



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

d'Amico International Shipping S.A. *Resoconto intermedio*

Terzo trimestre e primi nove mesi del 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 settembre 2025 US\$62.053.278,45





Indice

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE	3
DATI DI SINTESI	4
RESOCONTO CONSOLIDATO DI GESTIONE	5
Struttura del Gruppo	5
Indicatori alternativi di <i>performance</i> (IAP)	10
Sintesi dei risultati del terzo trimestre e dei primi nove mesi del 2025	13
Eventi significativi verificatisi nel terzo trimestre e nei primi nove mesi	20
Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione	20
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO AL 30 SETTEMBRE 2025	24
Conto economico consolidato intermedio sintetico	25
Conto economico consolidato complessivo intermedio sintetico	25
Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata intermedia sintetica	26
Rendiconto finanziario consolidato intermedio sintetico	27
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato intermedio sintetico	28
Note	29



Consiglio di Amministrazione

Presidente

Paolo d'Amico

Amministratori

Antonio Carlos Balestra di Mottola – Amministratore Delegato

Cesare d'Amico – Amministratore Esecutivo

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

Tom Loesch – Amministratore non Esecutivo - Independent Director

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

Antonia d'Amico – Amministratore

Lorenzo d'Amico – Amministratore

Massimiliano della Zonca – Amministratore





Dati di sintesi

Dati finanziari

3° trim. 2025	3° trim. 2024	US\$ migliaia	9 MESI 2025	9 MESI 2024
67.995	85.167	Totale ricavi netti	200.220	298.138
39.158	57.698	Risultato operativo lordo / EBITDA *	112.538	218.824
57,59%	67,80%	<i>margin</i> e sui ricavi netti totali in %	56,21%	73,40%
26.695	43.317	Risultato operativo / EBIT *	71.061	174.286
39,26%	50,90%	<i>margin</i> e sui ricavi netti totali in %	35,49%	58,50%
24.291	40.201	Utile netto	62.801	163.084
35,72%	47,20%	<i>margin</i> e sui ricavi netti totali in %	31,37%	54,70%
24.331	40.498	Utile netto rettificato**	67.089	158.930
US\$0,204	US\$0,334	Utile per azione	US\$0,528	US\$1,352
46.031	73.214	Flussi di cassa operativi	132.239	228.433
(890)	(31.893)	Investimenti lordi (CapEx)*	(74.745)	(83.161)

	AI 30 settembre 2025	AI 31 dicembre 2024
Totale attività	1.032.379	1.054.568
Indebitamento finanziario netto*	82.384	121.031
Patrimonio netto	761.454	733.291

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance;
** Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti – si veda anche la sintesi dei risultati del terzo trimestre e dei primi nove mesi del 2025.

Altri dati operativi

3° trim. 2025	3° trim. 2024		9 MESI 2025	9 MESI 2024
24.335	28.602	Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) ¹	23.583	33.395
31,1	33,0	Sviluppo della flotta - Numero medio di navi	31,9	34,0
28,2	25,7	- Di proprietà	28,2	25,7
3,0	3,0	- Noleggio a scafo nudo	3,0	3,0
-	4,3	- A noleggio	0,7	5,3
1,5%	1,1%	Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili ² (%)	1,6%	3,5%
54,9%	43,5%	Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili ³ (%)	48,4%	42,4%

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*.

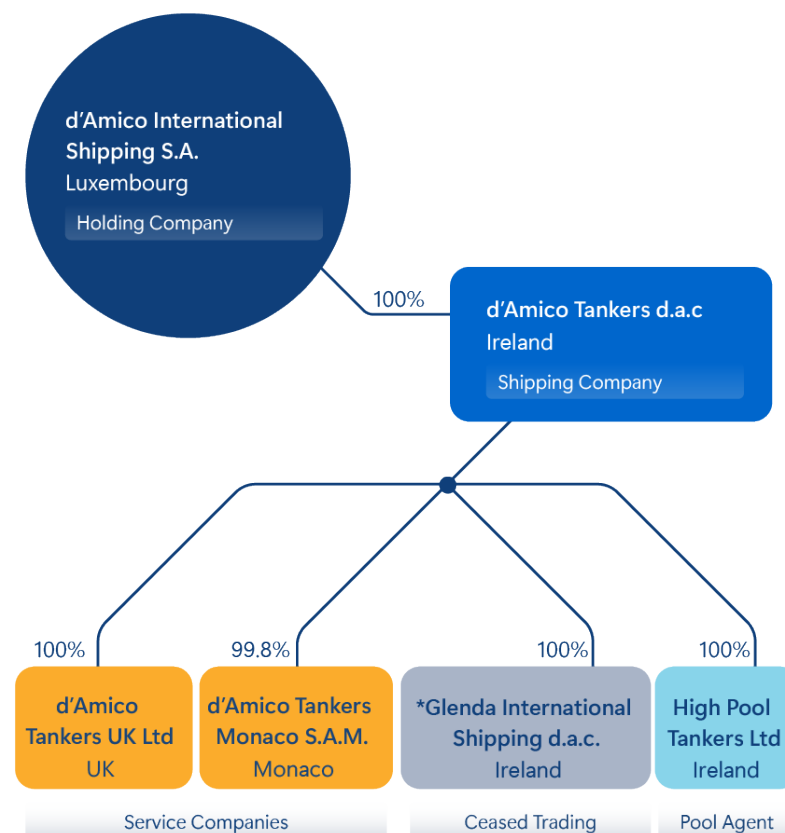


Resoconto Consolidato di Gestione

STRUTTURA DEL GRUPPO

d'Amico International Shipping S.A. è una società per azioni (*société anonyme*), costituita il 9 febbraio 2007 in Lussemburgo. La Società è regolata dal diritto lussemburghese e, a partire dalla sua quotazione sul segmento STAR del Mercato Telematico Azionario di Borsa Italiana (Euronext Milan) avvenuta il 3 maggio 2007, è altresì soggetta alla normativa italiana applicabile alle società quotate. Al 30 settembre 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 settembre 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 settembre 2025 DIS gestiva, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), **una flotta di 31 navi cisterna**, tutte di proprietà o a noleggio a scafo nudo con obbligo di acquisto. La flotta aveva un'**età media di circa 9,7 anni**, rispetto a un'età media di settore pari a 13,9 anni per le navi MR (25.000-54.999 Tpl (Dwt)) e a 15,4 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 delle 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 settembre 2025 **l'80,6% 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 nove mesi del 2025 il Gruppo DIS ha generato ricavi per US\$264,1 milioni, derivati prevalentemente dall'impiego 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. 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 settembre 2025 DIS impiegava 697 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 settembre 2025 DIS controllava **una flotta moderna di 31 navi cisterna** (31 dicembre 2024: 33 navi cisterna), con dimensioni comprese tra 36.000 e 75.000 tonnellate di peso morto (Dwt) circa, operanti in regime di proprietà o attraverso 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 settembre 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 10 MR erano impiegate sul mercato *spot*.

La seguente tabella fornisce informazioni dettagliate sulla flotta navigante di DIS al 30 settembre 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 Houston	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)	-
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
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 <i>handysize</i>				
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 settembre 2025.



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

Nome della nave	Tpl (Dwt) stimati	Consegna stimata	Costruttore, Paese	Classe IMO
Di proprietà				
YZJ2024-1642	75.000	T3-2027:	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina	IMO II/III
YZJ2024-1643	75.000	T4-2027:	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina	IMO II/III
YZJ2024-1644	75.000	T3-2027:	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina	IMO II/III
YZJ2024-1645	75.000	T4-2027:	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 ai lettori del bilancio, offrendo una rappresentazione più completa della performance aziendale nel corso del periodo, colmando alcune aree non coperte dai principi contabili. Gli IAP sono costituiti da indicatori di tipo finanziario e non finanziario riguardanti la *performance* aziendale storica e prospettica, 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 netti da nolo tra periodi differenti, indipendentemente dal fatto che le navi siano state impiegate tramite contratti *time charter*, *voyage charter* o *contracts of affreightment*. 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, degli ammortamenti e delle svalutazioni. Questo indicatore equivale al risultato 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 al risultato 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 con cui la società utilizza il capitale investito complessivo. 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 dal capitale complessivamente impiegato.

Investimenti lordi (CapEx)

Tale indicatore rappresenta le spese in conto capitale per l'acquisto di immobilizzazioni, incluse quelle capitalizzate a seguito di 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* è un incremento delle attività in *leasing* (o delle immobilizzazioni materiali) e delle passività finanziarie, con conseguenti effetti sui principali indicatori patrimoniali e finanziari. 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 interessi passivi 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 *contracts of affreightment*). Fornisce un indicatore dell'esposizione del Gruppo alle fluttuazioni del mercato dei noli durante un periodo

determinato. Per informazioni più dettagliate, si veda la sezione Ricavi base *time charter*, in Sintesi dei risultati del terzo trimestre e dei primi nove mesi del 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 del terzo trimestre e dei primi nove mesi del 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 del terzo trimestre e dei primi nove mesi del 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 confrontare la *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 *contracts of affreightment*), 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 sulla base di un nolo giornaliero pattuito per un periodo di tempo determinato. Ai sensi di tale accordo, il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, incluso l'equipaggio, nonché di tutte le spese operative. Un noleggio a scafo nudo è noto anche come *demise charter* o *time charter by demise*.

Noleggio

È un contratto per il noleggio di una nave per un periodo di tempo specifico o per effettuare un trasporto merci da un porto di carico a un porto di scarico. Il contratto è comunemente noto come *charter party* (contratto di noleggio marittimo). 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 rotte specifiche, 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 *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 anziché limitarsi ad 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 a 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, calcolato 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 delle coperture assicurative aggiuntive di viaggio. 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 DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2025

I mercati delle navi cisterna sono rimasti complessivamente solidi nel corso dei primi nove mesi del 2025, con i guadagni medi in tutti i segmenti che hanno raggiunto un picco annuale a fine settembre, in linea con i forti livelli registrati nel triennio 2022-2024 e ben al di sopra della media decennale. Il recente rafforzamento dei noli è stato determinato dall'impennata dei guadagni delle VLCC e dalla costante solidità delle Suezmax, poiché il mercato del trasporto di greggio ha beneficiato dell'aumento della produzione dell'OPEC+, della resiliente domanda di importazioni da parte della Cina, dell'espansione dei volumi sulle rotte USA-Asia a lungo raggio e della limitata crescita della flotta.

Le prospettive a breve termine per i mercati delle navi cisterna restano positive in vista del periodo invernale, tradizionalmente più forte. La domanda di tonnellaggio continua a essere sostenuta dagli aumenti della produzione dell'OPEC+ — con un ulteriore incremento di 0,14 milioni di barili al giorno concordato per ottobre, novembre e dicembre e la revoca di circa 2,2 milioni di barili al giorno di tagli a partire dallo scorso aprile — nonché da una domanda di importazioni ancora solida, in particolare da parte della Cina. I prezzi più bassi del greggio hanno incentivato l'accumulo di scorte da parte della Cina, stimato finora intorno a 1 milione di barili al giorno dall'inizio dell'anno, mentre flussi transpacifici più consistenti hanno contribuito ad accrescere la domanda espressa in tonnellate-miglia nelle ultime settimane.

Nel segmento delle *product tanker*, le condizioni del mercato sono rimaste favorevoli, con guadagni medi stabili e superiori alle tendenze di lungo periodo, sebbene inferiori ai picchi eccezionali registrati nel triennio 2022-2024. Nonostante un lieve

indebolimento dei fondamentali di domanda e offerta nel 2025 — riflettendo il rallentamento dei volumi commerciali e l'accelerazione della crescita della flotta — i noli hanno dimostrato resilienza, sostenuti da una minore concorrenza delle navi da greggio nel trasporto di prodotti *clean*, dalle sanzioni che hanno ridotto l'effettiva disponibilità di tonnellaggio, dal continuo spostamento della capacità di raffinazione verso la regione a est di Suez (che ha determinato un allungamento delle rotte commerciali) e dal rimpiego di tonnellaggio LR2 nel mercato dei prodotti petroliferi *dirty*.

La tariffa *time charter* annuale, considerata un indicatore affidabile delle aspettative del mercato *spot*, era valutata a fine Settembre 2025 intorno a US\$21.500 al giorno per una MR2 di tipo *Eco*, con un premio di circa US\$2.500 al giorno rispetto a una MR convenzionale.

DIS ha registrato un utile netto di US\$62,8 milioni nei primi 9 mesi del 2025 rispetto all'utile netto di US\$163,1 milioni registrato nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Questo risultato riflette un contesto di mercato ancora particolarmente redditizio, pur senza raggiungere i livelli straordinari registrati nell'esercizio precedente. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$67,1 milioni nei primi 9 mesi del 2025 rispetto a US\$158,9 milioni registrati nello stesso periodo del 2024.

DIS ha registrato un utile netto di US\$24,3 milioni nel terzo trimestre 2025 rispetto ad un utile netto di US\$40,2 milioni nel terzo 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\$24,3 milioni nel terzo trimestre 2025 rispetto a US\$40,5 milioni nel terzo trimestre 2024.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$112,5 milioni nei primi 9 mesi del 2025 rispetto a US\$218,8 milioni nello

stesso periodo dell'esercizio precedente (terzo trimestre 2025: US\$39,2 milioni vs. terzo trimestre 2025: US\$57,7 milioni), con **flussi di cassa operativi positivi pari a US\$132,2 milioni nei primi 9 mesi del 2025**, rispetto a US\$228,4 milioni generati nello stesso periodo dello scorso esercizio.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha ottenuto una tariffa *spot* giornaliera di US\$23.473 nei primi 9 mesi del 2025** rispetto a US\$37.563 nello stesso periodo del 2024 (terzo trimestre 2025: US\$25.502 vs. terzo trimestre 2024: US\$29.679), a causa di un mercato più debole rispetto all'anno precedente.

Allo stesso tempo, il 48,4% dei giorni di impiego totali di DIS nei primi 9 mesi del 2025 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$23.700 (primi 9 mesi del 2024: copertura del 42,4% a una tariffa giornaliera media di US\$27.738). 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 quotidiana media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$23.583 nei primi 9 mesi del 2025 rispetto a US\$33.395 nello stesso periodo del 2024 (terzo trimestre 2025: US\$24.335 vs. terzo trimestre 2024: 28.602).



Risultati operativi

3° trim. 2025	3° trim. 2024	US\$ migliaia	9 MESI 2025	9 MESI 2024
87.694	115.671	Ricavi	264.122	384.936
(20.928)	(31.732)	Costi diretti di viaggio	(67.547)	(90.456)
66.766	83.939	Ricavi base time charter*	196.575	294.480
1.229	1.228	Ricavi da noleggio a scafo nudo	3.645	3.658
67.995	85.167	Totale ricavi netti	200.220	298.138
(22.459)	(22.116)	Altri costi operativi diretti	(67.723)	(67.486)
(6.114)	(5.082)	Costi generali ed amministrativi	(19.161)	(16.150)
(264)	(271)	Risultato dalla vendita di immobilizzazioni	(798)	4.322
39.158	57.698	Risultato operativo lordo (EBITDA*)	112.538	218.824
(12.463)	(14.381)	Ammortamenti e svalutazioni	(41.477)	(44.538)
26.695	43.317	Risultato operativo (EBIT*)	71.061	174.286
1.690	2.366	Proventi finanziari	4.506	5.866
(3.726)	(4.998)	Oneri finanziari	(11.671)	(15.785)
24.659	40.685	Utile ante imposte	63.896	164.367
(368)	(484)	Onere fiscale per imposta sul reddito	(1.095)	(1.283)
24.291	40.201	Utile del periodo	62.801	163.084

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance.

I **ricavi** sono stati pari a US\$87,7 milioni nel terzo trimestre 2025 (US\$115,7 milioni nel terzo trimestre 2024) e di US\$264,1 milioni nei primi 9 mesi del 2025 (US\$384,9 milioni nello stesso periodo dello scorso esercizio). La riduzione dei ricavi lordi rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente a un mercato dei noli meno robusto e al minor numero di navi equivalenti impiegate. La percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nei primi 9 mesi del 2025 (1,6%) è stata inferiore a quella dello stesso periodo dell'esercizio precedente (3,5%) 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*, ammontavano a US\$(20,9) milioni nel terzo trimestre 2025 e US\$(67,5) milioni nei primi 9 mesi del 2025 (terzo trimestre 2024: US\$(31,7) milioni e primi 9 mesi del 2024: US\$(90,5) milioni).

I **ricavi base time charter** sono stati di US\$66,8 milioni nel terzo trimestre 2025 rispetto a US\$83,9 milioni nel terzo trimestre 2024, e di US\$196,6 milioni nei primi 9 mesi del 2025 rispetto a US\$294,5 milioni nello stesso periodo dello scorso esercizio. In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa spot giornaliera media di US\$25.502 nel terzo trimestre 2025** rispetto a US\$29.679 nel terzo trimestre 2024, e di **US\$23.473 nei primi 9 mesi del 2025** rispetto a US\$37.563 nello stesso periodo dello scorso esercizio.

Nei primi 9 mesi del 2025 la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa³ (percentuale di copertura) è rimasta significativa, assicurando una media del 48,4% dei giorni-nave disponibili (primi 9 mesi del 2024: 42,4%) a una tariffa fissa media giornaliera di US\$23.700 (primi 9 mesi del 2024: US\$27.738). 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.

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.



I ricavi base **time charter** giornalieri medi totali di **DIS (spot e time charter)** sono stati di US\$24.335 nel terzo trimestre 2025 rispetto a US\$28.602 nel terzo trimestre 2024 e di US\$23.583 nei primi 9 mesi del 2025 rispetto a US\$33.395 nei primi 9 mesi del 2024.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2024						2025			
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	9M	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	9M
Spot	38.201	44.949	29.679	37.563	23.547	33.871	21.154	24.497	25.502	23.473
Tariffa fissa	28.123	27.903	27.204	27.738	26.381	27.420	24.567	23.365	23.378	23.700
Media	34.043	37.698	28.602	33.395	24.644	31.195	22.507	23.922	24.335	23.583

I ricavi da noleggio a scafo nudo ammontavano a US\$3,6 milioni nei primi 9 mesi del 2025, in linea con l'esercizio precedente, e sono relativi al 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\$3,2 milioni nei primi 9 mesi del 2025 e di US\$21,0 milioni nello stesso periodo del 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\$(3,2) milioni nei primi 9 mesi del 2025, rispetto a US\$(21,0) milioni nello stesso periodo dell'anno precedente. Nei primi 9 mesi del 2025 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (0,7 navi equivalenti) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (5,3 navi equivalenti).

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, le spese tecniche e per l'approvvigionamento dei lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà, nonché costi assicurativi per le navi di proprietà e a noleggio. La rettifica agli "altri costi operativi diretti" sorta dall'applicazione dell'IFRS 16 comporta un aumento di tali spese di US\$1,3 milioni nei primi 9 mesi del 2025 (aumento di US\$9,2 milioni nei primi 9 mesi del 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\$(66,5) milioni nei primi 9 mesi del 2025 rispetto a US\$(58,3) milioni nei primi 9 mesi del 2024. Nei primi nove mesi del 2025 la Società ha gestito una flotta più ampia di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (primi 9 mesi del 2025: 31,2 vs. primi 9 mesi del 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\$(6,1) milioni nel terzo trimestre 2025 (US\$(5,1) milioni nel terzo trimestre 2024) e a US\$(19,2) milioni nei primi 9 mesi del 2025 (US\$(16,2) milioni nei primi 9 mesi del 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 della vendita di navi** è stato negativo per US\$(0,3) milioni nel terzo trimestre 2025, in linea con lo stesso trimestre dello scorso esercizio, ed è stato pari a US\$(0,8) milioni nei primi 9 mesi del 2025, rispetto a US\$4,3 milioni nello stesso periodo del 2024. L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto delle navi vendute e riprese in *leasing* (*lease-back*) negli esercizi precedenti. Inoltre, il dato per i primi 9 mesi del 2024 includeva un utile di US\$5,1 milioni dalla vendita della M/T Glenda Melanie.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato pari a US\$39,2 milioni nel terzo trimestre 2025 (US\$57,7 milioni nel terzo trimestre 2024) ed a US\$112,5 milioni nei primi 9 mesi dell'esercizio (US\$218,8 milioni nei primi 9 mesi del 2024), riflettendo mercati dei noli solidi, seppur in fase di moderazione, nel corso del periodo.

La voce **Ammortamenti e svalutazioni** ammontava a US\$(12,5) milioni nel terzo trimestre 2025 (US\$(14,4) milioni nel terzo trimestre 2024) e a US\$(41,5) milioni nei primi 9 mesi dell'esercizio (US\$(44,5) milioni nei primi 9 mesi del 2024). 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. Nei primi 9 mesi del 2024, non sono state rilevate svalutazioni né storni di svalutazioni.

Il **risultato operativo lordo (EBIT)** è stato pari a US\$26,7 milioni nel terzo trimestre 2025 (US\$43,3 milioni nel terzo trimestre 2024)

ed a US\$71,1 milioni nei primi 9 mesi del 2025 (US\$174,3 milioni nei primi 9 mesi del 2024).

I **proventi finanziari netti** sono stati pari a US\$1,7 milioni nel terzo trimestre 2025 (US\$2,4 milioni nel terzo trimestre 2024) ed a US\$4,5 milioni nei primi 9 mesi del 2025 (US\$5,9 milioni nei primi 9 mesi del 2024). Tale importo è principalmente composto da interessi attivi maturati su titoli a breve termine e su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari** ammontavano a US\$(3,7) milioni nel terzo trimestre 2025 (US\$(5,0) milioni nel terzo trimestre 2024) e a US\$(11,7) milioni nei primi 9 mesi del 2025 (US\$(15,8) milioni nei primi 9 mesi del 2024). L'importo per i primi 9 mesi del 2025 include principalmente US\$(11,7) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate su finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*. L'importo registrato per lo stesso periodo dello scorso esercizio includeva principalmente US\$(15,5) 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 una differenza cambio di US\$(0,2) milioni.

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$24,7 milioni nel terzo trimestre 2025 (US\$40,7 milioni nel terzo trimestre 2024) e di US\$63,9 milioni nei primi 9 mesi del 2025 rispetto a US\$164,4 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

L'**onere fiscale per imposta sul reddito** ammontava a US\$(0,4) milioni nel terzo trimestre 2025 (US\$(0,5) milioni nel terzo trimestre 2024) e a US\$(1,1) milioni nei primi 9 mesi dell'esercizio (US\$(1,3) milioni nei primi 9 mesi del 2024).

DIS ha registrato un **utile netto di US\$24,3 milioni nel terzo trimestre 2025** (utile netto di US\$40,2 milioni nel terzo trimestre 2024) e un **utile netto di US\$62,8 milioni nei primi 9 mesi del 2025** (utile netto di US\$163,1 milioni nello stesso periodo del 2024). Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dai primi 9 mesi del 2025 (US\$(4,3) milioni) e dallo stesso periodo del 2024 (US\$4,2 milioni), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$67,1 milioni nei primi 9 mesi del 2025** rispetto a US\$158,9 milioni registrati nello stesso periodo dello scorso esercizio.



Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

US\$ migliaia	Al 30 settembre 2025	Al 31 dicembre 2024
ATTIVITÀ		
Attività non Correnti	819.905	802.442
Totale attività correnti	212.474	252.126
	1.032.379	1.054.568
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Patrimonio netto	761.454	733.291
Passività non Correnti	203.330	227.542
Passività Correnti	67.595	93.735
Totale patrimonio netto e passività	1.032.379	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 settembre 2025 era pari a US\$1.085,3 milioni (tale dato include US\$18,4 milioni relativi a una nave classificata come “attività disponibile per la vendita” alla fine del periodo, con ulteriori informazioni fornite nella sezione “Attività correnti”).

Gli **investimenti lordi (CapEx)** ammontavano a US\$74,7 milioni nei primi 9 mesi del 2025 rispetto a US\$83,2 milioni nello stesso periodo del 2024. L’importo relativo al 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 settembre 2025 ammontavano a US\$212,5 milioni. Erano incluse le voci del capitale circolante, quali rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$14,5 milioni e US\$29,0 milioni, così come le disponibilità liquide e mezzi equivalenti per US\$148,9 milioni. Inoltre, una nave è stata classificata come “attività disponibili per la vendita” alla fine del periodo. Il relativo valore contabile netto di US\$18,0 milioni è stato rilevato nella situazione patrimoniale-finanziaria consolidata intermedia sintetica, in conformità all’IFRS 5.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$203,3 milioni al 30 settembre 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 settembre 2025 sono incluse le voci relative al capitale circolante per un totale di US\$37,5 milioni (principalmente debiti commerciali e altri debiti), US\$3,7 milioni di passività da *leasing* e US\$1,9 milioni di altre passività finanziarie correnti.

Il **patrimonio netto** ammontava a US\$761,5 milioni al 30 settembre 2025 (US\$733,3 milioni al 31 dicembre 2024). La variazione rispetto alla fine del 2024 è dovuta principalmente al Risultato netto generato nei primi 9 mesi del 2025, parzialmente compensato dai dividendi distribuiti nel secondo trimestre 2025.

**Indebitamento netto***

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 settembre 2025	AI 31 dicembre 2024
Liquidità – Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	148.860	164.892
Altre attività finanziarie correnti	2.036	3.018
Altre attività finanziarie correnti – parte correlata	19	12
Totale attività finanziarie correnti	150.915	167.922
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	24.460	26.231
Passività da leasing – correnti	3.707	32.772
Altre passività finanziarie correnti – terzi	1.915	3.083
Totale passività finanziarie correnti	30.082	62.086
Indebitamento finanziario netto corrente	(120.833)	(105.836)
Altre attività finanziarie non correnti – terzi	51	605
Altre attività finanziarie non correnti – parte correlata	62	70
Totale attività finanziarie non correnti	113	675
Debiti verso banche – non correnti	168.082	190.429
Passività per leasing finanziari – non correnti	31.978	33.535
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	3.270	3.578
Totale passività finanziarie non correnti	203.330	227.542
Indebitamento finanziario netto non corrente	203.217	226.867
Indebitamento finanziario netto	82.384	121.031

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance

L'indebitamento netto di DIS al 30 settembre 2025 ammontava a **US\$82,4 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\$2,2 milioni alla fine di settembre 2025 rispetto a US\$3,4 milioni alla fine di dicembre 2024. **Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'impatto dell'IFRS 16) e il valore di mercato della flotta era pari al 7,4% al 30 settembre 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 settembre 2025 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US\$150,9 milioni. L'importo totale comprende principalmente *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$148,9 milioni e il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (principalmente *swap* su tassi di interesse), pari a US\$2,0 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\$0,1 milioni.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 30 settembre 2025 ammontava a US\$192,5 milioni, di cui US\$24,5 milioni con scadenza entro un anno. L'indebitamento bancario di DIS al 30 settembre 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 una nave *handysize* costruita nel 2016 e una nave MR costruita nel 2011, per un debito residuo di US\$16,0 milioni.
2. Finanziamento a 5 anni concesso da ING e Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per finanziare 3 navi LR1 costruite nel 2018, per un debito residuo di US\$50,9 milioni.

3. Finanziamento a 5 anni concesso da ABN Amro per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014, per un debito residuo di US\$4,0 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\$14,3 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\$5,0 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\$14,4 milioni.
7. Finanziamento a 8 anni concesso da IYO Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2018, per un debito residuo di US\$14,5 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\$17,5 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\$15,3 milioni.
10. Finanziamento a 8 anni concesso da IYO Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2014, per un debito residuo di US\$13,5 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\$13,5 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\$15,6 milioni.

Passività da leasing comprende i *leasing* finanziari per la M/T High Fidelity e la M/T High Discovery. Inoltre, le "passività da *leasing*" al 30 settembre 2025 includevano US\$2,2 milioni derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 a contratti classificati fino al 2018 come "*leasing* operativi".



Flussi di cassa

DIS ha registrato flussi di cassa netti di US\$(16,0) milioni nei primi 9 mesi del 2025 rispetto a US\$117,5 milioni nello stesso periodo del 2024.

3° trim. 2025	3° trim. 2024	US\$ migliaia	9 MESI 2025	9 MESI 2024
46.031	73.214	Flussi di cassa da attività operative	132.239	228.433
17.010	(32.166)	Flussi di cassa da attività di investimento	(56.845)	(56.508)
(38.248)	5.737	Flussi di cassa da attività finanziarie	(91.426)	(54.408)
24.793	46.785	Variazione netta in aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(16.032)	117.517
124.067	181.886	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	164.892	111.154
148.860	228.671	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	148.860	228.671

I *flussi di cassa da attività operative* sono stati positivi, attestandosi a US\$46,0 milioni nel terzo trimestre 2025 rispetto a US\$73,2 milioni nel terzo trimestre 2024 ed a US\$132,2 milioni nei primi 9 mesi dell'esercizio rispetto a US\$228,4 milioni nello stesso periodo del 2024.

I *flussi di cassa netti da attività di investimento* sono stati positivi nel terzo trimestre 2025, pari a US\$17,0 milioni rispetto a US\$(32,2) milioni nel terzo trimestre 2024, e negativi nei primi 9 mesi del 2025, pari a US\$(56,8) milioni rispetto a US\$(56,5) milioni nello stesso periodo del 2024. Oltre ai costi capitalizzati relativi a interventi di bacino effettuati durante il periodo, il dato per i primi 9 mesi del 2025 include inoltre l'esercizio delle opzioni di acquisto di DIS sulla M/T High Navigator e sulla M/T High Leader per un corrispettivo totale di US\$69,3 milioni, parzialmente compensato dai proventi di US\$17,9 milioni derivanti dalla vendita della M/T Glenda Melody nel terzo trimestre 2025.

I *flussi di cassa da attività finanziarie* sono stati negativi e pari a US\$(91,4) milioni nei primi 9 mesi del 2025, rispetto a US\$(54,4) milioni nello stesso periodo del 2024. Il dato per i primi 9 mesi del 2025 comprende principalmente: i) US\$(34,9) milioni per la distribuzione di dividendi effettuata nel secondo trimestre 2025; ii) US\$(24,6) milioni per rimborsi di prestiti bancari; iii) US\$(31,2) milioni per rimborsi di passività da *leasing* (di cui US\$(25,6) milioni relativi all'esercizio dell'opzione di acquisto della M/T Cielo di Houston nel terzo trimestre 2025); e iv) US\$(0,7) milioni per riacquisti di azioni proprie. L'importo registrato nei primi 9 mesi del 2024 includeva principalmente: i) US\$(69,2) milioni per rimborsi di prestiti bancari; ii) US\$66,3 milioni per utilizzo di linee di credito bancarie; iii) US\$(15,0) milioni per rimborsi di passività da *leasing*; iv) US\$(30,0) milioni per distribuzione di dividendi effettuata nel secondo trimestre 2024; e v) US\$(6,5) milioni per riacquisti di azioni proprie.



EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nei primi 9 mesi del 2025 sono stati:

d'Amico International Shipping:

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

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 in tale data, che non sono dotate di diritto al dividendo).

Esecuzione del programma di riacquisto: Nell'aprile 2025 d'Amico International Shipping S.A. ha riacquistato n. 200.932 azioni proprie (corrispondenti allo 0,162% del capitale sociale 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 settembre 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. La nave è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. a settembre 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.

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

d'Amico International Shipping:

Distribuzione di un acconto su dividendi: Nel mese di novembre 2025 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping ha deliberato la distribuzione di un acconto su dividendi lordo pari a US\$0,1340 per azione emessa e in circolazione (US\$0,1139 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%), corrispondente a una distribuzione



totale di circa US\$15,9 milioni, da finanziare dalle riserve distribuibili, compresa la riserva sovrapprezzo azioni. In conformità al calendario 2025 pubblicato da Borsa Italiana S.p.A., il pagamento del suddetto acconto su dividendi agli azionisti avverrà il 19 novembre 2025 con la relativa data di stacco della cedola n. 10 (data ex) il 17 novembre e data di registrazione il 18 novembre. Non sarà corrisposto alcun dividendo alle azioni proprie riacquistate dalla Società, in quanto queste non hanno diritto al dividendo.

d'Amico Tankers d.a.c.:

Flotta impiegata a noleggio: Nel mese di ottobre 2025, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi *handysize* per un periodo di 10 mesi, ha stipulato un contratto *time charter* con un'altra importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo minimo di 16 mesi a un massimo di 18 mesi e ha stipulato un ulteriore contratto per un'altra nave MR per un periodo di 24 mesi.

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

	Al 30 settembre 2025				Al 6 novembre 2025			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	6	17	6	29	6	17	6	29
Noleggio a scafo nudo*	-	2	-	2	-	2	-	2
Nolo a lungo termine	-	-	-	-	-	-	-	-
Nolo a breve termine	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	6	19	6	31	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 ottobre 2025, l'Agenzia Internazionale dell'Energia (AIE) ha segnalato che la domanda globale di petrolio è aumentata di circa 750 mila barili al giorno su base annua nel terzo trimestre 2025, trainata da un rafforzamento del consumo di materie prime petrolchimiche dopo un secondo trimestre debole e influenzato dai dazi (+420 mila barili al giorno). L'AIE prevede che il consumo di petrolio rimarrà relativamente contenuto per il resto del 2025 e l'inizio del 2026, con una crescita annuale stimata intorno ai 700 mila barili al giorno in entrambi gli anni. Ciò rappresenta un significativo rallentamento rispetto alle tendenze storiche e riflette l'impatto combinato di un contesto macroeconomico più debole e della continua espansione dell'elettrificazione dei trasporti.
- Recenti report indicano che i mercati petroliferi potrebbero trovarsi in eccesso di offerta nel 2026, con

ulteriori cali dei prezzi del greggio previsti dalla maggior parte dei principali analisti.

- Secondo l'*Oil Market Report* dell'AIE di ottobre 2025, si prevede che la produzione mondiale delle raffinerie dovrebbe raggiungere un minimo stagionale di 81,6 milioni di barili al giorno a ottobre, quasi 4 milioni di barili al giorno in meno rispetto ai livelli record di luglio. Il decremento riflette la manutenzione stagionale e l'intensificarsi degli attacchi alle infrastrutture di raffinazione russe, che hanno ridotto l'attività. I volumi di raffinazione sono attesi in aumento di 600 mila barili al giorno nel 2025 e di ulteriori 460 mila barili al giorno nel 2026, raggiungendo rispettivamente 83,5 e 84,0 milioni di barili al giorno. I margini di raffinazione si sono rafforzati in tutte le regioni a settembre, sostenuti da *crack* più elevati su diesel e jet fuel, a seguito delle interruzioni che hanno colpito le operazioni di raffinazione e i flussi di esportazione russi.
- La capacità di raffinazione globale è in fase di profondi 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 raffinati a lungo raggio. 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 (circa 400 mila barili al giorno negli USA e 370 mila al giorno in Europa). Al contrario, per il 2026 si prevede l'aggiunta di circa 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 mila barili al giorno.

- Le prospettive a breve termine per le navi cisterna appaiono sostanzialmente equilibrate; la manutenzione delle raffinerie in Medio Oriente potrebbe pesare sui volumi di esportazione, sebbene un rafforzamento dei mercati delle navi cisterna da greggio possa fornire un certo supporto.
- Secondo l'*"Oil & Tanker Trade Outlook"* di Clarksons di settembre 2025, la crescita del commercio marittimo globale di prodotti raffinati è attesa in aumento dell'1,3% nel 2026, dopo una contrazione del 3,4% nel 2025.
- A partire da ottobre 2023, Stati Uniti, Regno Unito e Unione Europea hanno progressivamente inasprito le misure per contrastare il commercio illecito di petrolio, estendendo le sanzioni a navi cisterna, operatori commerciali e società energetiche. L'applicazione delle sanzioni si è intensificata negli ultimi mesi, prendendo di mira un numero crescente di navi e importanti produttori petroliferi russi. Tali azioni si sono rilevate sempre più efficaci nell'interrompere i traffici soggetti a sanzioni, costringendo le navi a sospendere le operazioni o ricorrere a inefficienti trasferimenti *ship-to-ship*. Nel complesso, il rafforzamento del regime sanzionatorio,



dovrebbe ridurre ulteriormente la disponibilità della flotta, modificare i flussi globali del commercio di petrolio e sostenere il mercato dei noli, mentre le raffinerie cinesi e indiane aumentano gli approvvigionamenti di greggio dal Medio Oriente e i flussi commerciali continuano ad adattarsi.

Offerta di navi cisterna

- Le inefficienze operative, tra cui le modifiche delle rotte e dei flussi commerciali, un maggior ricorso ai trasbordi e un aumento del 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'“*Oil & Tanker Trades Outlook*” di Clarksons di settembre 2025, la flotta globale di *product tanker* dovrebbe crescere del 5,6% nel 2025. Le consegne di nuove navi hanno registrato un'accelerazione, con 68 unità MR e LR1 consegnate nei primi nove mesi del 2025, rispetto a sole 14 nello stesso periodo del 2024.
- Nonostante il significativo aumento dell'attività di nuova costruzione negli ultimi anni, gli ordini hanno registrato un drastico rallentamento. Nei primi 9 mesi del 2025 sono state ordinate soltanto 37 navi MR e LR1, rispetto a 178 nello stesso periodo del 2024.
- Il contesto favorevole dei noli ha continuato a scoraggiare le demolizioni negli ultimi anni. Tuttavia, nel 2025 tale attività è aumentata in misura significativa, con circa 820.000 tonnellate di portata lorda (Dwt) vendute per la rottamazione nei segmenti MR e LR1 nei primi

nove mesi, rispetto a sole 120.000 tonnellate di portata lorda nell'intero 2024. A causa della limitata attività di demolizione negli anni precedenti, la flotta di *product tanker* sta rapidamente invecchiando: Clarksons stima che il 19,5% delle navi MR e LR1 in servizio abbia almeno 20 anni, e il 53,3% 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 finanziari 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 2023, gli operatori devono inoltre monitorare l'*Energy Efficiency Existing Ship Inde* (EEXI) e il *Carbon Intensity Indicator*, (CII), che insieme mirano a promuovere una progressiva riduzione delle emissioni entro il 2030. Nonostante la pressione normativa rimanga elevata, la recente decisione dell'IMO di posticipare di un anno l'adozione di una tassa globale sul carbonio ha rinviato l'introduzione di misure di decarbonizzazione più rigorose. Questo rinvio dovrebbe estendere la vita utile delle navi meno recenti e rallentare l'attività di nuova costruzione nel breve termine, mentre i requisiti ambientali e di finanziamento continueranno a plasmare il rinnovo della flotta nel lungo termine.

Le tariffe imposte dal *US Trade Representative* sulle navi costruite in Cina dovrebbero ridurre la domanda di nuove costruzioni presso i cantieri cinesi, che attualmente rappresentano circa il 70% del portafoglio

ordini globale di navi cisterna. In risposta, la Cina ha recentemente introdotto nuove tasse portuali sulle navi collegate agli Stati Uniti, in vigore da ottobre 2025, e che potrebbero perturbare i flussi commerciali e aumentare le inefficienze logistiche. L'incertezza riguardo all'ambito e all'applicazione di tali misure, unita ai prezzi elevati delle nuove costruzioni, alla capacità limitata dei cantieri navali al di fuori della Cina e ai lunghi tempi di consegna, continua a pesare sull'attività di nuovi ordinativi.

Gruppo d'Amico International Shipping
Bilancio consolidato intermedio sintetico al 30 settembre 2025





CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2025	3° trim. 2024	US\$ migliaia	9 MESI 2025	9 MESI 2024
87.694	115.671	Ricavi	264.122	384.936
(20.928)	(31.732)	Costi diretti di viaggio	(67.547)	(90.456)
66.766	83.939	Ricavi base time charter*	196.575	294.480
1.229	1.228	Ricavi da noleggio a scafo nudo	3.645	3.658
67.995	85.167	Totale ricavi netti	200.220	298.138
(22.459)	(22.116)	Altri costi operativi diretti	(67.723)	(67.486)
(6.114)	(5.082)	Costi generali ed amministrativi	(19.161)	(16.150)
(264)	(271)	Risultato dalla vendita di immobilizzazioni	(798)	4.322
39.158	57.698	Risultato operativo lordo (EBITDA*)	112.538	218.824
(12.463)	(14.381)	Ammortamenti e svalutazioni	(41.477)	(44.538)
26.695	43.317	Risultato operativo (EBIT*)	71.061	174.286
1.690	2.366	Proventi finanziari	4.506	5.866
(3.726)	(4.998)	Oneri finanziari	(11.671)	(15.785)
24.659	40.685	Utile ante imposte	63.896	164.367
(368)	(484)	Onere fiscale per imposta sul reddito	(1.095)	(1.283)
24.291	40.201	Utile del periodo	62.801	163.084
0,204	0,334	Utile base e diluito per azione in US\$**	0,528	1,352

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance

** L'utile base per azione e l'utile base complessivo per azione sono stati calcolati sul numero medio di azioni in circolazione pari a 119.022.316 nei primi nove mesi del 2025 (120.628.982 azioni nei primi nove mesi del 2024) e pari a 118.968.023 nel terzo trimestre del 2025 (terzo trimestre 2024: media di 120.451.932 azioni in circolazione). Nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2025 e nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2024 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2025	3° trim. 2024	US\$ migliaia	9 MESI 2025	9 MESI 2024
24.291	40.201	Utile del periodo	62.801	163.084
<i>Voci che potrebbero essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>				
(804)	(1.395)	Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (<i>cash flow hedges</i>)	310	(1.875)
(40)	244	Variazioni nella riserva di conversione	145	(168)
23.447	39.050	Utile complessivo del periodo	63.256	161.041



SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA
INTERMEDIA SINTETICA

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 settembre 2025	Al 31 dicembre 2024
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	819.792	801.767
Altre attività finanziarie non correnti	113	675
Totale attività non correnti	819.905	802.442
Rimanenze	14.523	14.880
Crediti e altre attività correnti	29.044	49.648
Altre attività finanziarie correnti	2.055	3.030
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	148.860	164.892
Attività Correnti	194.482	232.450
Attività disponibili per la vendita	17.992	19.676
Totale attività correnti	212.474	252.126
TOTALE ATTIVITÀ	1.032.379	1.054.568

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 settembre 2025	Al 31 dicembre 2024
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.053	62.053
Utili portati a nuovo	399.387	371.922
Sovrapprezzo azioni	326.658	326.658
Altre riserve	(26.644)	(27.342)
Patrimonio netto totale	761.454	733.291
Banche ed altri finanziatori	168.082	190.429
Passività non correnti da leasing	31.978	33.535
Altre passività finanziarie non correnti	3.270	3.578
Totale passività non correnti	203.330	227.542
Banche ed altri finanziatori	24.460	26.231
Passività correnti da leasing	3.707	32.772
Debiti e altre passività correnti	37.309	31.258
Altre passività finanziarie correnti	1.915	3.083
Debiti per imposte correnti	204	391
Totale passività correnti	67.595	93.735
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	1.032.379	1.054.568

6 novembre 2025
Per il Consiglio di Amministrazione

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Amministratore delegato

Federico Rosen
Direttore finanziario



RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2025	3° trim. 2024	US\$ migliaia	9 MESI 2025	9 MESI 2024
24.291	40.201	Utile del periodo	62.801	163.084
12.463	14.381	Ammortamenti e svalutazioni	41.477	44.538
368	484	Onere fiscale per imposta sul reddito	1.095	1.283
874	1.080	Oneri per leasing	2.678	3.547
1.163	1.553	Altri oneri finanziari	4.488	6.372
264	271	Risultato dalla vendita di immobilizzazioni	798	(4.322)
(59)	233	Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide	117	158
241	147	Assegnazioni e ratei passivi basati su azioni per il Piano d'incentivazione a lungo termine	538	451
39.605	58.350	Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	113.992	215.111
738	316	Variazioni delle rimanenze	357	471
6.418	22.678	Variazioni dei crediti a breve	20.614	36.053
2.075	(5.431)	Variazioni dei debiti a breve	5.640	(13.319)
(303)	(508)	Imposte pagate	(1.281)	(627)
(874)	(1.080)	Pagamento della quota di interessi della passività da leasing	(2.678)	(3.547)
(1.628)	(1.111)	Interessi netti (pagati)	(4.405)	(5.709)
46.031	73.214	Flussi di cassa netti da attività operative	132.239	228.433

3° trim. 2025	3° trim. 2024	US\$ migliaia	9 MESI 2025	9 MESI 2024
(890)	(31.893)	Acquisizione di immobilizzazioni materiali	(74.745)	(83.161)
17.900	(273)	Risultato dalla vendita di immobilizzazioni	17.900	26.653
17.010	(32.166)	Flussi di cassa netti da attività di investimento	(56.845)	(56.508)
-	(5.771)	Acquisto di azioni proprie	(683)	(6.492)
-	-	Dividendi distribuiti	(34.949)	(30.007)
(11.195)	(18.242)	Rimborso finanziamenti bancari	(24.586)	(69.193)
-	34.275	Utilizzi di linee di credito	-	66.275
(27.053)	(4.525)	Rimborso della quota capitale di passività da leasing	(31.208)	(14.991)
(38.248)	5.737	Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(91.426)	(54.408)
24.793	46.785	Variazione netta in (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(16.032)	117.517
124.067	181.886	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	164.892	111.154
148.860	228.671	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	148.860	228.671

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

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve				Totale
<i>US\$ migliaia</i>				<i>Pagamenti basati su azioni</i>	<i>Azioni proprie</i>	<i>Cash-flow hedge</i>	<i>Altro</i>	
Saldo al 1 gennaio 2025	62.053	371.922	326.658	1.311	(36.209)	1.499	6.057	733.291
Acquisto di azioni proprie	-	-	-	-	(682)	-	-	(682)
Ratei passivi per Piano d'incentivazione a lungo termine, tutti i piani basati su azioni	-	-	-	538	-	-	-	538
Assegnazioni del Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piani 2021-2022 e 2022-2023)	-	(85)	-	(517)	602	-	-	-
Accantonamento alla riserva legale	-	(302)	-	-	-	-	302	-
Distribuzione di dividendi	-	(34.949)	-	-	-	-	-	(34.949)
Utile del periodo	-	62.801	-	-	-	-	-	62.801
Altre componenti dell'utile complessivo	-	-	-	-	-	310	145	455
Saldo al 30 settembre 2025	62.053	399.387	326.658	1.332	(36.289)	1.809	6.504	761.454

	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	-	-	-	-	(6.492)	-	-	(6.492)
Ratei passivi per Piano d'incentivazione a lungo termine, tutti i piani basati su azioni	-	-	-	451	-	-	-	451
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	-	163.084	-	-	-	-	-	163.084
Altre componenti dell'utile complessivo	-	-	-	-	-	(1.875)	168	(1.707)
Saldo al 30 settembre 2024	62.053	376.597	326.658	1.133	(32.371)	2.701	6.364	743.135



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 e società di trading.

Il presente bilancio consolidato intermedio sintetico del Gruppo d'Amico International Shipping è redatto secondo i principi internazionali di informativa finanziaria (IFRS – International Financial Reporting Standards) e i principi contabili internazionali (IAS – International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) ed adottati dall'Unione europea. Il termine "IFRS" include anche tutti gli "IAS" nonché tutte le interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC"), denominato in precedenza Standing Interpretations Committee ("SIC"), adottati dall'Unione Europea. Il bilancio consolidato intermedio è predisposto secondo la convenzione del costo storico, a eccezione di alcune attività e passività finanziarie che sono rilevate al *fair value* a conto economico o nelle altre componenti dell'utile complessivo per la parte efficace delle coperture.

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

Informazioni rilevanti sui principi contabili

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

Principi di consolidamento

Il bilancio 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 settembre 2025.

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

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

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

Informazioni di settore

Il Gruppo DIS fornisce servizi di trasporto di 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.

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/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.

6 novembre 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 e 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

