

COMUNICATO STAMPA

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del 2025:

***'DIS HA CONSEGUITO RISULTATI MOLTO POSITIVI NEL 2025:
UTILE NETTO DI US\$ 88,4M E MARGINE EBITDA DEL 57,0%.
SOLIDA STRUTTURA FINANZIARIA, CON UN RAPPORTO TRA DEBITO NETTO (ESCLUSO IFRS16) E VALORE DI MERCATO DELLA FLOTTA PARI AD APPENA IL 2,4%.***

IL Q4'25 È STATO IL TRIMESTRE PIÙ PROFITTEVOLE DELL'ANNO, SOSTENUTO DA CONDIZIONI DI MERCATO PARTICOLARMENTE FAVOREVOLI, CHE CONTINUANO ANCHE NEL 2026, MENTRE IL CONFLITTO IN IRAN STA SPINGENDO I NOLI A LIVELLI RECORD SU ALCUNE ROTTE.

PAYOUT RATIO SALITO AL 55% DELL'UTILE NETTO DI DIS, CON UNA PROPOSTA DI DIVIDENDO LORDO FINALE PARI A US\$ 0,2700 PER AZIONE.

RISULTATI DELL'ESERCIZIO 2025

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 263,3 milioni (US\$ 367,0 milioni nel FY'24)
 - Ricavi netti totali di US\$ 268,1 milioni (US\$ 371,9 milioni nel FY'24)
 - Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 152,7 milioni (57,0% sui Ricavi netti totali) (US\$ 260,9 milioni nel FY'24)
 - Risultato netto di US\$ 88,4 milioni (US\$ 188,5 milioni nel FY'24)
 - Risultato netto rettificato (escludendo poste non ricorrenti) di US\$ 91,6 milioni (US\$ 184,7 milioni nel FY'24)
 - Flussi di cassa da attività operative di US\$ 168,6 milioni (US\$ 258,7 milioni nel FY'24)
 - Debito netto di US\$ 27,4 milioni (US\$ 25,2 milioni escluso IFRS16) al 31 dicembre 2025 (US\$ 117,7 milioni al 31 dicembre 2024)
 - Proposta di pagamento di un dividendo lordo pari a circa US\$ 32,1 milioni, corrispondente a US\$ 0,2700 per ogni azione emessa e in circolazione.
-

RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE 2025

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 66,7 milioni (US\$ 72,5 milioni nel Q4'24)
 - Ricavi netti totali di US\$ 67,9 milioni (US\$ 73,7 milioni nel Q4'24)
 - Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 40,2 milioni (US\$ 42,1 milioni nel Q4'24)
 - Risultato netto di US\$ 25,6 milioni (US\$ 25,4 milioni nel Q4'24)
 - Risultato netto rettificato (escludendo poste non ricorrenti) di US\$ 24,5 milioni (US\$ 25,7 milioni nel Q4'24).
-

Lussemburgo – 12 marzo 2026 – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: "DIS") ("la Società", "d'Amico International Shipping" o "il Gruppo"), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna la relazione relativa al progetto di bilancio statutario e consolidato al 31 dicembre 2025.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

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

*“Sono lieto di presentare risultati ancora una volta molto positivi per d'Amico International Shipping. **Nel 2025, la nostra Società ha realizzato un utile netto pari a US\$ 88,4 milioni**, sostenuta da un solido mercato per il noleggio di navi product tanker. Malgrado tale risultato sia inferiore all'utile netto di US\$188,5 milioni registrato l'anno precedente, riflette comunque un mercato molto profittevole, anche se al di sotto dei picchi straordinari registrati nel corso del 2024. **La nostra media spot giornaliera (base TCE) è stata pari a US\$ 24.228 nel 2025**, rispetto a US\$ 33.871 nel 2024. Abbiamo inoltre coperto il 50,7% dei nostri giorni nave del 2025 con contratti “time-charter”, ad una media TCE di US\$ 23.612 al giorno. Questo ci ha permesso di ottenere un nolo medio complessivo (comprendente sia i contratti spot che quelli time-charter) pari a US\$ 23.916 nel 2025, rispetto a US\$ 31.195 nel 2024. Inoltre, il Q4 2025 è stato il trimestre più profittevole dell'anno, con un utile netto di US\$ 25,26 milioni ed una media spot giornaliera di US\$27.099, pari ad un incremento di circa US\$1.600 al giorno rispetto al trimestre precedente.*

Nel corso del 2025, gli sviluppi geopolitici hanno continuato ad influire notevolmente sul mercato dell'energia e del trasporto marittimo. Conflitti, regimi sanzionatori in evoluzione e un rafforzamento dei controlli e dell'applicazione di sanzioni hanno modificato in modo sostanziale i flussi commerciali per il trasporto di petrolio greggio e di prodotti raffinati.

In particolare, **la guerra in Ucraina e il regime sanzionatorio volto a colpire interessi russi** hanno strutturalmente reindirizzato le esportazioni russe verso destinazioni più lontane, mentre l'Europa ha sostituito tali forniture approvvigionandosi dagli Stati Uniti, dal Medio Oriente e dall'Asia. Questi cambiamenti hanno generalmente comportato un aumento delle distanze percorse dalle navi e dunque della domanda, misurata in termini di tonnellate-miglia. **Allo stesso tempo, l'ampliamento delle sanzioni e una loro più rigorosa applicazione** da parte di Stati Uniti, Unione Europea e Regno Unito, finalizzata a colpire le navi coinvolte in traffici illeciti di petrolio russo, **ha ridotto la disponibilità effettiva della flotta, contribuendo ad un rafforzamento del mercato dei noli.**

Nel bacino Atlantico, **i recenti sviluppi politici in Venezuela**, accompagnati da un graduale allentamento delle sanzioni nei confronti di questo paese, stanno sostenendo la domanda per navi cisterna conformi ai regimi sanzionatori e potrebbero contribuire ulteriormente alla domanda per queste navi negli anni a venire, con la prevista crescita della produzione e delle esportazioni dal Venezuela.

In Medio Oriente, l'instabilità nel **Mar Rosso** e i rischi legati alla navigazione lungo importanti rotte marittime hanno periodicamente interrotto i tradizionali corridoi di transito, spesso costringendo le navi a circumnavigare il Capo di Buona Speranza e aumentando così le distanze percorse. Se tali criticità hanno sostenuto i noli nella prima metà del 2024, il loro impatto è stato successivamente più eterogeneo, poiché i cambiamenti nei margini di raffinazione e nei costi di trasporto hanno aumentato la quota dei volumi a est di Suez scambiata su rotte regionali più brevi.

Più recentemente, le tensioni geopolitiche che coinvolgono l'**Iran** hanno stimolato i noli e ulteriormente accresciuto l'incertezza nei mercati energetici globali. Lo Stretto di Hormuz — attraverso il quale transita circa il 20% dell'offerta mondiale di petrolio — rimane un passaggio strategico fondamentale e le interruzioni del traffico marittimo lungo questo corridoio stanno avendo implicazioni significative sui flussi commerciali delle petroliere, con i noli per queste navi che hanno raggiunto livelli record su alcune rotte. Le conseguenze economiche complessive di tali sviluppi restano, tuttavia, difficili da valutare e dipenderanno dalla durata e dall'estensione geografica dei conflitti in corso, nonché da eventuali evoluzioni sul piano politico.

Sebbene negli ultimi anni gli sviluppi geopolitici abbiano influito significativamente sui mercati dei noli, il nostro settore continua a essere sostenuto anche da solidi fondamentali. La domanda globale di petrolio rimane resiliente, con una crescita di circa 0,9 milioni di barili al giorno nel 2025 e una previsione di ulteriore aumento di 0,9 milioni di barili al giorno nel 2026, con le economie dei Paesi non appartenenti all'OCSE che rappresentano quasi l'intero incremento della domanda, secondo l'Agenzia Internazionale dell'Energia (IEA).

Dal lato dell'offerta, sempre secondo l'IEA, la produzione globale di petrolio è aumentata di 3,1 milioni di barili al giorno nel 2025 e, escludendo gli effetti imprevedibili del conflitto in corso che coinvolge l'Iran, è prevista in crescita di ulteriori 2,4 milioni di barili al giorno nel 2026. Gran parte di questa crescita proviene dalle Americhe ed è destinata all'Asia, sostenendo rotte commerciali più lunghe e una maggiore domanda misurata in termini di tonnellate-miglia, con particolare beneficio per le petroliere non rivestite. Inoltre, il forte mercato per le crude tanker ha attratto un numero crescente di navi LR2 verso il trasporto di prodotti sporchi, riducendo la disponibilità della flotta per trasporto di prodotti puliti e sostenendo indirettamente i risultati economici delle product tanker.

Anche le dinamiche di raffinazione restano favorevoli. I volumi raffinati globalmente sono aumentati di circa 1,0 milioni di barili al giorno nel 2025 e sono previsti in crescita di ulteriori 0,8 milioni di barili al giorno nel 2026, trainati principalmente dalle economie non OCSE. Allo stesso tempo, la chiusura di raffinerie in Europa e Nord America e l'entrata in funzione di nuova capacità in Medio Oriente e Asia stanno accelerando lo spostamento geografico della capacità di raffinazione verso est di Suez. Secondo l'IEA, entro il 2026 la capacità di raffinazione a est di Suez dovrebbe superare quella del bacino Atlantico, sostenendo flussi commerciali di prodotti raffinati su rotte più lunghe ed una crescita della domanda misurata in tonnellate-miglia per navi product tanker.

Sebbene le prospettive per la domanda siano favorevoli, è necessario considerare anche le dinamiche per l'offerta. L'orderbook per navi MR e LR1 rappresentava il 13,5% della flotta a fine febbraio 2025, mentre alla stessa data l'orderbook complessivo per navi cisterna si attestava al 18,0%.

*Allo stesso tempo, la flotta di navi cisterna sta rapidamente invecchiando: a fine febbraio 2025, il 20,3% della flotta di product tanker MR e LR1 e il 20,1% della flotta tanker complessiva, misurate in termini di **portata lorda**, aveva oltre 20 anni. Inoltre, il 53,8% della flotta MR e LR1 e il 45,6% della flotta tanker complessiva aveva più di 15 anni. Questo rapido invecchiamento della flotta è destinato a limitarne la produttività effettiva e a contribuire ad un graduale riequilibrio del mercato attraverso un aumento delle demolizioni, in particolare nel caso di un indebolimento del mercato o di cambiamenti strutturali che dovessero ridurre le opportunità di impiego per le navi più anziane.*

In linea con la nostra strategia volta a controllare una flotta moderna e competitiva, riducendo al contempo il nostro impatto ambientale, nel corso del 2025 siamo stati attivi anche nel mercato della compravendita di navi.

Nel corso dell'anno, abbiamo venduto le nostre tre navi più vecchie, MT Glenda Melody, MT Glenda Melissa e MT Glenda Meryl (tutte costruite nel 2011), riducendo ulteriormente l'età media della nostra flotta e migliorandone l'efficienza sotto il profilo dei consumi.

Nel mese di dicembre 2025, abbiamo sottoscritto un contratto di costruzione per due product tanker MR1 (40.000 DWT) ad un prezzo di US\$43,2 milioni ciascuna, con consegna prevista ad aprile e luglio 2029. A gennaio 2026, abbiamo stipulato un ulteriore contratto per la costruzione di altre due product tanker MR2 (50.000 DWT) ad un prezzo di US\$45,4 milioni ciascuna, con consegna prevista a marzo e giugno 2029. Queste quattro nuove navi in costruzione dovrebbero garantire un'efficienza nei consumi significativamente superiore rispetto alla nostra attuale flotta eco.

Nel corso degli ultimi anni, con il rafforzamento della nostra struttura finanziaria, abbiamo progressivamente aumentato la remunerazione dei nostri azionisti. A tal riguardo, sono lieto di annunciare che oggi il nostro Consiglio di Amministrazione ha deciso di proporre alla prossima Assemblea degli Azionisti la distribuzione di un dividendo lordo pari a circa US\$32,1 milioni, in aggiunta all'anticipo sui dividendi di US\$ 15,9 milioni già corrisposto nel quarto trimestre del 2025. Questo dividendo porterà il nostro payout ratio totale, compresi i dividendi lordi e le azioni riacquistate, a circa il 55% del nostro utile netto consolidato del 2025, un aumento rilevante rispetto agli anni scorsi.

Riteniamo che la nostra Azienda sia opportunamente posizionata per trarre il massimo beneficio dai forti fondamentali del settore, malgrado un contesto geopolitico e normativo complesso ed in costante evoluzione. Desidero ringraziare tutte le nostre persone, sia a bordo delle navi che a terra, per la loro



dedizione, e i nostri azionisti per la fiducia accordataci. Continuiamo a concentrarci su una gestione disciplinata dei cicli di mercato e sulla creazione di valore sostenibile nel lungo periodo.”

Federico Rosen, Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping commenta:

“Siamo molto orgogliosi della performance finanziaria ottenuta da DIS nel 2025. L'Azienda ha realizzato un utile netto di US\$88,4 milioni nel 2025. Il Q4 in particolare è stato il trimestre più profittevole dell'anno, consentendoci di ottenere un risultato netto pari a US\$25,6 milioni.

Questa performance è stata sostenuta da un solido mercato delle product tanker che, sebbene non abbia raggiunto gli straordinari livelli del 2024, ha continuato a beneficiare di un contesto estremamente positivo. Nel 2025, abbiamo ottenuto una media TCE spot pari a US\$24.228 al giorno, mentre la nostra media TCE complessiva (comprensiva sia dei risultati spot che time-charter) è stata pari a US\$23.916. Il nostro EBITDA è stato di US\$ 152,7 milioni nel 2025, equivalente ad un margine EBITDA sui ricavi netti totali del 57,0%, generando al contempo un flusso di cassa operativo positivo di US\$168,6 milioni.

*Negli ultimi anni, DIS ha continuato a rafforzare la propria struttura finanziaria, remunerando al contempo generosamente i suoi azionisti, attraverso dividendi ed il riacquisto di azioni proprie, sostenendo anche significativi investimenti sia nel 2024 che nel 2025. Al 31 dicembre 2025, avevamo **una posizione finanziaria netta di US\$ 27,4 milioni, con cassa e mezzi equivalenti pari a US\$183,9 milioni.** A fine 2025, il rapporto tra la nostra posizione finanziaria netta (escluso IFRS 16) ed il valore di mercato della nostra flotta era pari ad appena il 2,4%, rispetto al 72,9% di fine 2018, a testimonianza del forte piano di riduzione dell'indebitamento implementato negli ultimi anni.*

Grazie alla solidità della nostra struttura finanziaria, abbiamo i mezzi per continuare ad investire nel rinnovo della nostra flotta, offrendo al contempo una remunerazione interessante ai nostri azionisti. A maggio 2025, abbiamo distribuito un dividendo di circa US\$ 34,9 milioni relativo ai risultati del 2024, seguito da un anticipo sui dividendi di US\$15,9 milioni pagato nel quarto trimestre dell'anno ed il riacquisto di azioni proprie pari a US\$ 0,7 milioni. Oggi siamo lieti di annunciare che il Consiglio di Amministrazione di DIS ha proposto alla prossima Assemblea degli Azionisti la distribuzione di un dividendo di US\$0,2700 per ogni azione emessa ed in circolazione (US\$0,2295 netti, dopo l'applicazione della ritenuta massima del 15%). Questo corrisponde ad una distribuzione totale pari a circa US\$32,1 milioni, prevista in pagamento nel mese di maggio 2026.

Nel presentare i risultati di un altro anno molto profittevole, desideriamo ringraziare i nostri azionisti e tutti i nostri stakeholder per la loro fiducia ed il loro continuo sostegno. Restiamo fiduciosi nella nostra capacità di continuare a navigare con successo le dinamiche di mercato e di costruire sui risultati raggiunti negli ultimi anni.”

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE E DELL'ESERCIZIO 2025

Nel complesso, il 2025 è stato un altro anno profittevole per i mercati delle navi cisterna. Le tariffe nel settore delle navi cisterna per il trasporto di greggio (*crude tanker*) sono rimaste sostenute nel corso dell'intero esercizio, supportate dalla persistente solidità del segmento VLCC — con noli nel quarto trimestre ai livelli trimestrali più elevati dal 2008 — e da un mercato Suezmax rimasto su livelli sostenuti per tutto l'anno.

Anche il settore delle navi cisterna per il trasporto di prodotti raffinati (*product tanker*) ha registrato una performance positiva. Sebbene inferiori ai picchi eccezionali osservati nel periodo 2022–2024, i noli sono rimasti significativamente superiori alle medie storiche registrate nel periodo 2010–2019, riflettendo gli

aggiustamenti strutturali nei flussi commerciali globali e la persistente domanda di tonnellaggio conforme ai regimi sanzionatori vigenti.

Le condizioni del mercato nel corso dell'esercizio sono state influenzate dall'evoluzione dei regimi sanzionatori, delle tensioni geopolitiche e dagli aggiustamenti nei flussi commerciali globali. Nel corso del 2025, le sanzioni imposte da Stati Uniti, Unione Europea e Regno Unito nei confronti dei produttori di petrolio russi e delle entità correlate sono state progressivamente inasprite, accompagnate da un'applicazione più rigorosa delle misure sanzionatorie. Questo contesto ha contribuito a modificare i flussi commerciali e ha generato fasi di volatilità nei diversi segmenti del mercato delle navi cisterna. Un numero crescente di navi ha operato sotto sanzioni o all'interno di canali commerciali meno trasparenti, riducendo di fatto la disponibilità di tonnellaggio conforme. Tale riduzione della disponibilità effettiva della flotta ha sostenuto la domanda di navi cisterna operanti nei mercati regolari e ha contribuito a mantenere condizioni di mercato strutturalmente più solide in diversi segmenti.

Allo stesso tempo, le persistenti perturbazioni nel Mar Rosso e le tensioni in Medio Oriente hanno favorito l'allungamento delle distanze di viaggio e, in alcuni casi, hanno limitato la disponibilità di navi in determinati segmenti di mercato. Le dinamiche delle rotte commerciali non sono state uniformi nel corso dell'anno, con periodi di maggiore perturbazione alternati a fasi di parziale normalizzazione, contribuendo così alla variabilità delle tariffe di nolo. L'andamento dei margini di raffinazione e l'evoluzione delle opportunità di arbitraggio hanno inoltre influenzato l'andamento delle tariffe sia nei mercati del greggio sia in quelli dei prodotti raffinati.

Guardando al futuro, le prospettive di breve termine per il mercato delle navi cisterna restano favorevoli. La crescita della produzione e delle esportazioni di petrolio, specialmente dal Medio Oriente e dall'America Latina, dovrebbe continuare a sostenere la domanda di navi anche nei primi mesi del 2026. Gli sviluppi geopolitici e l'applicazione delle sanzioni continueranno verosimilmente a rappresentare fattori chiave per le dinamiche di mercato, con possibili implicazioni per i flussi commerciali, la disponibilità effettiva della flotta e la volatilità delle tariffe di nolo.

Nel segmento delle navi cisterna per il trasporto di prodotti raffinati, le condizioni di mercato sono attese rimanere favorevoli nel breve termine, sostenute da una persistente domanda espressa in tonnellate-migliaia, da rotte commerciali più lunghe, da un'attività di raffinazione relativamente sostenuta e dal continuo impatto degli aggiustamenti nei flussi commerciali legati alle sanzioni sulla domanda di tonnellaggio conforme. Come riportato da Clarksons, la crescita della flotta nel 2026 è prevista intorno al 6,1% per le navi cisterna per prodotti raffinati, fattore che potrebbe esercitare una certa pressione moderatrice sulle condizioni di mercato. Tuttavia, l'espansione effettiva della flotta potrebbe essere in parte attenuata dalle navi che operano al di fuori dei mercati convenzionali e dal possibile impiego di alcune nuove costruzioni LR2 nel segmento dei traffici di prodotti petroliferi dirty.

La tariffa di *time charter* annuale, considerata un indicatore affidabile delle aspettative del mercato *spot*, era valutata a fine febbraio 2026 intorno a US\$25.000 al giorno per una MR2 *Eco*, con un premio di circa US\$1.750 al giorno rispetto a una MR convenzionale.

Nel 2025, d'Amico International Shipping (DIS) ha registrato un utile netto pari a US\$88,4 milioni, sostenuto da un mercato delle navi cisterna rimasto solido nel corso dell'intero l'esercizio. Tale risultato è stato inferiore all'utile netto di US\$188,5 milioni registrato nell'esercizio precedente. La variazione è principalmente attribuibile a un contesto di mercato che, nel 2025, pur rimanendo molto redditizio, non ha raggiunto i picchi straordinari del precedente esercizio, nonché a un incremento del livello di copertura *time charter* a tariffe medie inferiori. Escludendo i proventi dalla vendita di navi, le svalutazioni e le voci finanziarie non ricorrenti, DIS ha registrato un utile netto rettificato di US\$91,6 milioni nel 2025, rispetto a US\$184,7 milioni nell'esercizio precedente. **DIS ha registrato un utile netto di US\$25,6 milioni nel quarto trimestre 2025** rispetto a US\$25,4 milioni nello stesso trimestre dell'esercizio precedente. Escludendo i proventi dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, l'utile netto rettificato è stato pari a US\$24,5 milioni nel quarto trimestre 2025 rispetto a US\$25,7 milioni nel quarto trimestre 2024.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$152,7 milioni nel 2025, rispetto a US\$260,9 milioni registrati nel 2024 (quarto trimestre 2025: US\$40,2 milioni vs. quarto trimestre 2024: US\$42,1 milioni), mentre i **flussi di cassa operativi sono stati positivi pari a US\$168,6 milioni nel 2025**, rispetto agli US\$258,7 milioni generati nell'esercizio precedente.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha raggiunto una tariffa media *spot* giornaliera di US\$24.228 nel 2025** rispetto agli US\$33.871 nel 2024 (quarto trimestre 2025: US\$27.099 vs. quarto trimestre 2024: US\$23.547), riflettendo le condizioni di mercato particolarmente positive registrate nella prima parte del 2024. Allo stesso tempo, il 50,7% dei giorni di impiego totali di DIS nel 2025 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$23.612 (2024: copertura del 41,5% a una tariffa giornaliera media di US\$27.420). 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 i contratti *time charter*) era pari a US\$23.916 nel 2025 rispetto a US\$31.195 raggiunti nel 2024 (quarto trimestre 2025: US\$24.956 vs. quarto trimestre 2024: US\$24.644).

RISULTATI OPERATIVI

I **ricavi** nel 2025 sono stati di US\$346,5 milioni rispetto a US\$488,2 milioni nell'anno precedente. 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 nel 2025 (1,7%) è stata inferiore a quella dell'esercizio precedente (2,8%) 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\$(83,3) milioni nel 2025 rispetto a US\$(121,3) milioni nel 2024. I costi inferiori nel 2025 riflettono la minore esposizione di DIS al mercato *spot* rispetto all'esercizio precedente.

I **ricavi base *time charter*** nel 2025 sono stati pari a US\$263,3 milioni (US\$367,0 milioni nel 2024). In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$24.228 nel 2025** rispetto a US\$33.871 nel 2024, e di US\$27.099 nel quarto trimestre del 2025 rispetto a US\$23.547 nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Nel 2025 la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa¹ (percentuale di copertura) è rimasta significativa, assicurando una media del 50,7% dei giorni-nave disponibili (2024: 41,5%) ad una tariffa fissa media giornaliera di US\$23.612 (2024: US\$27.420). 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.

¹ 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\$23.916 nel 2025** rispetto a US\$31.195 nel 2024, e di **US\$24.956 nel quarto trimestre del 2025** rispetto a US\$24.644 nel quarto trimestre del 2024.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2024					2025				
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Spot	38.201	44.949	29.679	23.547	33.871	21.154	24.497	25.502	27.099	24.228
Tariffa fissa	28.123	27.903	27.204	26.381	27.420	24.567	23.365	23.378	23.383	23.612
Media	34.043	37.698	28.602	24.644	31.195	22.507	23.922	24.335	24.956	23.916

I ricavi da **noleggio a scafo nudo** ammontavano a US\$4,9 milioni nel 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.

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, le spese tecniche e per lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà e a noleggio a scafo nudo, nonché i costi assicurativi tra cui quelli relativi alle navi prese a noleggio a scafo nudo e l'applicazione dell'IFRS 16. Nel 2025 la Società ha gestito una flotta con più navi di proprietà e prese a noleggio a scafo nudo rispetto all'esercizio precedente (2025: 31,0 vs. 2024: 29,0), ma un numero significativamente inferiore di navi in noleggio passivo (2025: 0,5 vs. 2024: 4,7). DIS sottopone i costi operativi ad un monitoraggio continuo, dedicando una particolare attenzione all'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e all'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 fondamentale della visione e della strategia di d'Amico.

I **costi generali e amministrativi** ammontavano a US\$(26,0) milioni nel 2025, rispetto a (US\$(23,3) milioni nel 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 immobilizzazioni** era vicino allo zero nel 2025 rispetto a US\$4,1 milioni nell'esercizio precedente. L'importo per il 2025 include un utile di US\$0,7 milioni dalla vendita della M/T Glenda Meryl conclusa nel quarto trimestre 2025, compensata dall'ammortamento dei risultati differiti netti delle navi vendute e riprese in *leasing (lease-back)* negli esercizi precedenti. L'importo per il 2024 include un utile di US\$5,1 milioni dalla vendita della M/T Glenda Melanie conclusa nel 2024, parzialmente compensato dall'ammortamento delle perdite differite nette delle navi vendute e riprese in *leasing (lease-back)* negli esercizi precedenti.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** ammontava a US\$152,7 milioni nel 2025, rispetto a US\$260,9 milioni nel 2024 (US\$40,2 milioni nel quarto trimestre del 2025 rispetto a US\$42,1 milioni nel quarto trimestre del 2024), riflettendo un mercato dei noli particolarmente solido nel 2025, sebbene al di sotto dei livelli eccezionali registrati nel 2024.

La voce **Ammortamenti e svalutazioni** è stata pari a US\$(53,8) milioni nel 2025, rispetto a US\$(58,4) milioni nel 2024 (US\$(12,3) milioni nel quarto trimestre 2025, rispetto a US\$(13,9) milioni nel quarto trimestre 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 riflettere 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 2024, non sono state rilevate svalutazioni né storni di svalutazioni.

Il **risultato operativo (EBIT)** è stato di US\$98,9 milioni nel 2025 rispetto a US\$202,5 milioni nel 2024 (US\$27,9 milioni nel quarto trimestre del 2025, rispetto a US\$28,3 milioni nel quarto trimestre del 2024).

I **proventi finanziari** sono stati di US\$6,4 milioni nel 2025 (US\$8,1 milioni nel 2024). Tale importo riflette 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 di US\$(15,4) milioni nel 2025 (US\$(20,2) milioni nel 2024). L'importo per il 2025 include principalmente US\$(15,2) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*. L'importo per il 2024 include principalmente US\$(20,0) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*.

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$89,9 milioni nel 2025, rispetto a US\$190,4 milioni nel 2024.

L'**onere fiscale per imposta sul reddito** è stato di US\$(1,5) milioni nel 2025 (US\$(1,9) milioni nel 2024).

DIS ha registrato un utile netto di US\$88,4 milioni nel 2025, rispetto a US\$188,5 milioni nel 2024. **L'utile netto ammontava a US\$25,6 milioni nel quarto trimestre del 2025** rispetto a US\$25,4 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Escludendo i proventi dalla vendita di navi, le svalutazioni e le voci finanziarie non ricorrenti di US\$(3,1) milioni nel 2025 e US\$3,8 milioni nel 2024, DIS ha registrato un utile netto rettificato di US\$91,6 milioni nel 2025, rispetto a US\$184,7 milioni nell'esercizio precedente. Escludendo i proventi dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti di US\$1,2 milioni nel quarto trimestre del 2025 e US\$(0,4) milioni nel quarto trimestre del 2024, DIS ha registrato un utile netto rettificato di US\$24,5 milioni nel quarto trimestre del 2025, rispetto a US\$25,7 milioni nel quarto trimestre del 2024.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

Nel 2025 i flussi di cassa netti di DIS sono stati pari a US\$19,0 milioni, rispetto a US\$53,7 milioni nel 2024.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$168,6 milioni nel 2025, contro US\$258,7 milioni nel 2024.

L'**indebitamento netto di DIS al 31 dicembre 2025** ammontava a US\$27,4 milioni rispetto a US\$121,0 milioni al 31 dicembre 2024. In seguito all'applicazione dell'IFRS 16, tali saldi includono una passività per *leasing* aggiuntiva, pari a US\$2,2 milioni alla fine di dicembre 2025, rispetto a US\$3,4 milioni alla fine del 2024. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'impatto dell'IFRS 16) e il valore di mercato della flotta si attestava al 2,4% al 31 dicembre 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).

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NELL'ESERCIZIO

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.:

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\$34.9 milioni, da pagarsi a valere sugli utili non distribuiti.

Nel mese di novembre 2025 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping ha deliberato la distribuzione di un acconto su dividendi lordo di 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, finanziata dalle riserve distribuibili, compresa la riserva sovrapprezzo azioni.

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 riacquisito 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 circa 0,6 milioni di euro. Al 31 dicembre 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 su una nave noleggiata a scafo nudo: a gennaio 2025, d'Amico International Shipping ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato la propria opzione di acquisto sulla M/T Cielo di Houston, una nave cisterna LR1 da 75.000 Tpl (Dwt) costruita nel 2019 da Hyundai Mipo, Corea del Sud, presso il proprio cantiere di Vinashin in Vietnam, per un corrispettivo di US\$25,6 milioni. 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 controparte rispettabile 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.

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.

Nel mese di dicembre 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 23 mesi minimo e di 26 mesi massimo e ha prorogato un contratto *time charter* con una diversa importante compagnia petrolifera per una delle sue navi *handysize* per un periodo di 23 mesi minimo e di 25 mesi massimo.

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

Esercizio delle opzioni di acquisto su due navi a noleggio passivo: dopo l'esercizio dell'opzione di acquisto sulla M/T High Navigator, nave costruita nel 2018, nell'ottobre 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in consegna la nave nel febbraio 2025. Dopo l'esercizio dell'opzione di acquisto sulla M/T High Leader, nave costruita nel 2018, nell'ottobre 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in consegna la nave nell'aprile 2025.



Vendita di navi: a giugno 2025, DIS ha sottoscritto due accordi per la vendita della M/T Glenda Melody e della M/T Glenda Melissa, per un corrispettivo complessivo di US\$36,3 milioni. La M/T Glenda Melody è stata consegnata agli acquirenti nel mese di luglio 2025, mentre la M/T Glenda Melissa è stata consegnata nel mese di dicembre 2025.

A novembre 2025, DIS ha sottoscritto due accordi per la vendita della M/T Glenda Meryl, per un corrispettivo complessivo di US\$19,5 milioni. La nave è stata consegnata agli acquirenti nel mese di dicembre 2025.

Acquisto di due navi MR1 di nuova costruzione: nel mese di dicembre 2025, d'Amico Tankers d.a.c ha sottoscritto un contratto di costruzione con Guangzhou Shipyard International Company Limited (China) ("GSI") ("GSI") per l'acquisto di due (2) nuove navi cisterna a "Medio Raggio 1" (MR1 – 40.000 Tpl (Dwt)) a un prezzo contrattuale di US\$43,2 milioni ciascuna. Tali navi dovrebbero essere consegnate a d'Amico Tankers rispettivamente nell'aprile e nel luglio 2029. Inoltre, d'Amico Tankers ha un'opzione, esercitabile entro i tre mesi successivi alla firma di contratto di costruzione, per l'ordine di una o due ulteriori navi della medesima tipologia.

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

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.:

Distribuzione dei dividendi: in data odierna il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di proporre all'Assemblea ordinaria degli Azionisti convocata per il 29 aprile 2026 (l'"Assemblea ordinaria") l'approvazione di un dividendo annuale lordo di US\$0,2700 per azione emessa ed in circolazione (US\$0,2295 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%), corrispondente a una distribuzione totale di circa US\$32,1 milioni, da pagarsi a valere sugli utili non distribuiti. Subordinatamente all'approvazione dell'Assemblea ordinaria della Società e in conformità al calendario 2026 pubblicato da Borsa Italiana S.p.A., il pagamento del suddetto dividendo annuale avverrà il 6 maggio 2026 con la relativa data di stacco della cedola n. 11 (data ex) il 4 maggio 2026 e data di registrazione il 5 maggio 2026. Non sarà corrisposto alcun dividendo alle azioni proprie riacquistate dalla Società, in quanto queste non hanno diritto al dividendo. Ad oggi, le azioni proprie riacquistate ammontano a 5.138.533, pari al 4,14% del capitale sociale della Società. Il dividendo annuale proposto si aggiunge all'acconto su dividendi lordo di US\$0,1340 (US\$0,1139 netto, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%) per azione emessa ed in circolazione, corrispondente a una distribuzione totale di US\$15,9 milioni circa dalle riserve distribuibili, compresa la riserva sovrapprezzo azioni, pagati agli azionisti il 19 novembre 2025.

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

Acquisto di due navi MR2 di nuova costruzione: nel mese di gennaio 2026, d'Amico Tankers d.a.c ha sottoscritto un contratto di costruzione con Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Ltd. (China) ("YZJ") per l'acquisto di due (2) nuove navi cisterna a "Medio Raggio 2" (MR2 – 50.000 Tpl (Dwt)) a un prezzo contrattuale di US\$45,4 milioni ciascuna. Tali navi dovrebbero essere consegnate a d'Amico Tankers rispettivamente nel marzo e nel giugno 2029. Inoltre, d'Amico Tankers ha un'opzione, esercitabile entro i due mesi successivi alla firma del contratto di costruzione, per l'ordine di due ulteriori navi della medesima tipologia.

Acquisto di due ulteriori navi MR2 di nuova costruzione: nel mese di marzo 2026, conformemente al contratto di costruzione firmato a gennaio 2026 con Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Ltd. (China) ("YZJ"), d'Amico Tankers d.a.c. Ha esercitato le sue opzioni per l'acquisto di due (2) ulteriori nuove navi cisterna a "Medio Raggio 2" (MR2 – 50.000 Tpl (Dwt)) a un prezzo contrattuale di US\$45,4 milioni ciascuna. Tali navi dovrebbero essere consegnate a d'Amico Tankers rispettivamente nell'agosto e nell'ottobre 2029.

Flotta impiegata a noleggio: nel mese di gennaio 2026, 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 17 mesi.

Nel mese di febbraio 2026, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato due contratti *time charter* con una controparte affidabile per una delle sue navi *handysize* e una delle sue navi MR per un periodo di 12 mesi ciascuna. Nello stesso mese, d'Amico Tankers d.a.c. ha inoltre esteso un contratto *time charter* con un'altra importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo che termina nel novembre 2026 per ulteriori 15 mesi e ha stipulato un contratto *time charter* con una società di *trading* per una delle sue navi LR1 per un periodo di 24 mesi, con un'opzione per il noleggiatore a una tariffa superiore, per ulteriori 12 mesi.

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

	Al 31 dicembre 2025				Al 12 marzo 2026			
	LR1	MR	Handysize	Total	LR1	MR	Handysize	Total
Di proprietà	6	15	6	27	6	15	6	27
A noleggio a scafo nudo*	-	2	-	2	-	2	-	2
Totale	6	17	6	29	6	17	6	29

* with purchase obligation

BUSINESS OUTLOOK

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. Alla pagina successiva sono riportati alcuni dei fattori che dovrebbero continuare a sostenere i mercati.

Domanda di navi cisterna

- Secondo l'Agenzia Internazionale dell'Energia (AIE) nel suo *Oil Market Report* di febbraio 2026, la domanda globale di petrolio dovrebbe aumentare di circa 850 migliaia di barili al giorno nel 2026, rispetto a una crescita di circa 770 migliaia di barili al giorno nel 2025. Come nel 2025, le economie non OCSE dovrebbero rappresentare l'intera crescita della domanda nel 2026, con la Cina che rimarrà il principale contributore tra i singoli Paesi, con una crescita prevista leggermente superiore ai 200 migliaia di barili al giorno in entrambi gli anni. Anche la crescita di tutti gli altri mercati emergenti, tra cui India, Sud-Est asiatico, America Latina e parti del Medio Oriente, dovrebbe contribuire in misura significativa all'espansione complessiva della domanda. La domanda di materie prime per il settore petrolchimico dovrebbe rappresentare oltre la metà della crescita totale della domanda nel 2026, rispetto a circa un terzo nel 2025, quando i combustibili per il trasporto (in particolare la benzina) erano i principali fattori trainanti. Questo cambiamento riflette una parziale ripresa dell'attività petrolchimica, mentre la crescita della domanda di benzina continua a moderarsi a causa dell'elettrificazione dei veicoli e dei miglioramenti dell'efficienza, soprattutto in Cina.
- Secondo l'*Oil Market Report* dell'AIE di febbraio 2026, a seguito di un incremento dell'offerta di quasi 3,1 milioni di barili al giorno nel 2025, la produzione petrolifera globale dovrebbe aumentare di circa 2,4 milioni di barili al giorno nel 2026, raggiungendo i 108,6 milioni di barili al giorno. Secondo le previsioni, la crescita della produzione sarà sostanzialmente ripartita equamente tra produttori non-OPEC+ e produttori OPEC+. L'offerta dei Paesi non-OPEC+ dovrebbe aumentare di

circa 1,2 milioni di barili al giorno, trainata principalmente da una più forte produzione offshore negli Stati Uniti e in Brasile. Analogamente, la produzione OPEC+ dovrebbe aumentare di circa 1,2 milioni di barili al giorno, ipotizzando che il gruppo mantenga gli attuali piani di produzione. L'espansione registrata nel 2025 è stata determinata in larga parte da un aumento di 1,8 milioni di barili al giorno negli Stati Uniti, Canada, Brasile, Guyana e Argentina, insieme alla riduzione parziale delle restrizioni all'offerta OPEC+.

- Secondo l'*Oil Market Report* dell'AIE di febbraio 2026, in seguito a un incremento di quasi 1 milione di barili al giorno a 83,8 milioni di barili al giorno nel 2025, la produzione mondiale delle raffinerie dovrebbe aumentare in media di circa 790 migliaia di barili al giorno nel 2026, raggiungendo gli 84,6 milioni di barili al giorno, con una crescita guidata principalmente dalle regioni non-OCSE. I volumi globali di raffinazione si sono ridotti all'inizio dell'anno, passando da un massimo storico di 86,3 milioni di barili al giorno registrato a dicembre a 85,7 milioni di barili al giorno a gennaio, riflettendo l'avvio della manutenzione stagionale e margini di raffinazione più deboli, che hanno temporaneamente inciso sull'attività.
- La capacità di raffinazione globale sta attraversando significativi cambiamenti strutturali. Secondo il report *Oil 2025* dell'AIE, circa 4,2 milioni di barili al giorno di nuova capacità o di ampliamenti di capacità esistente dovrebbero entrare in funzione entro il 2030, parzialmente compensati da circa 1,6 milioni di barili al giorno di chiusure di capacità annunciate, per un incremento netto di circa 2,5 milioni di barili al giorno nel periodo 2024–2030. Questa espansione, trainata principalmente dall'Asia – in particolare da Cina e India – dovrebbe più che compensare le chiusure previste di raffinerie in Europa e negli Stati Uniti. Di conseguenza, la maggior parte della nuova capacità si aggiungerà ad 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, si prevede la chiusura di oltre 1,0 milioni di barili al giorno di capacità nel 2025, prevalentemente nei Paesi OCSE (circa 400 migliaia di barili al giorno negli USA e 370 migliaia di barili al giorno in Europa). Al contrario, nel 2026 sono previste nuove capacità lorde per circa 1,5 milioni di barili al giorno, trainate principalmente da India, Cina e Medio Oriente, mentre le chiusure annunciate si attesteranno a circa 300 migliaia di barili al giorno.
- Secondo il report "*Oil & Tanker Trade Outlook*" di Clarksons di febbraio 2026, la crescita del commercio marittimo globale dei raffinati è attesa in aumento dell'1,9% nel 2026, dopo una contrazione del 2,3% nel 2025.
- A partire da ottobre 2023, Stati Uniti, Gran Bretagna e Unione Europea hanno progressivamente intensificato le misure per contrastare i traffici illeciti di petrolio, ampliando le sanzioni a navi cisterna, operatori commerciali e società energetiche. L'applicazione di tali sanzioni ha registrato un'accelerazione negli ultimi mesi, prendendo di mira un numero maggiore di navi e importanti produttori petroliferi russi. Tali azioni si sono dimostrate sempre più efficaci nell'interrompere le attività commerciali sanzionate, obbligando le navi a sospendere le operazioni o ricorrere a inefficienti trasferimenti *ship-to-ship*. Nel complesso, l'inasprimento del regime sanzionatorio dovrebbe ridurre ulteriormente la disponibilità della flotta, modificare i flussi del commercio petrolifero globale e sostenere livelli di nolo solidi, mentre le raffinerie cinesi e indiane aumenteranno gli approvvigionamenti di greggio dal Medio Oriente e i flussi commerciali continueranno a ridefinirsi.
- Il recente rafforzamento del mercato è stato ulteriormente supportato dal ritorno delle esportazioni di greggio del Venezuela verso il mercato conforme alle sanzioni. I volumi venezuelani si sono attestati su una media di 0,8 milioni di barili al giorno nel 2025 (circa l'1% dell'offerta globale), contribuendo ad aumentare la domanda di navi cisterna tradizionali.

Offerta di navi cisterna

- Le inefficienze commerciali, tra cui le modifiche delle rotte e dei flussi commerciali, l'aumento dei

trasbordi 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 il report *"Oil & Tanker Trades Outlook"* di Clarksons di febbraio 2026, la flotta totale di *product tanker* sarebbe cresciuta del 5,3% nel 2025 e dovrebbe crescere di un ulteriore 6,1% nel 2026. Le consegne di nuove navi hanno registrato un'accelerazione, con 98 navi MR e LR1 consegnate nel 2025, rispetto a sole 21 nel 2024.
- Nonostante il significativo aumento dell'attività di nuova costruzione negli ultimi anni, gli ordini hanno registrato un drastico rallentamento. Infatti, nel 2025 sono state ordinate 77 navi MR e LR1, rispetto a 214 nel 2024. Secondo Clarksons, il portafoglio ordini corrente di navi MR e LR1 rappresenta il 13,5% dell'attuale flotta commerciale (misurata in portata lorda).
- Il contesto favorevole dei noli ha continuato a scoraggiare le demolizioni negli ultimi anni. Tuttavia, nel 2025 tale attività è aumentata in misura sostanziale, con circa 1,4 milioni di tonnellate di portata lorda (Dwt) vendute per la rottamazione nei segmenti MR e LR1, rispetto a sole 120.000 tonnellate di portata lorda (Dwt) nel 2024. A causa della limitata attività di demolizione negli anni precedenti, la flotta di navi cisterna sta rapidamente invecchiando: Clarksons stima che il 20,3% delle navi MR e LR1 in servizio ha almeno 20 anni, e il 53,8% 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 tema centrale 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 misurare l'indice di efficienza energetica delle loro navi esistenti (*Energy Efficiency Existing Ship Index*, EEXI) e l'indicatore di intensità carbonica (*Carbon Intensity Indicator*, CII), che insieme mirano a favorire una riduzione progressiva delle emissioni entro il 2030. Nonostante la pressione normativa resti elevata, la recente decisione dell'IMO di rinviare di un anno l'introduzione di una tassa globale sul carbonio ha posticipato l'adozione 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.

Nel complesso, mentre il mercato continua a beneficiare di fondamentali strutturali positivi, le tariffe di nolo potrebbero restare esposte a periodi di volatilità determinati dall'evoluzione degli sviluppi geopolitici e dalle più ampie dinamiche macroeconomiche.

In questo contesto, le tensioni in Medio Oriente hanno registrato una significativa escalation. Il 28 febbraio 2026, azioni militari coordinate da parte degli Stati Uniti e di Israele contro obiettivi in Iran hanno segnato una rilevante intensificazione delle ostilità nella regione. L'Iran rimane un produttore petrolifero significativo, con una produzione di circa 3,3 milioni di barili al giorno nel 2025, e lo Stretto di Hormuz — attraverso il quale transita circa il 20% dell'offerta globale di petrolio — rappresenta uno snodo strategico fondamentale per i flussi energetici globali. Qualsiasi interruzione prolungata del traffico attraverso questo corridoio potrebbe influenzare i prezzi del petrolio, modificare le rotte commerciali consolidate e incidere sui livelli di utilizzo delle navi cisterna. Alla data del presente documento, le implicazioni economiche e per il mercato dei trasporti marittimi di tali sviluppi restano difficili da valutare e dipenderanno dalla durata e dall'estensione geografica del conflitto, nonché da eventuali sviluppi diplomatici e politici.

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

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

Risultati operativi

Nel 2025 la Società ha registrato un utile netto di US\$ 53,1 million (2024: 67,0 milioni). Il conto economico della Società è sintetizzato nel seguente prospetto.

US\$ migliaia	2025	2024
Proventi da investimenti (dividendi)	57.000	70.000
Costo del personale	(2.118)	(1.878)
Altri costi generali e amministrativi, ammortamenti e imposte	(4.185)	(4.037)
Proventi finanziari	2.384	2.887
Utile del period	53.081	66.972

Nel 2025 sono stati registrati proventi da investimenti per US\$ 57,0 milioni.

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

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

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

Situazione patrimoniale-finanziaria

Al 31 dicembre

US\$ migliaia	2025	2024
Attività non Correnti	407.413	407.336
Attività Correnti	4.700	2.548
Totale attività	412.113	409.884
Patrimonio netto	408.366	406.151
Passività non Correnti	83	-
Passività Correnti	3.664	3.733
Totale passività e patrimonio netto	412.113	409.884

- Le attività non correnti della Società rappresentano principalmente il valore contabile dell'investimento in d'Amico Tankers d.a.c. (DTL), la principale controllata operativa del Gruppo;
- Le attività correnti includono principalmente disponibilità liquide e mezzi equivalenti (2024: invariato);
- Le passività correnti includono principalmente accantonamenti per il costo del Piano di incentivazione a lungo termine di DIS (Piano LTI), pari a US\$ 2.5 milioni (2024: US\$ 2.2 milioni) ed altri accantonamenti per spese generali ed amministrative.

DIVIDENDI

Il Consiglio di Amministrazione ha deciso oggi di proporre all'Assemblea Generale degli Azionisti, che sarà convocata per il 29 aprile 2026 (l'"AGM"), di approvare il pagamento in contanti di un dividendo lordo di US\$ 0,2700 (US\$ 0,2295 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%) per azione emessa e in circolazione corrispondente a una distribuzione totale di circa US\$ 32.121.367 da versare sugli utili trattenuti. Previa approvazione dell'AGM della Società e in conformità al calendario 2026 pubblicato da Borsa Italiana S.p.A., il pagamento del suddetto dividendo annuale sarà effettuato il 6 maggio 2026 con relativo stacco della cedola n. 11 (ex-date) il 4 maggio 2026 e record date il 5 maggio 2026. Per le azioni proprie riacquistate dalla Società non verrà corrisposto alcun dividendo, non godendo quest'ultime del diritto al dividendo. Ad oggi, le azioni proprie riacquistate dalla Società ammontano a 5.138.533, pari al 4,14% del capitale sociale della Società. Questo dividendo annuale proposto all'AGM si aggiunge all'acconto sul dividendo lordo di US\$ 0,1340 (US\$ 0,1139 netti, al netto della ritenuta fiscale massima applicabile del 15%) per azione emessa e in circolazione, corrispondente a una distribuzione complessiva di circa US\$ 15,9 milioni, come deliberato dal Consiglio di Amministrazione del 66 novembre 2025 e già versato dalle riserve distribuibili, inclusa la riserva sovrapprezzo azioni, il 19 novembre 2025.

ALTRE DELIBERE

RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO E GLI ASSETTI PROPRIETARI PER L'ESERCIZIO CHIUSO IL 31 DICEMBRE 2025 E CONVOCAZIONE DELL'ASSEMBLEA ANNUALE DEGLI AZIONISTI

Il Consiglio di Amministrazione ha inoltre esaminato e approvato la relazione della Società sul governo societario e gli assetti proprietari per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 e ha deliberato la convocazione dell'Assemblea generale della Società.

L'Assemblea sarà chiamata a deliberare, *inter alia*, sull'approvazione del bilancio civilistico e consolidato al 31 dicembre 2025 con la proposta di distribuire un dividendo annuale per l'esercizio 2025 agli Azionisti della Società e sul rinnovo della nomina della società di revisione ("réviseur d'entreprises agréé") per un periodo che termina all'assemblea generale annuale degli azionisti della Società che sarà convocata per approvare il bilancio consolidato e il bilancio annuale statutario della Società per l'esercizio 2028.

L'avviso di convocazione dell'Assemblea e tutta la relativa documentazione di supporto saranno messi a disposizione del pubblico secondo le disposizioni di legge e regolamentari applicabili alla Società.

POLITICA GENERALE SULLA REMUNERAZIONE PER L'ESERCIZIO CHE SI CHIUDERÀ AL 31 DICEMBRE 2026 E SULLA RELAZIONE SULLA REMUNERAZIONE PER L'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2025

Il Consiglio di Amministrazione, su proposta del Comitato Nomine e Remunerazione, ha inoltre deliberato di approvare la relazione della Società sulla politica di remunerazione e sui compensi corrisposti (la "Relazione sulla Remunerazione 2026") che sarà ulteriormente sottoposta all'esame e al voto consultivo dell'Assemblea generale secondo le norme e i regolamenti applicabili.

Further information on the above-mentioned resolutions is available on the Corporate Governance section of the Company's website (<https://it.damicointernationalshipping.com/corporate-governance/>).

At 14.00pm CET, 08.00am EST today a conference call will be held with the financial community during which the Group's economic and financial results will be discussed. It is possible to participate in webcall clicking on the following link: <https://www.c-meeting.com/web3/join/3BHH8EBJTPZ9WE> or dialing the following numbers: from **Italy**: + 39 02 8020911 / **UK**: + 44 1 212818004 / **USA**: +1 718 7058796. The presentation slides can be downloaded before the conference call from the Investor Relations page on DIS web site: <http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/>

This Press release relating to FY'25 Results has been notably prepared in accordance with provisions of Art. 3 of the Luxembourg Law dated 11 January 2008, as amended and/or supplemented from time to time, which transposed Directive 2004/109/EC of the European Parliament and of Council of 15 December 2004 in the harmonization of transparency requirements in relation to information about issuers whose securities are admitted to trading on a regulated market. The integral document pertaining thereto will be deposited and available within the terms prescribed by the applicable laws and regulations at the Company's registered office and website (<http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/>). The document is also filed through eMarketSDIR and STORAGEat Borsa Italiana S.p.A. and at Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB) and with the Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF) and Société de la Bourse de Luxembourg S.A. in its quality of Company's storage Officially Appointed Mechanism.

d'Amico International Shipping S.A. is a subsidiary of d'Amico Società di Navigazione S.p.A., one of the world's leading privately owned marine transportation companies, and operates in the product tankers sector, comprising vessels that typically carry refined petroleum products, chemical and vegetable oils. d'Amico International Shipping S.A. controls, through its fully-owned subsidiary, d'Amico Tankers d.a.c., Dublin, either through ownership or charter arrangements, a modern and double-hulled fleet, ranging from 35,000 and 75,000 deadweight tons. The Company has a long history of family enterprise and a worldwide presence with offices in key market maritime canterers (London, Dublin, Monaco, Singapore and New York). The Company's shares are listed on the Milan Stock Exchange under the ticker symbol 'DIS.MI' and are traded also on the OTCQX Best Market in the US, under the ticker symbol 'OTCQX: DMCOF'.

d'Amico International Shipping S.A

Anna Franchin - Investor Relations Manager

Tel: +35 2 2626292901

Tel: +37 7 93105472

E-mail: ir@damicointernationalshipping.com

Capital Link

New York - Tel. +1 (212) 661 -

7566 London - Tel. +44 (0) 20

7614 - 2950

E - Mail: damicotankers@capitallink.com

Media Relations

Havas PR Milan

Marco Fusco

Tel.: +39 02 85457029 – Mob.: +39 345.6538145

E-Mail: marco.fusco@havaspr.com

ANNEX

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	2025	2024
Ricavi	346.529	488.217
Costi diretti di viaggio	(83.273)	(121.251)
Ricavi base time charter*	263.256	366.966
Ricavi da noleggio a scafo nudo	4.873	4.886
Totale ricavi netti	268.129	371.852
Altri costi operativi diretti	(89.402)	(91.647)
Costi generali ed amministrativi	(25.995)	(23.319)
Risultato dalla vendita di immobilizzazioni	(4)	4.050
Risultato operativo lordo (EBITDA*)	152.728	260.936
Ammortamenti e svalutazioni	(53.785)	(58.398)
Risultato operativo (EBIT*)	98.943	202.538
Proventi finanziari	6.352	8.072
Oneri finanziari	(15.362)	(20.242)
Utile ante imposte	89.933	190.368
Onere fiscale per imposta sul reddito	(1.491)	(1.890)
Utile del periodo	88.442	188.478
Utile base e diluito per azione in US\$	0,743	1,537

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	2025	2024
Utile del periodo	88.442	188.478
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (cash flow hedges)	(590)	(3.077)
Variazioni nella riserva di conversione	126	(139)
Utile complessivo del periodo	87.978	185.262
Utile base complessivo per azione in US\$	0,739	1,537

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 dicembre 2025	AI 31 dicembre 2024
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	791.375	801.767
Altre attività finanziarie non correnti	93	675
Totale attività non correnti	791.468	802.442
Rimanenze	14.750	14.880
Crediti e altre attività correnti	35.678	49.648
Altre attività finanziarie correnti	1.338	3.030
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	183.921	164.892
Attività Correnti	235.687	232.450
Attività disponibili per la vendita	-	19.676
Totale attività correnti	235.687	252.126
TOTALE ATTIVITÀ	1.027.155	1.054.568
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.053	62.053
Utili portati a nuovo	409.086	371.922
Sovrapprezzo azioni	326.658	326.658
Altre riserve	(27.393)	(27.342)
Patrimonio netto totale	770.404	733.291
Banche ed altri finanziatori	154.188	190.429
Passività non correnti da leasing	31.097	33.535
Altre passività finanziarie non correnti	2.983	3.578
Totale passività non correnti	188.268	227.542
Banche ed altri finanziatori	19.278	26.231
Passività correnti da leasing	3.796	32.772
Debiti e altre passività correnti	43.484	31.258
Altre passività finanziarie correnti	1.400	3.083
Debiti per imposte correnti	525	391
Totale passività correnti	68.483	93.735
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	1.027.155	1.054.568

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	2025	2024
Utile del periodo	88.442	188.478
Svalutazione di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	53.785	58.398
Onere fiscale per imposta sul reddito	1.491	1.890
Oneri per leasing	3.197	4.522
Altri oneri finanziari	5.813	7.649
Risultato dalla vendita di immobilizzazioni	4	(4.050)
Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide	119	(235)
Assegnazioni e ratei passivi basati su azioni per il Piano d'incentivazione a lungo termine	708	629
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	153.559	257.281
Variazioni delle rimanenze	131	(1.153)
Variazioni dei crediti a breve	14.681	26.053
Variazioni dei debiti a breve	11.828	(10.059)
Imposte pagate	(1.358)	(1.618)
Pagamento della quota di interessi della passività da <i>leasing</i>	(3.197)	(4.522)
Interessi netti pagati	(7.029)	(7.251)
Flussi di cassa netti da attività operative	168.615	258.731
Acquisizione di immobilizzazioni materiali	(76.943)	(115.612)
Risultato dalla vendita di immobilizzazioni	54.645	26.925
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(22.298)	(88.687)
Acquisto di azioni proprie	(683)	(10.330)
Dividendi distribuiti	(50.891)	(60.076)
Rimborso finanziamenti bancari	(84.599)	(93.405)
Utilizzi di linee di credito	41.000	66.275
Rimborso della quota capitale di passività da <i>leasing</i>	(32.115)	(18.770)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(127.288)	(116.306)
Variazione netta in aumento delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	19.029	53.738
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	164.892	111.154
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	183.921	164.892



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

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

Federico Rosen
Chief Financial Officer

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

Unitamente agli indicatori più direttamente comparabili previsti dagli IFRS, il management di DIS utilizza regolarmente gli indicatori alternativi di *performance* (IAP), 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, pertanto non dovrebbero essere considerati sostitutivi rispetto alle informazioni riportate nel bilancio del Gruppo.

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

Ricavi base time charter

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

Ricavi da noleggio a scafo nudo

Ricavi derivanti da contratti tramite i quali al proprietario viene corrisposto un importo mensile anticipato a un noleggio giornaliero pattuito per un periodo di tempo determinato. Durante tale periodo, il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, inclusi 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, inclusi gli investimenti relativi a nuove navi in costruzione, nonché i costi capitalizzati per manutenzioni intermedie o speciali sulle navi e 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. 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. 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 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:

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 del quarto trimestre e dell'esercizio 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 quarto trimestre e dell'esercizio 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 quarto trimestre e dell'esercizio 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 (*charter party*). 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 di fatto al proprietario registrato, in virtù di un contratto di *time charter* o di un noleggio a scafo nudo. Tale controllo può comportare l'assunzione di 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, che vengono compensati mediante *demurrage*. 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 determinato, 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'eventuale assicurazione aggiuntiva di viaggio. Il proprietario della nave o il noleggiatore a scafo nudo che opera la nave in *time charter* è responsabile della gestione tecnica della stessa, equipaggio compreso, e sostiene le spese operative.