



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

d'Amico International Shipping S.A.

— Resoconto intermedio —

Primo semestre e secondo trimestre 2025

Questo documento è disponibile su:
www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal

RCS B124790

Capitale sociale al 30 giugno 2025 US\$ 62.053.278,45





Indice

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE	3
DATI DI SINTESI.....	4
RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE CONSOLIDATO	5
STRUTTURA DEL GRUPPO.....	5
INDICATORI ALTERNATIVI DI <i>PERFORMANCE</i> (IAP).....	10
SINTESI DEI RISULTATI PER IL PRIMO SEMESTRE E IL SECONDO TRIMESTRE 2025	13
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO SEMESTRE 2025.....	20
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.....	25
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO AL 30 GIUGNO 2025.....	25
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SULLA REVISIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	25
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	26
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO	26
SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA	27
RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	28
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	29
NOTA INTEGRATIVA.....	30



Consiglio di Amministrazione

Presidente

Paolo d'Amico

Amministratori

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

2° trim. 2025 NON REVISIONATO	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2025	1° sem. 2024
68.136	107.691	Totale ricavi netti	132.225	212.971
38.956	85.022	Risultato operativo lordo / EBITDA *	73.380	161.126
57,17%	78,95%	<i> margine sui ricavi netti totali in %</i>	55,50%	75,66%
22.617	70.527	Risultato operativo / EBIT *	44.366	130.969
33,19%	65,49%	<i> margine sui ricavi netti totali in %</i>	33,55%	61,50%
19.644	66.543	Utile netto	38.510	122.883
28,83%	61,79%	<i> margine sui ricavi netti totali in %</i>	29,12%	57,70%
23.522	61.748	Utile netto rettificato**	42.757	118.432
US\$0,165	US\$0,552	Utile per azione	US\$0,323	US\$1,018
41.033	78.291	Flussi di cassa operativi	86.208	155.219
(36.379)	(46.395)	Investimenti lordi (CapEx)*	(73.855)	(51.268)
		Al 30 giugno 2025	Al 31 dicembre 2024	
		Totale attività	1.044.752	1.054.568
		Indebitamento finanziario netto*	144.288	121.031
		Patrimonio netto	737.766	733.291

*Si rimanda agli 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 semestre e il secondo trimestre 2025.

Altri dati operativi

2° trim. 2025 NON REVISIONATO	2° trim. 2024 NON REVISIONATO		1° sem. 2025 NON REVISIONATO	1° sem. 2024 NON REVISIONATO
23.922	37.698	Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) ¹	23.214	35.798
32,0	33,5	Sviluppo della flotta - Numero medio di navi	32,4	34,5
28,9	25,5	- Di proprietà	28,2	25,7
3,0	3,0	- Noleggio a scafo nudo	3,0	3
0,1	5,0	- A noleggio	1,1	5,7
1,2%	5,7%	Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili ² (%)	1,7%	4,6%
50,8%	42,5%	Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili ³ (%)	45,2%	41,9%

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

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

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

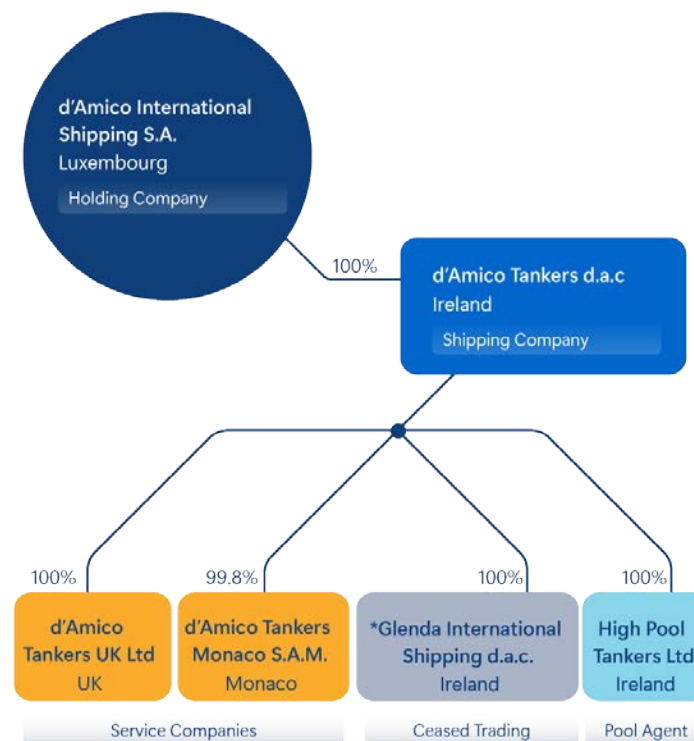


Resoconto intermedio di gestione consolidato

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 30 giugno 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 30 giugno 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 d'Amico 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 30 giugno 2025 DIS gestiva, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), **una flotta di 32 navi cisterna**, tutte di proprietà o a noleggio a scafo nudo con obbligo di acquisto. La flotta aveva **un'età media di circa 9,6 anni**, rispetto a un'età media di settore pari a 14,0 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 alcune 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 30 giugno 2025 **l'81,3% delle navi 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 sei mesi del 2025 il Gruppo DIS ha generato ricavi per US\$176,4 milioni, derivati prevalentemente 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 mantenere 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 30 giugno 2025 DIS impiegava 715 dipendenti come personale marittimo e 26 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 30 giugno 2025 DIS controllava **una flotta moderna composta da 32 navi cisterna** (31 dicembre 2024: 33 navi cisterna), 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 altre 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 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 30 giugno 2025 DIS impiegava 2 LR1 (nave a “Lungo Raggio 1”), 9 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 4 LR e 11 MR erano impiegate sul mercato *spot*.

La seguente tabella fornisce informazioni dettagliate sulla flotta navigante di DIS al 30 giugno 2025:

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese ¹	Classe IMO
Flotta LR1				
Di proprietà				
Bright Future ²	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo di Cagliari	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Rosso	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo di Rotterdam	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Bianco	75.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obbligo di acquisto				
Cielo di Houston	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Flotta MR				
Di proprietà				
High Navigator	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Leader	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

¹ Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam) fa riferimento a navi ordinate a Hyundai Mipo e costruite presso il suo cantiere di Vinashin (Vietnam).

² 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
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obbligo di acquisto				
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
Flotta handysize				
Di proprietà				
Cielo di Salerno	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di Hanoi	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di Capri	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di Ulsan	39.060	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di New York	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Gaeta	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III

* Navi classificate tra le Attività disponibili per la vendita al 30 giugno 2025.



Oltre alla flotta sopra descritta, al 30 giugno 2025 DIS ha le seguenti navi cisterna LR1 in costruzione:

Numero di scafo	Tpl (Dwt) stimati	Consegna stimata	Costruttore, Paese	Classe IMO
Di proprietà				
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)

Unitamente agli indicatori più direttamente comparabili previsti dagli IFRS, il management di DIS utilizza regolarmente gli indicatori alternativi di *performance* (IAP), in quanto essi forniscono informazioni aggiuntive utili per i lettori del bilancio e una rappresentazione più completa della performance aziendale nel corso del periodo, colmando alcune lacune lasciate dai principi contabili. Gli IAP sono costituiti da indicatori di tipo finanziario e non finanziario riguardanti la *performance* aziendale passata e futura, la situazione finanziaria o i flussi di cassa che non sono definiti o specificati nel quadro dell'informativa finanziaria o dei principi contabili internazionali (*IFRS – International Financial Reporting Standards*) applicabili al Gruppo. Di conseguenza, potrebbero non essere comparabili con altri indicatori aventi denominazioni simili utilizzati da altre imprese. Gli IAP non 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 intermedio sintetico 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 intermedio sintetico, rappresenta i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Per ulteriori informazioni, si vedano le seguenti definizioni degli IAP non finanziari.

Ricavi da noleggio a scafo nudo

Ricavi derivanti da contratti tramite i quali al proprietario viene corrisposto un importo mensile anticipato, 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 la sezione "Altre definizioni".

EBITDA e margine di EBITDA

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

EBIT e margine di EBIT

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

ROCE (Return on capital employed)

È un indice di redditività aziendale chiave che misura l'efficienza dell'utilizzo dei mezzi propri. È calcolato rapportando il risultato operativo (EBIT) al capitale impiegato, quest'ultimo definito come totale attivo al netto delle passività correnti. 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 e mezzi equivalenti, delle attività finanziarie liquide e degli investimenti a breve termine, disponibili per far fronte a tali obbligazioni. Il Gruppo ritiene che l'Indebitamento netto sia 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 sulle passività da *leasing* (tra gli oneri finanziari).

IAP NON FINANZIARI: non tratti da dati del bilancio consolidato intermedio sintetico:

Giorni-nave disponibili

Tale 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

Tale rapporto indica la proporzione di giorni-nave disponibili che sono garantiti da contratti a tariffa fissa (contratti *time charter* o contratti di nolo). Fornisce un indicatore dell'esposizione del Gruppo alle fluttuazioni del mercato dei noli durante un periodo

determinato. Per informazioni più dettagliate, si veda la sezione Ricavi base *time charter*, in Sintesi dei risultati per il primo semestre e il secondo 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 in Ricavi base *time charter* e la Sintesi dei risultati per il primo semestre e il secondo 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, in Sintesi dei risultati per il primo semestre e il secondo 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 SEMESTRE E IL SECONDO TRIMESTRE 2025

I mercati delle navi cisterna si sono mantenuti su livelli positivi nel primo semestre del 2025, pur registrando ritorni inferiori rispetto ai livelli record degli ultimi anni. Gli sviluppi geopolitici – tra cui l'inasprimento delle sanzioni, la modifica delle rotte commerciali e delle distanze di viaggio a causa delle tensioni nel Mar Rosso, nonché la prospettiva di un cessate il fuoco tra Russia e Ucraina – hanno continuato a influenzare le dinamiche di mercato. In prospettiva, si prevede che la complessità geopolitica persista e continui a rappresentare un fattore significativo per l'andamento del mercato.

Nel mese di giugno si è registrata una marcata volatilità nel mercato delle navi cisterna, poiché il conflitto tra Israele e Iran ha contribuito a rendere le condizioni di mercato più tese, in un contesto che si stava indebolendo a causa del rallentamento stagionale estivo. I flussi di petrolio attraverso lo Stretto di Hormuz sono rimasti stabili nonostante l'escalation di metà giugno, con i transiti navali anch'essi su livelli normali. I mercati petroliferi globali sono stati influenzati negativamente da una rapida escalation delle tensioni geopolitiche, a seguito dei raid aerei israeliani contro l'Iran del 13 giugno e delle successive ritorsioni da parte di Teheran. Il cessate il fuoco annunciato il 24 giugno ha portato a una parziale normalizzazione delle condizioni di mercato, sebbene permanga l'incertezza.

Nel mercato delle *product tanker*, i noli del secondo trimestre del 2025 sono aumentati rispetto all'inizio dell'anno, pur rimanendo al di sotto dei livelli eccezionalmente elevati registrati negli ultimi anni. I fondamentali di domanda e offerta nel settore suggeriscono una possibile lieve flessione dei noli nella seconda parte dell'anno, sebbene diversi fattori possano continuare a sostenere il mercato. Le proiezioni attuali indicano che il commercio marittimo dei prodotti petroliferi

raffinati potrebbe subire una leggera contrazione nel 2025, in quanto la debolezza della domanda di petrolio e i margini di raffinazione generalmente contenuti – in particolare nel primo trimestre – hanno inciso negativamente sui volumi, mentre la riduzione dei traffici regionali continua a pesare sulla domanda espressa in tonnellate-migliaia. Nel frattempo, la crescita della flotta è attesa in accelerazione al 4,9% nel 2025 (Clarksons Outlook, giugno 2025), con un potenziale aumento della pressione sul mercato dei noli.

Ciononostante, diversi fattori potrebbero continuare a sostenere il mercato. Tra questi: l'impiego delle navi LR2 di nuova costruzione nel commercio di prodotti petroliferi *dirty*, con conseguente riduzione del tonnellaggio disponibile per il trasporto di prodotti *clean*; il sostegno di un mercato solido per le navi cisterna da greggio, che ne limita la concorrenza nel trasporto di prodotti *clean*; e la continua delocalizzazione della capacità di raffinazione verso Est, insieme alla prevista chiusura di raffinerie nei paesi OCSE.

La tariffa *time charter* annuale, considerata un indicatore affidabile delle aspettative del mercato *spot*, era valutata a fine giugno 2025 intorno a US\$20.750 al giorno per una MR2 di tipo *Eco*, con un premio di circa US\$1.750 al giorno rispetto a una MR convenzionale. Tali livelli risultavano sostanzialmente in linea con quelli di fine esercizio 2024.

Nel primo semestre 2025, DIS ha registrato un utile netto di US\$38,5 milioni, rispetto ad un utile netto di US\$122,9 milioni nel primo semestre 2024. Sebbene certamente inferiori rispetto all'anno precedente, i risultati positivi del periodo continuano a riflettere la solidità del mercato delle *product tanker* nei primi sei 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\$42,8 milioni nel primo semestre del 2025 rispetto a US\$118,4 milioni registrati nello stesso periodo del 2024. DIS ha registrato un utile netto di US\$19,6 milioni nel secondo trimestre

2025 rispetto a US\$66,5 milioni nel secondo trimestre dello scorso esercizio. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$23,5 milioni nel secondo trimestre 2025 rispetto a US\$61,7 milioni nel secondo trimestre 2024.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$73,4 milioni nel primo semestre 2025, rispetto a US\$161,1 milioni raggiunti nel primo semestre 2024 (secondo trimestre 2025: US\$39,0 milioni vs. secondo trimestre 2024: US\$85,0 milioni), con **flussi di cassa operativi positivi pari a US\$86,2 milioni nel primo semestre 2025**, rispetto agli US\$155,2 milioni generati dello stesso periodo dello scorso esercizio.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha ottenuto una tariffa *spot* giornaliera di US\$22.655 nel primo semestre 2025**, rispetto a US\$41.404 nello stesso periodo del 2024 (secondo trimestre 2025: US\$24.497 vs. secondo trimestre 2024: US\$44.949), a causa di un mercato più debole rispetto all'anno precedente.

Allo stesso tempo, il 45,2% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo semestre 2025 è stato coperto tramite contratti *time charter* a una tariffa giornaliera media di US\$23.892 (primo semestre 2024: copertura del 41,9% a una tariffa giornaliera media di US\$28.016). Un elevato livello di copertura tramite contratti *time charter* rappresenta un elemento chiave della strategia commerciale di DIS. Tale approccio consente di attenuare l'impatto della volatilità del mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità attraverso i diversi cicli di mercato.

La tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che quelli *time charter*) è stata pari a US\$23.214 nel primo semestre 2025, rispetto a US\$35.798 nello stesso periodo 2024 (secondo trimestre 2025: US\$23.922 vs. secondo trimestre 2024: US\$37.698).

**Risultati operativi**

2° trim. 2025 NON REVISIONATO	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2025	1° sem. 2024
87.853	137.104	Ricavi	176.428	269.265
(20.931)	(30.628)	Costi diretti di viaggio	(46.619)	(58.724)
66.922	106.476	Ricavi base time charter*	129.809	210.541
1.214	1.215	Ricavi da noleggio a scafo nudo	2.416	2.430
68.136	107.691	Totale ricavi netti	132.225	212.971
(21.873)	(21.704)	Altri costi operativi diretti	(45.264)	(45.370)
(7.038)	(5.827)	Costi generali ed amministrativi	(13.047)	(11.068)
(269)	4.862	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(534)	4.593
38.956	85.022	Risultato operativo lordo (EBITDA*)	73.380	161.126
(16.339)	(14.495)	Ammortamenti e svalutazioni	(29.014)	(30.157)
22.617	70.527	Risultato operativo (EBIT*)	44.366	130.969
1.135	1.764	Proventi finanziari	2.816	3.500
(3.790)	(5.314)	Oneri finanziari	(7.945)	(10.787)
19.962	66.977	Utile ante imposte	39.237	123.682
(318)	(434)	Onere fiscale per imposta sul reddito	(727)	(799)
19.644	66.543	Utile del periodo	38.510	122.883

*Si rimanda agli indicatori alternativi di performance.

I **ricavi** sono stati pari a US\$176,4 milioni nel primo semestre 2025 (US\$269,3 milioni nel primo semestre 2024) e a US\$87,9 nel secondo trimestre 2025 (US\$137,1 nel secondo trimestre 2024). La riduzione dei ricavi rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente a un mercato dei noli più debole e al minor numero di navi-equivalenti impiegate. La percentuale di giorni di *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel primo semestre 2025 (1,7%) è stata inferiore a quella del primo semestre 2024 (4,6%) 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\$(46,6) milioni nel primo semestre 2025 (secondo trimestre 2025: US\$(20,9) milioni) rispetto a US\$(58,7) milioni nel primo semestre 2024 (secondo trimestre 2024: US\$(30,6) milioni).

I **ricavi base time charter** sono stati pari a US\$129,8 milioni nel primo semestre 2025, rispetto a US\$210,5 milioni nello stesso periodo del 2024, e a US\$66,9 milioni nel secondo trimestre 2025, rispetto a US\$106,5 milioni del secondo trimestre 2024. In dettaglio, DIS ha raggiunto una **tariffa spot giornaliera media di US\$22.655 nel primo semestre 2025**, rispetto a US\$41.404 nel primo semestre 2024, **e di US\$24.497 nel secondo trimestre 2025**, rispetto a US\$44.949 nel secondo trimestre 2024.



Nel primo semestre 2025, la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa³ (percentuale di copertura) è rimasta significativa, coprendo in media il 45,2% dei giorni-nave disponibili (primo semestre 2024: 41,9%) ad una tariffa fissa media giornaliera di US\$23.892 (primo semestre 2024: US\$28.016). Oltre a garantire un certo livello di ricavi e a sostenere la generazione

di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche contribuito a 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\$23.214 nel primo semestre 2025

rispetto a US\$35.798 nel primo semestre 2024, e di US\$23.922 nel secondo trimestre 2025 rispetto a US\$37.698 nel secondo trimestre 2024.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2024						2025		
	1° trim.	2° trim.	1° sem.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	1° sem.
Spot	38.201	44.949	41.404	29.679	23.547	33.871	21.154	24.497	22.655
Tariffa fissa	28.123	27.903	28.016	27.204	26.381	27.420	24.567	23.365	23.892
Media	34.043	37.698	35.798	28.602	24.644	31.195	22.507	23.922	23.214

**Si vedano gli Indicatori alternativi di performance.*

I **ricavi da noleggio a scafo nudo** ammontavano a US\$2,4 milioni nel primo semestre 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 intermedio sintetico 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 da *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\$2,9 milioni nel primo semestre 2025 e di US\$14,7 milioni nel primo semestre 2024, poiché all’interno del conto economico consolidato intermedio sintetico 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\$(2,9) milioni nel primo semestre 2025, rispetto a US\$(14,7) milioni nel primo semestre 2024. Nel primo semestre 2025 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (1,1 navi equivalenti) rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente (5,7 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\$1,3 milioni nel primo semestre 2025 (aumento di US\$6,4 milioni nel primo semestre 2024), poiché all’interno del conto economico consolidato intermedio sintetico 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\$(44,0) milioni nel primo semestre 2025 rispetto a US\$(38,9) milioni nel primo semestre 2024. Nel primo semestre 2025 la Società ha gestito una flotta più ampia di navi di proprietà e a

³ 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 consolidato intermedio sintetico.



scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (primo semestre 2025: 31,2 vs. primo semestre 2024: 28,7). 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\$(13,0) milioni nel primo semestre 2025 (US\$(11,1) milioni nel primo semestre 2024). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

Il **Risultato dalla vendita di navi** è stato negativo per US\$(0,5) milioni nel primo semestre 2025 (US\$4,6 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente). L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto delle navi vendute e riprese in *leasing* (*lease-back*) negli esercizi precedenti. L'importo per il primo semestre 2024 includeva un utile US\$5,1 milioni dalla vendita della M/T Glenda Melanie nel secondo trimestre 2024.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato pari a US\$73,4 milioni nel primo semestre 2025, rispetto a US\$161,1 milioni nello stesso periodo del 2024 (secondo trimestre 2025: US\$39,0 milioni vs secondo trimestre 2024: US\$85,0 milioni), riflettendo mercati dei noli solidi, seppur in fase di moderazione, nel corso del periodo

La voce **Ammortamenti e svalutazioni** ammontava a US\$(29,0) milioni nel primo semestre 2025, rispetto a US\$(30,2) milioni nel

primo semestre 2024 (secondo trimestre 2025: US\$(16,3) milioni vs. secondo trimestre 2024: US\$(14,5) milioni). A giugno 2025, DIS ha firmato due accordi per la vendita della M/T *Glenda Melody* e della M/T *Glenda Melissa*. In conformità all'IFRS 5, le navi sono state riclassificate come attività disponibili per la vendita e i loro valori contabili sono stati rettificati per rispecchiare i prezzi di vendita concordati. Poiché tali prezzi erano inferiori rispetto ai valori contabili, è stata rilevata una svalutazione di US\$(3,8) milioni per il periodo. Nel primo semestre 2024, non sono state rilevate svalutazioni né storni di svalutazioni.

Il **risultato operativo lordo (EBIT)** è stato pari a US\$44,4 milioni nel primo semestre 2025, rispetto a US\$131,0 milioni nel primo semestre 2024 (secondo trimestre 2025: US\$22,6 milioni vs secondo trimestre 2024: US\$70,5 milioni).

I **proventi finanziari** sono stati di US\$2,9 milioni nel primo semestre 2025 (US\$3,5 milioni nel primo semestre 2024) (secondo trimestre 2025: US\$1,2 milioni vs. secondo trimestre 2024: US\$1,8 milioni). Tale importo rispecchia principalmente interessi attivi maturati su titoli a breve termine e su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari** sono stati pari a US\$(8,0) milioni nel primo semestre 2025, rispetto a US\$(10,8) milioni nel primo semestre 2024 (secondo trimestre 2025: US\$(3,8) milioni vs. secondo trimestre 2024: US\$(5,3) milioni). L'importo relativo al primo semestre 2025 comprende principalmente US\$(7,8) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate su finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse, interessi su passività da *leasing*, nonché una differenza cambio negativa pari a US\$(0,2) milioni. L'importo del primo semestre 2024 comprendeva principalmente US\$(10,5) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate su finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di

interesse, interessi su passività da *leasing*, oltre a US\$(0,2) milioni di differenze cambio negative e US\$(0,2) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su cambi utilizzati a fini di copertura.

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$39,2 milioni nel primo semestre 2025, rispetto a US\$123,7 milioni nel primo semestre 2024 (secondo trimestre 2025: US\$20,0 milioni vs secondo trimestre 2024: US\$67,0 milioni).

L'**onere fiscale per imposta sul reddito** ammontava a US\$(0,7) milioni nel primo semestre 2025, rispetto a US\$(0,8) milioni nel primo semestre 2024 (secondo trimestre 2025: US\$(0,3) milioni vs. secondo trimestre 2024: US\$(0,4) milioni).

Nel primo semestre 2025, DIS ha registrato un utile netto di US\$38,5 milioni, rispetto a US\$122,9 milioni nel primo semestre 2024. Nel secondo trimestre 2025, l'utile netto è stato pari a US\$19,6 milioni, rispetto a US\$66,5 milioni nel secondo trimestre 2024. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, pari complessivamente a US\$(4,2) milioni nel primo semestre 2025 e a US\$4,5 milioni nel primo semestre 2024, **il risultato netto di DIS sarebbe stato pari a US\$42,8 milioni nel primo semestre 2025**, rispetto a US\$118,4 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente.



Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata intermedia sintetica

US\$ migliaia	Al 30 giugno 2025	Al 31 dicembre 2024
ATTIVITÀ		
Attività non Correnti	831.581	802.442
Totale attività correnti	213.171	252.126
	1.044.752	1.054.568
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Patrimonio netto	737.766	733.291
Passività non Correnti	210.474	227.542
Passività Correnti	96.512	93.735
Totale patrimonio netto e passività	1.044.752	1.054.568

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 30 giugno 2025 era pari a US\$1.093,5 milioni (tale dato include US\$36,3 milioni relativi a due navi classificate come “attività disponibili per la vendita” alla fine del periodo, con ulteriori informazioni fornite nella sezione “Attività correnti”).

Gli **investimenti lordi (CapEx)** nel primo semestre 2025 sono stati pari a US\$73,9 milioni, rispetto a US\$51,3 milioni nello stesso periodo del 2024. L'importo relativo al primo semestre 2025 include US\$69,3 milioni relativi all'esercizio da parte di DIS delle opzioni di acquisto sulla M/T *High Navigator* e sulla M/T *High*

Leader (due navi MR noleggiate da d'Amico Tankers a partire dal 2018), oltre ai costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a navi a noleggio a scafo nudo.

Le **attività correnti** al 30 giugno 2025 ammontavano a US\$213,2 milioni. Erano incluse le voci del capitale circolante, quali rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$15,3 milioni e US\$35,3 milioni, così come le disponibilità liquide e mezzi equivalenti per US\$124,1 milioni. Inoltre, due navi sono state classificate come “attività disponibili per la vendita” alla fine del periodo. Il relativo valore contabile netto di US\$35,5 milioni è stato rilevato nella situazione patrimoniale-finanziaria consolidata intermedia sintetica, in conformità all'IFRS 5.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$210,5 milioni al 30 giugno 2025 e rappresentavano 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 (illustrati nella sezione “Indebitamento netto” della relazione sulla gestione), al 30 giugno 2025 sono incluse le voci relative al capitale circolante per un totale di US\$35,3 milioni (principalmente debiti commerciali e altri debiti), US\$29,8 milioni di passività da *leasing* e US\$1,9 milioni di altre passività finanziarie correnti.

Il **patrimonio netto** ammontava a US\$737,8 milioni al 30 giugno 2025, rispetto a US\$733,3 milioni al 31 dicembre 2024. La variazione rispetto alla fine del 2024 è dovuta principalmente al Risultato netto generato nel primo semestre 2025, parzialmente compensato dai dividendi distribuiti nel secondo trimestre 2025.

**Indebitamento netto***

US\$ migliaia	Al 30 giugno 2025	Al 31 dicembre 2024
Liquidità – Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	124.067	164.892
Altre attività finanziarie correnti	2.986	3.018
Altre attività finanziarie correnti – parte correlata	19	12
Totale attività finanziarie correnti	127.072	167.922
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	29.381	26.231
Passività da <i>leasing</i> – correnti	29.809	32.772
Altre passività finanziarie correnti – terzi	1.921	3.083
Totale passività finanziarie correnti	61.111	62.086
Indebitamento finanziario netto corrente	(65.961)	(105.836)
Altre attività finanziarie non correnti – terzi	157	605
Altre attività finanziarie non correnti – parte correlata	68	70
Totale attività finanziarie non correnti	225	675
Debiti verso banche – non correnti	174.161	190.429
Passività per <i>leasing</i> finanziari – non correnti	32.938	33.535
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	3.375	3.578
Totale passività finanziarie non correnti	210.474	227.542
Indebitamento finanziario netto non corrente	210.249	226.867
Indebitamento finanziario netto	144.288	121.031

*Si rimanda agli indicatori alternativi di performance.

L'**indebitamento netto di DIS al 30 giugno 2025** ammontava a **US\$144,3 milioni**, rispetto a US\$121,0 milioni al 31 dicembre 2024. A

seguito dell'applicazione dell'IFRS 16, a partire dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono una passività aggiuntiva per *leasing*, pari a US\$2,3 milioni al 30 giugno 2025, rispetto a US\$3,4 milioni al 31 dicembre 2024. **Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'impatto dell'IFRS 16) e il valore di mercato della flotta era pari al 13,0% al 30 giugno 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% a fine 2019 ed al 72,9% a fine 2018).

Alla fine di giugno 2025 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US\$127,1 milioni. L'importo totale comprendeva principalmente *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$124,1 milioni, la quota corrente delle perdite nette differite su operazioni di vendita e *lease-back*, pari a US\$0,4 milioni, e il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (principalmente *swap* su tassi di interesse), pari a US\$2,5 milioni.

La voce *Totale attività finanziarie non correnti* comprendeva principalmente il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (*swap* su tassi di interesse), pari a US\$0,2 milioni.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 30 giugno 2025 ammontava a US\$203,5 milioni, di cui US\$29,4 milioni con scadenza entro un anno. L'indebitamento bancario di DIS al 30 giugno 2025 era costituito principalmente dalle seguenti linee di credito a lungo termine concesse a d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), 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 residuo di US\$21,7 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\$52,1 milioni.
3. Finanziamento a 5 anni concesso da ABN Amro per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014, per un debito residuo

di US\$4,2 milioni.

4. Finanziamento a 5 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken per finanziare una nave LR1 costruita nel 2017, per un debito residuo di US\$14,7 milioni.
5. Finanziamento a 5 anni concesso da Tokyo Century Corporation per finanziare una nave MR costruita nel 2017, per un debito residuo di US\$5,1 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\$15,3 milioni.
7. Finanziamento a 8 anni concesso da IYO Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2018, per un debito residuo di US\$14,8 milioni.
8. Finanziamento a 5 anni concesso da NTT TC *Leasing* per finanziare una nave LR1 costruita nel 2019, per un debito residuo di US\$17,8 milioni.
9. Finanziamento a 5 anni concesso da NTT TC *Leasing* per finanziare una nave MR costruita nel 2015, per un debito residuo di US\$15,6 milioni.
10. Finanziamento a 8 anni concesso da IYO Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2014, per un debito residuo di US\$14,0 milioni.
11. BPER Banca S.p.A. Finanziamento a 5 anni concesso per finanziare una nave MR costruita nel 2014, per un debito residuo di US\$14,0 milioni.
12. Finanziamento a 5 anni concesso da DnB Bank ASA per finanziare una nave MR costruita nel 2015, per un debito residuo di US\$16,0 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 30 giugno 2025 includevano US\$2,3 milioni derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 a contratti classificati fino al 2018 come "*leasing* operativi".



Flussi di cassa

Nel primo semestre 2025 i flussi di cassa netti di DIS sono stati pari a US\$40,8 milioni, rispetto a US\$70,7 milioni nel primo semestre del 2024.

2° trim. 2025 NON REVISIONATO	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2025	1° sem. 2024
41.033	78.291	Flussi di cassa da attività operative	86.208	155.219
(36.379)	(19.469)	Flussi di cassa da attività di investimento	(73.855)	(24.342)
(43.666)	(46.996)	Flussi di cassa da attività finanziarie	(53.178)	(60.145)
(39.012)	11.826	Variazione netta in aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(40.825)	70.732
163.079	170.060	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	164.892	111.154
124.067	181.886	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	124.067	181.886

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$86,2 milioni nel primo semestre 2025, rispetto a US\$155,2 milioni nel primo semestre 2024.

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati negativi per US\$(73,9) milioni nel primo semestre 2025, rispetto a US\$(24,3) milioni nel primo semestre 2024. Oltre ai costi di bacino capitalizzati sostenuti nel periodo, l'importo del primo semestre 2025 include anche l'esercizio da parte di DIS delle opzioni di

acquisto sulla M/T *High Navigator* e sulla M/T *High Leader*, per un totale di US\$69,3 milioni.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati negativi per US\$(53,2) milioni nel primo semestre 2025, rispetto a US\$(60,1) milioni nel primo semestre 2024. L'importo relativo al primo semestre 2025 comprende principalmente: i) US\$(35,0) milioni per la distribuzione di dividendi effettuata nel secondo trimestre 2025; ii) US\$(13,4) milioni per rimborsi di prestiti bancari; iii) US\$(4,2)

milioni per rimborsi di passività da *leasing*; e iv) US\$(0,7) milioni per riacquisti di azioni proprie. L'importo registrato nel primo semestre 2024 includeva principalmente: i) US\$(51,0) milioni per rimborsi di prestiti bancari; ii) US\$32,0 milioni per utilizzo di linee di credito bancarie; iii) US\$(10,5) milioni per rimborsi di passività da *leasing*; iv) US\$(30,0) milioni per distribuzione di dividendi effettuata nel secondo trimestre 2024; e v) US\$(0,7) milioni per riacquisti di azioni proprie.



EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO SEMESTRE 2025

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nel primo semestre 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.

Approvazione del bilancio civilistico e consolidato 2024 e della distribuzione dei dividendi: il 29 aprile 2025, 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 deliberato 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 la relativa data di stacco della cedola n. 9 (data ex) il 5 maggio 2025 e data di registrazione il 6 maggio 2025 (non è stato versato alcun dividendo in riferimento alle 5.231.064 azioni proprie detenute dalla Società, che non

sono dotate di diritto al dividendo).

Esecuzione del programma di riacquisto: Nell'aprile 2025 d'Amico International Shipping S.A. ha riacquisito n. 200.932 azioni proprie (corrispondenti all'0,162% del capitale sociale in circolazione della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 3,0461 euro, per un corrispettivo complessivo di 0,6 milioni di euro. Al 30 giugno 2025, d'Amico International Shipping S.A. detiene n. 5.138.533 azioni proprie, corrispondenti al 4,14% del capitale sociale.

d'Amico Tankers d.a.c.:

Esercizio di un'opzione di acquisto: a gennaio 2025, d'Amico International Shipping ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato la propria opzione di acquisto sulla MT 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 primaria 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 ulteriore contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo di 6 mesi.

Nel mese di aprile 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 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.

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

Acquisto di navi: A seguito dell'esercizio, nel mese di ottobre 2024, dell'opzione di acquisto sulla MT High Navigator, una MR costruita nel 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in consegna la nave nel mese di febbraio 2025.

A seguito dell'esercizio, nel mese di ottobre 2024, dell'opzione di acquisto sulla MT High Leader, una MR costruita nel 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in consegna la nave nel mese di aprile 2025.

Vendita di navi: A giugno 2025, DIS ha sottoscritto due accordi per la vendita della M/T *Glenda Melody* e della MT *Glenda Melissa*, per un corrispettivo complessivo di US\$36,3 milioni. La MT Glenda Melody è stata consegnata agli acquirenti il 14 luglio 2025, mentre la consegna della MT Glenda Melissa è prevista entro dicembre 2025.



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

d’Amico Tankers d.a.c.:

Vendita di navi: A luglio 2025 è stata finalizzata la vendita della MT Glenda Melody e la nave è stata consegnata agli acquirenti.

Il profilo della flotta attualmente gestita da d’Amico International Shipping è riepilogato di seguito.

	Al 30 giugno 2025				Al 31 luglio 2025			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5	18	6	29	5	17	6	28
Noleggio a scafo nudo*	1	2	-	3	1	2	-	3
Nolo a lungo termine	-	-	-	-	-	-	-	-
Nolo a breve termine	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	6	20	6	32	6	19	6	31

* 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

- Nell'*Oil Market Report* di luglio 2025, l'Agenzia Internazionale dell'Energia (AIE) prevede che la domanda globale di petrolio aumenterà di 700.000 barili al giorno nel 2025, registrando il tasso di crescita annuale più basso dal 2009, escludendo l'anno del COVID (2020). La crescita si è ridotta da 1,1 milioni di barili al giorno nel primo trimestre 2025 a soli 550.000 barili al giorno nel secondo trimestre, con un consumo particolarmente debole nei mercati emergenti. Per il 2026, la domanda globale di petrolio è attesa in aumento di 720.000 barili al giorno, raggiungendo 104,4 milioni di barili al giorno.
- Secondo l'*Oil Market Report* di luglio 2025 dell'AIE, la produzione globale delle raffinerie dovrebbe aumentare di circa 500.000 barili al giorno nel 2025 e di ulteriori 460.000 barili al giorno nel 2026, attestandosi in media a 83,3 milioni di barili al giorno nel 2025 e a 83,8 milioni nel 2026. I margini di raffinazione si sono indeboliti nel mese di giugno a seguito dell'aumento dei prezzi del greggio, per poi riprendersi e toccare i massimi degli

ultimi mesi a inizio luglio, supportati da un rafforzamento del *crack* sul diesel.

- La capacità di raffinazione globale sta attraversando significativi cambiamenti strutturali. Secondo l'*Oil 2025* dell'AIE, circa 4,2 milioni di barili al giorno di nuova o espansa capacità di raffinazione dovrebbero entrare in funzione entro il 2030, parzialmente compensati da circa 1,6 milioni di barili al giorno di chiusure annunciate, per un incremento netto di 2,5 milioni di barili al giorno nel periodo 2024–2030. Questa espansione, trainata principalmente dall'Asia – in particolare da Cina e India – dovrebbe superare le chiusure previste di raffinerie in Europa e negli Stati Uniti. Di conseguenza, la maggior parte della nuova capacità sarà aggiunta a est di Suez, aumentando i volumi globali di raffinazione, incrementando la domanda di importazioni di greggio e supportando le esportazioni di prodotti raffinati su lunghe distanze. Entro il 2026, la capacità di raffinazione a est di Suez dovrebbe superare, per la prima volta, quella del bacino atlantico. Nel breve termine, oltre 1,0 milioni di barili al giorno di capacità è previsto in chiusura nel 2025, prevalentemente nei Paesi OCSE, con gli Stati Uniti per oltre 400.000 barili al giorno e l'Europa per circa 370.000 barili al giorno. Al contrario, per il 2026 si prevede l'aggiunta di quasi 1,5 milioni di barili al giorno di nuova capacità di raffinazione, trainata principalmente da India, Cina e Medio Oriente, mentre le chiusure annunciate si limiteranno a soli 300.000 barili al giorno.
- Dopo una forte crescita del 4,7% nel 2024, Clarksons, nel suo *Outlook* di giugno 2025, prevede un lieve calo del commercio di prodotti raffinati via mare nel 2025 (-0,9% su base annua, a 23,0 milioni di barili al giorno), seguito da un aumento dell'1,1% nel 2026.
- A partire da ottobre 2023, Stati Uniti, Gran Bretagna e Unione Europea hanno intensificato gli sforzi per

contrastare il commercio illecito 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 esteso che ha colpito ulteriori 161 navi cisterna e importanti produttori di petrolio russi, come Gazprom Neft e Surgutneftegaz. Tali sanzioni si stanno dimostrando efficaci nell'interrompere le attività commerciali delle navi sanzionate, costringendole a cessare le operazioni o a ricorrere a pratiche inefficienti come i trasferimenti *ship-to-ship*. Operatori portuali cinesi, tra cui Shandong Port Group (che serve numerose raffinerie "*teapot*" indipendenti), hanno annunciato che non accetteranno più navi cisterna sanzionate dagli Stati Uniti, aggravando ulteriormente le difficoltà logistiche. Inoltre, il 18 luglio 2025, l'Unione Europea ha adottato uno dei pacchetti di sanzioni più severi mai imposti alla Russia, introducendo un meccanismo dinamico di *oil price cap* e ampliando le restrizioni in ambito finanziario. Il nuovo tetto, inizialmente fissato a US\$47,6 al barile, sarà oggetto di revisione semestrale. Il pacchetto include anche l'esclusione di ulteriori 22 banche russe dal sistema di pagamento SWIFT e, a partire da gennaio 2026, il divieto di importazione di prodotti raffinati ottenuti da greggio russo. Infine, sono state sanzionate altre 105 navi appartenenti alla cosiddetta flotta ombra, insieme ai relativi soggetti facilitatori, portando il numero totale di imbarcazioni sottoposte a misure restrittive a oltre 400 unità.

- Il panorama geopolitico in evoluzione, in particolare dopo la rielezione del Presidente Trump, lascia prevedere l'introduzione di un regime sanzionatorio ancora più rigido, soprattutto nei confronti delle esportazioni di petrolio da Venezuela e Iran. Le esportazioni petrolifere



iraniane, che nel 2024 sono salite a una media di 1,6 milioni di barili al giorno rispetto ai soli 0,3 milioni del 2019 (ultimo anno della precedente presidenza Trump), potrebbero subire un forte ridimensionamento. Nel complesso, l'inasprimento delle sanzioni dovrebbe determinare una significativa riduzione della disponibilità di navi cisterna, alterare i flussi globali di approvvigionamento di petrolio, spingere le raffinerie cinesi e indiane a rifornirsi in misura maggiore dal Medio Oriente e sostenere livelli di nolo più elevati, in risposta alla ridefinizione degli attuali flussi commerciali.

Offerta di navi cisterna

- Le inefficienze commerciali, come le modifiche delle rotte e dei flussi commerciali, l'aumento dei trasbordi di carico e il maggiore rapporto zavorra/carico, hanno ridotto la produttività della flotta e sostenuto la solidità dei mercati dei noli dall'inizio della guerra in Ucraina.
- Secondo l'*Outlook* di Clarksons di giugno 2025, la flotta mondiale di *product tanker* dovrebbe crescere del 4,9% nel 2025. Le consegne di nuove navi hanno registrato un'accelerazione, con 38 unità nei segmenti MR e LR1 consegnate nel primo semestre 2025, rispetto a sole 8 nello stesso periodo del 2024.

- Nonostante il notevole aumento degli ordini di nuove navi registrato negli ultimi anni, il volume degli ordini ha recentemente subito un rallentamento. Nel primo semestre 2025 sono state ordinate soltanto 18 navi MR e LR1 (tra cui 4 navi nel secondo trimestre), rispetto a 150 nello stesso periodo del 2024.
- L'attività di demolizione è rimasta contenuta negli ultimi anni, grazie alla solidità dei mercati dei noli. Tuttavia, nel 2025 le demolizioni sono aumentate notevolmente in tutti i segmenti delle navi cisterna, con 1,8 milioni di tonnellate di portata lorda vendute per la rottamazione nel primo semestre dell'anno, superando il totale combinato del 2023 e del 2024.
- A causa della limitata attività di demolizione negli anni precedenti, la flotta di navi cisterna sta rapidamente invecchiando. Secondo l'*Outlook* di giugno 2025 di Clarksons, il 18,3% delle navi MR e LR1 attualmente in servizio ha almeno 20 anni, mentre il 52,5% ha più di 15 anni.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra (GHG) fissati dall'IMO per il 2030 e il 2050 restano un punto focale per l'intero settore. Molti armatori e istituti di credito richiedono ormai il "riciclaggio ecologico" delle navi, in linea con le convenzioni dell'UE e dell'IMO,

mentre il trasporto marittimo è stato incluso nel Sistema di Scambio delle Quote di Emissione (ETS) dell'Unione Europea a partire da gennaio 2024. Dal gennaio 2023, gli operatori devono inoltre misurare l'Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI), che riflette l'efficienza tecnica delle navi, e il Carbon Intensity Indicator (CII), che ne valuta la performance operativa. Entrambe le misure mirano a una progressiva riduzione delle emissioni tra il 2023 e il 2030. L'evoluzione del quadro normativo, insieme ai cambiamenti tecnologici necessari per adeguarsi, sta frenando la propensione a effettuare nuovi ordini di costruzione. Inoltre, l'aumento dei costi delle nuove costruzioni e la ridotta disponibilità di capacità cantieristica stanno limitando ulteriormente l'attività di ordinazione.

- 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 30 giugno 2025





RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SULLA REVISIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

Agli Azionisti della
d'Amico International Shipping S.A.
25C, Boulevard RoyalL-2449 Luxembourg

Relazione di Revisione Contabile Limitata del Bilancio Consolidato Intermedio Abbreviato

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata dell'allegato bilancio consolidato intermedio abbreviato di **d'Amico International Shipping S.A.** e delle sue controllate ("il Gruppo"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata abbreviata al 30 giugno 2025 e dai relativi conto economico consolidato abbreviato, conto economico consolidato abbreviato complessivo, rendiconto finanziario consolidato abbreviato, prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato abbreviato per il semestre chiuso a tale data e le note al bilancio consolidato intermedio abbreviato, comprese le informazioni più significative sui principi contabili applicati e altre informazioni integrative.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione sul bilancio consolidato intermedio abbreviato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione e corretta presentazione del bilancio consolidato intermedio abbreviato in conformità al principio contabile internazionale *IAS 34 "Bilanci Intermedi"* adottato dall'Unione Europea, e per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio consolidato intermedio abbreviato che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé"

È nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul presente bilancio consolidato intermedio abbreviato sulla base della revisione contabile limitata da noi svolta.

Il nostro lavoro è stato svolto secondo l'International Standard on Review Engagements (ISRE) 2410 "Review of interim financial information performed by the independent auditor of the entity" adottato per il Lussemburgo dall' "Institut des Réviseurs d'Entreprises". Questo principio richiede di attenerci ai requisiti etici pertinenti e di dichiarare se siamo venuti a conoscenza di fatti che ci inducano a ritenere che il bilancio consolidato intermedio abbreviato, considerato nel suo complesso, non sia redatto in tutti i suoi aspetti significativi in conformità al quadro finanziario applicabile.

Una revisione contabile limitata del bilancio consolidato intermedio abbreviato in conformità all'ISRE 2410 è un incarico di assurance limitata. Il revisore contabile svolge procedure, che consistono principalmente nell'effettuare colloqui con il personale responsabile degli aspetti finanziari finanziarie e contabili all'interno del Gruppo, nell'analisi di bilancio ed altre procedure di revisione.

La portata di una revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione

contabile completa svolta in conformità ai principi di revisione internazionali e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio di revisione.

Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato intermedio abbreviato non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per i Bilanci Intermedi (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

Marina ZIMMERLING

Réviseur d'Entreprises Agréé

MOORE Audit S.A.

Société Anonyme – Cabinet de révision agréé
R.C.S. Luxembourg Nr. B 165 462
5, rue de Turi
L-3378 Llvange

Questa relazione è stata tradotta in italiano dall'originale in inglese esclusivamente per comodità dei lettori italiani, prevale la conclusione espressa nella versione inglese.

**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO**

2° trim. 2025 NON REVISIONATO	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	Nota	1° sem. 2025	1° sem. 2024
87.853	137.104	Ricavi	(2)	176.428	269.265
(20.931)	(30.628)	Costi diretti di viaggio	(3)	(46.619)	(58.724)
66.922	106.476	Ricavi base time charter*	(4)	129.809	210.541
1.214	1.215	Ricavi da noleggio a scafo nudo	(2)	2.416	2.430
68.136	107.691	Totale ricavi netti		132.225	212.971
(21.873)	(21.704)	Altri costi operativi diretti	(5)	(45.264)	(45.370)
(7.038)	(5.827)	Costi generali ed amministrativi	(6)	(13.047)	(11.068)
(269)	4.862	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(7)	(534)	4.593
38.956	85.022	Risultato operativo lordo (EBITDA*)		73.380	161.126
(16.339)	(14.495)	Ammortamenti e svalutazioni	(10), (11)	(29.014)	(30.157)
22.617	70.527	Risultato operativo (EBIT*)		44.366	130.969
1.135	1.764	Proventi finanziari	(8)	2.816	3.500
(3.790)	(5.314)	Oneri finanziari	(8)	(7.945)	(10.787)
19.962	66.977	Utile ante imposte		39.237	123.682
(318)	(434)	Onere fiscale per imposta sul reddito	(9)	(727)	(799)
19.644	66.543	Utile del periodo		38.510	122.883
0,165	0,552	Utile base e diluito per azione in US\$	(26)	0,323	1,018

*Si rimanda agli indicatori alternativi di performance.

Le note riportate alle pagine da 30 a 57 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato intermedio sintetico.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2025 NON REVISIONATO	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2025	1° sem. 2024
19.644	66.543	Utile del periodo	38.510	122.883
<i>Voci che potrebbero essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>				
1.031	(568)	Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (cash flow hedges)	1.114	(480)
188	(6)	Variazioni nella riserva di conversione	185	(76)
20.863	65.969	Utile complessivo del periodo	39.809	122.327

**SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA**

US\$ migliaia	Nota	Al 30 giugno 2025	Al 31 dicembre 2024
ATTIVITÀ			
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	(10)	831.356	801.767
Altre attività finanziarie non correnti	(12)	225	675
Totale attività non correnti		831.581	802.442
Rimanenze	(13)	15.261	14.880
Crediti e altre attività correnti	(14)	35.303	49.648
Altre attività finanziarie correnti	(12)	3.005	3.030
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(15)	124.067	164.892
Attività Correnti		177.636	232.450
Attività disponibili per la vendita	(11)	35.535	19.676
Totale attività correnti		213.171	252.126
TOTALE ATTIVITÀ		1.044.752	1.054.568

US\$ migliaia	Nota	Al 30 giugno 2025	Al 31 dicembre 2024
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Capitale sociale	(16)	62.053	62.053
Utili portati a nuovo	(16)	375.096	371.922
Sovrapprezzo azioni	(16)	326.658	326.658
Altre riserve	(16)	(26.041)	(27.342)
Patrimonio netto totale		737.766	733.291
Banche ed altri finanziatori	(17)	174.161	190.429
Passività non correnti da <i>leasing</i>	(18)	32.938	33.535
Altre passività finanziarie non correnti	(12)	3.375	3.578
Totale passività non correnti		210.474	227.542
Banche ed altri finanziatori	(17)	29.381	26.231
Passività correnti da <i>leasing</i>	(18)	29.809	32.772
Debiti e altre passività correnti	(19)	35.261	31.258
Altre passività finanziarie correnti	(12)	1.921	3.083
Debiti per imposte correnti	(20)	140	391
Totale passività correnti		96.512	93.735
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		1.044.752	1.054.568

31 luglio 2025
Per il Consiglio di Amministrazione

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Amministratore delegato

Federico Rosen
Direttore finanziario

Le note riportate alle pagine da 30 a 57 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato intermedio sintetico.

**RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO**

2° trim. 2025 NON REVISIONATO	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	Nota	1° sem. 2025	1° sem. 2024	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	Nota	1° sem. 2025	1° sem. 2024
19.644	66.543	Utile del periodo		38.510	122.883	(36.379)	(46.395)	Acquisizione di immobilizzazioni materiali		(73.855)	(51.268)
16.339	14.495	Ammortamenti e svalutazioni	(10), (11)	29.014	30.157	-	26.926	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni		-	26.926
318	434	Onere fiscale per imposta sul reddito	(9)	727	799	(36.379)	(19.469)	Flussi di cassa netti da attività di investimento		(73.855)	(24.342)
892	1.182	Oneri per <i>leasing</i>	(8)	1.804	2.467	(683)	(721)	Acquisto di azioni proprie		(683)	(721)
1.763	2.367	Altri oneri finanziari	(8)	3.325	4.819	(34.949)	(30.007)	Dividendi distribuiti		(34.949)	(30.007)
269	(4.862)	Risultato dalla vendita di immobilizzazioni	(7)	534	(4.593)	(6.696)	(43.635)	Rimborso finanziamenti bancari		(13.391)	(50.951)
178	(5)	Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide		176	(75)	-	32.000	Utilizzi di linee di credito		-	32.000
108	146	Assegnazioni e ratei passivi basati su azioni per il Piano d'incentivazione a lungo termine	(6)	297	304	(1.338)	(4.633)	Rimborso della quota capitale di passività da <i>leasing</i>		(4.155)	(10.466)
39.511	80.300	Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante		74.387	156.761	(43.666)	(46.996)	Flussi di cassa netti da attività finanziarie		(53.178)	(60.145)
(1.453)	(345)	Variazioni delle rimanenze		(381)	155	(39.012)	11.286	Variazione netta in (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti		(40.825)	70.732
11.293	4.932	Variazioni dei crediti a breve		14.196	13.375	163.079	170.060	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo		164.892	111.154
(4.956)	(3.141)	Variazioni dei debiti a breve		3.565	(7.888)	124.067	181.886	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo		124.067	181.886
(969)	(82)	Imposte pagate		(978)	(119)						
(892)	(1.182)	Pagamento della quota di interessi della passività da <i>leasing</i>		(1.804)	(2.467)						
(1.501)	(2.191)	Interessi netti (pagati)		(2.777)	(4.598)						
41.033	78.291	Flussi di cassa netti da attività operative		86.208	155.219						

Le note riportate alle pagine da 30 a 57 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato intermedio sintetico.

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

	Nota	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>	
Saldo al 1° gennaio 2025	16	62.053	371.922	326.658	1.311	(36.209)	1.499	6.057	733.291
Acquisto di azioni proprie	16	-	-	-	-	(682)	-	-	(682)
Ratei passivi per Piano d'incentivazione a lungo termine, tutti i piani basati su azioni	6, 16	-	-	-	297	-	-	-	297
Assegnazioni del Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piani 2021-2022 e 2022-2023)	6, 16	-	(85)	-	(517)	602	-	-	-
Accantonamento alla riserva legale	16	-	(302)	-	-	-	-	302	-
Distribuzione di dividendi	16	-	(34.949)	-	-	-	-	-	(34.949)
Utile del periodo		-	38.510	-	-	-	-	-	38.510
Altre componenti dell'utile complessivo		-	-	-	-	-	1.114	185	1.299
Saldo al 30 giugno 2025	16	62.053	375.096	326.658	1.091	(36.289)	2.613	6.544	737.766

	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>	
Saldo al 1° gennaio 2024	62.053	246.054	326.658	864	(26.117)	4.576	3.718	617.806
Acquisto di azioni proprie	-	-	-	-	(721)	-	-	(721)
Ratei passivi per Piano d'incentivazione a lungo termine, tutti i piani basati su azioni	-	-	-	304	-	-	-	304
Assegnazioni del Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piano 2021-2022)	-	(56)	-	(182)	238	-	-	-
Accantonamento alla riserva legale	-	(2.478)	-	-	-	-	2.478	-
Distribuzione di dividendi	-	(30.007)	-	-	-	-	-	(30.007)
Utile del periodo	-	122.883	-	-	-	-	-	122.883
Altre componenti dell'utile complessivo	-	-	-	-	-	(480)	(76)	(556)
Saldo al 30 giugno 2024	62.053	336.396	326.658	986	(26.600)	4.096	6.120	709.709

Le note riportate alle pagine da 30 a 57 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato intermedio sintetico.



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

1. Principi contabili rilevanti

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

Principi di consolidamento

Il bilancio consolidato intermedio sintetico presenta i risultati consolidati della società controllante, d'Amico International Shipping S.A., e delle sue controllate per il periodo chiuso al 30 giugno 2025. È stato redatto in conformità allo IAS 34 *Bilanci intermedi*, e deve essere letto congiuntamente all'ultimo bilancio d'esercizio consolidato, relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 ("ultimo bilancio d'esercizio"). Non fornisce un'informativa di bilancio completa secondo quanto previsto dagli *standard* contabili IFRS, in quanto non include tutte le informazioni richieste dagli stessi. Tuttavia, sono state incluse alcune note esplicative selezionate al fine di illustrare gli eventi e le operazioni rilevanti per comprendere le variazioni della situazione patrimoniale e finanziaria e della performance del Gruppo intervenute dopo l'ultimo bilancio d'esercizio.

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

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio consolidato intermedio sintetico 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 oli vegetali e prodotti petroliferi raffinati 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.

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.

Principi contabili

Le modifiche allo IAS 21 – Mancanza di convertibilità si applicano agli esercizi aventi inizio a partire dal 1° gennaio 2025. Lo standard modificato definisce i criteri con cui un'entità debba valutare la convertibilità di una valuta e determinare un tasso di cambio a pronti in sua assenza. In base alla valutazione effettuata, tali modifiche non si applicano a DIS, poiché nell'ambito del trasporto marittimo di navi cisterna vengono impiegate esclusivamente valute ad alta liquidità, in particolare il dollaro USA.

Una serie di nuovi *standard* contabili e modifiche a *standard* esistenti è entrata in vigore per i periodi di riferimento annuali a partire dal 1° gennaio 2026, con possibilità di applicazione anticipata. Tuttavia, il Gruppo non ha proceduto all'adozione anticipata di alcuno dei nuovi o modificati *standard* contabili previsti, nella redazione del presente bilancio consolidato intermedio sintetico.

Sulla base delle valutazioni attuali, non si prevede che gli *standard* contabili emessi e non ancora in vigore abbiano un impatto significativo sul bilancio consolidato intermedio sintetico del Gruppo DIS.

**Rischio di fair value e tecniche di valutazione**

Il "*fair value*" rappresenta 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, o 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* delle attività e delle passività finanziarie è determinato come segue:

- Gli elementi del primo livello sono costituiti dai prezzi quotati su mercati attivi (liquidi) 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.

Se gli elementi utilizzati per determinare il *fair value* di un'attività o di una passività rientrano in categorie differenti, la valutazione del *fair value* viene classificata al livello più basso e più significativo della gerarchia. Il trasferimento tra livelli gerarchici di *fair value* è contabilizzato alla fine del periodo di rendicontazione durante il quale è avvenuta la modifica.

La valutazione del *fair value* degli strumenti derivati e di copertura avviene a ciascuna data di riferimento.





2. Ricavi, inclusi i ricavi da noleggio a scafo nudo

	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	1° sem. 2025	1° sem. 2024
<i>US\$ migliaia</i>				
Ricavi da noleggi a viaggio (<i>spot</i>) – trasporti e controstallie	35.362	90.313	74.765	176.580
Ricavi da <i>leasing</i> operativi (<i>time charter</i>)	35.883	39.295	66.230	69.418
Ricavi da <i>sub-leasing</i> di diritti di utilizzo (<i>time charter</i>)	16.603	7.449	35.090	22.723
Altri ricavi	5	47	343	544
Ricavi, esclusi i ricavi da noleggio a scafo nudo	87.853	137.104	176.428	269.265
Ricavi da noleggio a scafo nudo*	1.214	1.215	2.416	2.430
Ricavi totali	89.067	138.319	178.844	271.695

*Si rimanda agli indicatori alternativi di performance.

I ricavi costituiscono i proventi derivanti dall'attività della flotta per noleggi passivi, trasporti, controstallie e noleggi a scafo nudo, tutti rilevati nel corso del tempo. Principalmente, DIS genera ricavi attraverso l'impiego delle proprie navi per il trasporto di prodotti petroliferi raffinati. A seconda della natura del contratto, i ricavi sono rilevanti in conformità all'IFRS 15 o all'IFRS 16.

Nel prospetto di questa nota, i ricavi sono disaggregati in base al tipo

di servizio fornito.

Al 30 giugno 2025, l'impatto economico legato all'adempimento dei contratti in essere (tra cui fattori quali il delta dei noli e i giorni di zavorra fino al primo porto di carico) ammontava ad un costo pari a US\$0,5 milioni (US\$0,8 milioni di ricavi al 30 giugno 2024). Questi importi sono ammortizzati per la durata dei relativi contratti.

DIS noleggia attivamente alcune delle sue navi attraverso contratti *time*

charter, per i quali i clienti pagano una tariffa giornaliera fissa per l'utilizzo delle navi per un periodo predeterminato.

La voce Altri ricavi comprende i ricavi da deviazioni di navi, incluso il corrispettivo per le spese di bunkeraggio.



3. Costi diretti di viaggio

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	1° sem. 2025	1° sem. 2024
Carburanti <i>bunker</i>	(11.284)	(17.485)	(26.613)	(34.651)
Commissioni	(2.356)	(4.134)	(4.899)	(7.799)
Oneri portuali	(5.075)	(6.764)	(11.513)	(12.937)
Altre spese di viaggio	(2.216)	(2.245)	(3.594)	(3.337)
Totale costi diretti di viaggio	(20.931)	(30.628)	(46.619)	(58.724)

Il carburante *bunker* per la propulsione delle navi rappresenta la componente più onerosa dei costi diretti di viaggio. È fornito dalla parte correlata Rudder S.A.M. (si veda la nota 23).

Le altre spese di viaggio includono tutti gli altri costi diretti di viaggio che sorgono durante lo svolgimento dello stesso, ad esempio ispezioni, pulizia delle cisterne, assicurazioni aggiuntive e quote di crediti di carbonio (EUA) allocate a viaggi specifici. Durante l'esercizio, il Gruppo DIS ha allocato EUA a un costo di US\$0,6 milioni (primo semestre 2024: US\$0,4 migliaia).

4. Ricavi base *time charter*

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	1° sem. 2025	1° sem. 2024
Ricavi base <i>time charter</i>*	66.922	106.476	129.809	210.451

*Si rimanda agli indicatori alternativi di performance.

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 primo semestre 2025, i giorni-nave a contratti a tariffa fissa hanno rappresentato il 45,2% circa dei giorni-nave disponibili totali (primo

semestre 2024: 41,9%), mentre il resto dei giorni è stato impiegato sul mercato *spot*.



5. Altri costi operativi diretti

	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	1° sem. 2025	1° sem. 2024
<i>US\$ migliaia</i>				
Costi per equipaggi	(11.736)	(9.761)	(22.649)	(19.766)
Spese tecniche	(3.792)	(3.881)	(9.325)	(8.939)
Lubrificanti	(753)	(723)	(1.465)	(1.427)
Gestione tecnica e controllo qualità	(3.445)	(2.805)	(6.547)	(5.666)
Assicurazione	(1.404)	(555)	(2.040)	(712)
Costi di servizio legati alle navi in <i>leasing</i>	(35)	(2.506)	(1.268)	(6.431)
Altri costi	(708)	(1.473)	(1.970)	(2.429)
Totale Altri costi operativi diretti	(21.873)	(21.704)	(45.264)	(45.370)

I costi per gli equipaggi rappresentano la principale componente della voce Altri costi operativi diretti.

Al 30 giugno 2025 d'Amico International Shipping S.A. e le sue controllate impiegavano 741 dipendenti, di cui 715 come personale marittimo e 26 come personale di terra (30 giugno 2024: 656 dipendenti, di cui 631 come personale marittimo e 25 di terra).

I costi del personale di terra sono registrati tra i costi generali ed amministrativi (si veda la nota 6). Il Gruppo non presenta passività riguardanti trattamenti di quiescenza e altri benefici *post*-pensionamento.



6. Costi generali ed amministrativi

	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	1° sem. 2025	1° sem. 2024
<i>US\$ migliaia</i>				
Personale	(3.440)	(2.788)	(5.599)	(4.735)
Altri costi generali ed amministrativi	(3.598)	(3.039)	(7.448)	(6.333)
Totale costi generali ed amministrativi	(7.038)	(5.827)	(13.047)	(11.068)

Nel primo semestre 2025 il costo del personale racchiude i costi del personale amministrativo a terra, emolumenti agli amministratori per US\$0,5 milioni ed una remunerazione di US\$3,2 milioni per l'alta dirigenza, tra cui l'amministratore delegato, il direttore operativo, il direttore finanziario ed altri dirigenti con responsabilità strategiche (primo semestre 2024: US\$0,4 milioni per emolumenti degli amministratori e US\$2,8 milioni per l'alta dirigenza).

Il costo del personale include inoltre un rateo passivo di US\$0,7 milioni relativo ai periodi continuativi 2022-2023, 2023-2024, 2024-2025 e 2025-2026 dei Piani di incentivazione a lungo termine (primo semestre 2024: US\$0,9 milioni di rateo passivo per i periodi continuativi 2022-2023, 2023-2024, 2024-2025 del Piano di incentivazione a lungo termine).

La voce "Altri costi generali ed amministrativi" comprende gli onorari per consulenze, i canoni di locazione degli uffici, le spese di revisione nonché altre spese diverse derivanti dalla gestione delle società del Gruppo d'Amico International Shipping.

Tali costi includono anche le commissioni di gestione con parti correlate per l'utilizzo dei marchi, delle risorse informatiche e degli altri servizi legali e di controllo interno del Gruppo per un importo di US\$6,0 milioni (primo semestre 2024: US\$4,9 milioni; si veda inoltre la nota 23).



7. Ricavi da vendita di immobilizzazioni

	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	1° sem. 2025	1° sem. 2024
<i>US\$ migliaia</i>				
Utile (perdita) netto dalla vendita di navi	(269)	4.862	(534)	4.593

L'importo nel primo semestre 2025 riguarda l'ammortamento della parte non realizzata del risultato differito (rilevato lungo la durata del *leasing*) dalla vendita e dal *lease-back* delle navi completati negli esercizi precedenti. Il dato comparativo per il primo semestre 2024 include inoltre il risultato netto derivante dalla vendita della M/T Glenda Melanie, in aggiunta al suddetto ammortamento.





8. Proventi (oneri) finanziari

	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	1° sem. 2025	1° sem. 2024
<i>US\$ migliaia</i>				
PROVENTI FINANZIARI				
<i>Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato</i>				
Interessi attivi	1.128	1.750	2.802	3.476
<i>Attività finanziarie valutate al fair value a conto economico</i>				
Utili non realizzati su strumenti derivati	7	14	14	24
Totale proventi finanziari	1.135	1.764	2.816	3.500
ONERI FINANZIARI				
<i>Altri oneri finanziari correnti al costo ammortizzato</i>				
Interessi passivi e commissioni finanziarie	(2.931)	(3.970)	(5.950)	(7.992)
Oneri per <i>leasing</i>	(892)	(1.182)	(1.804)	(2.467)
Differenze di cambio realizzate	33	(162)	(191)	(328)
Totale oneri finanziari	(3.790)	(5.314)	(7.945)	(10.787)
Oneri finanziari netti	(2.655)	(3.550)	(5.129)	(7.287)

Nel primo semestre 2025, così come nel primo semestre 2024, gli interessi attivi derivavano principalmente da titoli a breve termine e fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Nel primo semestre 2025, così come nel primo semestre 2024, gli interessi passivi e le commissioni finanziarie comprendevano gli interessi su prestiti bancari relativi alle navi di proprietà di DIS, nonché il costo e l'ammortamento delle commissioni legate ai prestiti e gli importi realizzati su *swap* su tassi di interesse. Le perdite realizzate su cambi nel primo semestre 2025 e nel primo semestre 2024 procedono da strumenti di copertura valutaria e commerciale.



9. Onere fiscale per imposta sul reddito

	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	1° sem. 2025	1° sem. 2024
<i>US\$ migliaia</i>				
Imposte sul reddito	(318)	(434)	(727)	(799)

d'Amico Tankers d.a.c. è stata nuovamente autorizzata ad applicare il regime di *tonnage tax* vigente in Irlanda per un periodo di 10 anni, che termina il 31 dicembre 2033.

In conformità allo IAS 34.30 (c), l'onere fiscale per imposte sul reddito è rilevato in ciascun periodo intermedio sulla base della migliore stima della media ponderata relativa all'aliquota annua dell'imposta sul reddito attesa per l'intero esercizio. Gli importi maturati di oneri fiscali per imposta sul reddito in un periodo intermedio potrebbero dover essere rettificati in un periodo intermedio successivo di tale esercizio in caso di variazione dell'aliquota annua dell'imposta sul reddito.

Riforme fiscali del Pillar II

Nel 2021, il quadro inclusivo dell'OCSE ha raggiunto un accordo su un approccio a due obiettivi alla riforma fiscale internazionale, incluso l'impegno a introdurre un'aliquota fiscale effettiva minima del 15% per i gruppi multinazionali con ricavi superiori a € 750 milioni.

L'accordo è stato reso esecutivo nella maggior parte dei Paesi in cui d'Amico Società di Navigazione SpA, in qualità di controllante di ultima istanza, svolge attività commerciali e il Gruppo rientra nel campo di applicazione di tali norme. La nuova legislazione ha assunto efficacia per il Gruppo a partire dal 1° gennaio 2024. È stata effettuata una valutazione in base all'attuale profilo delle attività del Gruppo e la legislazione del secondo pilastro non ha un impatto sull'onere fiscale corrente.

Il Gruppo, laddove applicabile, applica l'eccezione alla rilevazione e all'informativa sulle attività e passività fiscali differite relative alle imposte sul reddito del *Pillar II*, come previsto dalle modifiche allo IAS 12 pubblicate nel maggio 2023.



10. Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo

US\$ migliaia	Immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni materiali - Navi in costruzione	Diritti di utilizzo	Totale immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo
VALORE CONTABILE LORDO				
al 1° gennaio 2024	946.418	-	188.349	1.134.767
Riclassificazione	1.598	-	-	1.598
Incrementi	65.127	44.715	5.770	115.612
Modifica delle condizioni contrattuali	-	-	(8.282)	(8.282)
Cessioni e storni	(2.315)	-	(55.875)	(58.190)
Riclassificate ad Attività disponibili per la vendita	(48.309)	-	-	(48.309)
Differenze di cambio	17	-	(50)	(33)
Al 31 dicembre 2024	962.536	44.715	129.912	1.137.163
Incrementi	73.835	20	1.239	75.094
Modifica delle condizioni contrattuali	-	-	(842)	(842)
Cessioni e storni	(1.433)	-	(42.683)	(44.116)
Riclassificate ad Attività disponibili per la vendita	(24.524)	-	-	(24.524)
Differenze di cambio	26	-	216	242
Al 30 giugno 2025	1.010.440	44.735	87.842	1.143.017

US\$ migliaia	Immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni materiali - Navi in costruzione	Diritti di utilizzo	Totale immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo
ACCANTONAMENTI PER AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				
al 1° gennaio 2024	245.056	-	95.452	340.508
Riclassificazione	1.598	-	-	1.598
Quota di ammortamento del periodo	41.908	-	16.490	58.398
Cessioni e storni	(2.408)	-	(55.875)	(58.283)
Riclassificate ad Attività disponibili per la vendita	(6.839)	-	-	(6.839)
Differenze di cambio	15	-	(1)	14
Al 31 dicembre 2024	279.330	-	56.066	335.396
Quota di ammortamento del periodo	23.479	-	3.402	26.881
Cessioni e storni	(1.433)	-	(42.683)	(44.116)
Riclassificate ad Attività disponibili per la vendita	(6.531)	-	-	(6.531)
Differenze di cambio	12	-	19	31
Al 30 giugno 2025	294.857	-	16.804	311.661
Valore contabile netto al 1° gennaio 2025	683.206	44.715	73.846	801.767
Valore contabile netto al 30 giugno 2025	715.583	44.735	71.038	831.356

*La nave M/T Glenda Melanie è stata classificata tra le Attività disponibili per la vendita al 31 marzo 2024 ed è stata quindi venduta il 15 maggio 2024; la M/T Glenda Melody è stata classificata tra le Attività disponibili per la vendita al 31 dicembre 2024.

**La nave M/T Glenda Melissa è stata riclassificata tra le Attività disponibili per la vendita a giugno 2025: prima della riclassificazione sono stati rilevati US\$1,6 milioni di riduzione durevole di valore.



Il valore contabile netto della flotta di DIS (le attività legate alla navigazione del Gruppo, sia di proprietà sia in *leasing*, escludendo le Attività disponibili per la vendita) ammontava a US\$784,3 milioni al 30 giugno 2025 (31 dicembre 2024: US\$755,9 milioni). Sono inclusi il valore contabile netto della flotta navigante e degli interventi di bacino (*drydock*) associati.

Le rate capitalizzate al 30 giugno 2025 ammontavano a US\$44,7 milioni (scafi YZJ2024-1642, YZJ2024-1643, YZJ2024-1644, YZJ2024-1645, nessuna variazione rispetto al 31 dicembre 2024). Non sono stati capitalizzati interessi. Si rimanda alla nota 24 per gli impegni finanziari relativi alle navi in costruzione.

Il *fair value* totale della flotta del Gruppo DIS al 30 giugno 2025, escludendo la voce “Immobilizzazioni materiali - Navi in costruzione”, basato su valutazioni dei *broker* indipendenti, era pari a US\$1.023,8 milioni (31 dicembre 2024: US\$1.139,0 milioni). Tale dato include sia le navi di proprietà che quelle in *leasing* con obbligo di acquisto di d'Amico Tankers d.a.c.. Il valore delle rimanenti attività consistenti nel diritto di utilizzo si basa sul loro valore di utilizzo, come ulteriormente descritto di seguito.

Nel corso del periodo sono state esercitate opzioni di acquisto su navi sia in noleggio passivo che a noleggio a scafo nudo. Nel gennaio 2025, d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato l'opzione d'acquisto sulla M/T Cielo di Houston in noleggio a scafo nudo per un corrispettivo di US\$25,6 milioni, con consegna prevista nel terzo trimestre 2025. Nel febbraio 2025, la Società ha esercitato l'opzione d'acquisto sulla M/T High Navigator in noleggio passivo per US\$34,0 milioni circa, e nel maggio 2025 ha esercitato l'opzione d'acquisto della M/T High Leader in noleggio passivo per circa US\$33,9 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 ammontava a US\$35,8 milioni al 30 giugno 2025 (31 dicembre 2024: US\$66,1 milioni).

La seguente tabella riepiloga gli obblighi e le opzioni di acquisto sulle navi vendute e riprese in *leasing* tramite contratti a scafo nudo:

Nome della nave, M/T	Anno di inizio del <i>leasing</i>	Obbligo di acquisto	Opzione di riacquisto della nave
High Discovery	2022	10° anno dalla vendita	dal 2° anno
High Fidelity	2022	10° anno dalla vendita	dal 3° anno

Nel giugno 2025, d'Amico Tankers d.a.c. ha firmato due memorandum d'intesa per la vendita della M/T Glenda Melody e della M/T Glenda Melissa. In conformità ai termini di tali accordi, gli acquirenti hanno depositato il 10% dei rispettivi prezzi di acquisto su un conto *escrow* detenuto da uno studio legale che agisce per conto di d'Amico Tankers d.a.c.

Gli importi depositati a garanzia saranno svincolati a favore di d'Amico Tankers d.a.c. insieme ai saldi residui dei prezzi di acquisto, al completamento delle transazioni (ovvero alla consegna delle navi), secondo le condizioni previste nei rispettivi accordi di vendita.

Alla data di riferimento, la Società non ha ancora trasferito i rischi e i benefici relativi della proprietà delle navi. Di conseguenza, non sono stati rilevati i rispettivi proventi e non è stata effettuata l'eliminazione contabile a bilancio delle attività. Inoltre, i depositi a garanzia non sono classificati né come liquidità né come credito, in quanto esulano dal controllo della Società fino al completamento delle transazioni. Sulla M/T Glenda Melissa è stata rilevata una svalutazione pari a US\$1,6

milioni al momento della riclassificazione tra le Attività disponibili per la vendita.

Alla data di riferimento non erano presenti indicatori di perdita di valore, in quanto il *fair value* della flotta di DIS basato su valutazioni dei *broker* indipendenti superava in misura significativa il suo valore contabile di US\$239,5 milioni (31 dicembre 2024: US\$383,1 milioni). Qualora insorga un indicatore di perdita di valore, si procede con una verifica di perdita di valore.

Tutti i finanziamenti sulle navi di proprietà del Gruppo sono garantiti tramite ipoteche.

Il valore delle altre immobilizzazioni materiali e dei diritti di utilizzo non legati alla navigazione al 30 giugno 2025 era pari a US\$2,3 milioni (31 dicembre 2024: US\$1,1 milioni) e riguarda principalmente obblighi per la locazione di uffici e il valore contabile netto di arredi, accessori e attrezzature per ufficio.



11. Attività disponibili per la vendita

US\$ migliaia	Al 30 giugno 2025	Al 31 dicembre 2024
A inizio periodo		
Costo o valutazione	19.676	-
Riclassificazione da Immobilizzazioni materiali	17.993	41.471
Valutazione	(2.134)	-
Cessioni, vendite	-	(21.795)
A fine periodo		
Valore contabile netto a fine periodo	35.535	19.676

Nel giugno 2025, la M/T Glenda Melissa è stata classificata tra le Attività disponibili per la vendita, ed è stata valutata al più basso tra il valore contabile consolidato e il valore di realizzo netto, in conformità all'IFRS 5.

Per quanto riguarda la M/T Glenda Melody, già classificata tra le Attività disponibili per la vendita al 31 dicembre 2024, il *management* ha stabilito che fosse necessaria una riduzione durevole di valore pari a US\$2,1 milioni per allineare il suo valore contabile al suo valore di

realizzo netto.

Al 30 giugno 2025, alle attività classificate come disponibili per la vendita non erano associate passività.



12. Altre attività (passività) finanziarie

US\$ migliaia	Al 30 giugno 2025			Al 31 dicembre 2024		
	Non correnti	Corrente	Totale	Non correnti	Corrente	Totale
Perdita differita su attività in <i>leasing</i>	-	363	363	-	897	897
<i>Fair value</i> degli strumenti derivati	157	2.479	2.636	605	1.840	2.445
Crediti finanziari	68	163	231	70	293	363
Totale altre attività finanziarie	225	3.005	3.230	675	3.030	3.705
Utile differito su attività in <i>leasing</i>	(2.112)	(341)	(2.453)	(2.281)	(341)	(2.622)
<i>Fair value</i> degli strumenti derivati	-	-	-	(35)	(900)	(935)
Altre passività finanziarie	(1.263)	(1.580)	(2.843)	(1.262)	(1.842)	(3.104)
Totale altre passività finanziarie	(3.375)	(1.921)	(5.296)	(3.578)	(3.083)	(6.661)

Al 30 giugno 2025 e al 31 dicembre 2024, le altre attività finanziarie non correnti includono principalmente il valore degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura).

Al 30 giugno 2025 e al 31 dicembre 2024, le altre attività finanziarie correnti includono le perdite differite cumulative sulla vendita e il *lease-back* di navi, che saranno ammortizzate nei prossimi dodici mesi, gli *swap* su tassi di interesse e gli strumenti di copertura dei cambi, nonché gli interessi accumulati su depositi e i crediti per *leasing*.

Al 30 giugno 2025 e al 31 dicembre 2024, le altre passività finanziarie non correnti includono principalmente l'utile differito generato della vendita e dal *lease-back* di navi, nonché la riserva per passività potenziali.

Al 30 giugno 2025 e al 31 dicembre 2024, le altre passività finanziarie correnti includono l'utile differito generato della vendita e dal *lease-back* di navi, nonché altre passività finanziarie correnti, come gli interessi finanziari maturati su finanziamenti bancari.



13. Rimanenze

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2025	Al 31 dicembre 2024
Rimanenze di carburanti <i>bunker</i>	6.632	9.877
Rimanenze di lubrificanti	4.563	4.201
Rimanenze dell'EU-ETS	4.066	802
Rimanenze	15.261	14.880

Le rimanenze sono costituite dalle scorte di carburanti *bunker* e lubrificanti a bordo delle navi, nonché dalle allocate quote di emissioni di gas a effetto serra relative a EU-ETS. Sono incluse le quote dell'EU-ETS che saranno consegnate entro il 30 settembre 2025 (si veda la nota 20).

Si rimanda alla nota 3. Costi diretti di viaggio e alla nota 5. Altri costi operativi diretti in riferimento agli importi delle rimanenze rilevati durante il periodo.

Nel primo semestre 2025 e nel primo semestre 2024 non sono stati contabilizzati storni né svalutazioni delle rimanenze.

14. Crediti e altre attività correnti

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2025	Al 31 dicembre 2024
Crediti contrattuali	19.667	29.019
Attività derivanti da contratti (ratei)	6.876	13.721
Anticipi <i>time charter</i> , altri crediti e ratei	3.554	3.784
Altri crediti esigibili	5.206	3.124
Totale crediti a breve e altre attività correnti	35.303	49.648

I crediti contrattuali erano al netto del fondo svalutazione crediti di US\$0,4 milioni al 30 giugno 2025 (31 dicembre 2024: US\$0,6 milioni di fondo svalutazione crediti). Il 100% del prezzo dell'operazione allocato ad attività derivanti da contratti al 31 dicembre 2024 è stato fatturato durante gennaio del 2025.

Gli altri anticipi, crediti e ratei rappresentano anticipi per contratti *time charter*, altri anticipi e spese rifatturabili.

Gli altri crediti sono costituiti da crediti non commerciali e anticipi verso agenzie.



15. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2025	Al 31 dicembre 2024
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	124.067	164.892

Il saldo a fine giugno 2025 include la liquidità di cassa, i conti correnti e i depositi a vista nonché altri investimenti altamente liquidi a breve termine con scadenza pari o inferiore a tre mesi.

16. Patrimonio netto

Capitale sociale

Al 30 giugno 2025 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammonta a US\$62.053.278,45, corrispondente a n.124.106.556 azioni ordinarie senza valore nominale negoziate con il codice ISIN 2592315662 (31 dicembre 2024: invariato).

Il capitale autorizzato della Società, ivi compreso il capitale sociale emesso, è fissato a US\$87.500.000 divisi in n.175.000.000 azioni senza valore nominale.

Utili portati a nuovo

Al 30 giugno 2025 la riga comprende principalmente gli utili netti dell'attuale e del precedente esercizio, oltre alle detrazioni derivanti dai dividendi approvati per la distribuzione e dall'accantonamento alla Riserva legale.

Riserva sovrapprezzo azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è stata costituita dall'offerta pubblica iniziale del Gruppo e dal relativo aumento di capitale a maggio 2007, ed è stata rettificata dai successivi aumenti di capitale. Come previsto per legge, tali riserve sono distribuibili.

Dividendi

I seguenti dividendi sono stati dichiarati e versati durante il periodo dalla Società:

<i>US\$ migliaia</i>	Per i 6 mesi conclusi al 30 giugno	
	2025	2024
2025: US\$0,294 centesimi per azione ordinaria idonea (2024: US\$0,24871)	34.949	30.007

Altre riserve

Le altre riserve sono composte dalle seguenti voci:

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2025	Al 31 dicembre 2024
Totale Altre riserve	(26.041)	(27.342)
Riserva per pagamenti basati su azioni	1.091	1.311
Azioni proprie	(36.289)	(36.209)
Riserva <i>cash flow hedge</i> (in altre componenti dell'utile complessivo)	2.613	1.499
Altro	6.544	6.057
di cui		
Riserva di conversione (in altre componenti dell'utile complessivo)	339	154
Riserva legale	6.205	5.903

**Riserva per pagamenti basati su azioni**

La riserva per pagamenti basati su azioni è stata creata nel 2021, a seguito dell'attivazione del Piano di incentivazione a lungo termine (Piano LTI) 2019-2020: il 30% dell'importo del bonus calcolato deve essere pagato sotto forma di azioni della Società.

Azioni proprie

Al 30 giugno 2025, le azioni proprie consistono in n.5.138.533 azioni ordinarie con un valore contabile pari a US\$36,3 milioni che rappresentano il 4,14% delle azioni emesse. Tali azioni sono state acquistate ai sensi dei programmi di riacquisto azioni autorizzati di DIS. Il programma attuale, autorizzato dall'assemblea ordinaria degli azionisti tenuta il 18 aprile 2023, consente alla Società di acquistare fino a n.18.615.795 delle proprie azioni ordinarie (comprese le azioni già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società, in conformità all'articolo 430-15 della legge lussemburghese). Nei primi sei mesi del 2025 DIS ha acquistato n. 200.932 azioni proprie, rispetto alle n.1.615.474 azioni proprie riacquistate nel corso del 2024.

Nei primi sei mesi del 2025 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.92.531 azioni proprie ad un costo medio totale di US\$602,0 migliaia (0,07% del capitale sociale). Tali azioni rappresentano la prima *tranche* del compenso in natura sul periodo 2021-2022 e la prima *tranche* del compenso in natura sul periodo 2022-2023.

Riserva cash-flow hedge

La riserva *cash-flow hedge* non è distribuibile e rispecchia le variazioni di valore della parte efficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS legati ad alcune delle sue linee di credito bancarie. I dettagli riguardanti il *fair value* degli strumenti finanziari derivati sono riportati nella nota 22.

Riserva di conversione

Questa riserva non è distribuibile ed è il risultato della conversione in US\$ del patrimonio netto delle società del Gruppo aventi valute funzionali diverse dal dollaro statunitense.

Riserva legale

Questa riserva è prevista dalla Legge lussemburghese per la società residente e non è distribuibile.



17. Banche ed altri finanziatori

US\$ migliaia	Al 30 giugno 2025	Al 31 dicembre 2024
Banche e altri finanziatori – <i>Non correnti</i>	175.517	192.059
Commissioni finanziarie – <i>Non correnti</i>	(1.356)	(1.630)
Banche e altri finanziatori – Non correnti	174.161	190.429
Banche e altri finanziatori – <i>Correnti</i>	29.931	26.781
Commissioni finanziarie – <i>Correnti</i>	(550)	(550)
Banche e altri finanziatori – Correnti	29.381	26.231
Totale banche e altri finanziatori	203.542	216.660
Tasso fisso	51.891	78.596
Tasso variabile	153.557	140.244
Commissioni finanziarie	(1.906)	(2.180)
Totale banche e altri finanziatori	203.542	216.660
Variazioni di banche e altri finanziatori		
Banche e altri finanziatori – a inizio periodo	216.660	243.437
Rimborso finanziamenti bancari	(13.391)	(93.405)
Utilizzi di linee di credito	-	66.275
Ammortamento delle commissioni	273	353
Banche e altri finanziatori – a fine periodo	203.542	216.660

I prestiti ipotecari di DIS in essere al 30 giugno 2025 ammontavano a US\$205,4 milioni (31 dicembre 2024: US\$218,8 milioni). Alla stessa data, il 25% del totale prestiti ipotecari di DIS era contabilizzato a un tasso di interesse fisso globale medio (ivi compreso lo *spread* sul SOFR più il tasso di interesse *swap*) del 3,08%, mentre il restante 75% era assoggettato a uno *spread* medio sul SOFR dell'1,97%.

DIS dispone anche di linee di credito non ipotecarie (ad es. scoperti di conto o finanziamenti a medio termine), con importo disponibile pari a US\$21,1 milioni al 30 giugno 2025.

Al 30 giugno 2025 e al 31 dicembre 2024 tutti i finanziamenti bancari sono garantiti dalle rispettive navi, nonché garantiti da d'Amico International Shipping S.A. e rispettano interamente i rispettivi vincoli finanziari (*covenant*). Il Gruppo prevede di continuare a rispettare totalmente i *covenant* per almeno i 12 mesi successivi alla data di rendicontazione.

Al 30 giugno 2025 la voce "Banche e altri finanziatori – Correnti" include US\$5,0 milioni di un prestito bancario relativo alla M/T Glenda Melissa, una nave classificata tra le Attività disponibili per la vendita a fine periodo. Tale importo è stato rimborsato interamente il 18 luglio 2025.



I finanziamenti bancari in essere al 30 giugno 2025 e al 31 dicembre 2024 espressi in migliaia di US\$ includevano le seguenti linee di credito:

Finanziatore, migliaia di US\$	Attività	Data di emissione	Scadenza	Al 30 giugno 2025
Skandinaviska Enskilda Banken AB finanziamento da US\$20,0 mln	Cielo Bianco	Dic. 2021	17 dic. 2027	14.680
ABN Amro N.V. – prestito <i>sustainability linked</i> finanziamento da US\$43,0 mln	Cielo di Gaeta	Dic. 2021	23 dic. 2026	4.180
ING Bank N.V., filiale di Londra e S.E.B. AB finanziamento da US\$82,0 mln	Cielo di Cagliari, Cielo Rosso, Cielo di Rotterdam, Cielo di New York	Lug. 2022	27 lug. 2027	52.141
Tokyo Century Corporation finanziamento da US\$21,8 mln	High Challenge	Nov. 2015	17 lug. 2027	5.145
Danish Ship Finance A/S finanziamento da US\$25,2 mln	High Seas High Tide	Lug. 2022	20 lug. 2029	15.300
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. filiale di Londra finanziamento da US\$54,2 mln	Glenda Meryl, Glenda Melissa Cielo di Capri	Set. 2022	30 set. 2027; 12 ott. 2027*	21.713
The Iyo Bank finanziamento da US\$17,5 mln	High Explorer	Maggio 2023	1° giu. 2031	14.800
NTT TC Leasing Co., Ltd. finanziamento da US\$20 mln	Cielo di Londra**	Ago. 2023	14 ago. 2028	17.813
The Iyo Bank finanziamento da US\$16,0 mln	High Voyager	Giu. 2024	10 giu. 2032	14.000
BPER Banca S.p.A. finanziamento da US\$16,0 mln	High Freedom	Giu. 2024	24 giu. 2032	14.000
NTT TC Leasing Co., Ltd. finanziamento da US\$16,8 mln	High Trader	Lug. 2024	7 ago. 2029	15.631
DNB Bank ASA finanziamento da US\$17,5 mln	High Loyalty	Ago. 2024	31 lug. 2029	16.045
Commissioni finanziarie				(1.906)
Totale banche e altri finanziatori				203.542

* Solo per la M/T Cielo di Capri.

** Ribattezzata Bright Future ai sensi del contratto di noleggio a scafo nudo.



Finanziatore, migliaia di US\$	Attività	Data di emissione	Scadenza	Al 31 dicembre 2024
Skandinaviska Enskilda Banken AB finanziamento da US\$20,0 mln	Cielo Bianco	Dic. 2021	17 dic. 2027	15.440
ABN Amro N.V. – prestito <i>sustainability linked</i> finanziamento da US\$43,0 mln	Cielo di Gaeta	Dic. 2021	23 dic. 2026	4.559
ING Bank N.V., filiale di Londra e S.E.B. AB finanziamento da US\$82,0 mln	Cielo di Cagliari, Cielo Rosso, Cielo di Rotterdam, Cielo di New York	Lug. 2022	27 lug. 2027	54.684
Tokyo Century Corporation finanziamento da US\$21,8 mln	High Challenge	Nov. 2015	17 lug. 2027	5.527
Danish Ship Finance A/S finanziamento da US\$25,2 mln	High Seas High Tide	Lug. 2022	20 lug. 2029	17.100
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. filiale di Londra finanziamento da US\$54,2 mln	Glenda Meryl, Glenda Melissa Cielo di Capri	Set. 2022	30 set. 2027; 12 ott. 2027*	24.208
The Iyo Bank finanziamento da US\$17,5 mln	High Explorer	Maggio 2023	1° giu. 2031	15.475
NTT TC Leasing Co., Ltd. finanziamento da US\$20 mln	Cielo di Londra**	Ago. 2023	14 ago. 2028	18.438
The Iyo Bank finanziamento da US\$16,0 mln	High Voyager	Giu. 2024	10 giu. 2032	15.000
BPER Banca S.p.A. finanziamento da US\$16,0 mln	High Freedom	Giu. 2024	24 giu. 2032	15.000
NTT TC Leasing Co., Ltd. finanziamento da US\$16,8 mln	High Trader	Lug. 2024	7 ago. 2029	16.394
DNB Bank ASA finanziamento da US\$17,5 mln	High Loyalty	Ago. 2024	31 lug. 2029	17.015
Commissioni finanziarie				(2.180)
Totale banche e altri finanziatori				216.660

*Solo per la M/T Cielo di Capri.

** Ribattezzata *Bright Future* ai sensi del contratto di noleggio a scafo nudo.



18. 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:

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2025	Al 31 dicembre 2024
Totale dei pagamenti minimi di <i>leasing</i> previsti (investimento lordo)	72.444	78.508
con scadenza entro un anno	32.184	36.796
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	22.198	21.149
con scadenza oltre cinque anni	18.062	20.563
Principali rimborsi di pagamenti minimi di <i>leasing</i>	62.747	66.307
con scadenza entro un anno	29.809	32.772
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	16.384	14.988
con scadenza oltre cinque anni	16.554	18.547
Oneri finanziari compresi nei pagamenti minimi di <i>leasing</i>	9.697	12.201
dei quali pertinenti al periodo	1.804	4.522

Il valore contabile delle attività possedute mediante *leasing*, così come i termini principali di *leasing*, sono descritti nella nota 10. Al momento della decorrenza dei contratti di *leasing*, il tasso di rendimento annuale sulle operazioni di *leasing* di DIS era allineato alle tariffe di mercato prevalenti.



19. Debiti e altre passività correnti

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2025	Al 31 dicembre 2024
Debiti commerciali	18.317	15.176
Altri debiti	5.795	1.730
Ratei passivi	11.149	14.352
Totale debiti e altre passività correnti	35.261	31.258

I debiti a breve ed altre passività correnti al 30 giugno 2025 e al 31 dicembre 2024 comprendono principalmente debiti commerciali e ratei passivi. Il Gruppo ha predisposto politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze concordate (si veda la nota 22).

La voce Altri debiti include una passività di EU-ETS per un importo totale di US\$3,0 milioni al 30 giugno 2025 (31 dicembre 2024: US\$0,8 milioni). In totale, n.30.450 quote relative a EU-ETS collegate a viaggi del 2024 ed equivalenti a US\$2,8 milioni, verranno consegnate entro il 30 settembre 2025.

20. Debiti per imposte correnti

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2025	Al 31 dicembre 2024
Debiti per imposte correnti	140	391

Il saldo al 30 giugno 2025 e al 31 dicembre 2024 riguarda le imposte sul reddito dovute dalle controllate di DIS.



21. Variazioni delle passività originate da attività finanziarie e dei derivati di copertura dei prestiti

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2024	Flussi di cassa netti	Variazioni che non influenzano le disponibilità liquide					Al 30 giugno 2025
			Commissioni finanziarie ammortizzate	Oneri per leasing	Modifica delle condizioni contrattuali.	Inizio del leasing	Cash-flow hedge	
Passività per <i>leasing</i> (1)	66.307	(5.956)	-	1.803	(646)	1.239		62.747
Banche e altri finanziatori (2)	216.660	(13.391)	273	-	-	-		203.542
Derivati detenuti con finalità di copertura per prestiti a lungo termine (3)	(2.409)	-	-	-	-	-	1.085	(1.324)
Totale		(19.347)	273	1.803	(646)	1.239	1.085	

(1) Si veda la nota 18.

(2) Si veda la nota 17.

(3) Il *fair value* totale degli strumenti derivati di copertura al 31 dicembre 2024 era pari ad un'attività di US\$1.501 migliaia, che comprendeva il *fair value* di *swap* su tassi di interesse pari a US\$2.409 migliaia (attività) e il *fair value* dei contratti *forward* su tassi di cambio pari a US\$899 migliaia (passività). Il *fair value* totale degli strumenti derivati di copertura al 30 giugno 2025 era pari ad un'attività di US\$2.636 migliaia, che comprendeva il *fair value* di *swap* su tassi di interesse pari a US\$1.324 migliaia (attività) e il *fair value* dei contratti *forward* su tassi di cambio pari a US\$1.312 migliaia (passività). Per maggiori dettagli si rimanda alla nota 12.



22. Gestione del rischio

Le tariffe di nolo ed i valori delle navi possono variare significativamente nel corso del ciclo aziendale. Inoltre, il Gruppo DIS opera in un contesto globale ed è quindi esposto ai rischi di mercato, tra cui le variazioni dei tassi di cambio. Poiché depositi bancari e linee di credito utilizzati per finanziare le nuove navi in costruzione o le acquisizioni di navi maturano solitamente interessi a tassi variabili, il Gruppo è anche esposto al rischio di tasso di interesse. In aggiunta, DIS è esposta al rischio dei prezzi dei *bunker* in ragione delle variazioni dei prezzi del carburante.

Il Gruppo monitora continuamente tali rischi finanziari e cerca di mitigare le sue esposizioni, anche attraverso l'utilizzo di strumenti derivati di copertura.

Il presente bilancio consolidato intermedio sintetico semestrale non include tutte le informazioni relative alla gestione dei rischi finanziari né le informative richieste nel bilancio d'esercizio consolidato. Per una panoramica complessiva, è necessario che venga letto insieme al bilancio d'esercizio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2024, nota 23. Il profilo di rischio finanziario del Gruppo non ha subito cambiamenti significativi nel corso del periodo di sei mesi chiuso al 30 giugno 2025, e non sono stati apportati cambiamenti alle sue politiche di gestione dei rischi dopo la fine dell'esercizio.

Classificazione contabile e fair value

Le seguenti tabelle illustrano il valore contabile ed il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie, la loro classificazione contabile e il loro livello all'interno della gerarchia del *fair value* al 30 giugno 2025 e 31 dicembre 2024.

Gli strumenti finanziari di secondo livello a cui viene fatto riferimento nelle seguenti tabelle sono costituiti da strumenti derivati valutati al *fair value*. In ragione dell'elevato *rating* creditizio delle controparti di tali derivati, non è stato ritenuto necessario applicare rettifiche per riflettere il rischio di performance

US\$ migliaia							Al 30 giugno 2025
	Costo ammortizzato	Fair value rilevato nell'utile d'esercizio	Derivati usati per fini di copertura (FV)	Totale	Fair value		Totale
					1° livello	2° livello	
ATTIVITÀ							
Altre attività finanziarie	594	-	2.636	3.230	-	2.636	2.636
Crediti e altre attività correnti	35.303	-	-	35.303	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	124.067	-	-	124.067	-	-	-
PASSIVITÀ							
Banche ed altri finanziatori	203.542	-	-	203.542	-	-	-
Passività per <i>leasing</i>	62.747	-	-	62.747	-	-	-
Altre passività finanziarie	5.296	-	-	5.296	-	-	-
Debiti e altre passività correnti	35.261	-	-	35.261	-	-	-
Al 31 dicembre 2024							
	Costo ammortizzato	Fair value rilevato nell'utile d'esercizio	Derivati usati per fini di copertura (FV)	Totale	Fair value		Totale
					1° livello	2° livello	
ATTIVITÀ							
Altre attività finanziarie	1.260	-	2.445	3.705	-	2.445	2.445
Crediti e altre attività correnti	49.648	-	-	49.648	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	164.892	-	-	164.892	-	-	-
PASSIVITÀ							
Banche ed altri finanziatori	216.660	-	-	216.660	-	-	-
Passività per <i>leasing</i>	66.307	-	-	66.307	-	-	-
Altre passività finanziarie	5.725	9	927	6.661	-	936	936
Debiti e altre passività correnti	31.258	-	-	31.258	-	-	-

Si ritiene il *fair value* di crediti e debiti equivalente al loro valore contabile data la loro natura a breve termine



23. Operazioni con parti correlate

Ai sensi dello IAS 24, le parti correlate della Società sono entità e persone fisiche in grado di esercitare il controllo, il controllo congiunto o una significativa influenza su DIS e le sue controllate, nonché sulle società appartenenti al Gruppo d'Amico. 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.

Durante i primi sei mesi del 2025, le operazioni più significative con parti correlate hanno incluso contratti per servizi di gestione (riguardanti HR, IT, tesoreria, contabilità, controllo interno e servizi legali) nonché una commissione per il marchio, per un totale di US\$2,4 milioni (primo semestre 2024: US\$2,6 milioni); contratti di gestione dei servizi tecnici, di decarbonizzazione e SQE con d'Amico Ship Management, per US\$4,4 milioni (primo semestre 2024: US\$3,9 milioni); e un contratto di gestione commerciale e operativa con d'Amico Shipping Singapore e d'Amico Shipping USA. Inoltre, il Gruppo mantiene un contratto di servizio con Rudder SAM, una società controllata dal Gruppo d'Amico, relativo all'acquisto di Intermediate Fuel Oil e Marine Diesel Oil.

Il dato riportato per i costi di viaggio di parti correlate riflette il margine conseguito da Rudder SAM su operazioni *back-to-back* con fornitori terzi di carburante.

Si rimanda alla nota 7 per gli importi dei compensi maturati per gli amministratori e gli alti dirigenti del Gruppo.

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata intermedia sintetica del Gruppo al 30 giugno 2025 e al 31 dicembre 2024, per quanto non riportato in altre parti della presente relazione, sono i seguenti:

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato intermedio sintetico del Gruppo per il primo semestre 2025 ed il primo semestre 2024 sono stati i seguenti:

US\$ migliaia	1° sem. 2025		1° sem. 2024	
	Totale	Di cui parti correlate	Totale	Di cui parti correlate
Ricavi	176.428	4.488	269.265	1.038
Costi diretti di viaggio	(46.619)	(388)	(58.724)	(101)
Ricavi da noleggio a scafo nudo	2.416	-	2.430	-
Altri costi operativi diretti	(45.264)	(466)	(45.370)	(3.977)
Costi generali ed amministrativi	(13.047)	(5.606)	(11.068)	(6.080)
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(534)	-	4.593	-
Ammortamenti e svalutazioni	(29.014)	(200)	(30.157)	(266)
Proventi (oneri) finanziari netti	(5.129)	(42)	(7.287)	(22)



US\$ migliaia	Al 30 giugno 2025		Al 31 dicembre 2024	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
ATTIVITÀ				
Attività non Correnti				
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	831.356	-	801.767	70
Altre attività finanziarie non correnti	225	68	675	-
Attività Correnti				
Rimanenze	15.261	-	14.880	-
Crediti e altre attività correnti	35.303	3.724	49.648	2.670
Altre attività finanziarie correnti	3.005	19	3.030	12
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	124.067	-	164.892	-
Attività disponibili per la vendita				
Attività disponibili per la vendita	35.535	-	19.676	-
PASSIVITÀ				
Passività non Correnti				
Banche ed altri finanziatori	174.161	-	190.429	-
Passività non correnti da <i>leasing</i>	32.938	1.327	33.535	344
Altre passività finanziarie non correnti	3.375	-	3.578	-
Passività Correnti				
Banche ed altri finanziatori	29.381	-	26.231	-
Passività correnti da <i>leasing</i>	29.809	356	32.772	149
Debiti e altre passività correnti	35.261	5.848	31.258	3.366
Altre passività finanziarie correnti	1.921	-	3.083	-
Debiti per imposte correnti	140	-	391	-



24. Impegni e passività potenziali

Impegni finanziari

<i>US\$ milioni</i>	Al 30 giugno 2025	Al 31 dicembre 2024
Entro un anno	-	67,8
Tra 1 e 3 anni	178,6	178,6
Tra 3 e 5 anni	-	-
Oltre 5 anni	-	-
Totale	178,6	246,4

Gli impegni finanziari di DIS oltre l'anno al 30 giugno 2025 si riferiscono interamente al pagamento delle rate dovute per le quattro LR1 di nuova costruzione ordinate a Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Cina, nel secondo trimestre del 2024, con consegna prevista nel 2027.

Controversie legali in corso

Il Gruppo è attualmente coinvolto in diverse controversie commerciali in corso che coinvolgono sia le navi di proprietà che quelle a noleggio, e riguardano per lo più richieste di danni per contaminazione del carico trasportato. Le controversie risultano coperte per la maggior parte da polizze di assicurazione presso il P&I Club del Gruppo, pertanto non si prevede la generazione di alcuna esposizione finanziaria significativa.

Imposte differite

Tutte le società operative irlandesi del Gruppo sono autorizzate ad applicare il regime di *tonnage tax* vigente in Irlanda. Tale regime prevede che, in caso di vendita delle navi o di perdita da parte del Gruppo dei requisiti necessari per continuare a godere di tale regime fiscale, vi possa essere un recupero a tassazione secondo il regime ordinario.



25. Società del Gruppo d’Amico International Shipping

La seguente tabella presenta l’elenco completo delle società del Gruppo e include, per ciascuna entità: la quota detenuta da d’Amico International Shipping, il metodo di consolidamento, la sede legale, il capitale sociale e la valuta funzionale.

Nome	Sede legale	Capitale sociale	Valuta	% di partecipazione	Metodo di consolidamento
d’Amico International Shipping S.A.	Lussemburgo (L)	62.053.278,45	US\$	n.a.	Integrale
d’Amico Tankers d.a.c.	Dublino (IR)	100.001	€	100,00%	Integrale
High Pool Tankers Ltd	Dublino (IR)	2	€	100,00%	Proporzionale
Glenda International Shipping d.a.c.*	Dublino (IR)	202	US\$	100,00%	Integrale
d’Amico Tankers Monaco SAM	Monaco (MC)	150.000	€	99,80%	Integrale
d’Amico Tankers UK Ltd	Londra (Regno Unito)	50.000	US\$	100,00%	Integrale
* in liquidazione					

26. Utile base e diluito per azione

	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	2° trim. 2024 NON REVISIONATO	1° sem. 2025	1° sem. 2024
Utile del periodo US\$	19.643.874	66.543.104	38.510.483	122.883.298
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell’utile per azione diluito	118.960.303	120.653.418	119.046.593	120.653.014
Utile base e diluito per azione	0,165	0,552	0,323	1,018

La Società non possiede azioni ordinarie con effetto diluitivo, pertanto nel secondo trimestre e nel primo semestre 2025 e nel secondo trimestre e nel primo semestre 2024 l’utile per azione diluito era pari all’utile base per azione.



27. Eventi successivi alla chiusura del periodo di riferimento

Vendita di navi: A giugno 2025 DIS ha stipulato un memorandum d'intesa per la vendita della M/T Glenda Melody, consegnata agli acquirenti il 14 luglio 2025.

31 luglio 2025
Per il Consiglio di Amministrazione

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Amministratore delegato

Federico Rosen
Direttore finanziario

Il dirigente responsabile della redazione dei bilanci intermedi della Società, Federico Rosen, nella sua qualità di Direttore finanziario di d'Amico International Shipping S.A., dichiara per quanto è di sua conoscenza che: il bilancio consolidato intermedio sintetico redatto in conformità agli *International Financial Reporting Standards* come adottati dall'Unione Europea rappresenta in modo corretto le attività, passività, la situazione patrimoniale e finanziaria ed il conto economico di d'Amico International Shipping S.A. e delle sue controllate nel loro insieme. La relazione sintetica sulla gestione consolidata intermedia include una revisione corretta dello sviluppo e dei risultati dell'attività e della situazione di d'Amico International Shipping S.A. e delle sue controllate nel loro insieme, unitamente ad una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

Federico Rosen
Direttore finanziario

