COMUNICATO STAMPA

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A.
approva i risultati del Q3 e dei primi 9 mesi del 2026:

'DIS HA CONSEGUITO RISULTATI SOLIDI NEL TERZO TRIMESTRE E NEI PRIMI NOVE MESI DEL 2026:
UTILE NETTO DI US$ 27,8 MILIONI NEL TERZO TRIMESTRE E DI US$ 107,2 MILIONI NEI PRIMI NOVE MESI;
POSIZIONE DI CASSA NETTA PARI A US$ 56,6 MILIONI A FINE PERIODO;
DISTRIBUZIONE DI UN ACCONTO LORDO SUL DIVIDENDO DI US$ 0,3360 PER AZIONE.'

RISULTATI DEI PRIMI NOVE MESI 2026

- Ricavi base time charter (TCE) di US$ 222,0 milioni (US$ 196,6 milioni nei 9M'25)
- Ricavi netti totali di US$ 225,7 milioni (US$ 200,2 milioni nei 9M'25)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US$ 145,9 milioni (64,7% sui Ricavi netti totali) (US$ 112,5 milioni nei 9M'25)
- Utile del periodo di US$ 107,2 milioni (US$ 62,8 milioni nei 9M'25)
- Utile rettificato del periodo (escludendo poste non ricorrenti) di US$ 101,6 milioni (US$ 67,1 milioni nei 9M'25)
- Flussi di cassa da attività operative di US$ 136,6 milioni (US$ 132,2 milioni nei 9M'25)
- Posizione di cassa netta di US$ 56,6 milioni (US$ 58,3 milioni escluso IFRS 16) al 30 settembre 2026 (Debito netto di US$ 27,4 milioni al 31 dicembre 2025)

RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE 2026

- Ricavi base time charter (TCE) di US$ 67,0 milioni (US$ 66,8 milioni nel Q3'25)
- Ricavi netti totali di US$ 68,2 milioni (US$ 68,0 milioni nel Q3'25)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US$ 40,2 milioni (58,8% sui Ricavi netti totali) (US$ 39,2 milioni nel Q3'25)
- Utile del periodo di US$ 27,8 milioni (US$ 24,3 milioni nel Q3'25)
- Utile rettificato del periodo (escludendo poste non ricorrenti) di US$ 26,9 milioni (US$ 24,3 milioni nel Q3'25)

Lussemburgo, 5 novembre 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 il resoconto intermedio di gestione per il periodo chiuso al 30 settembre 2026 (Risultati Finanziari del terzo trimestre e dei primi nove mesi del 2026).

COMMENTO DEL MANAGEMENT

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

"d'Amico International Shipping ha conseguito solidi risultati nel terzo trimestre e nei primi nove mesi del 2026, registrando utili netti rispettivamente pari a US$ 27,8 milioni e US$ 107,2 milioni, rispetto a US$ 24,3 milioni e US$ 62,8 milioni nei corrispondenti periodi del 2025. Il nostro nolo TCE medio giornaliero spot ha raggiunto US$ 34.940 nel terzo trimestre del 2026 e US$ 41.094 nei primi nove mesi dell'anno, con aumenti

rispettivamente del 37% e del 75% rispetto ai corrispondenti periodi del 2025. Al contempo, abbiamo mantenuto una significativa copertura a tariffa fissa: nei primi nove mesi del 2026, il 63,2% dei nostri giorni di impiego era coperto da contratti a termine, a un nolo TCE medio giornaliero di US$ 23.402. Di conseguenza, il nostro nolo TCE medio giornaliero complessivo, comprendente sia l'impiego spot sia quello in time charter, si è attestato a US$ 27.446 nel terzo trimestre del 2026 e a US$ 29.911 nei primi nove mesi del 2026, rispetto a US$ 24.335 e US$ 23.583, rispettivamente, nei corrispondenti periodi del 2025.

Gli sviluppi geopolitici hanno continuato a rappresentare uno dei fattori determinanti per l'andamento dei mercati globali dell'energia e delle navi cisterna durante il terzo trimestre del 2026. Il conflitto in Iran ed il conseguente calo dei flussi petroliferi attraverso lo Stretto di Hormuz hanno modificato in modo sostanziale i flussi commerciali internazionali e determinato una notevole volatilità nel mercato dei noli.

Dopo l'impennata dei noli derivante dalla riconfigurazione dei flussi commerciali nelle fasi iniziali del conflitto, il mercato è stato meno brillante nei mesi di luglio e agosto, pur mantenendosi su livelli storicamente elevati, poiché durante questi mesi l'effetto dei minori volumi di raffinati esportati ha assunto un peso maggiore nella determinazione dei noli.

Le esportazioni di petrolio dal Medio Oriente hanno tuttavia registrato una notevole ripresa a partire da agosto, pur mantenendo un andamento irregolare e rimanendo esposte al rischio di nuove interruzioni. Nelle ultime quattro settimane, la media dei flussi di greggio e prodotti raffinati transitati attraverso Hormuz hanno raggiunto circa tre quarti dei livelli precedenti al conflitto. Considerando anche i volumi reindirizzati verso Yanbu, Fujairah e Ceyhan, il recupero delle esportazioni di petrolio dal Golfo Persico in tale periodo è stata prossima al 90%. Le operazioni di trasferimento di carichi da nave a nave nel Golfo di Oman e in aree più distanti, che spesso comportano lunghi tempi di attesa, nonché il riposizionamento delle navi e il ricorso alla circumnavigazione del Capo di Buona Speranza per alcune esportazioni dal Mar Rosso, hanno continuato a ridurre la disponibilità effettiva della flotta e a sostenere i noli. La recente ripresa degli attacchi contro le infrastrutture energetiche regionali e le navi commerciali evidenzia, tuttavia, la fragilità di tale recupero e i rischi persistenti che interessano le principali rotte marittime.

La solidità del mercato delle navi cisterna per il trasporto di greggio ha continuato ad attrarre navi LR2, riducendo notevolmente la disponibilità di navi per il trasporto di carichi raffinati clean. Questo fenomeno, unitamente al continuo aumento delle esportazioni di prodotti raffinati, soprattutto dalla Cina – favorito dalla maggiore disponibilità di greggio sul mercato – alle scorte estremamente ridotte di alcuni prodotti raffinati, agli elevati margini di raffinazione e alle ampie opportunità di arbitraggio commerciale su determinate rotte, dovrebbe fornire ulteriore impulso al mercato dei noli per le product tanker nei prossimi mesi. I noli delle product tanker hanno recentemente raggiunto nuovamente livelli record.

È attualmente difficile prevedere quando potrà essere raggiunto un accordo di pace duraturo in Iran e quando potranno conseguentemente normalizzarsi i flussi commerciali nella regione. Tale evento eliminerebbe alcune importanti inefficienze presenti nel mercato, aumentando l'offerta effettiva della flotta, ma darebbe anche impulso a una necessaria fase di ricostituzione delle scorte petrolifere, con un significativa crescita dei volumi trasportati. È probabile che le scorte debbano essere ricostituite a livelli superiori a quelli precedenti all'inizio del conflitto in Iran, poiché sia i Paesi esportatori sia quelli importatori hanno compreso l'importanza di poter accedere a forniture petrolifere che non dipendano dal transito di Hormuz. Il previsto aumento della produzione petrolifera nelle Americhe e la decisione degli Emirati Arabi Uniti di lasciare l'OPEC dovrebbero agevolare tali obiettivi, mantenendo il mercato ben rifornito nei prossimi anni.

Anche gli sviluppi geopolitici al di fuori del Medio Oriente hanno continuato a esercitare un'influenza significativa sui mercati delle navi cisterna. La guerra in Ucraina e il relativo regime sanzionatorio continuano a modificare i precedenti flussi commerciali, indirizzando le esportazioni russe di greggio verso destinazioni più lontane e costringendo l'Europa a reperire volumi sostitutivi da aree più distanti. Tali dinamiche hanno sostenuto la domanda in termini di tonnellate-miglia, mentre il crescente numero di navi sottoposte a sanzioni ha limitato la disponibilità di tonnellaggio per i traffici conformi al regime sanzionatorio, sostenendo il mercato dei noli. I continui attacchi ucraini contro le raffinerie russe hanno ridotto l'attività di raffinazione e le esportazioni di prodotti del Paese. Secondo l'AIE, a settembre le esportazioni russe di prodotti raffinati sono scese a circa 1,2 milioni di barili al giorno, circa 1,1 milioni di barili al giorno in meno rispetto al livello registrato un anno prima. L'accordo sulle forniture di diesel concluso in ottobre tra gli Stati Uniti e la Russia potrebbe favorire una parziale ripresa delle esportazioni. Tuttavia, il relativo impatto sull'equilibrio del mercato globale del diesel dovrebbe essere limitato dalla ridotta capacità operativa del sistema di raffinazione russo. Il persistente deficit delle esportazioni russe di raffinati ha creato ulteriore scarsità nel mercato, aumentando la necessità di reperire carichi sostitutivi presso fornitori alternativi.

Dal lato dell'offerta, il portafoglio ordini di nuove costruzioni ha continuato a crescere. A fine settembre 2026, rappresentava il 16,2% della flotta esistente di navi Handysize, MR e LR1 ed il 26,1% dell'intera flotta di navi cisterna, in termini di portata lorda. Il previsto aumento dell'offerta di navi è in parte mitigato dall'invecchiamento della flotta attualmente in servizio. A fine settembre 2026, le navi con almeno 20 anni di età rappresentavano il 22,5% della flotta Handysize, MR e LR1 ed il 21,3% dell'intera flotta di navi cisterna, in termini di portata lorda, mentre le navi con più di 15 anni rappresentavano rispettivamente il 54,7% ed il 47,4%. L'invecchiamento della flotta potrebbe limitarne la produttività e favorire un aumento delle demolizioni, soprattutto in caso di indebolimento del mercato dei noli, contribuendo così a un graduale riequilibrio dell'offerta.

Nel corso del 2026 abbiamo continuato a gestire attivamente la nostra flotta, in linea con la nostra strategia di lungo termine, volta a controllare navi moderne ed efficienti sotto il profilo dei consumi. In tale ambito, abbiamo venduto le nostre due navi più vecchie, che erano anche le ultime unità non-eco ancora presenti nella flotta. High Seas, una nave MR costruita nel 2012, è stata venduta per US$ 27,6 milioni e consegnata agli acquirenti nell'aprile 2026, generando proventi netti per circa US$ 27,0 milioni. High Tide, anch'essa una nave MR costruita nel 2012, è stata venduta per US$ 28,5 milioni e consegnata agli acquirenti all'inizio di novembre 2026, generando proventi netti per circa US$ 28,0 milioni.

Il nostro piano di rinnovo della flotta comprende attualmente dieci nuove costruzioni, per un investimento complessivo di circa US$ 512,3 milioni. Il programma include quattro navi LR1 ordinate nel 2024 e la cui consegna è prevista nella seconda metà del 2027, nonché sei product tanker MR a elevata efficienza nei consumi, la cui consegna è prevista nel 2029. Queste ultime comprendono due navi MR1 da 40.000 tonnellate di portata lorda, ordinate nel dicembre 2025 a un prezzo di US$ 43,2 milioni ciascuna, con consegna prevista nell'aprile e nel luglio 2029, e quattro navi MR2 da 50.000 tonnellate di portata lorda, ordinate tra gennaio e marzo 2026 ad un prezzo di US$ 45,4 milioni ciascuna, con consegne previste tra marzo e ottobre 2029. Le sei nuove navi MR sono progettate per conseguire significativi miglioramenti in termini di efficienza nei consumi anche rispetto alla nostra attuale flotta eco, rafforzando ulteriormente la nostra competitività operativa.

Siamo molto soddisfatti dei solidi risultati conseguiti da DIS nei primi nove mesi del 2026 e dell'ulteriore rafforzamento della nostra situazione patrimoniale, che ci consente di remunerare i nostri Azionisti mediante la distribuzione di un acconto lordo sul dividendo di US$ 0,3360 per azione. La nostra flotta moderna ed efficiente, la nostra solida posizione finanziaria, l'esperienza del nostro team ed una strategia

disciplinata d'allocazione del capitale, costituiscono pilastri importanti per affrontare i futuri cicli di mercato e continuare a generare sostanziale valore per i nostri Azionisti."

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

"DIS ha registrato un utile netto di US$ 107,2 milioni nei primi nove mesi del 2026, rispetto a US$ 62,8 milioni nel corrispondente periodo del 2025. Nel terzo trimestre, l'utile netto è stato pari a US$ 27,8 milioni, rispetto a US$ 24,3 milioni nel terzo trimestre del 2025. Questa solida redditività riflette noli TCE medi giornalieri spot pari a US$ 41.094 nei primi nove mesi del 2026 e a US$ 34.940 nel terzo trimestre, mentre i noli TCE medi giornalieri complessivi, comprendenti sia l'impiego spot sia quello in time charter, si sono attestati rispettivamente a US$ 29.911 e US$ 27.446. Nei primi nove mesi dell'anno, l'EBITDA è stato pari a US$ 145,9 milioni, corrispondente al 64,7% dei ricavi netti totali, mentre i flussi di cassa operativi hanno raggiunto US$ 136,6 milioni.

La solida redditività ed i flussi di cassa generati nel periodo hanno ulteriormente rafforzato la situazione patrimoniale di DIS, determinando una posizione di cassa netta pari a US$ 56,6 milioni al 30 settembre 2026, rispetto ad un indebitamento netto di US$ 27,4 milioni al 31 dicembre 2025. Escludendo US$ 1,7 milioni di passività da leasing derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16, la posizione di cassa netta di DIS era pari a US$ 58,3 milioni, equivalente al 4,3% del valore di mercato della flotta a fine settembre 2026. Tale dato si confronta con un indebitamento netto equivalente al 72,9% del valore di mercato della flotta a fine 2018 e riflette la significativa trasformazione della nostra posizione finanziaria negli ultimi anni, sostenuta dalla forte generazione di flussi di cassa operativi, da una gestione disciplinata della struttura patrimoniale e dalla cessione selettiva di alcune navi.

DIS ha mantenuto una solida posizione di liquidità, con disponibilità liquide e mezzi equivalenti pari a US$ 265,4 milioni a fine settembre 2026, a cui si aggiungono alla stessa data circa US$ 20,8 milioni di linee di credito a breve termine disponibili e non utilizzate. Questa flessibilità finanziaria sostiene una strategia equilibrata di allocazione del capitale, consentendoci di far fronte agli impegni derivanti dal nostro programma di investimenti in nuove costruzioni, pari a circa US$ 512,3 milioni, di preservare la capacità di cogliere interessanti opportunità di mercato e di remunerare i nostri Azionisti. In tale contesto, il Consiglio di Amministrazione ha approvato la distribuzione di un acconto lordo sul dividendo pari a US$ 0,3360 per ciascuna azione emessa e in circolazione (US$ 0,2856 al netto della ritenuta massima applicabile del 15%), con pagamento previsto nel novembre 2026.

Guardando al futuro, continueremo a adottare un approccio disciplinato all'allocazione del capitale, bilanciando gli investimenti nella competitività di lungo periodo della nostra flotta con il mantenimento della flessibilità finanziaria e una remunerazione sostenibile per i nostri Azionisti. La nostra posizione finanziaria ci consente di perseguire queste priorità, mantenendo al contempo la capacità di rispondere all'evoluzione delle condizioni di mercato."

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2026

Nel corso dei primi nove mesi del 2026, il mercato delle navi cisterna ha registrato condizioni eccezionalmente solide, sebbene caratterizzate da un'elevata volatilità. Già sostenuti all'inizio dell'anno, i noli hanno registrato un netto rialzo in seguito all'escalation del conflitto in Medio Oriente nel mese di

marzo, mentre le conseguenti alterazioni dei flussi petroliferi internazionali e delle tradizionali rotte marittime sono proseguite per tutto il terzo trimestre. I noli delle petroliere per il trasporto di greggio hanno raggiunto livelli senza precedenti a settembre, mentre quelli delle *product tanker*, pur mostrando un andamento più moderato nei mesi di luglio e agosto, sono rimasti su livelli storicamente interessanti e hanno registrato una significativa ripresa verso la fine del trimestre.

Le condizioni di sicurezza in Medio Oriente hanno continuato a ostacolare il traffico delle petroliere attraverso lo Stretto di Hormuz, mentre le nuove minacce al traffico marittimo nel Mar Rosso hanno inciso sulle tradizionali rotte commerciali. Nel corso del trimestre, i volumi di greggio precedentemente rimasti bloccati nel Golfo Persico sono progressivamente tornati sui mercati internazionali mediante trasferimenti ripetuti attraverso Hormuz, seguiti da operazioni *ship-to-ship (STS)* nel Golfo di Oman. Secondo Clarksons Securities, i volumi di greggio trasportati attraverso tali operazioni si sono attestati in media a circa 5 milioni di barili al giorno ad agosto e a 10 milioni di barili al giorno a settembre, superando i 12 milioni di barili al giorno verso la fine del mese. Questo rapido aumento dei volumi, insieme all'allungamento dei tempi di attesa e al riposizionamento delle navi, ha ridotto significativamente la capacità effettiva della flotta e fornito un forte sostegno ai noli.
Secondo l'Agenzia Internazionale dell'Energia (AIE), a settembre le esportazioni di greggio dei produttori del Golfo sono aumentate di circa 4,4 milioni di barili al giorno, raggiungendo 13,9 milioni di barili al giorno, pari a oltre tre quarti dei livelli precedenti al conflitto. Gli attacchi contro l'oleodotto East-West dell'Arabia Saudita nel corso del mese hanno ulteriormente complicato la logistica delle esportazioni e accresciuto il ricorso alle spedizioni attraverso Hormuz. La ripresa dei volumi di carico, insieme al persistere delle inefficienze logistiche e alla ridotta disponibilità di tonnellaggio, ha portato i noli medi ponderati delle petroliere oltre US$ 200.000 al giorno a fine settembre, facendo segnare un nuovo massimo storico, trainato principalmente dall'eccezionale solidità del mercato delle navi cisterna per il trasporto di greggio.

Al contrario, il commercio di prodotti raffinati ha registrato una ripresa molto più lenta. Secondo l'AIE, a settembre le esportazioni di raffinati dal Medio Oriente hanno raggiunto circa 1,9 milioni di barili al giorno, rispetto a 4,7 milioni di barili al giorno prima del conflitto. Le persistenti interruzioni dell'attività delle raffinerie regionali, la riduzione delle esportazioni russe a seguito degli attacchi alle infrastrutture di raffinazione, le restrizioni alle esportazioni di diesel e la minore disponibilità di prodotti da alcune aree dell'Asia hanno mantenuto in tensione i mercati dei middle distillates. Nel terzo trimestre, la disponibilità globale di diesel e gasolio è stata inferiore di circa 1,7 milioni di barili al giorno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, sostenendo prezzi dei distillati e margini di raffinazione eccezionalmente elevati. Al contempo, la riduzione dei volumi esportati ha continuato a limitare il commercio marittimo di prodotti raffinati.

Per gran parte del trimestre, il mercato delle product tanker ha registrato condizioni più moderate rispetto a quello delle petroliere per il trasporto di greggio, pur continuando a offrire livelli di nolo storicamente interessanti. I noli spot medi delle navi MR si sono attestati intorno a US$ 25.000 al giorno a luglio e a US$ 19.000 al giorno ad agosto, per poi risalire nettamente a circa US$ 47.000 al giorno a fine settembre, più del doppio rispetto alla media di agosto. La ripresa è stata sostenuta dalla maggiore disponibilità di greggio e dall'aumento dell'attività di raffinazione in Asia, dalla crescita delle esportazioni di prodotti *clean* e dall'evoluzione dei flussi commerciali regionali. Le maggiori esportazioni statunitensi di diesel hanno inoltre contribuito a compensare la riduzione delle forniture provenienti dal Medio Oriente e dalla Russia, sostenendo i traffici di prodotti raffinati verso l'America Latina e l'Europa.

L'eccezionale solidità del mercato delle navi cisterna per il trasporto di greggio ha sostenuto in misura crescente anche i noli delle *product tanker*. I maggiori noli nei traffici *dirty* hanno favorito l'impiego di un numero crescente di navi LR2 in questo segmento, riducendone la disponibilità per il trasporto di prodotti *clean* e sostenendo così le navi di dimensioni inferiori, quali LR1 e MR.

In prospettiva, una ripresa delle esportazioni di raffinati dal Medio Oriente potrebbe fornire ulteriore sostegno alla domanda di *product tanker*, soprattutto qualora le inefficienze logistiche continuassero a limitare la disponibilità effettiva di navi. Tuttavia, la debolezza della domanda di petrolio e la continua crescita della flotta rimangono importanti fattori di segno opposto.

Alla fine di settembre, il nolo *time charter* a un anno, che riflette le aspettative sull'andamento futuro del mercato *spot*, si attestava a circa US$ 37.000 al giorno per una MR2 eco, con un premio di circa US$ 8.000 al giorno rispetto a una MR2 convenzionale.

DIS ha registrato un utile netto di US$107,2 milioni nei primi nove mesi del 2026 rispetto all'utile netto di US$62,8 milioni registrato nei primi nove mesi del 2025. Il solido risultato per il periodo corrente riflette la solidità del mercato delle navi cisterna nei primi nove mesi del 2026. Escludendo il risultato derivante dalla vendita di navi, le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni registrate nel periodo comparativo, DIS ha registrato un utile rettificato del periodo di US$101,6 milioni nei primi nove mesi del 2026 rispetto a US$67,1 milioni nello stesso periodo del precedente esercizio.

Nel terzo trimestre 2026, DIS ha registrato un utile netto di US$27,8 milioni, rispetto a US$24,3 milioni nel terzo trimestre 2025. Escludendo il risultato derivante dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, DIS ha registrato un utile rettificato del periodo di US$26,9 milioni nel terzo trimestre 2026 rispetto a US$24,3 milioni nel terzo trimestre 2025.

DIS ha generato un EBITDA di US$145,9 milioni nei primi nove mesi del 2026, rispetto a US$112,5 milioni nello stesso periodo del 2025. L'EBITDA nel terzo trimestre 2026 ammontava a US$40,2 milioni, rispetto a US$39,2 milioni nel terzo trimestre 2025. I flussi di cassa operativi sono stati positivi e pari a US$136,6 milioni nei primi nove mesi del 2026, rispetto a US$132,2 milioni nello stesso periodo del precedente esercizio.

In termini di risultati spot, DIS ha raggiunto una tariffa spot giornaliera di US$41.094 nei primi nove mesi del 2026 rispetto a US$23.473 nei primi nove mesi del 2025 (US$34.940 nel terzo trimestre 2026 rispetto a US$25.502 nel terzo trimestre 2025), riflettendo condizioni di mercato più positive rispetto allo stesso periodo del precedente esercizio.

Nel contempo, il 63,2% dei giorni di impiego totali di DIS nei primi nove mesi del 2026 è stato coperto con contratti time charter ad una tariffa giornaliera media di US$23.402 (primi nove mesi del 2025: copertura del 48,4% ad una tariffa giornaliera media di US$23.700). Il mantenimento di un elevato livello di copertura tramite contratti time charter rappresenta un elemento chiave della strategia commerciale di DIS. Tale approccio consente al Gruppo di attenuare l'impatto della volatilità del mercato spot e di garantire un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità attraverso i cicli del mercato.

I ricavi base time charter giornalieri medi totali di DIS (che includono sia i contratti spot che quelli time charter) sono stati pari a US$29.911 nei primi nove mesi del 2026, rispetto a US$23.583 nello stesso periodo 2025 (terzo trimestre 2026: US$27.446 rispetto al terzo trimestre 2025: US$24.335).

RISULTATI OPERATIVI

I ricavi sono stati pari a US$274,7 milioni nei primi nove mesi del 2026 rispetto a US$264,1 milioni nello stesso periodo 2025, e US$85,3 milioni nel terzo trimestre 2026 rispetto a US$87,7 milioni nel terzo trimestre 2025. L'aumento dei ricavi rispetto all'esercizio precedente è riconducibile principalmente a un mercato dei noli più forte nonostante il minor numero di navi-equivalenti impiegate. La percentuale di giorni off-hire sul totale dei giorni-nave disponibili nei primi nove mesi del 2026 è stata pari all'1,8%, rispetto all'1,6% dello stesso periodo 2025, 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 sono sostenuti unicamente per le navi utilizzate sul mercato spot, ammontavano a US$(52,6) milioni nei primi nove mesi del 2026 (terzo trimestre 2026: US$(18,3) milioni) rispetto a US$(67,5) milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente (terzo trimestre 2025: US$(20,9) milioni).

I ricavi base time charter giornalieri sono stati pari a US$222,0 milioni nei primi nove mesi del 2026 rispetto a US$196,6 milioni nello stesso periodo del precedente esercizio, e US$67,0 milioni nel terzo trimestre 2026 rispetto a US$66,8 milioni nel terzo trimestre 2025. In dettaglio, DIS ha realizzato una tariffa spot giornaliera media di US$41.094 nei primi nove mesi del 2026 rispetto a US$23.473 nello stesso periodo del precedente esercizio, e di US$34.940 nel terzo trimestre 2026 rispetto a US$25.502 nel terzo trimestre 2025. Nei primi nove mesi del 2026 la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa (percentuale di copertura) è rimasta significativa, assicurando una media del 63,2% dei giorni-nave disponibili (primi nove mesi del 2025: 48,4%) a una tariffa fissa media giornaliera di US$23.402 (primi nove mesi del 2025: US$23.700). Oltre a garantire un certo livello di ricavi e a sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche contribuito a consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere.

I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot* e *time charter*) sono stati pari a US$29.911 nei primi nove mesi del 2026, rispetto a US$23.583 nello stesso periodo del precedente esercizio, e US$27.446 nel terzo trimestre 2026 rispetto a US$24.335 nel terzo trimestre 2025.

Tariffe giornaliere TCE di DIS *(Dollari USA)*	**2025**						**2026**			
	1° trim.	*2° trim.*	***3° trim.***	***9 M***	*4° trim.*	*Esercizio*	*1° trim.*	*2° trim.*	***3° trim.***	***9 M***
Spot	21.154	24.497	**25.502**	**23.473**	27.099	24.228	32.264	57.547	**34.940**	**41.094**
Tariffa fissa	24.567	23.365	**23.378**	**23.700**	23.383	23.612	23.001	24.272	**22.895**	**23.402**
Media	22.507	23.922	**24.335**	**23.583**	24.956	23.916	26.505	35.833	**27.446**	**29.911**

** Si vedano gli Indicatori alternativi di performance*

I ricavi da noleggio a scafo nudo ammontavano a US$3,6 milioni nei primi nove mesi del 2026, in linea con lo stesso periodo del precedente esercizio. Riguardano il contratto di noleggio a scafo nudo stipulato nel 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. Nei primi nove mesi del 2026 la Società ha gestito una flotta più ridotta di navi di proprietà e a noleggio a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (primi 9 mesi del 2026: 28,4 vs. primi 9 mesi del 2025: 31,2), e senza navi in noleggio passivo (2026: 0,0 vs. 2025: 0,7). 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 ed amministrativi ammontavano a US$(22,3) milioni nei primi nove mesi del 2026, rispetto a US$(19,2) milioni nello stesso periodo del precedente esercizio. Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra, quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

Il risultato dalla vendita di navi ammontava a un utile di US$5,3 milioni nei primi nove mesi del 2026, rispetto

a una perdita di US$(0,8) milioni nello stesso periodo del precedente esercizio. L'importo dei primi nove mesi del 2026 rispecchia principalmente l'utile realizzato dalla vendita della MT High Seas, consegnata agli acquirenti nell'aprile 2026, nonché la rilevazione dei risultati differiti realizzati dalle operazioni di vendita e lease-back completate negli esercizi precedenti, tra cui la rilevazione accelerata a seguito dell'esercizio di opzioni di acquisto durante il periodo. L'importo registrato nei primi nove mesi del 2025 riguardava esclusivamente l'ammortamento delle quote non realizzate dei risultati differiti da tali operazioni.

Il risultato operativo lordo (EBITDA) è stato di US$145,9 milioni nei primi nove mesi del 2026 rispetto a US$112,5 milioni nello stesso periodo del precedente esercizio (terzo trimestre 2026: US$40,2 milioni vs terzo trimestre 2025: US$39,2 milioni), riflettendo mercati dei noli solidi nel corso del periodo.

La voce **Ammortamenti e svalutazioni** ammontava a US$(33,9) milioni nei primi nove mesi del 2026, rispetto a US$(41,5) milioni nello stesso periodo del precedente esercizio (terzo trimestre 2026: US$(11,0) milioni vs. terzo trimestre 2025: US$(12,5) milioni). Nei primi nove mesi del 2026, non sono state rilevate svalutazioni né storni di svalutazioni. In confronto, a giugno 2025 DIS ha firmato due accordi per la vendita della MT Glenda Melody e della MT Glenda Melissa. In conformità all'IFRS 5, le navi sono state classificate come attività disponibili per la vendita e i loro valori contabili sono stati rettificati per rispecchiare i prezzi di vendita concordati. Dal momento che questi ultimi erano inferiori rispetto ai valori contabili delle navi, è stata rilevata una svalutazione di US$(3,8) milioni per il periodo.

Il risultato operativo è stato di US$112,1 milioni nei primi nove mesi del 2026 rispetto a US$71,1 milioni nello stesso periodo del precedente esercizio (terzo trimestre 2026: US$29,2 milioni vs terzo trimestre 2025: US$26,7 milioni).

I proventi finanziari sono stati pari a US$6,0 milioni nei primi nove mesi del 2026, rispetto a US$4,5 milioni nello stesso periodo del precedente esercizio (terzo trimestre 2026: US$2,2 milioni vs. terzo trimestre 2025: US$1,7 milioni). Tale importo rispecchia principalmente interessi attivi maturati su titoli a breve termine e sulle disponibilità detenute presso istituti finanziari sotto forma di depositi o su conti correnti.

Gli oneri finanziari ammontavano a US$(9,5) milioni nei primi nove mesi del 2026, rispetto a US$(11,7) milioni nello stesso periodo del precedente esercizio (terzo trimestre 2026: US$(3,1) milioni vs. terzo trimestre 2025: US$(3,7) milioni). L'importo dei primi nove mesi del 2026 comprendeva principalmente US$(9,1) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate su finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su swap su tassi di interesse, interessi su passività da leasing, oltre a US$(0,4) milioni di differenze cambio negative e perdite realizzate sulla valutazione mark-to-market degli swap su tassi di interesse. L'importo registrato nei primi nove mesi del 2025 include principalmente US$(11,7) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate relative ai finanziamenti bancari 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$108,6 milioni nei primi nove mesi del 2026 rispetto a US$63,9 milioni nello stesso periodo del precedente esercizio (terzo trimestre 2026: US$28,3 milioni vs. terzo trimestre 2025: US$24,7 milioni).

L'onere fiscale per imposta sul reddito ammontava a US$(1,4) milioni nei primi nove mesi del 2026, rispetto a US$(1,1) milioni nello stesso periodo del precedente esercizio (terzo trimestre 2026: US$(0,5) milioni vs. terzo trimestre 2025: US$(0,4) milioni).

DIS ha registrato un **utile netto** di US$107,2 milioni nei primi nove mesi del 2026 rispetto a US$62,8 milioni nello stesso periodo del 2025. Nel terzo trimestre 2026, DIS ha registrato un **utile netto** di US$27,8 milioni, rispetto a US$24,3 milioni nel terzo trimestre 2025.

Escludendo il risultato derivante dalla vendita di navi, le voci finanziarie non ricorrenti e le svalutazioni registrate nel periodo comparativo, con un impatto netto complessivo pari a US$5,5 milioni nei primi nove mesi del 2026 e a US$(4,3) milioni nello stesso periodo 2025, l'utile rettificato del periodo di DIS ammontava rispettivamente a US$101,6 milioni e US$67,1 milioni. Nel terzo trimestre 2026, l'utile rettificato del periodo ammontava a US$26,9 milioni, rispetto a US$24,3 milioni nel terzo trimestre 2025.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO / (DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE)

Nei primi nove mesi del 2026, i flussi di cassa netti di DIS erano pari a US$81,4 milioni rispetto a US$(16,0) milioni nello stesso periodo 2025.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US$136,6 milioni nei primi nove mesi del 2026, rispetto a US$132,2 milioni nello stesso periodo del 2025.

Al 30 settembre 2026, DIS presentava una posizione di cassa netta pari a US$56,6 milioni, rispetto a un indebitamento netto di US$27,4 milioni al 31 dicembre 2025. Tali importi includono passività aggiuntive per *leasing* derivanti da contratti precedentemente classificati come *leasing* operativi, pari a US$1,7 milioni al 30 settembre 2026 e US$2,2 milioni al 31 dicembre 2025. **Il rapporto tra l'indebitamento netto e il valore di mercato della flotta, escludendo l'impatto dell'IFRS 16, era pari al (4,3)% al 30 settembre 2026**, rispetto al 2,4% al 31 dicembre 2025 (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 e 72,9% al 31 dicembre 2018).

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEI PRIMI NOVE MESI DEL 2026

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nei primi nove mesi del 2026 sono stati:

d'Amico International Shipping S.A.:
Distribuzione dei dividendi: il 12 marzo 2026 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di proporre all'Assemblea ordinaria degli Azionisti convocata per il 29 aprile 2026 (l'"Assemblea ordinaria") la distribuzione di un dividendo annuale lordo di US$0,2700 per azione emessa e 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.

Approvazione del bilancio civilistico e consolidato 2025 e della distribuzione dei dividendi: il 29 aprile 2026, l'Assemblea ordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato il bilancio civilistico e consolidato 2025 della Società, registrando un utile netto consolidato di US$88.441.509. L'Assemblea ordinaria degli azionisti ha inoltre deliberato il pagamento del dividendo lordo in contanti, come proposto dal Consiglio di Amministrazione. Il pagamento del suddetto dividendo agli Azionisti è avvenuto 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 è stato versato alcun dividendo alle azioni proprie detenute dalla Società, poiché non sono dotate di diritto al dividendo).

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 aveva 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 primaria 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 di ulteriori 15 mesi un contratto time charter con un'altra oil major relativo a una nave MR, originariamente in scadenza a novembre 2026, 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 a favore del noleggiatore a una tariffa superiore, per ulteriori 12 mesi.

Nel mese di giugno 2026, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto per una delle sue navi MR con un'importante compagnia petrolifera per un periodo di due anni.

Nel mese di luglio 2026, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto time charter con una primaria controparte per una delle sue navi MR per un periodo di 3 anni e stipulato un contratto time charter con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo di 2 anni.

Vendita di navi: a marzo 2026, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un accordo per la vendita della MT High Seas, una nave MR costruita nel 2012 da Hyundai Mipo, Corea del Sud, per un corrispettivo totale di US$27,6 milioni. La MT High Seas è stata consegnata agli acquirenti ad aprile 2026.

A maggio 2026, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un memorandum d'intesa per la vendita della MT High Tide, una nave MR costruita nel 2012 da Hyundai Mipo, Corea del Sud, per un corrispettivo totale di US$ 28,5 milioni. La MT High Tide è stata consegnata agli acquirenti a novembre 2026.

Esercizio di opzioni di acquisto: nell'agosto 2026, d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato l'opzione d'acquisto ai sensi del contratto di noleggio a scafo nudo esistente per la High Discovery, per un corrispettivo di circa US$ 15,3 milioni, con consegna avvenuta nel novembre 2026.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

d'Amico International Shipping S.A.:

Annuncio della transizione al nuovo COO: il 15 ottobre 2026, d'Amico International Shipping SA ha annunciato che Flemming Carlsen, Chief Operating Officer, ha deciso di dimettersi dalla sua posizione e uscire dal Gruppo nel corso delle settimane successive. A decorrere dal 15 novembre 2026, Mark Roberts, attualmente Senior Chartering Manager, assumerà il ruolo di Chief Operating Officer.

Distribuzione di un acconto sui dividendi: il 5 novembre 2026 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping ha deliberato la distribuzione di un acconto su dividendi lordo di US$0,3360 per azione emessa e in circolazione (US$0,2856 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%), corrispondente a una distribuzione totale di circa US$40,0 milioni, da finanziare dalle riserve distribuibili. In conformità al calendario 2026 pubblicato da Borsa Italiana S.p.A., il pagamento del suddetto acconto su dividendi agli azionisti avverrà il 18 novembre 2026 con la relativa data di stacco della cedola n. 12 (data ex) il 16 novembre e data di registrazione il 17 novembre. Non sarà corrisposto alcun dividendo alle azioni proprie detenute dalla Società, in quanto queste non hanno diritto al dividendo.

d'Amico Tankers d.a.c.:

Esercizio di opzioni di acquisto: Nell'ottobre 2026, d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato l'opzione d'acquisto ai sensi del contratto di noleggio a scafo nudo esistente per la High Fidelity, per un corrispettivo di circa US$14,0 milioni, con consegna prevista a metà gennaio 2027.

Flotta impiegata a noleggio: nel mese di ottobre 2026, d'Amico Tankers d.a.c. ha esteso un contratto time charter con una primaria controparte per una delle navi Handysize per un periodo di 6 mesi.

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

	Al 30 settembre 2026				Al 5 novembre 2026			
	LR1	**MR**	***Handysize***	**Totale**	**LR1**	**MR**	***Handysize***	**Totale**
Di proprietà	6	14	6	26	6	14	6	26
Noleggio a scafo nudo*	-	2	-	2	-	1	-	1
Totale	**6**	**16**	**6**	**28**	**6**	**15**	**6**	**27**

** con obbligo di acquisto.*

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

I principali fattori che dovrebbero influire sul mercato dei noli delle navi cisterna e sui risultati di d'Amico International Shipping sono: (i) la crescita dell'offerta globale di petrolio, (ii) i margini e i volumi di lavorazione delle raffinerie, (iii) la domanda di prodotti raffinati, (iv) la struttura dei prezzi a termine del greggio e dei prodotti raffinati, (v) la crescita della flotta di navi cisterna, (vi) il livello delle scorte nei principali mercati di consumo, (vii) l'efficienza della flotta, inclusi gli effetti della congestione, dei trasbordi e delle velocità medie di navigazione, e (viii) le distanze medie percorse e il rapporto tra viaggi in zavorra e a pieno carico.

Domanda di navi cisterna

- Nell'*Oil Market Report* di ottobre 2026, l'Agenzia Internazionale dell'Energia (AIE) prevede che la domanda globale di petrolio diminuirà di circa 2,6 milioni di barili al giorno (b/g) nel 2026, attestandosi a 102,4 milioni di b/g e registrando la prima contrazione annuale dal 2020. La flessione su base annua si è ridotta da 5,0 milioni di barili al giorno nel secondo trimestre a 3,7 milioni di barili al giorno nel terzo trimestre e dovrebbe ulteriormente attenuarsi, a 2,5 milioni di

barili al giorno, nel quarto trimestre. Nel 2027, la domanda globale di petrolio dovrebbe recuperare di circa 2,0 milioni di barili al giorno, raggiungendo 104,4 milioni di barili al giorno, pur rimanendo al di sotto del livello del 2025. La contrazione prevista per il 2026 è concentrata in Asia e in Medio Oriente, mentre la ripresa prevista nel 2027 dovrebbe essere trainata principalmente dalle materie prime destinate all'industria petrolchimica, tra cui etano, GPL e nafta, con la progressiva normalizzazione dei flussi commerciali in Medio Oriente. La crescita della domanda di benzina, carburante per aerei e gasolio/diesel dovrebbe invece risultare più moderata.

- Secondo l'AIE, l'offerta globale di petrolio dovrebbe diminuire di circa 5,7 milioni di barili al giorno nel 2026, attestandosi a 100,7 milioni di barili al giorno, per effetto del protrarsi del conflitto in Medio Oriente. La produzione dell'OPEC+ dovrebbe diminuire di circa 6,5 milioni di barili al giorno, solo in parte compensata da una crescita di circa 0,7 milioni di barili al giorno dell'offerta dei Paesi non-OPEC+, trainata dai produttori delle Americhe. A settembre, tuttavia, l'offerta globale di petrolio è aumentata di 2,5 milioni di barili al giorno rispetto al mese precedente, raggiungendo 102,3 milioni di barili al giorno, grazie alla ripresa della produzione e delle esportazioni dal Medio Oriente. Le esportazioni di petrolio dal Golfo, escluso l'Oman, sono aumentate di 4,7 milioni di barili al giorno, raggiungendo 16,5 milioni di barili al giorno, pur rimanendo inferiori di circa un terzo rispetto ai livelli precedenti al conflitto. La ripresa è stata sostenuta dal maggiore ricorso a trasferimenti ripetuti attraverso Hormuz, seguiti da operazioni *ship-to-ship* nel Golfo di Oman, nonché dall'utilizzo di rotte di esportazione alternative, nonostante le nuove interruzioni dell'oleodotto East-West dell'Arabia Saudita nel mese di settembre. Nel 2027, l'offerta globale di petrolio dovrebbe recuperare di circa 7,7 milioni di barili al giorno, raggiungendo 108,3 milioni di barili al giorno. Le prospettive restano tuttavia fortemente dipendenti da una ripresa duratura delle esportazioni dal Golfo e dall'evoluzione delle condizioni di sicurezza nella regione.
- I volumi globali di lavorazione delle raffinerie sono diminuiti di circa 1,2 milioni di barili al giorno rispetto al mese precedente, attestandosi a 81,8 milioni di barili al giorno a settembre, poiché le attività stagionali di manutenzione in Nord America e in Europa hanno più che compensato l'aumento dei volumi lavorati dalle raffinerie cinesi. L'AIE prevede che i volumi globali di lavorazione delle raffinerie diminuiranno di circa 2,3 milioni di barili al giorno nel 2026, attestandosi a 81,7 milioni di barili al giorno, per poi recuperare di circa 2,8 milioni di barili al giorno nel 2027, fino a raggiungere 84,5 milioni di barili al giorno. La contrazione prevista nel 2026 riflette le persistenti limitazioni all'attività delle raffinerie in Medio Oriente, la riduzione dei volumi lavorati in Cina e le interruzioni dell'attività di raffinazione in Russia. Sebbene la maggiore disponibilità di greggio abbia sostenuto una ripresa dell'attività delle raffinerie cinesi e delle esportazioni di prodotti *clean* durante il terzo trimestre, le esportazioni di prodotti raffinati dal Medio Oriente sono rimaste ben al di sotto dei livelli precedenti al conflitto, attestandosi a 1,9 milioni di barili al giorno a settembre, rispetto a 4,7 milioni di barili al giorno prima del conflitto. La limitata disponibilità di *middle distillates* ha sostenuto prezzi dei prodotti e margini di raffinazione elevati durante il trimestre, sebbene l'aumento dei costi del greggio e dei noli abbia inciso negativamente sulla redditività delle raffinerie in Europa e in Asia verso la fine di settembre.
- L'attività di raffinazione in Russia è rimasta fortemente limitata a causa dei continui attacchi ucraini contro le raffinerie del Paese. Secondo l'AIE, i volumi lavorati dalle raffinerie russe sono stati stimati in circa 3,9 milioni di barili al giorno a settembre e dovrebbero attestarsi in media a 4,0 milioni di barili al giorno nel quarto trimestre. Le esportazioni russe di prodotti raffinati sono scese a un minimo storico di circa 1,2 milioni di barili al giorno a settembre, in calo di 1,1 milioni di barili al giorno rispetto all'anno precedente, con un impatto particolarmente significativo sulle spedizioni di gasolio e olio combustibile. Sebbene la Russia abbia prorogato fino alla fine di ottobre il divieto imposto ai produttori di esportare diesel, al fine di tutelare le forniture destinate al mercato interno, l'accordo con gli Stati Uniti annunciato il 9 ottobre ha aperto la

strada a limitate esenzioni dalle restrizioni russe alle esportazioni, accompagnate da un temporaneo allentamento delle sanzioni statunitensi. Secondo l'AIE, le spedizioni effettuate nell'ambito dell'accordo dovrebbero aumentare da circa 100.000 barili al giorno a ottobre a 240.000 barili al giorno a dicembre. L'AIE ritiene tuttavia che l'allentamento delle restrizioni avrà un impatto limitato sull'equilibrio del mercato globale del gasolio, poiché i danni alla capacità di raffinazione russa continuano a limitare l'offerta. La minore disponibilità di prodotti russi potrebbe favorire il ricorso a fonti di approvvigionamento alternative, modificando i flussi commerciali delle product tanker e determinando un possibile allungamento delle distanze percorse.

- Secondo l'"*Oil & Tanker Trades Outlook*" di Clarksons dell'ottobre 2026, la domanda di product tanker, misurata in termini di portata lorda, dovrebbe diminuire di circa il 9,1% nel 2026, dopo una contrazione dell'1,3% nel 2025, per poi recuperare di circa il 6,8% nel 2027 e di un ulteriore 4,2% nel 2028. La flessione prevista nel 2026 riflette la riduzione dei volumi del commercio marittimo di prodotti raffinati, in particolare delle esportazioni dal Medio Oriente e dall'Asia, cui si aggiunge il calo delle spedizioni russe. La ripresa attesa nel 2027 dipende in larga misura da un miglioramento dei flussi di prodotti raffinati dal Medio Oriente, mentre l'allungamento delle distanze percorse e il persistere delle inefficienze operative potrebbero continuare a fornire un sostegno parziale alla domanda effettiva di trasporto.
- Le sanzioni imposte dagli Stati Uniti, dal Regno Unito e dall'Unione europea hanno continuato a influenzare i flussi petroliferi internazionali e l'impiego delle navi cisterna durante il 2026. Le restrizioni riguardanti navi, compagnie petrolifere ed entità commerciali designate sono rimaste significative, mentre l'Unione europea e il Regno Unito hanno introdotto nel corso dell'anno ulteriori misure contro la flotta ombra russa. Più recentemente, nel mese di ottobre, gli Stati Uniti hanno autorizzato alcune operazioni riguardanti il diesel russo e hanno iniziato a valutare deroghe limitate, caso per caso, per alcune petroliere soggette a sanzioni. Tali sviluppi non rappresentano una revoca generalizzata delle sanzioni e le relative implicazioni per il trasporto marittimo rimangono incerte. Nel complesso, le sanzioni e i relativi requisiti di conformità hanno continuato a indirizzare alcuni carichi verso tonnellaggio conforme o soluzioni di trasporto meno efficienti, modificando i flussi commerciali, aumentando l'utilizzo di navi non soggette a restrizioni e accentuando la segmentazione del mercato delle navi cisterna.
- Inoltre, il ritorno delle esportazioni di greggio venezuelano nei canali commerciali internazionali autorizzati ha creato ulteriori opportunità per gli operatori convenzionali, poiché alcuni volumi precedentemente trasportati da navi sanzionate o appartenenti alla flotta ombra sono passati a tonnellaggio conforme. Le misure statunitensi in materia di licenze, introdotte e modificate nel corso del 2026, hanno consentito una maggiore partecipazione delle compagnie petrolifere e delle società di trading internazionali. Secondo l'AIE, la produzione venezuelana di greggio dovrebbe attestarsi a circa 1,1 milioni di barili al giorno nel 2026, per poi salire a circa 1,2 milioni di barili al giorno nel 2027. A settembre, le esportazioni di petrolio dal Venezuela sono rimaste superiori a 1,0 milioni di barili al giorno, con un aumento delle spedizioni verso gli Stati Uniti, sebbene l'incremento dei noli e i ritardi nelle spedizioni abbiano continuato a incidere sui flussi esportati.

Offerta di navi cisterna

- Le inefficienze operative, tra cui la modifica delle rotte e dei flussi commerciali, l'aumento dei trasbordi e dei rapporti tra viaggi in zavorra e viaggi a pieno carico, hanno ridotto la produttività della flotta e sostenuto la solidità del mercato dei noli negli ultimi anni, riflettendo l'impatto delle persistenti tensioni geopolitiche e dell'evoluzione delle sanzioni.
- Secondo l'*Oil & Tanker Trades Outlook* di Clarksons dell'ottobre 2026, si stima che la flotta globale di product tanker sia cresciuta di circa il 5,1% nel 2025 e si prevede un'ulteriore crescita del 7,8% nel 2026. Le consegne hanno registrato un'accelerazione: nei primi nove mesi del 2026

sono state consegnate 111 navi Handysize, MR e LR1, rispetto alle 71 dello stesso periodo del 2025.

- Secondo l'*Oil & Tanker Trades Outlook* di Clarksons dell'ottobre 2026, l'attuale portafoglio ordini di navi Handysize, MR e LR1 rappresenta il 16,2% della flotta in servizio, misurata in termini di portata lorda.
- Il favorevole andamento dei noli ha continuato a sostenere il valore delle navi e a limitare le demolizioni negli ultimi anni. Nei segmenti Handysize, MR e LR1, le demolizioni sono ammontate a circa 840.000 tonnellate di portata lorda nei primi nove mesi del 2026, rispetto a circa 770.000 tonnellate di portata lorda nello stesso periodo del 2025. A seguito delle limitate demolizioni degli ultimi anni, la flotta di product tanker continua a invecchiare: secondo le stime di Clarksons, il 22,5% delle navi Handysize, MR e LR1 in servizio ha almeno 20 anni e il 54,7% ha più di 15 anni.
- Gli obiettivi dell'IMO di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030 e l'ambizione di raggiungere emissioni nette pari a zero nel trasporto marittimo internazionale entro il 2050, o in prossimità di tale data, rimangono un tema centrale per il settore. Il riciclo delle navi è disciplinato in misura crescente dal Regolamento UE relativo al riciclaggio delle navi e dalla Convenzione di Hong Kong dell'IMO, entrata in vigore nel giugno 2025, mentre il trasporto marittimo è incluso nel sistema europeo di scambio delle quote di emissione (EU ETS) dal gennaio 2024. Dal 2023, le navi sono inoltre tenute a calcolare l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI) e a comunicare annualmente il proprio indicatore operativo dell'intensità di carbonio (Carbon Intensity Indicator, CII) e la relativa classe di merito. Sebbene la pressione normativa rimanga elevata, la decisione dell'IMO di rinviare di un anno l'adozione del proprio Net-Zero Framework ha posticipato l'introduzione del proposto standard globale sui combustibili e del meccanismo di determinazione del prezzo delle emissioni di gas a effetto serra. Tale rinvio ha accresciuto l'incertezza normativa e potrebbe ridurre, nell'immediato, la pressione a sostituire le navi meno recenti e posticipare alcune decisioni relative alle nuove costruzioni. I requisiti ambientali, le considerazioni finanziarie e il percorso di decarbonizzazione di più lungo periodo dovrebbero tuttavia continuare a influenzare le decisioni relative al rinnovo della flotta.
- Nel complesso, sebbene l'accelerazione delle consegne programmate dovrebbe determinare una significativa crescita nominale della flotta nel 2026, l'offerta effettiva di navi continuerà a essere influenzata dalle tensioni geopolitiche e dalla conseguente riduzione della produttività della flotta. La brusca diminuzione del traffico delle navi cisterna attraverso lo Stretto di Hormuz, registrata nella prima parte dell'anno, ha determinato un significativo riposizionamento delle navi, un aumento delle operazioni di trasbordo e una modifica dei flussi commerciali consolidati. Sebbene a settembre i flussi petroliferi attraverso lo Stretto abbiano registrato una significativa ripresa, il miglioramento è stato disomogeneo, con una ripresa delle esportazioni di greggio molto più rapida rispetto a quella delle spedizioni di prodotti raffinati. Il persistere dei rischi per la sicurezza e delle inefficienze operative potrebbe pertanto continuare a limitare la capacità effettiva della flotta, compensandone in parte la crescita nominale. L'entità di tale effetto dipenderà dall'evoluzione delle condizioni di sicurezza in Medio Oriente, dal ritmo di ripresa delle esportazioni di prodotti raffinati e del traffico delle navi cisterna attraverso lo Stretto, nonché dal più ampio contesto geopolitico.

ALTRE DELIBERE

ACCONTO SUI DIVIDENDI

Sulla base del bilancio d'esercizio approvato nell'ambito del terzo resoconto intermedio di gestione 2026, dal quale emerge la disponibilità di fondi sufficienti per la distribuzione, e della relazione della società di revisione che conferma il soddisfacimento delle condizioni previste per la distribuzione dell'acconto sul dividendo, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato la distribuzione di un acconto sul dividendo lordo pari a US$ 0,3360 (US$ 0,2856 al netto del 15% di ritenuta massima fiscale applicabile) per azione emessa e in circolazione. Questo corrisponde a una distribuzione totale di circa US$ 40,0 milioni, da pagare tramite utilizzo di riserve distribuibili. Secondo il calendario 2026 pubblicato da Borsa Italiana S.p.A., la Società pagherà il suddetto acconto sul dividendo ai propri azionisti il 18 novembre 2026, con data di stacco della relativa cedola n. 12 (data ex) il 16 novembre e record date il 17 novembre. Si precisa che nessun acconto sul dividendo sarà pagato sulle azioni proprie della Società, non essendo queste portatrici di un diritto al dividendo.

AVVISO DI DEPOSITO E STOCCAGGIO DEL RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE AL 30 SETTEMBRE 2026

Il resoconto intermedio di gestione della Società al 30 settembre 2026 è disponibile al pubblico, nella sua versione integrale, presso la sede legale della Società e nella sezione Investor Relations del sito internet di DIS (www.damicointernationalshipping.com).

Il documento è stato inoltre depositato presso la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB) e la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF), nonché diffusa e archiviata presso Borsa Italiana S.p.A., tramite il sistema e-market SDIR e STORAGE (www.borsaitaliana.it) e presso la Société de la Bourse de Luxembourg S.A. (www.bourse.lu) nella sua qualità di meccanismo di stoccaggio autorizzato prescelto dalla DIS (OAM).

CONFERENCE CALL

Oggi alle ore 14.00 CET (8.00 EST), DIS terrà una conferenza telefonica con la comunità finanziaria, durante la quale saranno discussi i risultati economici e finanziari del Gruppo. Per partecipare sarà possibile collegarsi in webcall al seguente link: https://www.c-meeting.com/web3/join/3BHH8EBJTPZ9WE . In alternativa, potrete chiamare i seguenti numeri: Italia: + 39 02 8020911 / UK: + 44 1 212818004/ USA: +1 718 7058796. Prima della conferenza telefonica è possibile scaricare le slide della presentazione dalla pagina Investor Relations del sito DIS: www.damicointernationalshipping.com

---

Da oggi questo comunicato stampa è disponibile nella sezione Investor Relations del sito internet della Società, depositato presso la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF), diffuso utilizzando il circuito e-market SDIR ed archiviato presso Borsa Italiana S.p.A. tramite il sistema e-market STORAGE e presso Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di OAM.

---

d'Amico International Shipping S.A. è una controllata di d'Amico Società di Navigazione S.p.A., leader mondiale nel trasporto marittimo. Essa opera nel settore delle navi cisterna, imbarcazioni per il trasporto di prodotti petroliferi raffinati, prodotti chimici ed oli vegetali. d'Amico International Shipping S.A. controlla, tramite proprietà diretta o noleggio, una flotta moderna e tecnologicamente avanzata, composta da imbarcazioni a doppio scafo con capacità di trasporto comprese fra le 35.000 e le 75.000 dwt. La Società vanta una lunga e storica tradizione imprenditoriale familiare, ed è presente in tutto il mondo con uffici nei principali centri marittimi internazionali (Londra, Dublino, Monte Carlo, Singapore e New York). Le azioni della Società sono quotate alla Borsa di Milano (ticker symbol 'DIS.MI)' e negoziate anche nel mercato OTCQX Best Market negli USA (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

ALLEGATI

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2026	3° trim. 2025	US$ migliaia	9 MESI 2026	9 MESI 2025
85.315	87.694	Ricavi	274.666	264.122
(18.297)	(20.928)	Costi diretti di viaggio	(52.646)	(67.547)
67.018	**66.766**	**Ricavi base time charter***	**222.020**	**196.575**
1.229	**1.229**	**Ricavi da noleggio a scafo nudo**	**3.645**	**3.645**
68.247	**67.995**	**Totale ricavi netti**	**225.665**	**200.220**
(19.915)	(22.459)	Altri costi operativi diretti	(62.764)	(67.723)
(9.143)	(6.114)	Costi generali ed amministrativi	(22.260)	(19.161)
965	(264)	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	5.307	(798)
40.154	**39.158**	**Risultato operativo lordo (EBITDA*)**	**145.948**	**112.538**
(10.973)	(12.463)	Ammortamenti e svalutazioni	(33.869)	(41.477)
29.181	**26.695**	**Risultato operativo (EBIT*)**	**112.079**	**71.061**
2.171	1.690	Proventi finanziari	6.011	4.506
(3.090)	(3.726)	Oneri finanziari	(9.517)	(11.671)
28.262	**24.659**	**Utile ante imposte**	**108.573**	**63.896**
(493)	(368)	Onere fiscale per imposta sul reddito	(1.410)	(1.095)
27.769	**24.291**	**Utile del periodo**	**107.163**	**62.801**

*Si rimanda agli indicatori alternativi di performance.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2026	3° trim. 2025	*US$ migliaia*	9 MESI 2026	9 MESI 2025
27.769	24.291	Utile del periodo	107.163	62.801
		Voci che potrebbero essere riclassificate in Profitti o Perdite		
(25)	(804)	Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (*cash flow hedges*)	(1.067)	310
8	(40)	Variazioni nella riserva di conversione	(23)	145
27.752	**23.447**	**Utile complessivo del periodo**	**106.073**	**63.256**

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA

US$ migliaia	Al 30 settembre 2026	Al 31 dicembre 2025
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	759.379	791.375
Altre attività finanziarie non correnti	382	93
Totale attività non correnti	**759.761**	**791.468**
Rimanenze	14.410	14.750
Crediti e altre attività correnti	44.525	35.678
Altre attività finanziarie correnti	1.224	1.338
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	265.370	183.921
Attività correnti	**325.529**	**235.687**
Attività disponibili per la vendita	23.457	-
Totale attività correnti	**348.986**	**235.687**
TOTALE ATTIVITÀ	**1.108.747**	**1.027.155**
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.053	62.053
Utili portati a nuovo	483.894	409.086
Sovrapprezzo azioni	326.658	326.658
Altre riserve	(27.060)	(27.393)
Patrimonio netto totale	**845.545**	**770.404**
Banche ed altri finanziatori	154.510	154.188
Passività non correnti da leasing	1.170	31.097
Altre passività finanziarie non correnti	1.256	2.983
Totale passività non correnti	**156.936**	**188.268**
Banche ed altri finanziatori	20.149	19.278
Passività correnti da leasing	30.512	3.796
Debiti e altre passività correnti	52.283	43.484
Altre passività finanziarie correnti	2.799	1.400
Debiti per imposte correnti	523	525
Totale passività correnti	**106.266**	**68.483**
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	**1.108.747**	**1.027.155**

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2026	3° trim. 2025	*US$ migliaia*	9 MESI 2026	9 MESI 2025
27.769	**24.291**	**Utile del periodo**	**107.163**	**62.801**
10.973	12.463	Ammortamenti e svalutazioni	33.869	41.477
493	368	Onere fiscale per imposta sul reddito	1.410	1.095
480	874	Oneri per leasing	1.464	2.678
440	1.163	Altri oneri finanziari	2.043	4.488
(965)	264	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	(5.307)	798
9	(59)	Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide	(23)	117
561	241	Assegnazioni e ratei passivi basati su azioni per il Piano d'incentivazione a lungo termine	1.222	538
39.760	**39.605**	**Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante**	**141.841**	**113.992**
5.460	738	Variazioni delle rimanenze	340	357
4.908	6.418	Variazioni dei crediti a breve	(8.245)	20.614
(153)	2.075	Variazioni dei debiti a breve	7.523	5.640
152	(303)	Imposte pagate	(1.157)	(1.281)
(480)	(874)	Pagamento della quota di interessi della passività da leasing	(1.464)	(2.678)
(305)	(1.628)	Interessi netti pagati	(2.274)	(4.405)
49.342	**46.031**	**Flussi di cassa netti da attività operative**	**136.564**	**132.239**
(13.031)	(890)	Acquisto di navi	(48.580)	(74.745)
-	17.900	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	27.048	17.900
(13.031)	**17.010**	**Flussi di cassa netti da attività di investimento**	**(21.532)**	**(56.845)**
-	-	Acquisto di azioni proprie	-	(683)
-	-	Dividendi distribuiti	(32.154)	(34.949)
(18.215)	(11.195)	Rimborso finanziamenti bancari	(73.595)	(24.586)
16.500	-	Utilizzi di linee di credito	75.000	-
(958)	(27.053)	Rimborso della quota capitale di passività da leasing	(2.834)	(31.208)
(2.673)	**(38.248)**	**Flussi di cassa netti da attività finanziarie**	**(33.583)**	**(91.426)**
33.638	**24.793**	**Incremento (decremento) netto delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti**	**81.449**	**(16.032)**
231.732	124.067	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	183.921	164.892
265.370	**148.860**	**Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo**	**265.370**	**148.860**

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

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

Unitamente agli indicatori più direttamente comparabili previsti dagli IFRS, il management di DIS utilizza regolarmente gli indicatori alternativi di *performance* (IAP), in quanto essi forniscono informazioni aggiuntive utili per i lettori del bilancio e una rappresentazione più completa della performance aziendale nel corso del periodo, colmando alcune lacune lasciate dai principi contabili. Gli IAP sono costituiti da indicatori di tipo finanziario e non finanziario riguardanti la *performance* aziendale passata e futura, la situazione finanziaria o i flussi di cassa che non sono definiti o specificati nel quadro dell'informativa finanziaria o dei principi contabili internazionali (*IFRS – International Financial Reporting Standards*) applicabili al Gruppo. Di conseguenza, potrebbero non essere comparabili con altri indicatori aventi denominazioni simili utilizzati da altre imprese. Gli IAP non costituiscono indicatori previsti dagli IFRS o dai GAAP, pertanto non dovrebbero essere considerati sostitutivi rispetto alle informazioni riportate nel bilancio consolidato intermedio sintetico del Gruppo.

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

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

Ricavi da noleggio a scafo nudo
Ricavi derivanti da contratti tramite i quali al proprietario viene corrisposto un importo mensile anticipato, basato su un noleggio giornaliero pattuito, per un periodo di tempo determinato. Durante tale periodo, il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, incluso l'equipaggio e tutte le spese operative. Per ulteriori informazioni, si veda la sezione "Altre definizioni".

EBITDA e margine di EBITDA
L'EBITDA rappresenta gli utili al lordo degli interessi (tra cui la quota di competenza del Gruppo dei risultati da *joint venture* e imprese collegate, se presenti), delle imposte, degli ammortamenti e delle svalutazioni. 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 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, 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 una società utilizza il capitale impiegato. 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.

Utile rettificato del periodo
Utile del periodo rettificato per escludere i risultati dalla vendita di navi, le svalutazioni e le voci finanziarie considerate non ricorrenti dal Gruppo, compresi i risultati realizzati e non realizzati sugli strumenti finanziari derivati.

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 materiali" 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 / (Disponibilità liquide nette)
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 / (Disponibilità liquide nette) sia un indicatore rilevante per gli investitori, in quanto riflette la posizione finanziaria complessiva del Gruppo, e il livello di ricorso al capitale di terzi. Una riconciliazione dettagliata con le relative voci di situazione patrimoniale-finanziaria è fornita nella sezione "Indebitamento netto / (Disponibilità liquide nette)" della relazione sulla gestione. Un importo positivo indica una posizione di indebitamento netto, mentre un importo negativo indica una posizione di disponibilità liquide nette.

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 di sintesi 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 terzo trimestre e dei primi nove mesi del 2026.

Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE
La tariffa *spot* giornaliera fa riferimento ai ricavi base *time charter* giornalieri generati dall'impiego delle navi di DIS nel mercato *spot* (o durante un viaggio). La tariffa giornaliera TCE fa invece riferimento ai ricavi base *time charter* giornalieri generati dall'impiego delle navi di DIS in contratti *time charter*. Per ulteriori spiegazioni e informazioni contestuali, si veda la definizione in Ricavi base *time charter* e la Sintesi dei risultati per i primi nove mesi e terzo trimestre 2026.

Off-hire
Fa riferimento al periodo in cui una nave non è in grado di svolgere i servizi per i quali è richiesta ai sensi di un contratto *time charter*. I periodi *off-hire* possono includere il tempo impiegato in riparazione, interventi di bacino (*drydock*) ed ispezioni, indipendentemente dalla loro programmazione. Tale indicatore è fondamentale per spiegare le fluttuazioni dei ricavi base *time charter* in periodi differenti. Per approfondimenti più dettagliati, si veda la sezione Ricavi, in Sintesi dei risultati per i primi nove mesi e terzo trimestre 2026.

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 nel periodo di riferimento. Si tratta di un indicatore fondamentale nel settore dei trasporti marittimi, utilizzato principalmente per comparare le variazioni della *performance* di una compagnia di navigazione tra un periodo e l'altro. Tale indicatore non è influenzato dalle variazioni nel *mix* di contratti di noleggio (ossia noleggi *spot*, noleggi *time charter* e contratti di nolo), agevolando il confronto della *performance* del Gruppo con le controparti di settore e i *benchmark* di mercato. Per ulteriori dettagli, si veda la sezione Dati di sintesi.

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

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

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

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

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

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

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

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