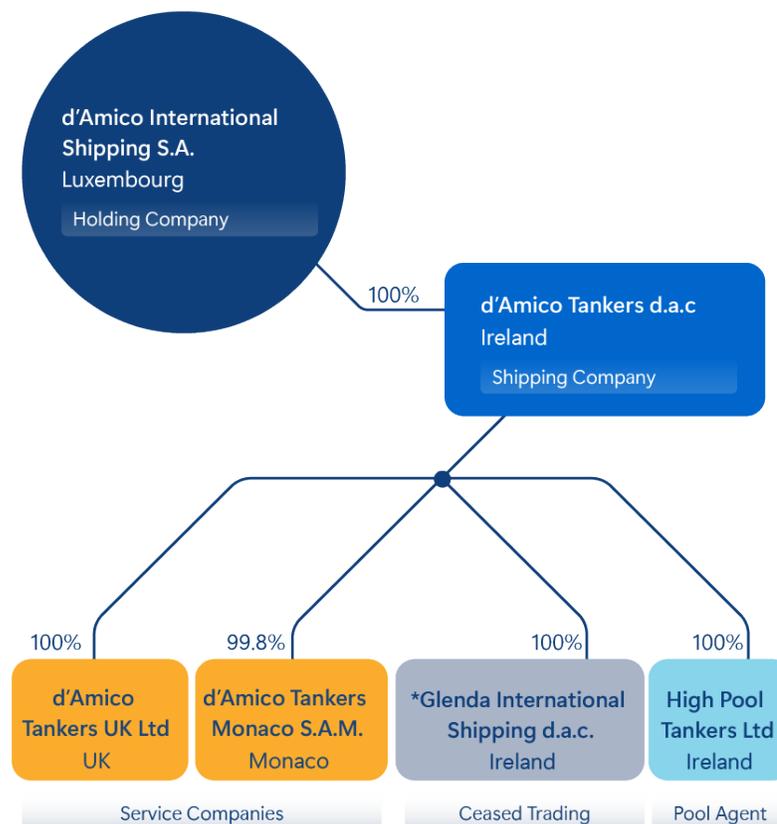


# Resoconto Consolidato di Gestione

## STRUTTURA DEL GRUPPO

d'Amico International Shipping S.A. è una società per azioni (*société anonyme*), costituita il 9 febbraio 2007 in Lussemburgo. La Società è regolata dal diritto lussemburghese e, a partire dalla sua quotazione sul segmento STAR del Mercato Telematico Azionario di Borsa Italiana (Euronext Milan) avvenuta il 3 maggio 2007, è altresì soggetta alla normativa italiana applicabile alle società quotate. Al 31 marzo 2025, d'Amico International S.A. – interamente controllata da d'Amico Società di Navigazione S.p.A. – deteneva il 60,66% del capitale sociale (azioni con diritto di voto) di d'Amico International Shipping S.A.

La seguente tabella illustra la struttura del Gruppo d'Amico International Shipping al 31 marzo 2025:





## Gruppo d'Amico International Shipping

**d'Amico International Shipping S.A.** (denominata individualmente la "Società" o "d'Amico International Shipping" e, congiuntamente alle sue controllate, "DIS", "Gruppo DIS" o "il Gruppo") è una **società attiva nel trasporto internazionale marittimo** e fa parte del gruppo di d'Amico Società di Navigazione S.p.A. (il "Gruppo d'Amico"), fondato nel 1936. In quanto parte di uno dei principali operatori mondiali nel settore del trasporto marittimo, con oltre 80 anni di esperienza, DIS beneficia delle competenze del Gruppo nella gestione tecnica della flotta, inclusi i servizi legati all'equipaggio, alle coperture assicurative, alla sicurezza, alla qualità e alla gestione ambientale.

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

Al 31 marzo 2025 DIS gestiva, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), **una flotta di 32 navi cisterna**, di cui 31 di proprietà o a noleggio a scafo nudo con obbligo di acquisto. La flotta di proprietà e a noleggio a scafo nudo aveva **un'età media di circa 9,4 anni**, rispetto a un'età media di settore pari a 14,1 anni per le navi MR (25.000-54.999 Tpl (Dwt)) e a 15,7 per le LR1 (55.000-84.999 Tpl (Dwt)).

Tutte le navi del Gruppo DIS sono a doppio scafo e **vengono prevalentemente impiegate nel trasporto di prodotti raffinati**, fornendo servizi di trasporto via mare su scala globale alle maggiori compagnie petrolifere e società di trading. L'intera flotta è conforme alle normative dell'IMO (Organizzazione marittima internazionale), inclusa la MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), nonché

ai rigorosi requisiti imposti dalle maggiori società petrolifere ed energetiche e da altri *standard* internazionali. Ai sensi delle normative IMO/MARPOL, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali e alcune tipologie di prodotti chimici è consentito esclusivamente a navi cisterna classificate IMO, in possesso di requisiti specifici. Al 31 marzo 2025 **l'81,3% della flotta controllata da d'Amico International Shipping era classificata IMO**, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di tali prodotti raffinati.

Nei primi tre mesi del 2025 il Gruppo DIS ha generato ricavi per US\$ 88,6 milioni, derivanti principalmente dall'impiego, diretto o tramite *partnership*, della propria flotta attraverso contratti *spot* e contratti *time charter*. Le navi impiegate con contratti a tariffa fissa, inclusi i *time charter*, garantiscono generalmente flussi di cassa più stabili e prevedibili rispetto alle navi impiegate nel mercato *spot*. I contratti *spot* offrono l'opportunità di massimizzare i ricavi durante i periodi di incremento dei noli, sebbene possano generare ricavi inferiori rispetto ai noleggi *time charter* durante le fasi di contrazione del mercato. Il mix di impiego della flotta viene definito in base alle condizioni di mercato correnti e attese. Inoltre, la vendita di navi appartenenti alla flotta del Gruppo può generare utili o perdite.

Il Gruppo DIS ritiene di poter contare su un marchio riconosciuto e su una solida reputazione a livello internazionale, costruita nel corso della sua lunga storia. Tale reputazione è fondamentale per consolidare rapporti di lungo periodo con i propri clienti e *partner*, oltre che per attrarne di nuovi. Affidabilità, trasparenza e attenzione alla qualità costituiscono i pilastri dell'attività e del successo della Società.

La qualità della flotta del Gruppo DIS è garantita attraverso programmi di manutenzione pianificata, il rispetto di rigorosi *standard* sulle navi di proprietà e un'attenta selezione delle navi a

noleggio, affidandosi ad armatori che operano secondo elevati *standard* qualitativi.

## Presenza globale di DIS

DIS è presente nei principali centri marittimi a livello globale, tra cui Lussemburgo, Dublino (Irlanda), Londra (Regno Unito) e Monte Carlo (Principato di Monaco). Il Gruppo impiega la propria flotta su scala mondiale, offrendo servizi di trasporto marittimo in grado di soddisfare le diverse esigenze dei clienti in varie aree geografiche. Tale presenza internazionale rafforza la riconoscibilità del marchio DIS e consolida la reputazione globale della Società. Inoltre, la posizione strategica delle sedi ubicate in diversi fusi orari, consente al Gruppo di monitorare costantemente le proprie attività e fornire un'assistenza tempestiva ai clienti.

Al 31 marzo 2025 DIS impiegava 696 dipendenti come personale marittimo e 27 dipendenti come personale di terra. Attraverso contratti con parti correlate, DIS beneficia inoltre dei servizi prestati da dipendenti del Gruppo d'Amico attivi nelle aree amministrative, commerciali, operative, tecniche e di compravendita, tramite le società d'Amico Shipping Singapore, d'Amico Shipping USA, d'Amico Società di Navigazione S.p.A., Rudder SAM e d'Amico Shipping UK.

## Flotta

Al 31 marzo 2025, DIS controllava **una flotta moderna composta da 32 navi cisterna** (31 dicembre 2024: 33 navi), con dimensioni comprese tra circa 36.000 e 75.000 tonnellate di portata lorda (Dwt), gestite in proprietà o mediante contratti di noleggio.



Dal 2012, DIS ha ordinato 22 navi di nuova costruzione, l'ultima delle quali è stata consegnata nel 2019. Nel 2024 il Gruppo ha ordinato ulteriori 4 navi, la cui consegna è prevista nel 2027. Tali navi sono progettate per soddisfare i rigorosi *standard* tecnici e ambientali richiesti dai principali clienti petroliferi del Gruppo e si distinguono anche per la loro elevata efficienza operativa.

La gestione di una flotta di dimensioni rilevanti consente a DIS di aumentare la capacità di generare utili ed ottenere efficienze

operative. Migliora inoltre la capacità del Gruppo di posizionare strategicamente le proprie navi, con vantaggi in termini di disponibilità, programmazione e flessibilità operativa, offrendo così un chiaro vantaggio competitivo. In particolare, le dimensioni della flotta permettono a DIS di disporre di operare con la flessibilità necessaria per cogliere al meglio le opportunità offerte dal mercato *spot*, massimizzare i ricavi e negoziare condizioni favorevoli con i fornitori.

Al 31 marzo 2025 DIS impiegava 1 LR1 (nave a "Lungo Raggio 1"), 7 MR (navi a "Medio Raggio") e 6 navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa (contratti di noleggio a scafo nudo o *time charter*), mentre alla stessa data 5 LR e 13 MR erano impiegate sul mercato *spot*.

Il seguente prospetto fornisce informazioni dettagliate sulla flotta gestita da DIS al 31 marzo 2025:

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese <sup>4</sup>	Classe IMO
<b>Flotta LR1</b>				
<b>Di proprietà</b>				
Bright Future <sup>5</sup>	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo di Cagliari	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Rosso	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo di Rotterdam	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Bianco	75.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
<b>Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obbligo di acquisto</b>				
Cielo di Houston	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
<b>Flotta MR</b>				
<b>Di proprietà</b>				
High Navigator	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Explorer	50.000	2018	Onomichi, Giappone	IMO II/III
High Adventurer	50.000	2017	Onomichi, Giappone	IMO II/III
High Challenge	50.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Mariner	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
High Transporter	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
High Wind	50.000	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III

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

<sup>5</sup> Ex-Cielo di Londra.



Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Classe IMO
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 Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Freedom	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDA Melissa	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
GLENDA Meryl	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
GLENDA Melody	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
<b>Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obbligo di acquisto</b>				
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
<b>Navi noleggate a lungo termine con opzioni d'acquisto</b>				
High Leader <sup>6</sup>	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
<b>Flotta handysize</b>				
<b>Di proprietà</b>				
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

<sup>6</sup> Opzione di acquisto esercitata nel 4° trimestre 2024



Oltre alla flotta sopra descritta, al 31 marzo 2025 DIS ha le seguenti navi cisterna LR1 in costruzione:

Nome della nave	Tpl (DWT) stimati	Consegna stimata	Costruttore, Paese	Classe IMO
<b>Di proprietà</b>				
YZJ2024-1642	75.000	Q3-2027	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina	IMO II/III
YZJ2024-1643	75.000	Q4-2027	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina	IMO II/III
YZJ2024-1644	75.000	Q3-2027	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina	IMO II/III
YZJ2024-1645	75.000	Q4-2027	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina	IMO II/III



## INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

Oltre agli indicatori previsti dagli IFRS, il management di DIS utilizza regolarmente indicatori alternativi di *performance* (IAP), in quanto forniscono informazioni aggiuntive utili per i lettori del bilancio e offrono una rappresentazione più completa dell'andamento aziendale nel periodo, colmando alcune lacune informative dei principi contabili. Gli IAP sono costituiti da indicatori finanziari e non finanziari riferiti alla *performance* aziendale passata e attesa, alla situazione finanziaria o ai flussi di cassa che non sono definiti o specificati nel quadro dell'informativa finanziaria o dei principi contabili internazionali (*IFRS – International Financial Reporting Standards*) applicabili al Gruppo. Di conseguenza, potrebbero non essere comparabili con altri indicatori aventi denominazioni simili utilizzati da altre imprese. Gli IAP non costituiscono indicatori previsti dagli IFRS o dai GAAP; pertanto, non dovrebbero essere considerati sostitutivi rispetto alle informazioni riportate nel bilancio del Gruppo.

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

### **Ricavi base time charter**

È uno *standard* nel settore dei trasporti marittimi che consente il confronto dei ricavi di nolo netti in base alla durata del viaggio, indipendentemente dal fatto che le navi siano state impiegate attraverso *time charter*, noleggi a viaggio o *Contratti* di nolo. Dettagliato nel conto economico consolidato, rappresenta i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Per ulteriori informazioni, si vedano le seguenti definizioni degli IAP non finanziari.

### **Ricavi da noleggio a scafo nudo**

Ricavi derivanti da contratti tramite i quali il proprietario riceve un

importo mensile anticipato, basato su un noleggio giornaliero pattuito, per un periodo di tempo determinato. Durante tale periodo, il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, incluso l'equipaggio e tutte le spese operative. Per ulteriori informazioni, si veda anche la sezione "Altre definizioni".

### **EBITDA e margine di EBITDA**

L'EBITDA rappresenta l'utile prima di interessi (inclusa la quota di risultati da joint venture e imprese collegate, se presenti), imposte, svalutazioni e ammortamenti. Questo indicatore equivale all'utile operativo lordo e riflette i ricavi di vendita del Gruppo al netto del costo dei servizi di trasporto prestati. Il margine di EBITDA è dato dal rapporto tra EBITDA e ricavi netti totali. DIS ritiene che l'EBITDA e il margine di EBITDA siano utili indicatori per gli investitori al fine di valutare la performance operativa del Gruppo.

### **EBIT e margine di EBIT**

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

### **ROCE (Return on capital employed)**

È un indice di redditività aziendale chiave che misura l'efficienza con cui il capitale impiegato viene utilizzato per generare profitti. È calcolato come rapporto tra il risultato operativo (EBIT) e il capitale impiegato, definito come il totale dell'attivo al netto delle passività correnti. Il ROCE è particolarmente utile per valutare l'efficacia degli investimenti in conto capitale, in quanto fornisce un'indicazione

della capacità della società di generare utili a partire dalle risorse complessivamente impiegate.

### **Investimenti lordi (CapEx)**

Tale indicatore rappresenta le spese in conto capitale per l'acquisto di immobilizzazioni, incluse quelle capitalizzate per manutenzioni intermedie o speciali sulle navi, nonché gli investimenti finalizzati al miglioramento delle navi di DIS. Gli Investimenti lordi (*CapEx*) sono riportati alla voce "Acquisto di immobilizzazioni" dei Flussi di cassa da attività di investimento e forniscono un'indicazione della pianificazione strategica e dell'espansione del Gruppo, evidenziando la natura ad alta intensità di capitale del settore in cui opera.

### **Indebitamento netto**

Comprende i finanziamenti bancari e le altre passività finanziarie, al netto delle disponibilità liquide, delle attività finanziarie liquide e degli investimenti a breve termine, disponibili per far fronte a tali obbligazioni. Il Gruppo considera l'Indebitamento netto un indicatore rilevante per gli investitori, in quanto riflette la posizione finanziaria complessiva della società, e il livello di ricorso al capitale di terzi. Una riconciliazione dettagliata tra l'indebitamento netto e le relative voci di stato patrimoniale è fornita nella sezione dedicata della relazione sulla gestione.

### **Impatto dell'IFRS 16**

L'IFRS 16 rivede la classificazione dei *leasing* eliminando la distinzione tra *leasing* operativi e finanziari per i locatari. Ai sensi di tale *standard*, tutti i *leasing* sono trattati in modo analogo a quanto già definito nello IAS 17 per i *leasing* finanziari. I *leasing* sono "capitalizzati" mediante l'iscrizione del valore attuale dei pagamenti dovuti per il *leasing* e classificati come attività consistenti nel diritto di utilizzo (RoU) o incorporati tra le immobilizzazioni materiali. Sono esclusi da tale capitalizzazione i *leasing* di modesto valore (inferiore a US\$ 5.000) o per i quali la durata del *leasing* è inferiore ad un anno;



tali *leasing* devono essere rilevati a conto economico alla data dell'operazione. Inoltre, se i pagamenti dovuti per il *leasing* sono strutturati nel tempo, la società riconosce una passività finanziaria rappresentativa dell'obbligazione a corrispondere i futuri pagamenti: l'impatto più significativo di tale *standard* sarà un incremento delle attività in *leasing* (o delle immobilizzazioni materiali) e delle passività finanziarie, con conseguenti effetti sui principali parametri finanziari derivati dallo stato patrimoniale. Per le società con *leasing* fuori bilancio significativi, l'IFRS 16 cambia la natura delle spese relative a tali *leasing*: le spese per i *leasing* operativi (es. i costi di noleggio passivo) rilevate a quote costanti sono ora registrate come quota di ammortamento dell'attività in *leasing* (tra le spese operative) e interesse passivo sulla passività del *leasing* (tra gli oneri finanziari).

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

#### **Giorni-nave disponibili**

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

#### **Percentuale di copertura**

Questo rapporto indica la proporzione di giorni-nave disponibili che sono garantiti da contratti a tariffa fissa (contratti *time charter* o contratti di nolo). Fornisce un indicatore dell'esposizione del Gruppo alle fluttuazioni del mercato dei noli durante un periodo determinato. Per informazioni più dettagliate, si veda la sezione Ricavi base *time charter* nella Sintesi dei risultati per il primo trimestre 2025.

#### **Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE**

La tariffa *spot* giornaliera fa riferimento ai ricavi base *time charter* giornalieri generati dall'impiego delle navi di DIS nel mercato *spot* (o durante un viaggio). La tariffa giornaliera TCE fa invece riferimento ai ricavi base *time charter* giornalieri generati dall'impiego delle navi di DIS in contratti *time charter*. Per ulteriori spiegazioni e informazioni contestuali, si veda la definizione di Ricavi base *time charter* e la Sintesi dei risultati per il primo trimestre 2025.

#### **Off-hire**

Fa riferimento al periodo in cui una nave non è in grado di svolgere i servizi per i quali è richiesta ai sensi di un contratto *time charter*. I periodi *off-hire* possono includere il tempo impiegato in riparazione, interventi di bacino (*drydock*) ed ispezioni, indipendentemente dalla loro programmazione. Tale indicatore è fondamentale per spiegare le fluttuazioni dei ricavi base *time charter* in periodi differenti. Per approfondimenti più dettagliati, si veda la sezione Ricavi nella Sintesi dei risultati per il primo trimestre 2025.

#### **Ricavi base time charter giornalieri**

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

Gruppo con le controparti di settore e i *benchmark* di mercato. Per ulteriori dettagli, si veda la sezione Dati di sintesi.

#### **Numero medio di navi**

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



## ALTRE DEFINIZIONI

### **Noleggio a scafo nudo**

Tipo di contratto in cui al proprietario viene corrisposto un importo mensile anticipato a un noleggio giornaliero pattuito per un periodo di tempo determinato. Ai sensi di tale accordo, il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, nonché di tutte le sue spese operative. Un noleggio a scafo nudo è noto anche come *demise charter* o *time charter* con *demise*.

### **Noleggio**

È un contratto per il noleggio di una nave per un periodo di tempo specifico o per svolgere un trasporto merci da un porto di carico ad un porto di scarico. Il contratto è comunemente noto come contratto di noleggio. Ne esistono tre tipologie principali: noleggio a scafo nudo, noleggio a viaggio e noleggio *time charter*. Per le definizioni dettagliate di ogni tipologia, si rimanda alle definizioni fornite in questa sezione.

### **Contratto di nolo (contract of affreightment - COA)**

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

### **Proprietario conduttore**

È l'entità che controlla una nave, sostituendosi a tutti gli effetti al proprietario registrato, attraverso un contratto *time charter* o un noleggio a scafo nudo. Tale controllo può comportare tutte le responsabilità operative associate alla nave durante il periodo del noleggio.

### **Contratti a tariffa fissa**

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

### **Noleggio spot o noleggio a viaggio**

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

### **Time charter**

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



## SINTESI DEI RISULTATI PER IL PRIMO TRIMESTRE 2025

Le condizioni del mercato delle navi cisterna sono rimaste complessivamente positive nel primo trimestre del 2025, pur registrando una contrazione dei ricavi rispetto ai livelli eccezionalmente elevati degli ultimi anni. Tale flessione è stata determinata dalla debolezza delle importazioni cinesi di greggio, dai tagli alla produzione dell'OPEC+, dalla riduzione delle esportazioni russe di prodotti petroliferi e dal calo dei margini di raffinazione. Ciononostante, il mercato ha continuato a beneficiare delle perturbazioni nel Mar Rosso (in particolare nel segmento dei prodotti raffinati), del proseguimento dei flussi commerciali a lungo raggio tra Russia ed Europa, dell'aumento delle esportazioni di petrolio dal bacino atlantico e della crescita contenuta della flotta. I ricavi medi nel settore *tanker* a inizio 2025 si sono mantenuti al di sopra della media decennale, pur restando sensibilmente inferiori rispetto al periodo 2022-2024.

Nel corso del trimestre, le condizioni del mercato delle navi cisterna per prodotti raffinati (*product tanker*) si sono lievemente indebolite, in un contesto segnato da crescenti tensioni geopolitiche, dall'aumento del protezionismo e da un generale clima di incertezza macroeconomica. Sebbene il rapporto tra portafoglio ordini e flotta sia aumentato nella maggior parte dei segmenti, tale dinamica va interpretata alla luce dell'invecchiamento della flotta globale. Inoltre, l'incertezza economica potrebbe limitare gli ordini di nuove navi, contribuendo a mantenere un'offerta più equilibrata e fondamentali solidi nel lungo termine.

L'incertezza generalizzata legata all'introduzione (e la possibile *escalation*) di dazi commerciali da parte degli Stati Uniti, unitamente alle misure reciproche adottate dalla Cina, ha iniziato a pesare sulle prospettive macroeconomiche globali, con ripercussioni anche sulle previsioni di crescita della domanda di petrolio. I principali analisti del mercato petrolifero, tra cui l'Agenzia internazionale dell'Energia (AIE), l'OPEC e l'Energy Information Administration (EIA) statunitense, hanno rivisto simultaneamente al ribasso le rispettive stime di crescita del consumo globale di petrolio.

La tariffa *time charter* annuale, considerata un indicatore affidabile delle aspettative del mercato *spot*, era valutata a fine marzo 2025 intorno a US\$ 21.125 al giorno per una MR2 di tipo *Eco design*, con un premio di circa US\$ 2.000 al giorno rispetto a una MR convenzionale.

**Nel primo trimestre 2025, DIS ha registrato un utile netto di US\$ 18,9 milioni**, rispetto ad un utile netto di US\$ 56,3 milioni nel primo trimestre 2024. Nonostante la diminuzione rispetto all'esercizio precedente, i risultati positivi per il periodo corrente continuano a riflettere la solidità del mercato delle navi cisterna nei primi tre mesi del 2025. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 19,2 milioni nel primo trimestre 2025 rispetto a US\$ 56,7 milioni registrati nello stesso trimestre del 2024.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 34,4 milioni nel primo trimestre 2025 rispetto a US\$ 76,1 milioni registrati nel primo trimestre 2024, mentre i **flussi di cassa operativi sono stati positivi per US\$ 45,2 milioni nel primo trimestre 2025** rispetto a US\$ 76,9 milioni generati nello stesso trimestre dell'anno precedente.

In termini di risultati *spot* **DIS ha ottenuto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 21.154 nel primo trimestre 2025** rispetto a US\$ 38.201 nel primo trimestre 2024, a causa dell'indebolimento del mercato rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente. Allo stesso tempo, il 39,6% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo trimestre 2025 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 24.567, (Q1 2024: copertura del 41,3% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 28.123). Un alto livello di copertura tramite contratti *time charter* rappresenta un elemento fondamentale della strategia commerciale di DIS. Tale approccio permette di attenuare l'impatto della volatilità del mercato *spot*, assicurando un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche nei periodi di recessione del mercato.

**La tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) è stata pari a US\$ 22.507 nel primo trimestre 2025** rispetto a US\$ 34.043 raggiunti nel primo trimestre 2024.



## Risultati operativi

US\$ migliaia	1° trim. 2025	1° trim. 2024
Ricavi	88.575	132.161
Costi diretti di viaggio	(25.688)	(28.096)
<b>Ricavi base time charter*</b>	<b>62.887</b>	<b>104.065</b>
Ricavi da noleggio a scafo nudo	1.202	1.215
<b>Totale ricavi netti</b>	<b>64.089</b>	<b>105.280</b>
Costi per noleggi passivi	-	-
Altri costi operativi diretti	(23.391)	(23.666)
Costi generali ed amministrativi	(6.009)	(5.241)
Risultato della vendita di navi	(265)	(269)
<b>Risultato operativo lordo (EBITDA*)</b>	<b>34.424</b>	<b>76.104</b>
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	(12.675)	(15.662)
<b>Risultato operativo (EBIT*)</b>	<b>21.749</b>	<b>60.442</b>
Proventi finanziari	1.681	1.736
Oneri finanziari	(4.155)	(5.473)
<b>Utile ante imposte</b>	<b>19.275</b>	<b>56.705</b>
Onere fiscale per imposta sul reddito	(409)	(365)
<b>Utile netto</b>	<b>18.866</b>	<b>56.340</b>

\* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance

I **ricavi** sono stati di US\$ 88,6 milioni nel primo trimestre 2025 rispetto a US\$ 132,2 milioni registrati nel primo trimestre 2024. La riduzione dei ricavi lordi rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente a un mercato dei noli più debole e al minor numero di navi equivalenti impiegate. Inoltre, la percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel primo trimestre 2025 (2,2%) è stata inferiore a quella del primo trimestre 2024 (3,6%) principalmente per effetto delle tempistiche di *off-hire* di tipo commerciale e degli interventi di bacino (*drydock*) programmati.

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\$ (25,7) milioni nel primo trimestre 2025 rispetto a US\$ (28,1) milioni nel primo trimestre 2024.

I **ricavi base time charter** nel primo trimestre 2025 sono stati di US\$ 62,9 milioni (US\$ 104,1 milioni nel primo trimestre 2024). In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 21.154 nel primo trimestre 2024** rispetto a US\$ 38.201 nel primo trimestre 2024.

Nel primo trimestre 2025 la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa<sup>7</sup> (percentuale di copertura) è rimasta positiva, assicurando una media del 39,6% dei giorni-nave disponibili (primo trimestre 2024: 41,3%) ad una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 24.567 (primo trimestre 2024: US\$ 28.123). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere.

I **ricavi base time charter giornalieri medi totali di DIS (spot e time charter)** sono stati di US\$ 22.507 nel primo trimestre 2025 rispetto a US\$ 34.043 nel primo trimestre 2024.

<sup>7</sup> La percentuale di copertura (%) e la tariffa media giornaliera includono un contratto di noleggio a scafo nudo su una nave LR1 di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., che comprende un Opex giornaliero ipotizzato di US\$ 7.728 (in linea con i costi effettivi medi della flotta di DIS per l'esercizio 2024), 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.



Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2024					2025
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.
Spot	<b>38.201</b>	44.949	29.679	23.547	33.871	<b>21.154</b>
Tariffa fissa	<b>28.123</b>	27.903	27.204	26.381	27.420	<b>24.567</b>
Media	<b>34.043</b>	37.698	28.602	24.644	31.195	<b>22.507</b>

I **ricavi da noleggio a scafo nudo** ammontavano a US\$ 1,2 milioni nel primo trimestre 2025, in linea con l'esercizio precedente, e riguardano il contratto di noleggio a scafo nudo a decorrere dall'ottobre 2021 su una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c.

**Costi per noleggi passivi.** Dopo l'adozione dell'IFRS 16 Leasing il 1° gennaio 2019, la Società ha modificato il trattamento dei *leasing* nel bilancio consolidato del Gruppo. Nella gran parte dei casi, le passività derivanti dai contratti precedentemente classificati come *leasing* operativi vengono ora attualizzate utilizzando il tasso di finanziamento marginale del locatario, con conseguente rilevazione sia di una passività per *leasing* che di una corrispondente attività rappresentante il diritto di utilizzo. Di conseguenza, a partire dal 1° gennaio 2019 i costi per noleggi passivi rispecchiano solo i contratti la cui durata residua è inferiore a 12 mesi da quella data o dalla data d'inizio. L'implementazione dell'IFRS 16 ha ridotto i "costi per noleggi passivi" di US\$ 2,8 milioni nel primo trimestre 2025 e di US\$ 8,5 milioni nel primo trimestre 2024, poiché all'interno del conto economico tali costi sono stati sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. Senza l'effetto dell'IFRS 16, i "costi per noleggi passivi" di DIS si sarebbero attestati a US\$ (2,8) milioni nel primo

trimestre 2025, rispetto a US\$ (8,5) milioni nel primo trimestre 2024. Nel primo trimestre 2025 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (2,2 navi equivalenti) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (6,5 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 voci di costo di US\$ 1,2 milioni nel primo trimestre 2025 (aumento di US\$ 3,8 milioni nel primo trimestre 2024), poiché all'interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. Escludendo gli effetti dell'IFRS 16, gli altri costi operativi diretti di DIS si sarebbero attestati a US\$ (22,2) milioni nel primo trimestre 2025 rispetto a US\$ (19,7) milioni nel primo trimestre 2024. Nel primo trimestre 2025 la Società ha gestito una flotta più ampia di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (primo trimestre 2025: 30,6 vs. primo trimestre 2024: 29,0). DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati *standard*

di procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. Il mantenimento di un eccellente *standard* qualitativo della flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

I **costi generali e amministrativi** ammontavano a US\$ (6,0) milioni nel primo trimestre 2025 (US\$ (5,2) milioni nel primo trimestre 2024). 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\$ (0,3) milioni nel primo trimestre 2025 (US\$ (0,3) milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente). L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto delle navi vendute e riprese in *leasing* (*lease-back*) negli esercizi precedenti.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato di US\$ 34,4 milioni nel primo trimestre 2025, rispetto a US\$ 76,1 milioni nello stesso periodo del 2024, a conferma della solidità dei mercati dei noli, pur in presenza di segnali di moderazione.



Gli **ammortamenti** sono stati pari a US\$ (12,7) milioni nel primo trimestre 2025 (US\$ (15,7) milioni nel primo trimestre 2024). Nel primo trimestre 2025, così come nel primo trimestre 2024, non sono state rilevate svalutazioni né storni di svalutazioni.

Il **risultato operativo lordo (EBIT)** è stato di US\$ 21,7 milioni nel primo trimestre 2025 rispetto a US\$ 60,4 milioni nel primo trimestre 2024.

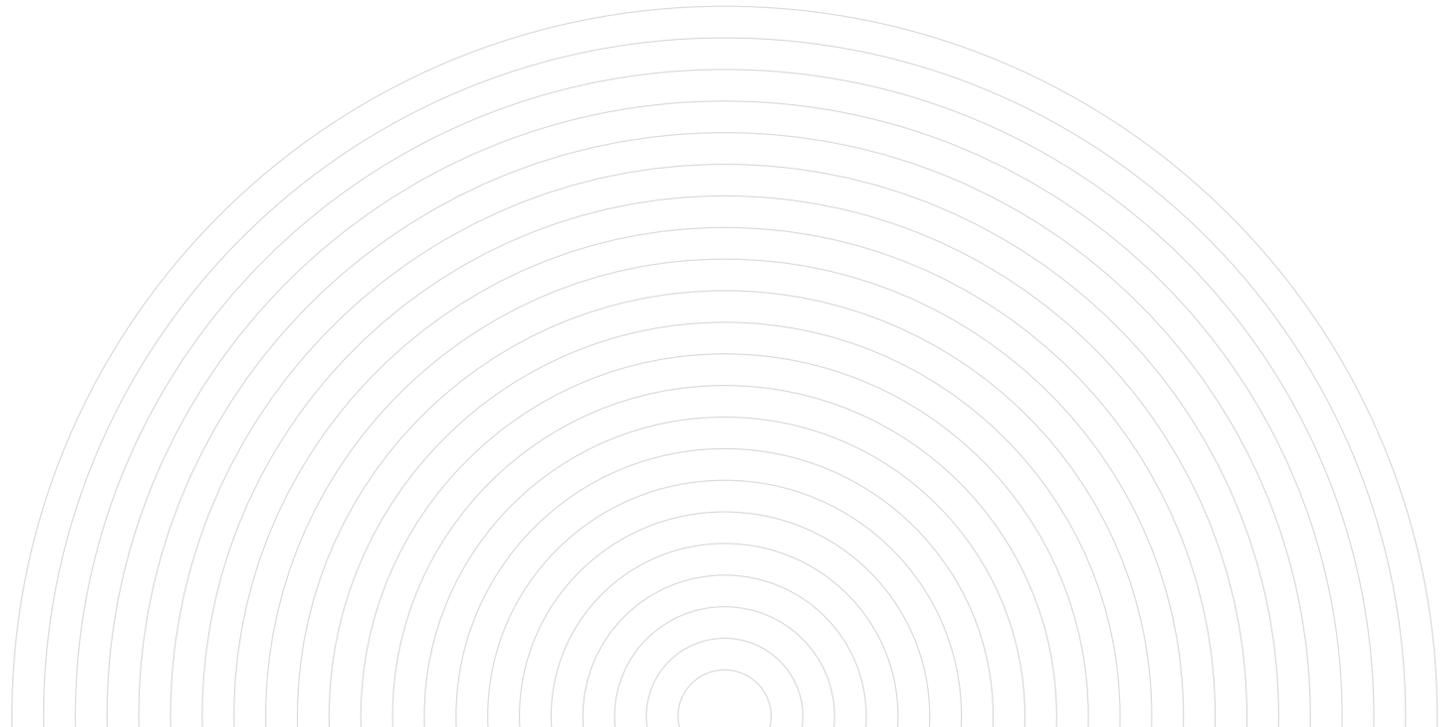
I **proventi finanziari netti** ammontavano a US\$ 1,7 milioni nel primo trimestre 2025, risultando sostanzialmente in linea con lo stesso periodo dell'anno precedente. Tale importo riflette principalmente gli interessi attivi maturati su titoli a breve termine e su disponibilità liquide depositate presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (4,2) milioni nel primo trimestre 2025 rispetto a US\$ (5,5) milioni del primo trimestre 2024. L'importo del primo trimestre 2025 include principalmente US\$ (3,9) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui finanziamenti bancari, spese su *swap* su tassi di interesse, interessi su passività da *leasing*, nonché US\$ (0,1) milioni di differenze cambio negative e US\$ (0,1) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su cambi utilizzati a fini di copertura. Nel primo trimestre 2024, l'importo includeva principalmente US\$ (5,3) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui finanziamenti bancari, spese su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, oltre a US\$ (0,1) milioni di differenze cambio negative e US\$ (0,1) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su cambi utilizzati a fini di copertura.

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$ 19,3 milioni nel primo trimestre 2025, rispetto a US\$ 56,7 milioni nel primo trimestre 2024.

L'**Onere fiscale per imposta sul reddito** ammontava a US\$ (0,4) milioni nel primo trimestre 2025, sostanzialmente in linea con lo stesso trimestre dell'anno precedente.

Nel **primo trimestre 2024**, DIS ha registrato un **utile netto di US\$ 18,9 milioni**, rispetto ad un utile netto di US\$ 56,3 milioni nel primo trimestre 2024. Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo trimestre 2025 (US\$ (0,4) milioni) e dal primo trimestre 2024 (US\$ (0,3) milioni), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 19,2 milioni nel primo trimestre 2025** rispetto a US\$ 56,7 milioni registrati nello stesso trimestre dell'esercizio precedente.





## Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

US\$ migliaia	Al 31 marzo 2025	Al 31 dicembre 2024
<b>ATTIVITÀ</b>		
Attività non correnti	827.433	802.442
Attività correnti	245.793	252.126
<b>Totale attività</b>	<b>1.073.226</b>	<b>1.054.568</b>
<b>PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>		
Patrimonio netto	752.432	733.291
Passività non correnti	221.056	227.542
Passività correnti	99.738	93.735
<b>Totale passività e patrimonio netto</b>	<b>1.073.226</b>	<b>1.054.568</b>

Le **attività non correnti** sono costituite principalmente dal valore contabile netto delle navi di proprietà di DIS, dei diritti di utilizzo e della quota relativa alle nuove navi in costruzione. Secondo le stime di uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà e a noleggio a scafo nudo di DIS al 31 marzo 2025 era pari a US\$ 1.113,0 milioni (tale dato include US\$ 24,0 milioni relativi a una nave classificata come “attività disponibili per la vendita” alla fine del periodo, con ulteriori informazioni fornite nella sezione “Attività correnti”).

Gli **investimenti lordi (CapEx)** nel primo trimestre 2025 sono stati di US\$ 37,5 milioni rispetto a US\$ 4,9 milioni nel primo trimestre 2024. L'importo del primo trimestre 2025 include US\$ 34,3 milioni relativi all'esercizio da parte di d'Amico Tankers dell'opzione di acquisto sulla M/T High Navigator (una nave MR presa a noleggio da d'Amico Tankers a partire dal 2018) e i costi

di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a scafo nudo.

Le **attività correnti** al 31 marzo 2025 ammontavano a US\$ 245,8 milioni. Erano incluse le voci del capitale circolante, quali rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 13,8 milioni e US\$ 46,9 milioni, insieme alle disponibilità liquide e mezzi equivalenti per US\$ 163,1 milioni. Inoltre, alla fine del periodo una nave di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. era classificata come “attività disponibili per la vendita”. Il relativo valore contabile di US\$ 19,7 milioni è stato debitamente rilevato nella situazione patrimoniale-finanziaria, in conformità all'IFRS 5.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$ 221,1 milioni al 31 marzo 2025 e rappresentano principalmente la parte a lungo termine dei debiti verso banche (commentati nella sezione “Indebitamento netto” della relazione sulla gestione) e le passività da *leasing*.

Nelle **passività correnti**, oltre ai debiti verso banche ed altri finanziatori (commentati nella sezione “Indebitamento netto” della relazione sulla gestione), al 31 marzo 2025 sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 41,0 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US\$ 30,2 milioni per passività da *leasing* e US\$ 2,3 milioni per altre passività finanziarie correnti.

Il **patrimonio netto** ammontava a US\$ 752,4 milioni al 31 marzo 2025 (US\$ 733,3 milioni al 31 dicembre 2024). L'incremento rispetto a fine 2024 è attribuibile principalmente all'utile netto generato nel primo trimestre del 2025.

**Indebitamento netto\***

US\$ migliaia	Al 31 marzo 2025	Al 31 dicembre 2024
Liquidità – Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	163.079	164.892
Altre attività finanziarie correnti	2.362	3.018
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata	16	12
<b>Totale attività finanziarie correnti</b>	<b>165.457</b>	<b>167.922</b>
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	26.231	26.231
Passività per <i>leasing</i> – correnti	30.227	32.772
Altre passività finanziarie correnti – terzi	2.318	3.083
<b>Totale passività finanziarie correnti</b>	<b>58.776</b>	<b>62.086</b>
<b>Indebitamento finanziario netto corrente</b>	<b>(106.681)</b>	<b>(105.836)</b>
Altre attività finanziarie non correnti – terzi	329	605
Altre attività finanziarie non correnti – parte correlata	67	70
<b>Totale attività finanziarie non correnti</b>	<b>396</b>	<b>675</b>
Debiti verso banche – non correnti	183.869	190.429
Passività per <i>leasing</i> finanziari – non correnti	33.727	33.535
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	3.460	3.578
<b>Totale passività finanziarie non correnti</b>	<b>221.056</b>	<b>227.542</b>
<b>Indebitamento finanziario netto non corrente</b>	<b>220.660</b>	<b>226.867</b>
<b>Indebitamento finanziario netto</b>	<b>113.979</b>	<b>121.031</b>

\* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance

L'**indebitamento netto di DIS al 31 marzo 2025** ammontava a **US\$ 114,0 milioni** rispetto a US\$ 121,0 milioni al 31 dicembre 2024. A seguito dell'applicazione dell'IFRS 16, dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono una passività aggiuntiva per *leasing*, pari a US\$ 2,3 milioni alla fine di marzo 2025 rispetto a US\$ 3,4 milioni alla fine di dicembre 2024. **Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) e il valore di mercato della flotta era pari al 10,0% al 31 marzo 2025** rispetto al 9,7% al 31 dicembre 2024 (18,0% al 31 dicembre 2023, 36,0% al 31 dicembre 2022, 60,4% al 31 dicembre 2021, 65,9% al 31 dicembre 2020, 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018).

Alla fine di marzo 2025 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US\$ 165,5 milioni. L'importo totale comprende principalmente *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$ 163,1 milioni, la quota corrente delle perdite nette differite su operazioni di vendita e *lease-back*, pari a US\$ 0,7 milioni, e il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (principalmente *swap* su tassi di interesse), pari a US\$ 1,7 milioni.

La voce *Totale attività finanziarie non correnti* comprende principalmente il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (*swap* su tassi di interesse), pari a US\$ 0,3 milioni.

L'**indebitamento bancario complessivo (Debiti verso banche)** al 31 marzo 2025 ammontava a US\$ 210,1 milioni, comprensivo di US\$ 26,2 milioni con scadenza entro un anno. L'**indebitamento bancario di DIS al 31 marzo 2025** 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:

1. Finanziamento a 5 anni concesso da Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e ING per finanziare 1 nave *handysize* costruita nel 2016 e 2 navi MR costruite nel 2011, per un debito di US\$ 23,0 milioni.
2. Finanziamento a 5 anni concesso da ING e Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per finanziare 3 navi LR1 costruite nel 2018, per un debito residuo di US\$ 53,4 milioni.
3. Finanziamento a 5 anni concesso da ABN Amro per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014, per un debito di US\$ 4,4 milioni.
4. Finanziamento a 5 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken per finanziare una nave LR1 costruita nel 2017, per un

debito di US\$ 15,1 milioni.

5. Finanziamento a 5 anni concesso da Tokyo Century Corporation per finanziare una nave MR costruita nel 2017, per un debito di US\$ 5,3 milioni.
6. Finanziamento a 7 anni concesso da Danish Ship Finance per finanziare 2 navi MR costruite nel 2012, per un debito residuo di US\$ 16,2 milioni.
7. Finanziamento a 8 anni concesso da IYO Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2018, per un debito di US\$ 15,1 milioni.
8. Finanziamento a 5 anni concesso da NTT TC *Leasing* per finanziare una nave LR1 costruita nel 2019, per un debito di US\$ 18,1 milioni.
9. Finanziamento a 5 anni concesso da NTT TC *Leasing* per finanziare una nave MR costruita nel 2015, per un debito di US\$ 16,0 milioni.
10. Finanziamento a 8 anni concesso da IYO Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2014, per un debito totale di US\$ 14,5 milioni.
11. BPER Banca S.p.A. Finanziamento a 5 anni concesso per finanziare una nave MR costruita nel 2014, per un debito di US\$ 14,5 milioni.
12. Finanziamento a 5 anni concesso da DnB Bank ASA per finanziare una nave MR costruita nel 2015, per un debito di US\$ 16,5 milioni.

*Passività da leasing* comprende i *leasing* finanziari per la M/T Cielo di Houston, la M/T High Fidelity e la M/T High Discovery. Inoltre, le "passività da *leasing*" al 31 marzo 2025 includono US\$ 2,3 milioni derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 a contratti classificati fino al 2018 come "*leasing* operativi".



## Flussi di cassa

Nel primo trimestre 2025, i flussi di cassa netti di DIS sono stati pari a US\$ (1,8) milioni, rispetto a US\$ 58,9 milioni nel primo trimestre 2024.

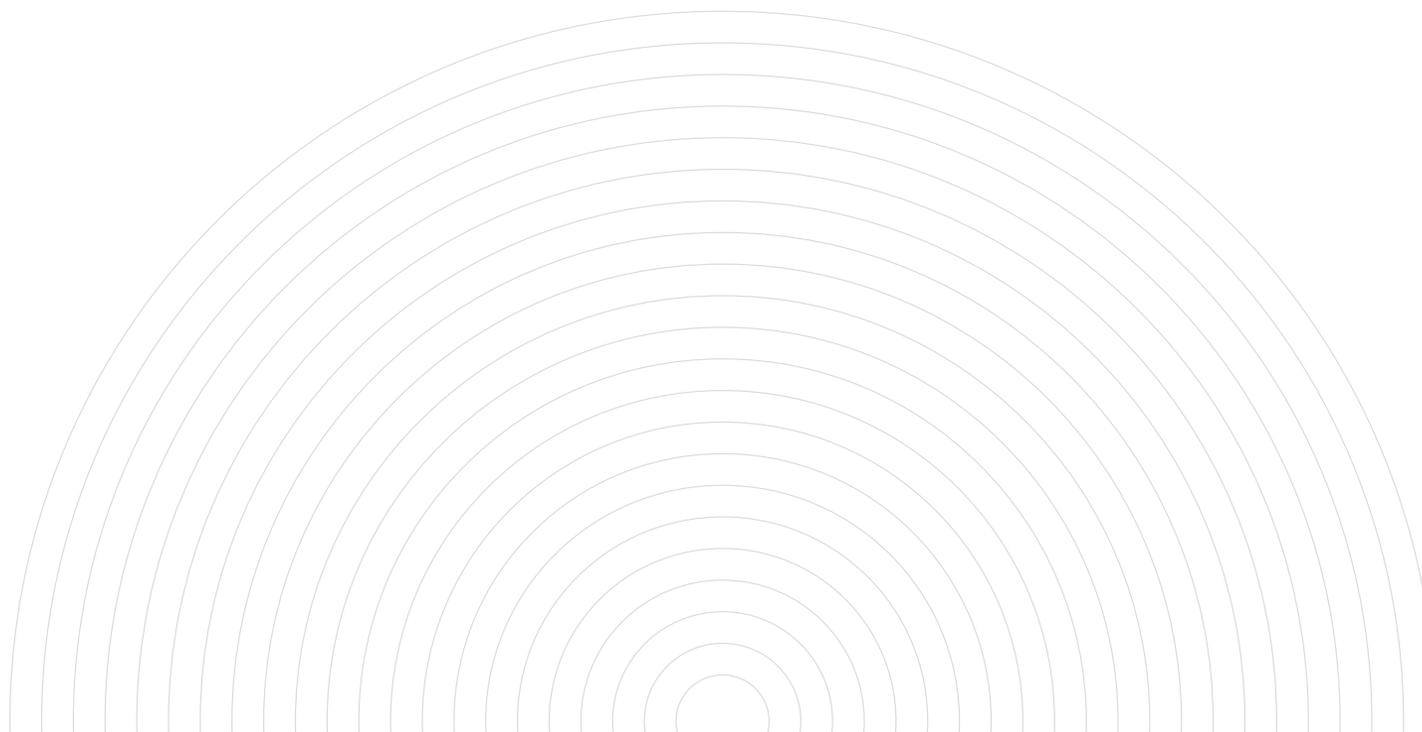
US\$ migliaia	1° trim. 2025	1° trim. 2024
Flussi di cassa da attività operative	45.175	76.928
Flussi di cassa da attività di investimento	(37.476)	(4.873)
Flussi di cassa da attività finanziarie	(9.512)	(13.149)
<b>Variazioni della liquidità</b>	<b>(1.813)</b>	<b>58.906</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	164.892	111.154
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo</b>	<b>163.079</b>	<b>170.060</b>

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$ 45,2 milioni nel primo trimestre 2025, contro US\$ 76,9 milioni nel primo trimestre 2024.

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati negativi per US\$ (37,5) milioni nel primo trimestre 2025 (US\$ (4,9) milioni nel primo trimestre 2024). In aggiunta ai costi capitalizzati relativi a interventi di bacino verificatisi durante il periodo, l'importo del primo trimestre 2025 include inoltre l'esercizio dell'opzione di acquisto sulla M/T High Navigator (US\$ 34,3 milioni).

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati negativi e pari a US\$ (9,5) milioni nel primo trimestre 2025, rispetto a US\$ (13,1) milioni nel primo trimestre 2024. L'importo per il primo trimestre

2025 comprende principalmente: i) US\$ (6,7) milioni di ammortamento del debito; e ii) US\$ (2,8) milioni di rimborso di passività da *leasing*. L'importo registrato per il medesimo trimestre dello scorso esercizio comprendeva principalmente: i) US\$ (7,3) milioni di ammortamento del debito; e ii) US\$ (5,8) milioni di rimborso di passività da *leasing*.





## EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO TRIMESTRE

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nei primi 3 mesi del 2025 sono stati:

### d'Amico International Shipping:

**Distribuzione dei dividendi:** Nel mese di marzo 2025 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di proporre all'Assemblea ordinaria degli Azionisti convocata per il 29 aprile 2025 (l'"Assemblea ordinaria") l'approvazione di un dividendo annuale lordo di US\$ 0,2940 per azione emessa e in circolazione (US\$ 0,2499 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%), corrispondente a una distribuzione totale di circa US\$ 35,0 milioni, da pagarsi a valere sugli utili non distribuiti.

### d'Amico Tankers d.a.c.:

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

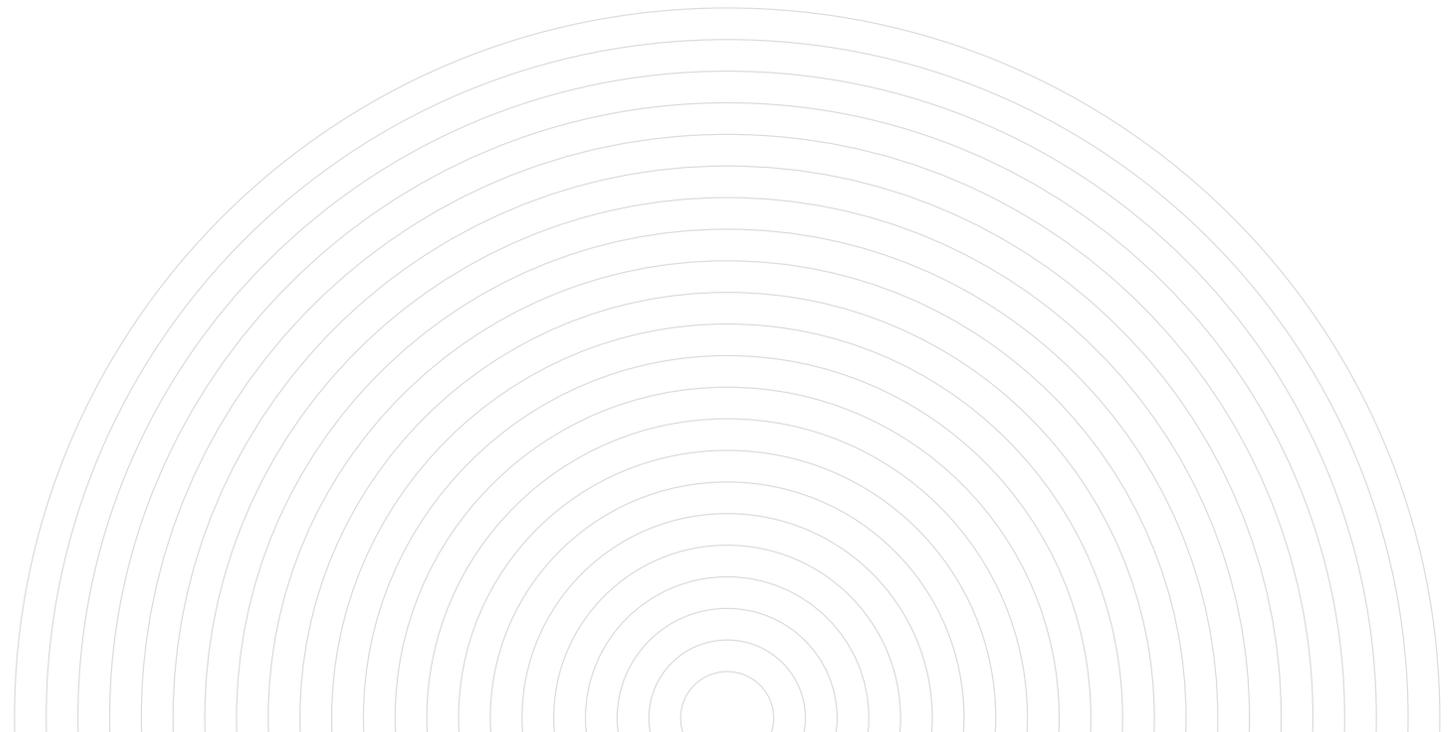
**Flotta impiegata a noleggio:** Nel mese di gennaio 2025, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con una rinomata controparte per una delle sue navi *handysize* per un periodo di 16 mesi.

Nel mese di marzo 2025, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo di 12 mesi, un contratto *time charter* con un'altra importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo di 12 mesi e un altro contratto *time charter* con un'ulteriore compagnia petrolifera per

una delle sue navi MR per un periodo di 6 mesi.

**Flotta in "noleggio passivo":** Nel mese di febbraio 2025, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Green Planet, una nave MR costruita nel 2014, e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

**Acquisto di navi:** in seguito all'esercizio dell'opzione di acquisto sulla M/T High Navigator, nave costruita nel 2018, nell'ottobre 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in consegna la nave nel febbraio 2025.





## EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

### d'Amico International Shipping:

**Esecuzione del programma di riacquisto:** Nell'aprile 2025 d'Amico International Shipping S.A. ha riacquistato n. 200.932 azioni proprie (corrispondenti allo 0,162% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., al prezzo medio ponderato di Euro 3,0461 per azione, per un corrispettivo complessivo di Euro 0,6 milioni. Al 30 aprile 2025, d'Amico International Shipping S.A. detiene n. 5.231.064 azioni proprie, corrispondenti al 4,21% del capitale sociale.

**Approvazione del bilancio civilistico e consolidato 2024 e della distribuzione dei dividendi:** il 29 aprile 2024, l'Assemblea

Ordinaria degli Azionisti di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato il bilancio civilistico e consolidato 2024 della Società, con un utile netto consolidato di US\$ 188.478.085. L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti ha inoltre approvato il pagamento del dividendo lordo in contanti proposto dal Consiglio di Amministrazione. Il pagamento del suddetto dividendo agli Azionisti è avvenuto il 7 maggio 2025, con relativo stacco del coupon n. 9 (*ex-date*) il 5 maggio 2025 e *record date* il 6 maggio 2025 (non è stato corrisposto alcun dividendo alle 5.231.064 azioni proprie detenute dalla Società, in quanto queste non hanno diritto al dividendo).

### d'Amico Tankers d.a.c.:

**Flotta impiegata a noleggio:** Nel mese di aprile 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo di 6 mesi e un contratto *time charter* con un'altra

importante compagnia petrolifera per una delle sue navi LR1 per un periodo di 12 mesi.

**Acquisto di navi:** in seguito all'esercizio dell'opzione di acquisto sulla M/T High Leader, nave costruita nel 2018, nell'ottobre 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in consegna la nave nell'aprile 2025.

Il profilo delle navi gestite da d'Amico International Shipping è riepilogato di seguito.

	Al 31 marzo 2025				Al 8 maggio 2025			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5	17	6	28	5	18	6	29
Noleggio a scafo nudo*	1	2	-	3	1	2	-	3
Nolo a lungo termine	-	-	-	-	-	-	-	-
Nolo a breve termine	-	1	-	1	-	-	-	-
Totale	6	20	6	32	6	20	6	32

\* con obbligo di acquisto



## Evoluzione prevedibile della gestione

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

### Domanda di navi cisterna

- L'Agenzia internazionale dell'Energia (AIE) ha rivisto al ribasso le sue previsioni di crescita della domanda globale di petrolio per l'anno corrente e per il prossimo, citando le crescenti tensioni commerciali e un contesto macroeconomico fragile. Nel suo *Oil Market Report* di aprile 2025, l'AIE ha rivisto al ribasso la stima di crescita della domanda globale di petrolio per il 2025, portandola a 730.000 barili al giorno, rispetto agli 1,03 milioni di barili al giorno previsti nel precedente *outlook* mensile. L'Agenzia ha inoltre preannunciato la possibilità di ulteriori revisioni al ribasso nei prossimi mesi, citando l'ondata di politiche protezionistiche recentemente adottate negli Stati Uniti. La Cina resta uno dei principali motori della crescita della domanda globale di petrolio, rappresentando circa il 20% dell'incremento previsto nel 2025, con contributi significativi anche dall'India e dal Brasile.
- Secondo il *report* dell'AIE di aprile 2025, la produzione delle raffinerie dovrebbe attestarsi su una media di 83,2

milioni di barili al giorno nel corso dell'anno, a seguito di una riduzione di 230.000 barili al giorno dell'incremento annuo stimato, ora pari a 340.000 barili al giorno. La revisione riflette ipotesi più caute sulla crescita economica e della domanda. Secondo le stime, l'incremento di 830.000 barili al giorno nei paesi non OCSE dovrebbe più che compensare la contrazione di 490.000 barili al giorno registrata nei paesi OCSE, dovuta alla chiusura di capacità di raffinazione nelle Americhe e in Europa. Nel 2026, la produzione dovrebbe aumentare di ulteriori 360.000 barili al giorno, attestandosi a 83,6 milioni di barili al giorno, sostenuta dalla crescita della domanda di prodotti raffinati. I margini di raffinazione a marzo hanno mostrato un andamento eterogeneo: sono diminuiti nel bacino atlantico, ma sono migliorati per la lavorazione di *sour crude* a Singapore. Il principale fattore alla base della flessione della redditività complessiva registrata nel mese è stato l'indebolimento dei margini sui *middle distillate*.

- Più a lungo termine, le modifiche strutturali nell'ubicazione delle raffinerie dovrebbero continuare a favorire gli scambi di prodotti raffinati su lunghe distanze. L'aggiunta di nuova capacità di raffinazione avverrà soprattutto a est di Suez, potenziando la capacità di raffinazione globale, aumentando la domanda di importazioni di greggio e favorendo le esportazioni di prodotti petroliferi raffinati. Secondo l'*outlook* di Clarksons di marzo 2025, la capacità di raffinazione globale è destinata a espandersi di 0,8 milioni di barili al giorno nel 2025, seguendo un aumento di 1,9 milioni di barili al giorno nel 2024. Allo stesso tempo, nel 2025 è prevista la chiusura del 2,2% della capacità di raffinazione negli Stati Uniti e del 2,9% di quella nei paesi OCSE europei. L'industria globale della raffinazione è destinata ad aggiungere all'incirca 1,3 milioni di barili al giorno di

nuova capacità nel 2026, con la crescita concentrata quasi totalmente in Asia e Medio Oriente e determinata in larga parte dalle compagnie petrolifere nazionali e dagli investimenti pubblici.

- Dopo una forte crescita del 4,8% nel 2024, Clarksons prevede che il commercio totale di raffinati su navi cisterna, espresso in tonnellate-miglia, resterà pressoché stabile nel 2025 (+0,4% su base annua), ipotizzando una graduale distensione dei disordini nel Mar Rosso. Rimane, tuttavia, incertezza sui tempi e sull'entità del ritorno alla normalità dei transiti nel canale di Suez. Se i disordini dovessero persistere, il commercio complessivo di raffinati su navi cisterna, espresso in tonnellate-miglia, potrebbe aumentare fino al 2% su base annua.
- A partire da ottobre 2023, Stati Uniti, Gran Bretagna e Unione Europea hanno intensificato le iniziative per contrastare gli scambi illeciti di petrolio, imponendo sanzioni a navi cisterna, operatori commerciali e società energetiche. Questa *escalation* è culminata il 10 gennaio 2025, con l'annuncio da parte dell'amministrazione Biden di un pacchetto di misure che ha colpito ulteriori 161 navi cisterna e importanti produttori petroliferi russi, tra cui Gazprom Neft e Surgutneftegaz. Le sanzioni si stanno rivelando estremamente efficaci nel bloccare le attività delle navi colpite, costringendole a cessare le operazioni o a ricorrere a pratiche meno efficienti, come i trasferimenti da nave a nave. Operatori portuali cinesi, tra cui Shangdong Port Group (che serve numerose raffinerie indipendenti "*teapot*"), hanno annunciato che non accetteranno più navi cisterna sanzionate dagli Stati Uniti, aggravando ulteriormente le criticità logistiche. L'evoluzione dello scenario geopolitico, inclusa la rielezione del Presidente Trump, lascia presagire un inasprimento del regime sanzionatorio, in particolare nei confronti delle esportazioni di petrolio provenienti da



Venezuela e Iran.

- Le esportazioni iraniane, cresciute in media fino a 1,6 milioni di barili al giorno nel 2024 dai soli 0,3 milioni di barili al giorno nel 2019 (ultimo anno della precedente presidenza Trump), potrebbero subire un forte ridimensionamento. Nel complesso, l'inasprimento delle sanzioni è destinato a ridurre in misura significativa la disponibilità della flotta, modificare i flussi globali di approvvigionamento di greggio, spingere le raffinerie cinesi e indiane ad aumentare gli acquisti in Medio Oriente e sostenere l'incremento dei noli marittimi in risposta alla riorganizzazione degli scambi commerciali.

#### **Offerta di navi cisterna**

- Le inefficienze commerciali, come le modifiche delle rotte e dei flussi commerciali, nonché l'aumento dei trasbordi dei carichi ed il maggiore rapporto zavorra/carico, hanno contribuito alla riduzione della produttività della flotta e al rafforzamento dei mercati dei noli dall'inizio della guerra in Ucraina.
- Secondo l'*outlook* di Clarksons di marzo 2025, la flotta di navi cisterna dovrebbe crescere del 5,8% nel 2025.
- Dopo un marcato incremento negli ultimi anni, gli ordini di nuove costruzioni hanno recentemente subito una

flessione. Nel primo trimestre 2025 sono state ordinate soltanto 10 navi nei segmenti MR e LR1, rispetto alle 42 navi ordinate nel primo trimestre 2024.

- Negli ultimi anni, la solidità dei mercati dei noli ha determinato una riduzione dell'attività di demolizione. Tuttavia, nel corso dell'esercizio le demolizioni sono aumentate in misura significativa in tutti i segmenti delle navi cisterna, con 1,2 milioni di tonnellate di portata lorda vendute per la rottamazione nel primo trimestre 2025, un valore pari a quanto registrato nell'intero periodo 2023/2024.
- A causa della limitata attività di demolizione negli scorsi anni, la flotta di navi cisterna sta invecchiando rapidamente. Secondo l'*outlook* di Clarkson di marzo 2025, il 17,2% delle navi MR e LR1 nell'attuale flotta commerciale ha un'età di 20 anni o più.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 ed il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e diverse banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convenzioni dell'UE e dell'IMO, mentre il settore marittimo è stato incluso nel Sistema di Scambio delle quote di Emissione (ETS) dell'Unione Europea a partire da gennaio

2024. 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 l'indicatore di intensità carbonica (CII), che valuta il livello di efficienza con le quali sono gestite. Entrambe le misure ambiscono a ridurre progressivamente le emissioni dal 2023 al 2030. I cambiamenti tecnologici previsti, necessari per soddisfare le sempre più stringenti normative in materia ambientale, stanno riducendo l'interesse ad ordinare nuove navi. Inoltre, anche l'aumento dei prezzi per nuove costruzioni e la riduzione della disponibilità da parte dei cantieri stanno influenzando negativamente sulla propensione per nuovi ordini.

- Le tariffe proposte dal *US Trade Representative* sulle navi costruite in Cina dovrebbero ridurre l'interesse per nuovi ordini presso i cantieri cinesi, che attualmente rappresentano circa il 70% del portafoglio ordini di navi cisterna, in un contesto di disponibilità limitata di capacità cantieristica negli altri Paesi. Inoltre, i prezzi elevati delle nuove costruzioni e le tempistiche di consegna molto dilazionate stanno anch'essi influenzando negativamente l'interesse per nuovi ordini.

**Gruppo d'Amico International Shipping**  
**Bilancio consolidato intermedio sintetico al 31 marzo 2025**



**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO**

<i>US\$ migliaia</i>	<b>1° trim. 2025</b>	<b>1° trim. 2024</b>
Ricavi	88.575	132.161
Costi diretti di viaggio	(25.688)	(28.096)
<b>Ricavi base <i>time charter</i>*</b>	<b>62.887</b>	<b>104.065</b>
Ricavi da noleggio a scafo nudo	1.202	1.215
<b>Totale ricavi netti</b>	<b>64.089</b>	<b>105.280</b>
Costi per noleggi passivi	-	-
Altri costi operativi diretti	(23.391)	(23.666)
Costi generali ed amministrativi	(6.009)	(5.241)
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(265)	(269)
<b>Risultato operativo lordo (EBITDA*)</b>	<b>34.424</b>	<b>76.104</b>
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	(12.675)	(15.662)
<b>Risultato operativo (EBIT*)</b>	<b>21.749</b>	<b>60.442</b>
Proventi finanziari	1.681	1.736
Oneri finanziari	(4.155)	(5.473)
<b>Utile ante imposte</b>	<b>19.275</b>	<b>56.705</b>
Onere fiscale per imposta sul reddito	(409)	(365)
<b>Utile netto</b>	<b>18.866</b>	<b>56.340</b>
<b>Utile base per azione**</b>	<b>US\$ 0,158</b>	<b>US\$ 0,467</b>

\*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance

\*\* L'utile base per azione e l'utile base complessivo per azione sono stati calcolati su un numero medio di azioni in circolazione pari a 119.076.424 nel primo trimestre del 2025 e 120.653.014 nel primo trimestre del 2024. Nel primo trimestre del 2025 e nel primo trimestre del 2024 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO**

<i>US\$ migliaia</i>	<b>1° trim. 2025</b>	<b>1° trim. 2024</b>
Utile netto	18.866	56.340
<i>Voci che potrebbero essere riclassificate in Profitti e perdite</i>		
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili (perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ( <i>cash flow hedges</i> )	83	88
Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(3)	(70)
Utile complessivo del periodo	18.946	56.358
<i>Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società</i>		
Utile base complessivo per azione**	US\$ 0,159	US\$ 0,467



## SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 marzo 2025	AI 31 dicembre 2024
<b>ATTIVITÀ</b>		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	827.037	801.767
Altre attività finanziarie non correnti	396	675
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>827.433</b>	<b>802.442</b>
Rimanenze	13.808	14.880
Crediti e altre attività correnti	46.852	49.648
Altre attività finanziarie correnti	2.378	3.030
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	163.079	164.892
<b>Attività Correnti</b>	<b>226.117</b>	<b>232.450</b>
Attività disponibili per la vendita	19.676	19.676
<b>Totale attività correnti</b>	<b>245.793</b>	<b>252.126</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>1.073.226</b>	<b>1.054.568</b>

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 marzo 2025	AI 31 dicembre 2024
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		
Capitale sociale	62.053	62.053
Utili portati a nuovo	390.486	371.922
Sovrapprezzo azioni	326.658	326.658
Altre riserve	(26.765)	(27.342)
<b>Patrimonio netto totale</b>	<b>752.432</b>	<b>733.291</b>
Banche ed altri finanziatori	183.869	190.429
Passività non correnti da <i>leasing</i>	33.727	33.535
Altre passività finanziarie non correnti	3.460	3.578
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>221.056</b>	<b>227.542</b>
Banche ed altri finanziatori	26.231	26.231
Passività correnti da <i>leasing</i>	30.227	32.772
Debiti e altre passività correnti	40.172	31.258
Altre passività finanziarie correnti	2.318	3.083
Debiti per imposte correnti	790	391
<b>Totale passività correnti</b>	<b>99.738</b>	<b>93.735</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>	<b>1.073.226</b>	<b>1.054.568</b>

8 maggio 2025  
Per il Consiglio di Amministrazione

*Antonio Carlos Balestra di Mottola*  
Amministratore delegato

*Federico Rosen*  
Chief Financial Officer

**RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO**

<i>US\$ migliaia</i>	<b>1° trim. 2025</b>	<b>1° trim. 2024</b>
<b>Utile del periodo</b>	<b>18.866</b>	<b>56.340</b>
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	12.675	15.662
Onere fiscale per imposta sul reddito	409	365
Oneri per <i>leasing</i>	912	1.285
Altri oneri finanziari	1.562	2.452
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	265	269
Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide	(2)	(70)
Ratei passivi basati su azioni per il Piano d'incentivazione a lungo termine	189	158
<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante</b>	<b>34.876</b>	<b>76.461</b>
Variazioni delle rimanenze	1.072	500
Variazioni dei crediti a breve	2.903	8.443
Variazioni dei debiti a breve	8.521	(4.747)
Imposte pagate	(9)	(37)
Pagamento della quota di interessi della passività da <i>leasing</i>	(912)	(1.285)
Interessi netti (pagati)	(1.276)	(2.407)
<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>45.175</b>	<b>76.928</b>

<i>US\$ migliaia</i>	<b>1° trim. 2025</b>	<b>1° trim. 2024</b>
Acquisizione di immobilizzazioni materiali	(37.476)	(4.873)
<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>(37.476)</b>	<b>(4.873)</b>
Rimborso finanziamenti bancari	(6.695)	(7.316)
Rimborso della quota capitale di passività da <i>leasing</i>	(2.817)	(5.833)
<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>(9.512)</b>	<b>(13.149)</b>
<b>Variazione netta in (diminuzione) aumento delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(1.813)</b>	<b>58.906</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	164.892	111.154
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo</b>	<b>163.079</b>	<b>170.060</b>

**PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO**

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve			Totale	
<i>US\$ migliaia</i>				<i>Pagamenti basati su azioni</i>	<i>Azioni proprie</i>	<i>Cash-flow hedge</i>	<i>Altro</i>	
<b>Saldo al 1 gennaio 2025</b>	<b>62.053</b>	<b>371.922</b>	<b>326.658</b>	<b>1.311</b>	<b>(36.209)</b>	<b>1.499</b>	<b>6.057</b>	<b>733.291</b>
Ratei passivi per Piano d'incentivazione a lungo termine, tutti i piani basati su azioni	-	-	-	189	-	-	-	<b>189</b>
Accantonamento alla riserva legale	-	(302)	-	-	-	-	302	-
Utile del periodo	-	18.866	-	-	-	-	-	<b>18.866</b>
Altre componenti dell'utile complessivo	-	-	-	-	-	83	3	<b>86</b>
<b>Saldo al 31 marzo 2025</b>	<b>62.053</b>	<b>390.486</b>	<b>326.658</b>	<b>1.500</b>	<b>(36.209)</b>	<b>1.582</b>	<b>6.362</b>	<b>752.432</b>

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve			Totale	
<i>US\$ migliaia</i>				<i>Pagamenti basati su azioni</i>	<i>Azioni proprie</i>	<i>Cash-flow hedge</i>	<i>Altro</i>	
<b>Saldo al 1° gennaio 2024</b>	<b>62.053</b>	<b>246.054</b>	<b>326.658</b>	<b>864</b>	<b>(26.117)</b>	<b>4.576</b>	<b>3.718</b>	<b>617.806</b>
Ratei passivi per Piano d'incentivazione a lungo termine, tutti i piani basati su azioni	-	-	-	158	-	-	-	<b>158</b>
Accantonamento alla riserva legale	-	(2.478)	-	-	-	-	2.478	-
Utile del periodo	-	56.340	-	-	-	-	-	<b>56.340</b>
Altre componenti dell'utile complessivo	-	-	-	-	-	88	(70)	<b>18</b>
<b>Saldo al 31 marzo 2024</b>	<b>62.053</b>	<b>299.916</b>	<b>326.658</b>	<b>1.022</b>	<b>(26.117)</b>	<b>4.664</b>	<b>6.126</b>	<b>674.322</b>



## NOTE

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società per azioni (Société Anonyme), di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 e 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 presente bilancio consolidato intermedio sintetico del Gruppo d'Amico International Shipping è redatto secondo i principi internazionali di informativa finanziaria (IFRS – International Financial Reporting Standards) e i principi contabili internazionali (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 intermedio sintetico 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 consolidato intermedio sintetico 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.

## Informazioni rilevanti sui principi contabili

Di seguito sono illustrati i principi contabili rilevanti, 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 il periodo chiuso al 31 marzo 2025.

Il bilancio consolidato sintetico intermedio non contiene tutte le informazioni e le informative richieste nel bilancio annuale e dovrebbe essere letto congiuntamente al bilancio annuale al 31 dicembre 2024 del Gruppo.

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

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio gli Amministratori effettuano stime contabili ed in alcuni casi previsioni. Le decisioni della Dirigenza sono basate sull'esperienza e sulle previsioni ragionevoli di eventi futuri. Le principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili e nell'utilizzo delle stime sono espresse per tutte le aree di business e sono riesaminate regolarmente.

### **Informazioni di settore**

Il Gruppo DIS fornisce servizi di trasporto di prodotti petroliferi raffinati e olii vegetali 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 e 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.

### **Principi contabili**

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

#### *Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2025*

Alcuni principi contabili (IFRS) e interpretazioni (IFRIC) dello IASB, nuovi o modificati, sono entrati in vigore:

- Modifiche allo IAS 21 - Mancanza di convertibilità (a decorrere dal 1° gennaio 2025).

Sulla base delle valutazioni attuali, non si prevede che i principi contabili entrati recentemente in vigore abbiano un impatto significativo sul bilancio consolidato del Gruppo DIS.

#### *Principi contabili, variazioni ed interpretazioni non ancora in vigore*

- Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7 - Classificazione e valutazione degli strumenti finanziari (a decorrere dal 1° gennaio 2026)
- L'IFRS 18 sostituisce l'IAS 1 (a decorrere dal 1° gennaio 2027).

Sebbene numerosi requisiti siano rimasti invariati, l'IFRS 18 introduce tre modifiche importanti:

- Il conto economico dovrà essere ripartito in tre sezioni secondarie (operativa, di investimento e finanziaria), analogamente al layout del rendiconto finanziario.
- Le misure delle *performance* dalla dirigenza che sono utilizzate da un'entità in altre comunicazioni devono essere incluse in una nota al bilancio insieme a una riconciliazione alla misura IFRS equivalente più vicina.
- Vengono date ulteriori indicazioni sulle modalità di aggregazione e disaggregazione delle informazioni nella presentazione del bilancio e nella nota integrativa per



fornire agli utilizzatori informazioni più utili e dettagliate.

- Modifica all'IFRS 10 e allo IAS 28, Vendita o conferimento di attività tra un investitore e la sua associata o *joint venture*, pubblicato nel settembre 2014 (disponibile per l'adozione facoltativa, data di entrata in vigore rinviata a tempo indeterminato).

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.

8 maggio 2025  
Per il Consiglio di Amministrazione

*Antonio Carlos Balestra di Mottola*  
Amministratore delegato

*Federico Rosen*  
Chief Financial Officer

Il dirigente responsabile della predisposizione del bilancio intermedio della Società, Federico Rosen, in qualità di Chief Financial Officer della Società, dichiara che le informazioni contabili contenute nel presente documento corrispondono ai risultati documentati nei libri e nei registri contabili e di altra natura della Società.

*Federico Rosen*  
Chief Financial Officer

