



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

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

Primo trimestre 2026

Questo documento è disponibile su:

www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal

RCS B124790

Capitale sociale al 31 marzo 2026 US\$62.053.278,45





Indice

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO.....	3
DATI DI SINTESI	4
RESOCONTO CONSOLIDATO DI GESTIONE.....	5
Struttura del Gruppo	5
Indicatori alternativi di <i>performance</i> (IAP).....	10
Sintesi dei risultati per il primo trimestre 2026.....	13
Eventi significativi verificatisi nel primo trimestre.....	21
Eventi significativi verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione.....	22
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO	
INTERMEDIO SINTETICO AL 31 MARZO 2026	25
Conto economico consolidato intermedio sintetico.....	26
Conto economico consolidato complessivo intermedio sintetico	26
Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata intermedia sintetica	27
Rendiconto finanziario consolidato intermedio sintetico	28
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato intermedio sintetico	29
Nota integrativa.....	30



Organi di Amministrazione e Controllo

Consiglio di Amministrazione

Presidente

Paolo d'Amico

Amministratori

Antonio Carlos Balestra di Mottola - Amministratore Delegato

Cesare d'Amico – Amministratore Esecutivo

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

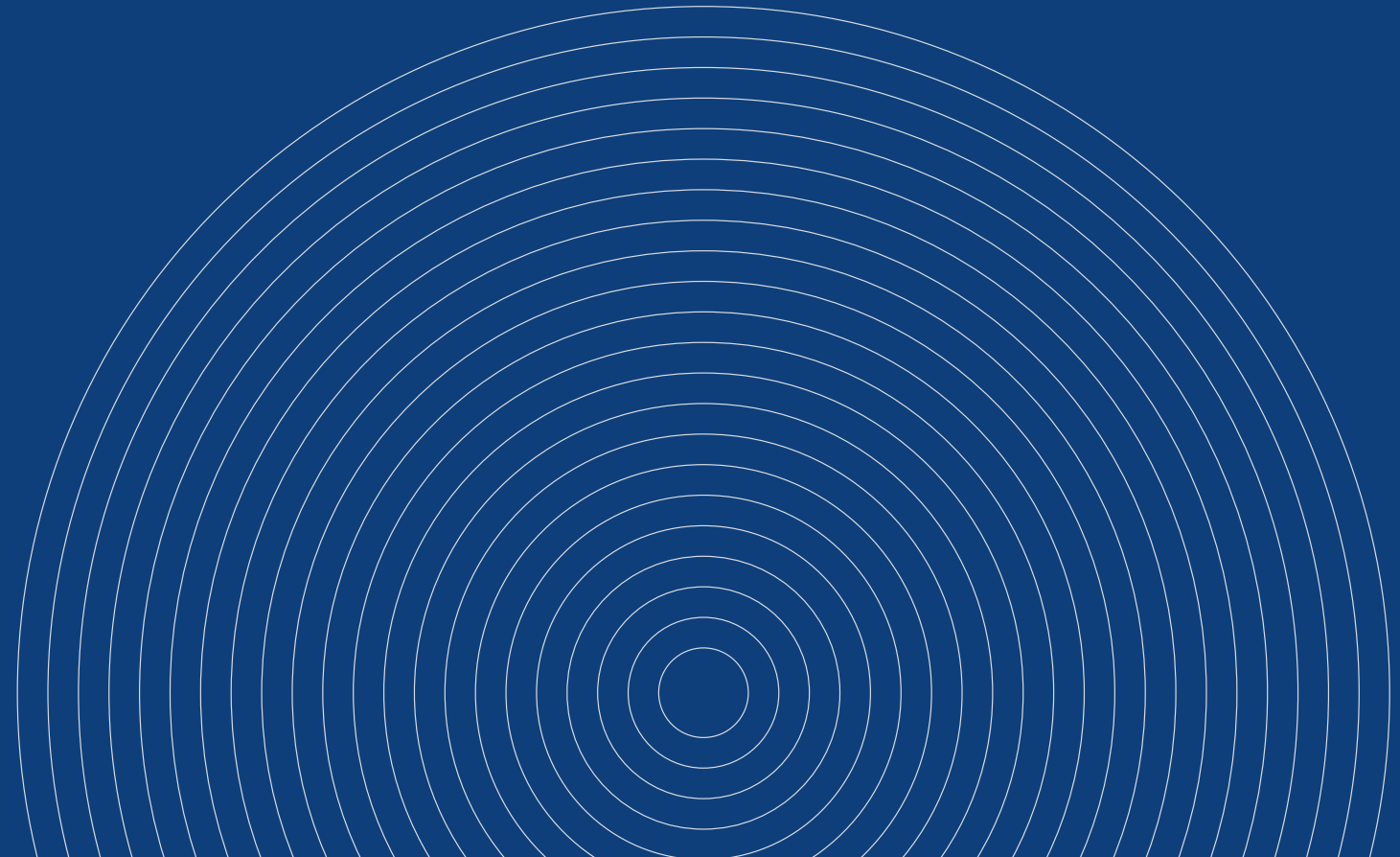
Tom Loesch – Amministratore non Esecutivo - Independent Director

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

Antonia d'Amico - Amministratore

Lorenzo d'Amico - Amministratore

Massimiliano della Zonca- Amministratore





Dati di sintesi

Dati finanziari

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2026	1° trim. 2025
Totale ricavi netti	67.565	64.089
Risultato operativo lordo / EBITDA *	40.897	34.424
<i>marginè sui ricavi netti totali in %</i>	60,53%	53,71%
Risultato operativo / EBIT *	29.165	21.749
<i>marginè sui ricavi netti totali in %</i>	43,17%	33,94%
Utile netto	27.460	18.866
<i>marginè sui ricavi netti totali in %</i>	40,64%	29,44%
Utile netto rettificato**	26.843	19.235
Utile base per azione	US\$0,231	US\$0,158
Flussi di cassa operativi	34.966	45.175
Investimenti lordi (CapEx)*	(33.196)	(37.476)
	Al 31 marzo 2026	Al 31 dicembre 2025
Totale attività	1.066.682	1.027.155
Indebitamento finanziario netto*	25.814	27.390
Patrimonio netto	796.983	770.404

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance

** Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti – si veda anche la sintesi dei risultati finanziari per il primo trimestre 2026.

Altri dati operativi

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2026	1° trim. 2025
Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i> * per giorno di utilizzo (US\$) ¹	26.505	22.507
Sviluppo della flotta - Numero medio di navi	29,0	32,7
- Di proprietà	27,0	27,6
- Noleggio a scafo nudo	2,0	3,0
- A noleggio	-	2,2
Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili ² (%)	1,3%	2,2%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili ³ (%)	62,2%	39,6%

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

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

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



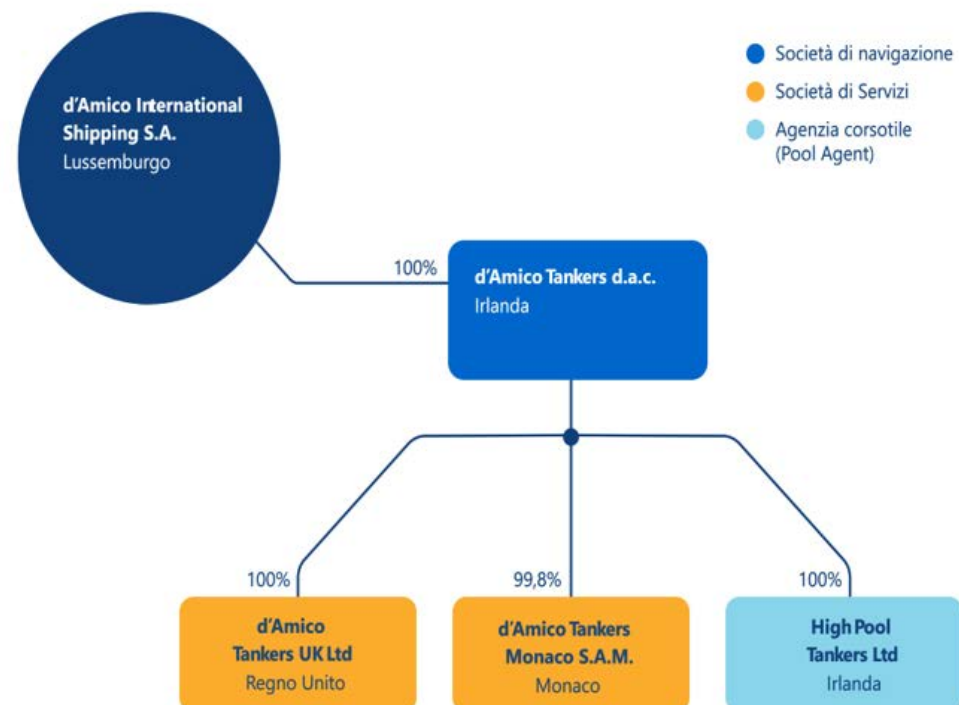
Resoconto Consolidato di Gestione

STRUTTURA DEL GRUPPO

d'Amico International Shipping S.A. è una società per azioni (*société anonyme*), costituita in Lussemburgo il 9 febbraio 2007. La Società è soggetta al diritto lussemburghese e, a seguito della sua quotazione, avvenuta in data 3 maggio 2007 sul segmento STAR del Mercato Telematico Azionario di Borsa Italiana (Euronext Milan), è inoltre soggetta alle disposizioni di legge italiane applicabili.

Al 31 marzo 2026, d'Amico International S.A. deteneva il 55,66% di d'Amico International Shipping S.A., in termini di capitale sociale e di diritti di voto. d'Amico International S.A. è interamente controllata da d'Amico Società di Navigazione S.p.A., che rappresenta la capogruppo del Gruppo d'Amico.

Il seguente diagramma illustra la struttura del Gruppo d'Amico International Shipping al 31 marzo 2026:





Gruppo d'Amico International Shipping

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

L'oggetto sociale di DIS è la gestione, attraverso la propria società interamente controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), di una flotta di navi di proprietà e a noleggio, impiegate nel trasporto di prodotti petroliferi raffinati e oli vegetali.

Al 31 marzo 2026 DIS, attraverso la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c., gestiva una **flotta di 29 navi cisterna**, costituita da 27 navi di proprietà e 2 navi a noleggio a scafo nudo con obbligo di acquisto. La flotta del Gruppo aveva un'**età media di circa 9,8 anni**, rispetto a un'età media di settore pari a 14,4 anni per le navi MR (25.000-54.999 Tpl (Dwt)) e a 16,0 per le navi LR1 (55.000-84.999 Tpl (Dwt)).

DIS gestisce una flotta interamente a doppio scafo, **impiegata principalmente nel trasporto di prodotti petroliferi raffinati**, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e società di *trading* internazionali. Inoltre, tutte le navi sono conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale), inclusa la MARPOL

(Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), e ai requisiti rigorosi stabiliti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e ad altri *standard* internazionali. Ai sensi delle norme IMO/MARPOL, il trasporto di alcune merci quali olio di palma, oli vegetali ed una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono specifici requisiti tecnici. Al 31 marzo 2026 **il 79,3% delle navi della flotta controllata da DIS era classificata IMO**.

I ricavi del Gruppo DIS, pari a US\$84,1 milioni nei primi tre mesi del 2026, derivano principalmente dall'impiego delle navi della flotta tramite contratti *spot* e noleggi *time charter* per il trasporto marittimo di raffinati. Le navi impiegate con contratti a tariffa fissa, inclusi i *time charter*, garantiscono generalmente flussi di cassa più stabili e prevedibili rispetto alle navi impiegate nel mercato *spot*. Invece, i contratti *spot* offrono la possibilità di massimizzare i ricavi durante i periodi di incremento dei noli, sebbene possano generare ricavi inferiori durante le fasi di contrazione del mercato. Il mix di impiego della flotta viene definito in base alle condizioni di mercato correnti e attese. Inoltre, la vendita di navi appartenenti alla flotta del Gruppo può generare utili o perdite.

Il Gruppo DIS beneficia di un marchio solido e di una consolidata reputazione nel mercato internazionale dello *shipping*, costruiti nel corso della sua lunga storia operativa. Tale reputazione sostiene la capacità del Gruppo di mantenere relazioni di lungo periodo con clienti e *partner*, nonché di sviluppare nuovi rapporti commerciali. Affidabilità, trasparenza e attenzione alla qualità sono alla base delle attività della Società e ne supportano la *performance* nel lungo termine.

La qualità della flotta del Gruppo DIS viene preservata attraverso programmi di manutenzione pianificata, il rispetto di rigorosi *standard* sulle navi di proprietà e il noleggio di navi da proprietari

che garantiscono elevati *standard* qualitativi.

Presenza globale di DIS

DIS mantiene sedi nei principali centri marittimi di tutto il mondo, tra cui Lussemburgo (Granducato del Lussemburgo), Dublino (Irlanda), Londra (Regno Unito) e Monte Carlo (Monaco). Il Gruppo fornisce servizi di trasporto attraverso la gestione dell'intera flotta su scala globale. Tale presenza internazionale sostiene la capacità del Gruppo di soddisfare le esigenze dei clienti in diverse aree geografiche e contribuisce alla visibilità e al riconoscimento del marchio DIS a livello mondiale. Inoltre, la distribuzione geografica delle sedi del Gruppo su più fusi orari consente un monitoraggio operativo continuo e un'assistenza tempestiva ai clienti.

Al 31 marzo 2026 DIS impiegava 633 dipendenti come personale marittimo e 26 dipendenti come personale di terra. Attraverso contratti con parti correlate, DIS beneficia inoltre dei servizi prestati da dipendenti del Gruppo d'Amico attivi nelle funzioni amministrative, commerciali, operative, tecniche e di compravendita, tramite le società d'Amico Shipping Singapore, d'Amico Shipping USA, d'Amico Società di Navigazione S.p.A., Rudder SAM e d'Amico Shipping UK.

Flotta

Al 31 marzo 2026 DIS controllava **una flotta moderna di 29 navi cisterna** (31 dicembre 2025: 29 navi cisterna), con dimensioni comprese tra circa 36.000 e 75.000 tonnellate di portata lorda (dwt), gestite sia in proprietà sia attraverso contratti di noleggio.



Dal 2012, DIS ha ordinato 22 navi di nuova costruzione, l'ultima delle quali è stata consegnata nel 2019. Nel 2024, DIS ha effettuato ordini per quattro navi di nuova costruzione, con consegna prevista nel 2027. Nel 2025, DIS ha ordinato ulteriori 2 navi di nuova costruzione, con consegna prevista nel 2029. Nel primo trimestre del 2026, DIS ha effettuato ordini per ulteriori quattro navi di nuova costruzione, con consegna prevista nel 2029. Tali navi sono progettate per soddisfare i rigorosi *standard* tecnici e ambientali richiesti dai principali clienti *oil major* del Gruppo e per garantire un'elevata efficienza operativa.

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

Al 31 marzo 2026 DIS impiegava 3 LR1 (nave a "Lungo Raggio 1"), 10 MR (navi a "Medio Raggio") e 6 navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa (contratti di noleggio a scafo nudo o *time charter*), mentre alla stessa data 3 LR e 7 MR erano impiegate sul mercato *spot*.

La seguente tabella fornisce informazioni dettagliate sulla flotta navigante di DIS al 31 marzo 2026:

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

⁴ Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam) fa riferimento a navi ordinate a Hyundai Mipo e costruite presso il suo cantiere di Vinashin (Vietnam);

⁵ Ex-Cielo di Londra.



Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese ⁴	Classe IMO
High Trust	49.990	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Trader	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Loyalty	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Freedom	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas ⁶	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obbligo di acquisto				
High Discovery	50.036	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Fidelity	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Flotta handysize				
Di proprietà				
Cielo di Salerno	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di Hanoi	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di Capri	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di Ulsan	39.060	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di New York	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Gaeta	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III

⁶La High Seas è stata venduta nel primo trimestre 2026, con consegna prevista entro la fine di maggio 2026



Oltre alla flotta sopra descritta, al 31 marzo 2026 DIS ha le seguenti navi cisterna in costruzione:

Nome della nave	Tpl (Dwt) stimati	Consegna stimata	Costruttore, Paese	Classe IMO
Di proprietà				
YZJ2024-1642	75.000	Q3-2027	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina	IMO II/III
YZJ2024-1643	75.000	Q4-2027	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina	IMO II/III
YZJ2024-1644	75.000	Q3-2027	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina	IMO II/III
YZJ2024-1645	75.000	Q4-2027	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina	IMO II/III
GSI2025-25110064	40.000	Q2-2029	Guangzhou Shipyard International Company Limited, Cina	IMO II/III
GSI2025-25110065	40.000	Q3-2029	Guangzhou Shipyard International Company Limited, Cina	IMO II/III
YZJ2025-1811	49.890	Q1-2029	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina	IMO II/III
YZJ2025-1812	49.890	Q2-2029	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina	IMO II/III
YZJ2025-1813	49.890	Q3-2029	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina	IMO II/III
YZJ2025-1814	49.890	Q4-2029	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina	IMO II/III



INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

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

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 per il primo trimestre 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 il primo 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 il primo 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 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 by 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 solitamente a tariffa fissa, in tali contratti DIS controlla le navi anziché limitarsi ad impiegarle.

Noleggio spot o noleggio a viaggio

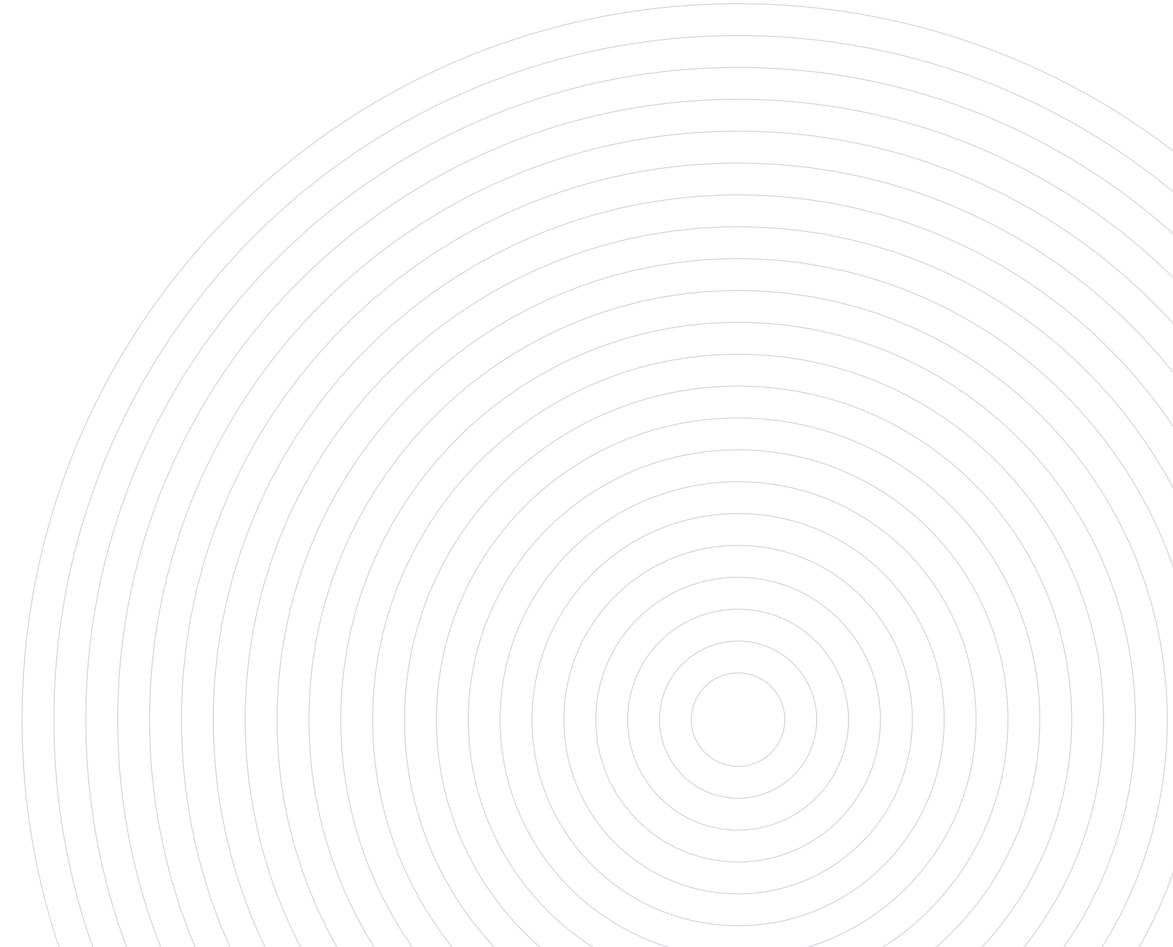
Tale tipo di contratto consente al proprietario registrato o al proprietario conduttore (si veda la definizione precedente in



questa sezione) di ottenere un pagamento per il trasporto di merci da un porto di carico 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.





SINTESI DEI RISULTATI PER IL PRIMO TRIMESTRE 2026

Nel primo trimestre del 2026, i mercati delle navi cisterna hanno registrato forti perturbazioni e una crescente complessità a seguito dell'escalation del conflitto in Medio Oriente e della conseguente drastica riduzione dei transiti navali attraverso lo Stretto di Hormuz. Questo snodo strategico rappresenta generalmente circa il 20% dell'offerta mondiale di petrolio e, rispettivamente, circa il 37% e il 19% del commercio marittimo di greggio e di prodotti raffinati, mentre il traffico delle navi cisterna è diminuito di circa il 95% rispetto ai livelli normali.

I noli e i valori delle navi erano già in fase di rafforzamento prima del conflitto e hanno registrato un ulteriore incremento con l'inizio delle ostilità, raggiungendo livelli senza precedenti in diversi segmenti del mercato delle navi cisterna. I ricavi medi ponderati delle navi cisterna sono saliti a circa US\$133.735 al giorno nel mese di marzo, oltre quattro volte la media del 2025, sostenuti da una preesistente tensione del mercato, dalla temporanea indisponibilità di capacità (con circa il 6% del tonnellaggio delle navi cisterna per il trasporto di greggio, inclusa circa l'8% della flotta VLCC, e il 4% della capacità delle navi cisterna per prodotti raffinati bloccata nel Golfo), dall'allungamento delle distanze di viaggio a seguito delle dislocazioni dei flussi commerciali e da favorevoli dinamiche di arbitraggio.

La scarsità dell'offerta di raffinati ha portato ad un forte aumento dei margini di raffinazione e un ampliamento delle opportunità di arbitraggio, specialmente per le esportazioni di nafta da ovest verso est, rispecchiando un deficit dell'offerta in Asia. Prima del conflitto, circa il 40% delle esportazioni marittime di nafta proveniva dal Golfo Persico, con la Cina tra i principali importatori.

Le tariffe di nolo sono aumentate drasticamente sia a est che a ovest di Suez, con diverse rotte che hanno raggiunto livelli record. Più recentemente, le tariffe a est di Suez sono diminuite, soprattutto grazie alla scarsa disponibilità di prodotti e alle restrizioni delle esportazioni in Paesi come la Cina e la Thailandia.

Al contrario, nel bacino atlantico, in particolare nel Golfo del Messico, i mercati dei noli sono rimasti forti per buona parte del periodo, sostenuti da robusti volumi delle esportazioni e dinamiche di arbitraggio favorevoli. Nelle ultime settimane, le tariffe si sono leggermente ridotte, riflettendo l'aumento della disponibilità di tonnellaggio.

In risposta all'aumento dei prezzi del petrolio, l'Agenzia Internazionale dell'Energia (AIE) ha coordinato un rilascio di circa 426 milioni di barili dalle riserve strategiche (301 milioni di barili di greggio e 125 milioni di barili di prodotti raffinati). Gli Stati Uniti hanno autorizzato il rilascio di 172 milioni di barili di greggio, mentre il Giappone ha fatto altrettanto per 54 milioni di barili di greggio e 26 milioni di barili di raffinati dalle proprie riserve. Tuttavia, l'impatto complessivo di tali misure dipenderà dal ritmo di riduzione delle scorte. Ulteriori misure hanno incluso la revoca temporanea dalle sanzioni da parte degli Stati Uniti sul petrolio russo e iraniano già in mare.

Nonostante tali misure di mitigazione, le condizioni di mercato rimangono tese. Circa il 20% dei volumi tipici di scambio di greggio e raffinati risulta attualmente interrotto, mentre circa l'11% dell'offerta mondiale di petrolio e il 3% della capacità di raffinazione rimangono inattivi in Medio Oriente.

Guardando al futuro, le prospettive a breve termine per i mercati delle navi cisterna rimangono altamente incerte e dipenderanno in larga misura dalla durata del conflitto e dal ritmo di un eventuale ripristino dei flussi di transito attraverso lo Stretto di Hormuz.

Sebbene una graduale normalizzazione possa sostenere ulteriori volumi di scambio nella seconda parte del 2026, è probabile che tale effetto sia attenuato dal tempo necessario per il ripristino della produzione *upstream* e della capacità di raffinazione. Allo stesso tempo, il riposizionamento delle navi verso il Medio Oriente dovrebbe assorbire parte del tonnellaggio disponibile, mentre diversi Paesi potrebbero cercare di ricostituire le proprie scorte, fornendo ulteriore supporto al mercato.

La tariffa *time charter* annuale, considerata un indicatore affidabile delle aspettative del mercato *spot*, era intorno a US\$36.250 al giorno per una MR2 di tipo *Eco* a fine marzo 2026, con un premio di circa US\$3.250 al giorno rispetto a una MR convenzionale.

Nel primo trimestre 2026, DIS ha registrato un utile netto di US\$27,5 milioni, rispetto ad un utile netto di US\$18,9 milioni nel primo trimestre 2025. Il risultato positivo per il periodo corrente riflette la solidità del mercato delle navi cisterna nei primi tre mesi del 2026. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, DIS ha registrato un utile netto rettificato di US\$26,8 milioni nel primo trimestre 2026 rispetto a US\$19,2 milioni registrati nello stesso trimestre del 2025. DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$40,9 milioni nel primo trimestre 2026 rispetto a US\$34,4 milioni registrati nel primo trimestre 2025, mentre i **flussi di cassa operativi sono stati positivi per US\$35,0 milioni nel primo trimestre 2026** rispetto a US\$45,2 milioni generati nello stesso trimestre dell'anno precedente.

In termini di risultati *spot* **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$32.264 nel primo trimestre 2026** (US\$21.154 nel primo trimestre 2025), grazie al **deciso rafforzamento del mercato rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente**. Allo stesso tempo, il 62,2% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo trimestre 2026 è stato coperto con contratti *time charter* ad



una tariffa giornaliera media di US\$23.001, (primo trimestre 2025: copertura del 39,6% ad una tariffa giornaliera media di US\$24.567). 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 generando 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\$26.505 nel primo trimestre 2026 rispetto a US\$22.507 raggiunti nel primo trimestre 2025.





Risultati operativi

US\$ migliaia	1° trim. 2026	1° trim. 2025
Ricavi	84.114	88.575
Costi diretti di viaggio	(17.751)	(25.688)
Ricavi base time charter*	66.363	62.887
Ricavi da noleggio a scafo nudo	1.202	1.202
Totale ricavi netti	67.565	64.089
Altri costi operativi diretti	(21.435)	(23.391)
Costi generali ed amministrativi	(5.317)	(6.009)
Risultato dalla vendita di immobilizzazioni	84	(265)
Risultato operativo lordo (EBITDA*)	40.897	34.424
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	(11.732)	(12.675)
Risultato operativo (EBIT*)	29.165	21.749
Proventi finanziari	2.118	1.681
Oneri finanziari	(3.325)	(4.155)
Utile ante imposte	27.958	19.275
Onere fiscale per imposta sul reddito	(498)	(409)
Utile del periodo	27.460	18.866

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance

I **ricavi** sono stati di US\$84,1 milioni nel primo trimestre 2026 rispetto a US\$88,6 milioni registrati nel primo trimestre 2025. La riduzione rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente è attribuibile principalmente a un numero inferiore di navi equivalenti impiegate nel corso del periodo. La percentuale di giorni di *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel primo trimestre 2026 (1,3%) è stata inferiore a quella del primo trimestre 2025 (2,2%) principalmente per effetto dei periodi 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\$(17,8) milioni nel primo trimestre 2026 rispetto a US\$(25,7) milioni nel primo trimestre 2025.

I **ricavi base time charter** nel primo trimestre 2026 sono stati di US\$66,4 milioni (US\$62,9 milioni nel primo trimestre 2025). In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa spot giornaliera media di US\$32.264 nel primo trimestre 2026** rispetto a US\$21.154 nel primo trimestre 2025.

Nel primo trimestre 2026, la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa⁷ (percentuale di copertura) è rimasta significativa, coprendo in media il 62,2% dei giorni-nave disponibili (primo trimestre 2025: 39,6%) ad una tariffa fissa media giornaliera di US\$23.001 (primo trimestre 2025: US\$24.567). Oltre a garantire un certo livello di ricavi e a sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche contribuito a consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere.

I **ricavi base time charter giornalieri medi totali di DIS (spot e time charter)** sono stati di US\$26.505 nel primo trimestre 2026 rispetto a US\$22.507 nel primo trimestre 2025.

⁷ 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\$8.129 (in linea con i costi effettivi medi della flotta di DIS per l'esercizio 2025), 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.



Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2025				2026	
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.
Spot	21.154	24.497	25.502	27.099	24.228	32.264
Tariffa fissa	24.567	23.365	23.378	23.383	23.612	23.001
Media	22.507	23.922	24.335	24.956	23.916	26.505

I **ricavi da noleggio a scafo nudo** ammontavano a US\$1,2 milioni nel primo trimestre 2026, in linea con lo stesso trimestre dell'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 primo trimestre 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 (primo trimestre 2026: 29,0 vs. primo trimestre 2025: 30,6), senza navi in noleggio passivo (2026: 0,0 vs. 2025: 2,2). 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\$(5,3) milioni nel primo trimestre 2026 (US\$(6,0) milioni nel primo trimestre 2025). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi generali e amministrativi.

L'**utile dalla vendita di navi** è stato positivo per US\$0,1 milioni nel primo trimestre 2026 (US\$(0,3) milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente). L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito delle navi vendute e riprese in *leasing* (*lease-back*) negli esercizi precedenti.

Il **risultato operativo lordo / EBITDA** ammontava a US\$40,9 milioni nel primo trimestre 2026 rispetto a US\$34,4 milioni nel primo trimestre 2025, rispecchiando la maggiore solidità delle prestazioni operative nel corso del periodo.

Gli **ammortamenti** sono stati pari a US\$(11,7) milioni nel primo trimestre 2026 (US\$(12,7) milioni nel primo trimestre 2025). Non hanno avuto luogo svalutazioni o storni di svalutazioni né nel primo trimestre 2026 né nel primo trimestre 2025.

Il **risultato operativo lordo / EBIT** è stato di US\$29,2 milioni nel primo trimestre 2026 rispetto a US\$21,7 milioni nel primo trimestre 2025.

I **Proventi finanziari** sono stati di US\$2,1 milioni nel primo trimestre 2026 rispetto a US\$1,7 milioni registrati nel primo trimestre 2025. Tale importo rispecchia principalmente interessi attivi maturati su titoli a breve termine e su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari** sono stati pari a US\$(3,3) milioni nel primo trimestre 2026 rispetto a US\$(4,2) milioni del primo trimestre 2025. L'importo relativo al primo trimestre 2026 comprende principalmente US\$(3,1) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate su finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse, interessi passivi su passività da *leasing*, nonché differenze cambio negative pari a US\$(0,2) milioni. L'importo registrato nello stesso trimestre dell'esercizio precedente includeva principalmente US\$(3,9) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi passivi su passività da *leasing*, nonché US\$(0,1) milioni di differenze cambio negative e US\$(0,1) milioni di perdite realizzate



su strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura.

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$28,0 milioni nel primo trimestre 2026, rispetto a US\$19,3 milioni nel primo trimestre 2025.

L'**Onere fiscale per imposta sul reddito** ammontava a US\$(0,5) milioni nel primo trimestre 2026, sostanzialmente in linea con lo stesso trimestre dell'anno precedente.

Nel primo trimestre 2026, DIS ha registrato un utile netto di US\$27,5 milioni, rispetto ad un utile netto di US\$18,9 milioni nel primo trimestre 2025. Escludendo i proventi dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti di US\$0,6 milioni nel primo trimestre del 2026 e US\$(0,4) milioni nel primo trimestre del 2025, DIS ha registrato un **utile netto rettificato di US\$26,8 milioni nel primo trimestre del 2026**, rispetto a US\$19,2 milioni nel primo trimestre del 2025.





Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

US\$ migliaia	Al 31 marzo 2026	Al 31 dicembre 2025
ATTIVITÀ		
Attività non Correnti	790.039	791.468
Attività Correnti	276.643	235.687
Totale attività	1.066.682	1.027.155
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Patrimonio netto	796.983	770.404
Passività non Correnti	191.202	188.268
Passività Correnti	78.497	68.483
Totale passività e patrimonio netto	1.066.682	1.027.155

Le **attività non correnti** sono costituite principalmente dal valore contabile netto delle navi di proprietà di DIS, dei diritti di utilizzo e della quota relativa alle nuove navi in costruzione. Secondo le stime di uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà e a noleggio a scafo nudo di DIS al 31 marzo 2026 era pari a US\$1.207,8 milioni (tale dato include US\$27,6 milioni relativi a una nave classificata come “attività disponibili per la vendita” alla fine del periodo, con ulteriori informazioni fornite nella sezione “Attività correnti”).

Gli **investimenti lordi (CapEx)** nel primo trimestre 2026 ammontavano a US\$33,2 milioni, rispetto a US\$37,5 milioni nello stesso periodo del 2025. In aggiunta ai costi capitalizzati relativi a interventi di bacino su navi di proprietà e a noleggio a scafo nudo, l'importo del primo trimestre 2026 include US\$31,1 milioni relativi

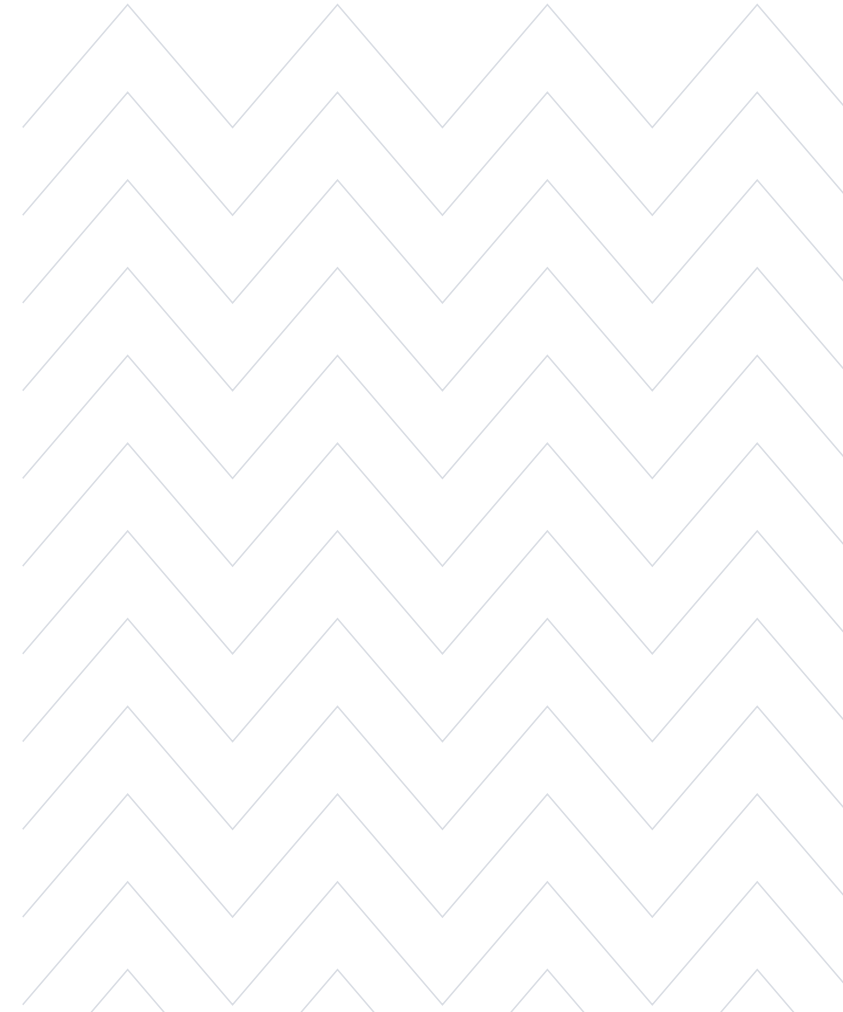
alle prime rate versate per le navi di nuova costruzione ordinate nel quarto trimestre del 2025 e nel primo trimestre del 2026, la cui consegna è pianificata per il 2029. L'importo del primo trimestre 2025 includeva US\$34,3 milioni relativi all'esercizio da parte di d'Amico Tankers dell'opzione di acquisto sulla M/T High Navigator (una nave MR presa a noleggio a partire dal 2018), nonché i costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a scafo nudo.

Le **attività correnti** al 31 marzo 2026 ammontavano a US\$276,6 milioni. Erano incluse le voci del capitale circolante, quali rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$19,2 milioni e US\$44,0 milioni, insieme alle disponibilità liquide e mezzi equivalenti per US\$189,6 milioni. Inoltre, alla fine del periodo una nave di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. era classificata come “attività disponibili per la vendita”. Il relativo valore contabile netto di US\$22,9 milioni è stato debitamente rilevato nella situazione patrimoniale-finanziaria, in conformità all'IFRS 5.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$191,2 milioni al 31 marzo 2026 e rappresentano principalmente la parte a lungo termine dei debiti verso banche (commentati nella sezione “Indebitamento netto” della relazione sulla gestione) e le passività da *leasing*.

Nelle **passività correnti**, oltre ai debiti verso banche ed altri finanziatori (illustrati nella sezione “Indebitamento netto” della relazione sulla gestione), al 31 marzo 2026 sono incluse le voci relative al capitale circolante per un totale di US\$53,2 milioni (principalmente debiti commerciali e altri debiti), US\$3,8 milioni di passività da *leasing* e US\$1,6 milioni di altre passività finanziarie correnti.

Il **patrimonio netto** ammontava a US\$797,0 milioni al 31 marzo 2026 (US\$770,4 milioni al 31 dicembre 2025). La variazione rispetto a fine 2025 rispecchia principalmente l'utile netto generato nel primo trimestre del 2026.





Indebitamento netto*

US\$ migliaia	Al 31 marzo 2026	Al 31 dicembre 2025
Liquidità – Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	189.607	183.921
Altre attività finanziarie correnti	929	1.319
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata	19	19
Totale attività finanziarie correnti	190.555	185.259
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	19.843	19.278
Passività da leasing – correnti	3.839	3.796
Altre passività finanziarie correnti – terzi	1.585	1.400
Totale passività finanziarie correnti	25.267	24.474
Indebitamento finanziario netto corrente	(165.288)	(160.785)
Altre attività finanziarie non correnti – terzi	49	36
Altre attività finanziarie non correnti – parte correlata	51	57
Totale attività finanziarie non correnti	100	93
Debiti verso banche – non correnti	158.232	154.188
Passività per <i>leasing</i> – non correnti	30.094	31.097
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	2.876	2.983
Totale passività finanziarie non correnti	191.202	188.268
Indebitamento finanziario netto non corrente	191.102	188.175
Indebitamento finanziario netto	25.814	27.390

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance

L'**indebitamento netto di DIS al 31 marzo 2026** ammontava a **US\$25,8 milioni** rispetto a US\$27,4 milioni al 31 dicembre 2025. A seguito dell'applicazione dell'IFRS 16, dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono inoltre la relativa passività per *leasing*, pari a US\$2,0 milioni alla fine di marzo 2026 rispetto a US\$2,2 milioni alla fine di dicembre 2025.

Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'impatto dell'IFRS 16) e il valore di mercato della flotta era pari al 2,0% al 31 marzo 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% a fine 2018).

Alla fine di marzo 2026 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US\$190,6 milioni. L'importo totale comprende principalmente *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$189,6 milioni e il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (principalmente *swap* su tassi di interesse), pari a US\$0,9 milioni.

La voce *Totale attività finanziarie non correnti* comprende il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (*swap* su tassi di interesse), pari a US\$0,1 milioni.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 31 marzo 2026 ammontava a US\$178,1 milioni, comprensivo di US\$19,8 milioni con scadenza entro un anno. L'indebitamento bancario di DIS al 31 marzo 2026 era costituito principalmente dalle seguenti linee di credito a lungo termine concesse a d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), principale società operativa del Gruppo:

1. Finanziamento a 6 anni concesso da Crédit Agricole Corporate and Investment Bank per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2015, per un debito residuo di US\$13,6 milioni.
2. Finanziamento a 6 anni concesso da Skandinaviska Enskilda

Banken per finanziare una nave LR1 costruita nel 2017, per un debito residuo di US\$13,5 milioni.

3. Finanziamento a 8 anni concesso da IYO Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2018 e acquisita da d'Amico Tankers nel secondo trimestre 2023, per un debito residuo di US\$13,8 milioni.
4. Finanziamento a 5 anni concesso da NTT TC *Leasing* per finanziare una nave LR1 costruita nel 2019, per un debito residuo di US\$16,9 milioni.
5. Finanziamento a 5 anni concesso da NTT TC *Leasing* per finanziare una nave MR costruita nel 2015, per un debito residuo di US\$14,5 milioni.
6. Finanziamento a 8 anni concesso da IYO Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2014, per un debito residuo di US\$12,5 milioni.
7. BPER Banca S.p.A. Finanziamento a 8 anni concesso per finanziare una nave MR costruita nel 2014, per un debito residuo di US\$12,5 milioni.
8. Finanziamento a 5 anni concesso da DnB Bank ASA per finanziare una nave MR costruita nel 2015, per un debito residuo di US\$14,6 milioni.
9. Finanziamento a 5 anni concesso da Danish Ship Finance per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014, per un debito residuo di US\$12,6 milioni.
10. Finanziamento a 7 anni concesso da ING Bank per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014, per un debito residuo di US\$13,6 milioni.
11. Finanziamento a 6 anni concesso da DekaBank per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2016, per un debito residuo di US\$14,0 milioni.
12. Finanziamento a 6 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken per finanziare due navi *handysize* costruite nel 2016, per un debito residuo di US\$28,0 milioni.



Passività da *leasing* comprende i *leasing* finanziari per la M/T High Fidelity e la M/T High Discovery. Inoltre, al 31 marzo 2026 le passività da *leasing* includono US\$2,0 milioni derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 a contratti classificati fino al 2018 come "*leasing* operativi".

Flussi di cassa

Nel primo trimestre 2026 i flussi di cassa netti di DIS sono stati pari a US\$5,7 milioni, rispetto a US\$(1,8) milioni nel primo trimestre 2025.

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2026	1° trim. 2025
Flussi di cassa da attività operative	34.966	45.175
Flussi di cassa da attività di investimento	(33.196)	(37.476)
Flussi di cassa da attività finanziarie	3.916	(9.512)
Variazioni della liquidità	5.686	(1.813)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	183.921	164.892
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	189.607	163.079

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$35,0 milioni nel primo trimestre 2026, rispetto a US\$45,2 milioni nel primo trimestre 2025.

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati negativi per US\$(33,2) milioni nel primo trimestre 2026 (US\$(37,5) milioni nel primo trimestre 2025). In aggiunta ai costi capitalizzati relativi a interventi di bacino verificatisi durante il periodo,

l'importo del primo trimestre 2026 include le prime rate versate per le navi di nuova costruzione ordinate nel quarto trimestre 2025 e nel primo trimestre 2026 (US\$31,1 milioni), mentre l'importo del primo trimestre 2025 includeva l'esercizio dell'opzione di acquisto sulla M/T High Navigator (US\$34,3 milioni).

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati positivi e pari a US\$3,9 milioni nel primo trimestre 2026, rispetto a US\$(9,5) milioni nel primo trimestre 2025. L'importo per il primo trimestre 2026 comprende principalmente: i) US\$(37,1) di ammortamento del debito, tra cui rimborsi anticipati volontari per un totale di US\$32,2 milioni; ii) US\$42,0 milioni per utilizzo di linee di credito bancarie; iii) US\$(0,9) milioni per il rimborso della quota capitale delle passività da *leasing*. L'importo registrato per il medesimo trimestre dello scorso esercizio comprendeva principalmente: i) US\$(6,7) milioni di ammortamento del debito; e ii) US\$(2,8) milioni di rimborso di passività da *leasing*.



EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO TRIMESTRE

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nei primi 3 mesi del 2026 sono stati:

d'Amico International Shipping:

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\$34,9 milioni, da pagarsi a valere sugli utili non distribuiti.

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 esteso 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 nave *handysize* e una nave MR, ciascuno per una durata di 12 mesi. 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 nave LR1 per una durata di 24 mesi, con un'opzione a favore del noleggiatore per ulteriori 12 mesi a un nolo superiore.

Vendita di navi: A marzo 2026, d'Amico Tankers d.a.c ha sottoscritto un accordo per la vendita della M/T High Seas, una nave MR costruita nel 2012 da Hyundai Mipo, Corea del Sud, per un corrispettivo di US\$27,6 milioni. La M/T High Seas è stata consegnata agli acquirenti il 24 aprile 2026.



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

d'Amico International Shipping:

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, come proposto dal Consiglio di Amministrazione. Il pagamento del suddetto dividendo agli Azionisti è avvenuto il 6 maggio 2025 con la relativa data di stacco della cedola n. 11 (data ex) il 4 maggio 2025 e data di registrazione il 5 maggio 2025 (non è stato versato alcun dividendo alle azioni proprie detenute dalla Società, che non sono dotate di diritto al dividendo).

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

	Al 31 marzo 2026				Al 7 maggio 2026			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	6	15	6	27	6	14	6	26
Noleggio a scafo nudo*	-	2	-	2	-	2	-	2
Nolo a lungo termine	-	-	-	-	-	-	-	-
Nolo a breve termine	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	6	17	6	29	6	16	6	28

* con obbligo di acquisto



Evoluzione prevedibile della gestione

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

Domanda di navi cisterna

- L'Agenzia Internazionale dell'Energia (AIE), nel *Oil Market Report* di aprile 2026, prevede una contrazione della domanda di petrolio di circa 80.000 barili al giorno nel 2026, poiché il conflitto in Medio Oriente sta indebolendo significativamente l'*outlook* globale. La domanda è attesa in forte calo nel breve periodo, con una contrazione di circa 1,5 milioni di barili al giorno nel secondo trimestre del 2026, segnando la flessione trimestrale più marcata dalla pandemia di COVID-19. L'impatto iniziale è stato più pronunciato in Medio Oriente e nella regione Asia-Pacifico, incidendo principalmente sulle materie prime per la petrolchimica, mentre la domanda di carburanti per i trasporti è rimasta relativamente più resiliente. Più in generale, la domanda è attesa rimanere sotto pressione, poiché prezzi elevati e le persistenti dislocazioni dell'offerta continuano a influenzare negativamente i modelli di consumo.
- Secondo l'*Oil Market Report* dell'AIE di aprile 2026, l'offerta globale di petrolio è diminuita drasticamente a marzo di circa 10,1 milioni di barili al giorno, attestandosi intorno a 97 milioni di barili al giorno, a causa del

protrarsi degli attacchi alle infrastrutture energetiche in Medio Oriente e delle gravi dislocazioni nei flussi di trasporto marittimo attraverso lo Stretto di Hormuz. Si tratta della più importante interruzione dell'offerta mai registrata. La produzione dell'OPEC+ ha rappresentato la maggior parte del calo, con una riduzione di circa 9,4 milioni di barili al giorno su base mensile, mentre l'offerta dei Paesi non OPEC+ è diminuita di circa 0,8 milioni di barili al giorno.

- Secondo l'*Oil Market Report* dell'AIE di aprile 2026, anche l'attività di raffinazione globale è finita sotto pressione a causa della limitata disponibilità di greggio e dei danni alle infrastrutture, con conseguente irrigidimento dei mercati dei prodotti. In assenza di un cessate il fuoco, i livelli di produzione dovrebbero rimanere contenuti nel breve termine, con un calo stimato di circa 6 milioni di barili al giorno nel mese di aprile nell'intera Asia e in Medio Oriente. In uno scenario di perturbazione prolungata, la capacità globale di raffinazione è attesa a circa 77,2 milioni di barili al giorno in aprile, 79,5 milioni di barili al giorno nel secondo trimestre del 2026 e 82,9 milioni di barili al giorno per l'intero esercizio, implicando una riduzione su base annua di circa 1 milione di barili al giorno.
- Secondo il report "*Oil & Tanker Trade Outlook*" di Clarksons di marzo 2026, il commercio marittimo globale dei raffinati è atteso in calo dell'1,8% nel 2026, dopo una contrazione del 1,3% nel 2025, per poi rimbalzare di circa il 4,4% nel 2027.
- A partire da ottobre 2023, Stati Uniti, Regno Unito e Unione Europea hanno progressivamente intensificato le misure per contrastare il commercio illecito 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,

colpendo un numero crescente di navi e principali produttori di petrolio russi. Tali misure si sono dimostrate sempre più efficaci nel disturbare i traffici sanzionati, costringendo le navi a sospendere le operazioni o ricorrere a inefficienti trasbordi.

- Le deroghe temporanee alle sanzioni concesse dagli Stati Uniti per carichi russi e iraniani già in mare hanno fornito un limitato sollievo nel breve termine all'offerta globale. Parallelamente, l'attuazione di un embargo statunitense sulle navi in entrata o in uscita dai porti iraniani ha ulteriormente ristretto i flussi di petrolio. Nel complesso, si prevede che l'evoluzione del regime sanzionatorio riduca la disponibilità effettiva della flotta, riplasm i flussi globali del commercio petrolifero e sostenga i noli, mentre le raffinerie cinesi e indiane aumenteranno gli approvvigionamenti di greggio dal Medio Oriente, con conseguente progressivo adattamento dei modelli di scambio.
- Inoltre, il ritorno delle esportazioni di greggio venezuelano sul mercato delle navi non soggette a sanzioni ha fornito ulteriore supporto alla domanda di navi cisterna. I volumi venezuelani si sono attestati in media a circa 0,8 milioni di barili al giorno nel 2025 (pari a circa l'1% dell'offerta globale), contribuendo a un maggiore utilizzo della capacità della flotta di navi cisterna non soggetta a sanzioni.

Offerta di navi cisterna

- Le inefficienze commerciali, inclusi i cambiamenti 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 negli ultimi anni, rispecchiando l'impatto delle persistenti tensioni geopolitiche e dell'evoluzione delle sanzioni.



- Secondo il report *"Oil & Tanker Trades Outlook"* di Clarksons di marzo 2026, la flotta globale di navi cisterna è cresciuta del 5,2% circa nel 2025 e dovrebbe crescere di un ulteriore 6,4% nel 2026. Le consegne hanno registrato un'accelerazione, con 40 navi MR e LR1 consegnate nel primo trimestre del 2026, rispetto a 21 nello stesso periodo dell'anno precedente.
- Secondo Clarksons, il portafoglio ordini corrente di navi MR e LR1 rappresenta il 13,5% della flotta commerciale, misurata in termini di portata lorda.
- Il contesto favorevole dei noli ha continuato a scoraggiare le demolizioni negli ultimi anni. Tuttavia, nel 2026 le demolizioni sono aumentate nei segmenti delle cisterne MR e LR1, con all'incirca 320.000 tonnellate di portata lorda (Dwt), avviate alla demolizione nel primo trimestre, rispetto alle 230.000 tonnellate nello stesso periodo dell'anno precedente. A causa delle limitate demolizioni degli anni precedenti, la flotta di navi cisterna risulta invecchiata e Clarksons stima che il 20,7% delle navi MR e LR1 in servizio abbia almeno 20 anni, ed il 53,9% abbia oltre 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 normative dell'UE e le convenzioni 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 (*Energy Efficiency Existing Ship Index*, EEXI) e l'indicatore di intensità carbonica (*Carbon Intensity Indicator*, CII), che mirano a favorire una riduzione progressiva delle emissioni entro il 2030. Nonostante la pressione normativa resti elevata, la recente decisione dell'IMO di posticipare di un anno l'introduzione di un prelievo globale sul carbonio ha posticipato l'adozione di misure di decarbonizzazione più stringenti. Questo 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 guidare il rinnovamento della flotta nel lungo termine.

- Nel complesso, sebbene il mercato continui a beneficiare di solidi fondamentali strutturali, i noli sono destinati a rimanere esposti a volatilità, in funzione dell'evoluzione

del contesto geopolitico e delle dinamiche macroeconomiche più ampie. In questo contesto, le tensioni in Medio Oriente si sono recentemente intensificate in misura significativa. Il 28 febbraio 2026, le azioni militari coordinate di Stati Uniti e Israele contro obiettivi in Iran hanno segnato un'ulteriore escalation delle ostilità nella regione. L'Iran rimane un produttore di petrolio di rilievo, 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 mondiale di petrolio, rappresenta un collo di bottiglia critico per i flussi energetici globali. Qualsiasi interruzione prolungata del traffico in questo corridoio potrebbe influenzare i prezzi del petrolio, alterare le rotte commerciali consolidate e incidere sui livelli di utilizzo delle navi cisterna. Alla data di redazione del presente documento, le implicazioni economiche per il mercato dello shipping restano difficili da valutare e dipenderanno dalla durata e dall'estensione geografica del conflitto, nonché dai potenziali sviluppi politici e diplomatici.



Gruppo d'Amico International Shipping

Bilancio consolidato intermedio sintetico al 31 marzo 2026





CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2026	1° trim. 2025
Ricavi	84.114	88.575
Costi diretti di viaggio	(17.751)	(25.688)
Ricavi base <i>time charter</i>*	66.363	62.887
Ricavi da noleggio a scafo nudo	1.202	1.202
Totale ricavi netti	67.565	64.089
Altri costi operativi diretti	(21.435)	(23.391)
Costi generali ed amministrativi	(5.317)	(6.009)
Risultato dalla vendita di immobilizzazioni	84	(265)
Risultato operativo lordo (EBITDA*)	40.897	34.424
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	(11.732)	(12.675)
Risultato operativo (EBIT*)	29.165	21.749
Proventi finanziari	2.118	1.681
Oneri finanziari	(3.325)	(4.155)
Utile ante imposte	27.958	19.275
Onere fiscale per imposta sul reddito	(498)	(409)
Utile del periodo	27.460	18.866
Utile base per azione ⁸	US\$0,231	US\$0,158

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2026	1° trim. 2025
Utile del periodo	27.460	18.866
<i>Voci che potrebbero essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (<i>cash flow hedges</i>)	(1.061)	83
Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(21)	3
Utile complessivo del periodo	26.378	18.952
Utile base complessivo per azione	US\$0,222	US\$0,159

⁸ L'utile base per azione e l'utile base complessivo per azione sono stati calcolati su un numero medio di azioni in circolazione pari a 118.968.023 nel primo trimestre del 2026 e 119.076.424 nel primo trimestre del 2025. Nel primo trimestre del 2026 e nel primo trimestre del 2025 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.



SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA

<i>US\$ migliaia</i>	Al 31 marzo 2026	Al 31 dicembre 2025
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	789.939	791.375
Altre attività finanziarie non correnti	100	93
Totale attività non correnti	790.039	791.468
Rimanenze	19.183	14.750
Crediti e altre attività correnti	44.030	35.678
Altre attività finanziarie correnti	948	1.338
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	189.607	183.921
Attività Correnti	253.768	235.687
Attività disponibili per la vendita	22.875	-
Totale attività correnti	276.643	235.687
TOTALE ATTIVITÀ	1.066.682	1.027.155

<i>US\$ migliaia</i>	Al 31 marzo 2026	Al 31 dicembre 2025
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.053	62.053
Utili portati a nuovo	436.546	409.086
Sovrapprezzo azioni	326.658	326.658
Altre riserve	(28.274)	(27.393)
Patrimonio netto totale	796.983	770.404
Banche ed altri finanziatori	158.232	154.188
Passività non correnti da leasing	30.094	31.097
Altre passività finanziarie non correnti	2.876	2.983
Totale passività non correnti	191.202	188.268
Banche ed altri finanziatori	19.843	19.278
Passività correnti da leasing	3.839	3.796
Debiti e altre passività correnti	52.770	43.484
Altre passività finanziarie correnti	1.585	1.400
Debiti per imposte correnti	460	525
Totale passività correnti	78.497	68.483
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	1.066.682	1.027.155

7 maggio 2026
Per il Consiglio di Amministrazione

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Amministratore delegato

Federico Rosen
Direttore finanziario



RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2026	1° trim. 2025
Utile del periodo	27.460	18.866
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	11.732	12.675
Onere fiscale per imposta sul reddito	498	409
Oneri per leasing	496	912
Altri oneri finanziari	711	1.562
Risultato dalla vendita di immobilizzazioni	(84)	265
Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide	(20)	(2)
Ratei passivi basati su azioni per il Piano d'incentivazione a lungo termine	201	189
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	40.994	34.876
Variazioni delle rimanenze	(4.433)	1.072
Variazioni dei crediti a breve	(8.665)	2.903
Variazioni dei debiti a breve	8.706	8.521
Imposte sul reddito pagate	(563)	(9)
Pagamento della quota di interessi della passività da leasing	(496)	(912)
Interessi netti pagati	(577)	(1.276)
Flussi di cassa netti da attività operative	34.966	45.175

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2026	1° trim. 2025
Acquisizione di immobilizzazioni materiali	(33.196)	(37.476)
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(33.196)	(37.476)
Rimborso finanziamenti bancari	(37.150)	(6.695)
Utilizzi di linee di credito	42.000	-
Rimborso della quota capitale di passività da leasing	(934)	(2.817)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	3.916	(9.512)
Variazione netta in (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	5.686	(1.813)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	183.921	164.892
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	189.607	163.079



PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

<i>US\$ migliaia</i>	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve				Totale
				<i>Pagamenti basati su azioni</i>	<i>Azioni proprie</i>	<i>Cash-flow hedge</i>	<i>Altro</i>	
Saldo al 1° gennaio 2026	62.053	409.086	326.658	1.502	(36.289)	909	6.485	770.404
Ratei passivi per Piano d'incentivazione a lungo termine, tutti i piani basati su azioni	-	-	-	201	-	-	-	201
Utile del periodo	-	27.460	-	-	-	-	-	27.460
Altre componenti dell'utile complessivo	-	-	-	-	-	(1.061)	(21)	(1.082)
Saldo al 31 marzo 2026	62.053	436.546	326.658	1.703	(36.289)	(152)	6.464	796.983

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



NOTA INTEGRATIVA

d'Amico International Shipping S.A. è una società a responsabilità limitata (société anonyme), di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 e avente sede legale in Lussemburgo. La controllante di ultima istanza del Gruppo DIS è d'Amico Società di Navigazione. DIS è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo che opera principalmente tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), oltre ad altre società controllate indirettamente.

Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere ed agenzie commerciali di intermediazione.

Principi contabili rilevanti

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

Principi di redazione

Il presente bilancio consolidato intermedio sintetico del Gruppo d'Amico International Shipping è redatto secondo i principi internazionali di informativa finanziaria (IFRS – International Financial Reporting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) e adottati dall'Unione europea. Il bilancio consolidato sintetico intermedio è predisposto secondo la convenzione del costo storico, a eccezione di alcune attività e passività finanziarie che sono rilevate al *fair value* a conto economico o nelle altre componenti dell'utile complessivo per la parte efficace delle coperture.

Il bilancio consolidato sintetico intermedio è presentato in dollari statunitensi, valuta funzionale della Società e delle principali

società controllate. La riduzione dei decimali è applicata arrotondando al migliaio più vicino.

Principi di consolidamento

Il bilancio consolidato intermedio sintetico presenta i risultati consolidati della società controllante, d'Amico International Shipping S.A. e delle sue controllate per il periodo chiuso al 31 marzo 2026.

Questo bilancio consolidato sintetico intermedio non contiene tutte le informazioni e le informative richieste nel bilancio annuale e dovrebbe essere letto congiuntamente al bilancio annuale al 31 dicembre 2025 del Gruppo.

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

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

Informazioni di settore

Il Gruppo DIS fornisce servizi di trasporto di oli vegetali e prodotti petroliferi raffinati in un solo segmento, quello delle navi cisterna. In termini geografici, il segmento di riferimento è unico poiché il Gruppo DIS valuta le opportunità d'impiego a livello mondiale. L'alta dirigenza del Gruppo DIS monitora, valuta e alloca le risorse del Gruppo DIS nel complesso e le attività sono condotte in un'unica valuta,

il dollaro USA; DIS considera pertanto quello delle navi cisterna come un unico settore.

Principi contabili

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

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2026

Alcuni principi contabili (IFRS) e interpretazioni (IFRIC) dell'*International Accounting Standards Board* (IASB), nuovi o modificati, sono entrati in vigore per l'attuale periodo di riferimento:

- Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7 - *Classificazione e valutazione degli strumenti finanziari* (a decorrere dal 1° gennaio 2026);
- Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7 - *Contratti relativi a energia elettrica dipendente da fonti naturali* (a decorrere dal 1° gennaio 2026);

Sulla base della valutazione attuale del Gruppo, l'adozione di tali modifiche non ha avuto un impatto significativo sul bilancio consolidato del Gruppo DIS.

Principi contabili, variazioni ed interpretazioni non ancora in vigore

I principi e le variazioni seguenti sono stati emessi ma non sono ancora entrati in vigore e non sono stati adottati anticipatamente dal Gruppo:

- IFRS 18 - *Presentazione e informativa di bilancio* (con decorrenza dal 1° gennaio 2027), che sostituisce lo IAS 1. Sebbene numerosi requisiti restino invariati, l'IFRS 18 introduce le seguenti modifiche principali:
 - il conto economico sarà strutturato in categorie definite: operative, di investimento e finanziarie;
 - alle entità sarà richiesto di divulgare le misure delle



- performance* della dirigenza (MPM) nella nota integrativa, tra cui una riconciliazione alla misura IFRS più direttamente comparabile;
- o il miglioramento delle indicazioni in materia di aggregazione e di disaggregazione dovrebbe migliorare l'utilità delle informazioni presentate nel bilancio e nella nota allegata.
- Modifiche all'IFRS 10 e allo IAS 28 - *Vendita o conferimento di attività tra un investitore e la sua associata o joint venture* (emesse nel settembre 2014; data di decorrenza rinviata a tempo indeterminato, adozione anticipata consentita).

DIS sta attualmente valutando i potenziali impatti dell'IFRS 18 sul suo bilancio principale e sulle informative correlate.

7 maggio 2026
Per il Consiglio di Amministrazione

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Amministratore delegato

Federico Rosen
Direttore finanziario

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

Federico Rosen
Direttore finanziario

