



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

Teleborsa: distribution and commercial use strictly prohibited



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

– Primo semestre e secondo 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 30 giugno 2026 US\$62.053.278,45

Il presente documento è una traduzione
in italiano della relazione originale
redatta in inglese. In caso di discrepanze,
prevale la versione inglese





Indice

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE	3
DATI DI SINTESI.....	4
RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE CONSOLIDATO	5
STRUTTURA DEL GRUPPO.....	5
INDICATORI ALTERNATIVI DI <i>PERFORMANCE</i> (IAP).....	10
SINTESI DEI RISULTATI PER IL PRIMO SEMESTRE E IL SECONDO TRIMESTRE 2026	13
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO SEMESTRE 2026	20
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.....	21
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO AL 30 GIUGNO 2026.....	24
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SULLA REVISIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	25
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	26
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO	26
SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA	27
RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	28
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	29
NOTA INTEGRATIVA.....	30



Consiglio di Amministrazione

Presidente

Paolo d'Amico

Amministratori

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. Ueberecken Maller – Amministratore non Esecutivo - Independent Director

Antonia d'Amico - Amministratore

Lorenzo d'Amico - Amministratore

Massimiliano della Zonca - Amministratore





Dati di sintesi

Dati finanziari

2° trim. 2026 NON REVISIONATO	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2026	1° sem. 2025
89.853	68.136	Totale ricavi netti	157.418	132.225
64.897	38.956	Risultato operativo lordo / EBITDA *	105.794	73.380
72,23%	57,17%	<i> margine sui ricavi netti totali in %</i>	67,21%	55,50%
53.733	22.617	Risultato operativo / EBIT *	82.898	44.366
59,80%	33,19%	<i> margine sui ricavi netti totali in %</i>	52,66%	33,55%
51.934	19.644	Utile del periodo	79.394	38.510
57,80%	28,83%	<i> margine sui ricavi netti totali in %</i>	50,44%	29,12%
47.917	23.522	Utile rettificato del periodo*	74.760	42.757
US\$0,436	US\$0,165	Utile per azione	US\$0,667	US\$0,323
52.256	41.033	Flussi di cassa operativi	87.222	86.208
(2.353)	(36.379)	Investimenti lordi (CapEx)*	(35.549)	(73.855)
			Al 30 giugno 2026	Al 31 dicembre 2025
		Totale attività	1.083.113	1.027.155
		Indebitamento netto (Disponibilità liquide nette)*	(19.169)	27.390
		Patrimonio netto	817.232	770.404

*Si rimanda agli indicatori alternativi di performance.

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

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

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

Altri dati operativi

2° trim. 2026 NON REVISIONATO	2° trim. 2025 NON REVISIONATO		1° sem. 2026 NON REVISIONATO	1° sem. 2025 NON REVISIONATO
35.833	23.922	Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i> * per giorno di utilizzo (US\$) ¹	31.125	23.214
28.2	32.0	Sviluppo della flotta - Numero medio di navi	28.6	32.4
26.2	28.9	- Di proprietà	26.6	28.2
2.0	3.0	- Noleggio a scafo nudo	2.0	3.0
-	0.1	- A noleggio	-	1.1
1,6%	1,2%	Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili ² (%)	1,4%	1,7%
65,3%	50,8%	Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili ³ (%)	63,7%	45,2%



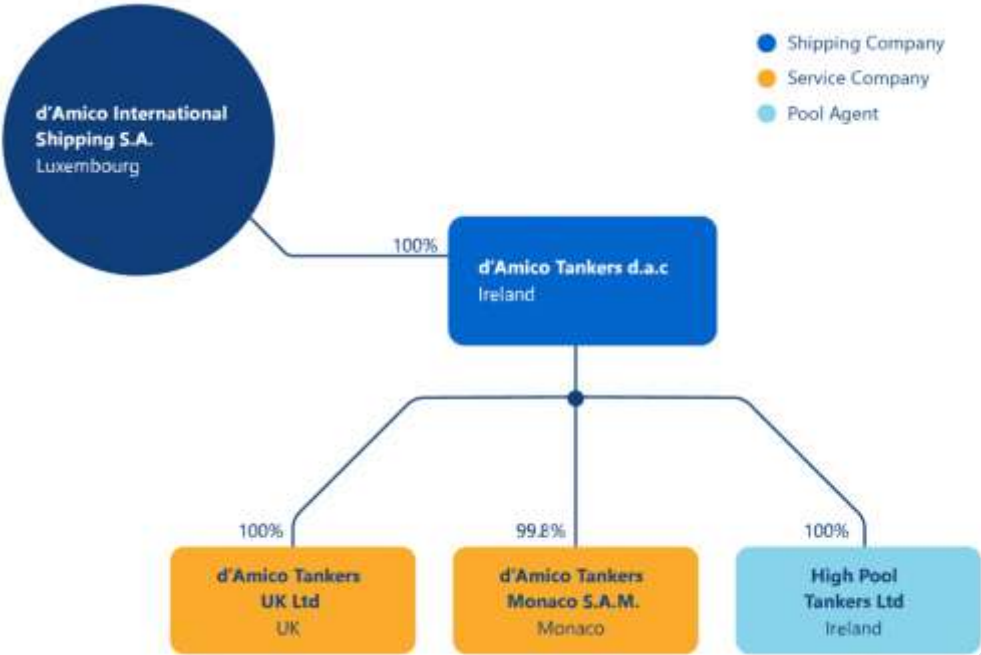
Resoconto intermedio di gestione consolidato

STRUTTURA DEL GRUPPO

d'Amico International Shipping S.A. è una società per azioni (*société anonyme*), costituita il 9 febbraio 2007 in Lussemburgo. La Società è soggetta al diritto lussemburghese e a partire dalla sua quotazione, 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 vigenti applicabili.

Al 30 giugno 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., la controllante di ultima istanza del Gruppo d'Amico.

Il seguente diagramma illustra la struttura del Gruppo d'Amico International Shipping al 30 giugno 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 sua società interamente controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Ireland), di una flotta di navi di proprietà e a noleggio impegnate nel trasporto di prodotti petroliferi raffinati e oli vegetali.

Al 30 giugno 2026 DIS, attraverso la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c., gestiva una **flotta di 28 navi cisterna**, costituita da 26 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 9,9 anni**, rispetto a un'età media di settore pari a 14,2 anni per le navi MR (25.000-54.999 Tpl (Dwt)) e a 15,8 per le LR1 (55.000-84.999 Tpl (Dwt)).

DIS gestisce una flotta interamente a doppio scafo, **impiegata principalmente nel trasporto di raffinati**, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e agenzie commerciali di intermediazione. 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 rigorosi requisiti stabiliti dalle principali compagnie petrolifere, dalle società

operanti nel settore energetico e dagli altri *standard* internazionali applicabili. 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 30 giugno 2026 **il 78,6% delle navi della flotta controllata di DIS era classificata IMO**.

I ricavi del Gruppo DIS, pari a US\$189,4 milioni nei primi sei mesi del 2026, sono derivati 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 del trasporto marittimo, costruiti nel corso della sua lunga storia operativa. Tale reputazione sostiene la capacità del Gruppo di mantenere rapporti di lungo periodo con i clienti e i *partner*, e di sviluppare nuovi rapporti commerciali nel corso del tempo. Responsabilità, trasparenza e attenzione alla qualità sono alla base dell'attività e della *performance* a lungo termine della Società.

La qualità della flotta del Gruppo DIS è garantita attraverso programmi di manutenzione pianificata, il rispetto di rigorosi *standard* sulle navi di proprietà e un'attenta selezione delle navi a noleggio, affidandosi ad armatori che operano secondo elevati *standard* qualitativi.

Presenza globale di DIS

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

Al 30 giugno 2026 DIS impiegava 602 dipendenti come personale marittimo e 26 dipendenti come personale di terra. Attraverso contratti con parti correlate, DIS beneficia inoltre dei servizi prestati da dipendenti del Gruppo d'Amico attivi nelle aree amministrative, commerciali, operative, tecniche e di compravendita, tramite le società d'Amico Shipping Singapore, d'Amico Shipping USA, d'Amico Società di Navigazione S.p.A., Rudder SAM e d'Amico Shipping UK.

Flotta

Al 30 giugno 2026 DIS controllava **una flotta moderna di 28 navi cisterna** (31 dicembre 2025: 29 navi cisterna), con dimensioni comprese tra 36.000 e 75.000 tonnellate di peso morto (Dwt) circa, gestite in proprietà o attraverso contratti di noleggio.

Dal 2012 DIS ha ordinato 22 navi di nuova costruzione, l'ultima delle quali è stata consegnata nel 2019. Nel 2024 DIS ha inoltrato ordini per quattro navi di nuova costruzione, con consegna prevista nel 2027. Nel 2025 DIS ha ordinato altre 2 navi, la cui consegna è prevista nel 2029. Nel primo trimestre 2026, DIS ha



inoltrato ordini per 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 petroliferi del Gruppo e per garantire un’elevata efficienza economica e 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 consentono a DIS di operare con la flessibilità necessaria per cogliere al meglio le opportunità offerte dal mercato spot, massimizzare i ricavi e negoziare condizioni favorevoli con i fornitori.

Al 30 giugno 2026 DIS impiegava 3 LR1 (nave a “Lungo Raggio 1”), 9 MR (navi a “Medio Raggio”) e 6 navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa (contratti di noleggio a scafo nudo o *time charter*), mentre alla stessa data 3 LR1 e 7 MR erano impiegate sul mercato *spot*.

La seguente tabella fornisce informazioni dettagliate sulla flotta navigante di DIS al 30 giugno 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	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 ⁶	51.768	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 <i>handysize</i>				
Di proprietà				
Cielo di Salerno	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di Hanoi	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di Capri	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di Ulsan	39.060	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di New York	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Gaeta	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III

⁶ Nave classificata tra le attività disponibili per la vendita al 30 giugno 2026.



Oltre alla flotta sopra descritta, al 30 giugno 2026 DIS ha le seguenti navi cisterna LR1 in costruzione:

Nome della nave	Tpl (Dwt) stimati	Consegna stimata	Costruttore, Paese	Classe IMO
Di proprietà				
YZJ2024-1642	75.000	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, 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 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 della società, 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 per il primo semestre e il secondo 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 semestre e il secondo 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 semestre e il secondo 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* 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 controspese. La gestione tecnica della nave, compresi equipaggio e spese operative, resta responsabilità del proprietario della nave o del noleggiatore a scafo nudo ai sensi dei noleggi a viaggio.

Time charter

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



SINTESI DEI RISULTATI PER IL PRIMO SEMESTRE E IL SECONDO TRIMESTRE 2026

Nel complesso, i mercati delle navi cisterna sono stati molto solidi nel primo semestre 2026, nonostante una marcata volatilità. Le condizioni di mercato erano già solide a inizio anno, con i noli delle *product tanker* superiori alle rispettive medie di lungo periodo, sostenuti dalla solidità del mercato delle navi cisterna per il trasporto di greggio, dalle alterazioni dei flussi commerciali connesse alle sanzioni e dalla costante domanda di tonnellaggio conforme. Successivamente, l'escalation del conflitto in Medio Oriente a marzo ha causato gravi perturbazioni ai commerci globali del petrolio e delle navi cisterna, portando a un drastico incremento delle tariffe di nolo in tutti i principali segmenti delle navi cisterna.

Con l'inizio delle ostilità, il traffico delle navi cisterna attraverso lo Stretto di Hormuz, un cruciale collo di bottiglia che rappresenta generalmente circa il 20% dell'offerta mondiale di petrolio e, rispettivamente, circa il 37% e il 19% del commercio marittimo di greggio e raffinati, è diminuito di circa il 95% rispetto ai livelli normali. Una quota significativa della flotta è rimasta vincolata nel Golfo mediorientale e nelle aree circostanti, interessando circa il 6% del tonnellaggio delle navi cisterna per il trasporto di greggio e il 4% della capacità delle *product tanker*. Allo stesso tempo, un maggiore ricorso alle forniture di petrolio provenienti dal bacino dell'Atlantico ha allungato le distanze di viaggio e creato ulteriori inefficienze del mercato. In tali circostanze, i noli medi ponderati delle navi cisterna sono saliti alla cifra record di US\$133.735 al giorno a marzo, più che quadruplicati rispetto alla media del 2025, mentre i ricavi *spot* medi delle navi MR hanno toccato US\$59.000 circa al giorno verso la fine del mese, più che triplicati rispetto alla relativa media a lungo termine.

I ricavi delle *product tanker* si sono gradualmente indeboliti rispetto ai picchi di fine marzo e inizio aprile con il progredire del secondo trimestre, ma sono rimasti storicamente solidi, sostenuti da una limitata disponibilità di prodotti raffinati, opportunità di arbitraggio favorevoli e flussi commerciali su distanze più lunghe. È emersa una serie di scambi di prodotti raffinati su lunghe distanze atipici, in particolare dagli Stati Uniti all'Asia, mentre i transiti di *product tanker* diretti a sud attraverso il Canale

di Panama sono saliti a livelli da record. A fine aprile, i ricavi medi delle navi MR erano significativamente superiori ai livelli pre-conflitto intorno a US\$52.000 al giorno.

Verso la fine di giugno, la parziale riapertura dello Stretto di Hormuz, dopo il cessate il fuoco temporaneo tra Stati Uniti e Iran, ha indotto un ripristino significativo dei flussi di petrolio regionali e l'ulteriore riposizionamento delle navi. Secondo l'Agenzia Internazionale dell'Energia (AIE), le esportazioni di petrolio dal Golfo mediorientale sono aumentate di 6,5 milioni di barili al giorno circa a giugno, raggiungendo 16,1 milioni di barili al giorno, sebbene siano rimaste ben al di sotto della media pre-conflitto di 24 milioni di barili al giorno. La ripresa è stata più pronunciata nei segmenti delle navi cisterna per il greggio, poiché i flussi di greggio sono stati ripristinati più velocemente rispetto alle spedizioni di prodotti raffinati, mentre le condizioni delle *product tanker* sono rimaste in confronto più moderate, ma comunque solide. Anche il proseguimento dei prelievi dalle scorte e delle perturbazioni delle raffinerie ha sostenuto i *crack* dei prodotti raffinati e i margini di raffinazione nonostante la drastica contrazione della domanda globale di petrolio durante il secondo trimestre.

Alla fine del periodo, i noli medi ponderati delle navi cisterna si sono attestati a US\$72.500 al giorno circa, sostanzialmente in linea con i livelli elevati prevalenti immediatamente prima del conflitto e all'incirca triplicati rispetto alla media a lungo termine. Tuttavia, la situazione dal punto di vista della sicurezza è rimasta fragile, con i transiti in uscita attraverso lo stretto ancora al 45% circa dei livelli normali. Alla fine di luglio 2026, la situazione rimaneva altamente incerta a seguito di una nuova escalation nel corso del mese, inclusi ulteriori attacchi alle navi in transito attraverso lo Stretto di Hormuz.

Altrove, anche gli attacchi ucraini all'infrastruttura di raffinazione ed esportazione russa si sono intensificati nel corso della prima metà dell'esercizio. Secondo l'AIE, i volumi di produzione stimati delle raffinerie russe sono calati intorno a 3,8 milioni di barili al giorno a giugno, all'incirca 1,6 milioni di barili al giorno al di sotto dei livelli degli anni precedenti. Subito dopo la fine del periodo, il governo russo ha introdotto un divieto temporaneo sulle esportazioni di diesel fino al 31 luglio, aumentando ulteriormente la pressione su un mercato globale dei distillati già rigido.

La tariffa *time charter* annuale, che rispecchia le aspettative del mercato *spot*, era pari a circa US\$28.500 al giorno per una MR2 di tipo *Eco* a fine giugno 2026, con un premio di circa US\$2.000 al giorno rispetto a una MR2 convenzionale.

Nel primo semestre 2026, DIS ha registrato un utile netto di US\$79,4 milioni, rispetto ad un utile netto di US\$38,5 milioni nel primo semestre 2025. Il risultato solido per il periodo corrente riflette la solidità del mercato delle navi cisterna nei primi sei mesi del 2026. Escludendo il risultato derivante dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, DIS ha registrato un utile rettificato del periodo di US\$74,8 milioni nel primo semestre 2026 rispetto a US\$42,8 milioni nel primo semestre 2025.

Nel secondo trimestre 2026, DIS ha registrato un utile netto di US\$51,9 milioni, rispetto a US\$19,6 milioni nel secondo 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\$47,9 milioni nel secondo trimestre 2026 rispetto a US\$23,5 milioni nel secondo trimestre 2025.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$105,8 milioni nel primo semestre 2026, rispetto a US\$73,4 milioni raggiunti nel primo semestre 2025 (secondo trimestre 2026: US\$64,9 milioni rispetto a secondo trimestre 2025: US\$39,0 milioni), con **flussi di cassa operativi positivi pari a US\$87,2 milioni nel primo semestre 2026**, rispetto agli US\$86,2 milioni dello stesso periodo dello scorso esercizio.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$44.247 nel primo semestre 2026** rispetto a US\$22.655 nel primo semestre 2025 (US\$57.547 nel secondo trimestre 2026 rispetto a US\$24.497 nel secondo trimestre 2025), riflettendo condizioni di mercato più positive rispetto allo stesso periodo del precedente esercizio.

Allo stesso tempo, il 63,7% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo semestre 2026 è stato coperto tramite contratti *time charter* a una tariffa giornaliera media di US\$23.646 (primo semestre 2025: copertura del 45,2% ad una tariffa giornaliera media di US\$23.892). Il mantenimento di un elevato livello di copertura tramite contratti *time charter* rappresenta



d'Amico International Shipping S.A. – Resoconto intermedio – Primo semestre e secondo trimestre 2026

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.

La tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che quelli *time charter*) è stata pari a US\$31.125 nel primo semestre

2026, rispetto a US\$23.214 nello stesso periodo 2025 (secondo trimestre 2026: US\$35.833 rispetto al secondo trimestre 2025: US\$23.922).

Risultati operativi

2° trim. 2026 NON REVISIONATO	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2026	1° sem. 2025
105.237	87.853	Ricavi	189.351	176.428
(16.598)	(20.931)	Costi diretti di viaggio	(34.349)	(46.619)
88.639	66.922	Ricavi base <i>time charter</i>*	155.002	129.809
1.214	1.214	Ricavi da noleggio a scafo nudo	2.416	2.416
89.853	68.136	Totale ricavi netti	157.418	132.225
(21.414)	(21.873)	Altri costi operativi diretti	(42.849)	(45.264)
(7.800)	(7.038)	Costi generali ed amministrativi	(13.117)	(13.047)
4.258	(269)	Risultato dalla vendita di navi	4.342	(534)
64.897	38.956	Risultato operativo lordo (EBITDA*)	105.794	73.380
(11.164)	(16.339)	Ammortamenti e svalutazioni	(22.896)	(29.014)
53.733	22.617	Risultato operativo (EBIT*)	82.898	44.366
1.722	1.135	Proventi finanziari	3.840	2.816
(3.102)	(3.790)	Oneri finanziari	(6.427)	(7.945)
52.353	19.962	Utile ante imposte	80.311	39.237
(419)	(318)	Onere fiscale per imposta sul reddito	(917)	(727)
51.934	19.644	Utile del periodo	79.394	38.510

*Si rimanda agli indicatori alternativi di performance.

I **ricavi** sono stati pari a US\$189,4 milioni nel primo semestre 2026 (US\$176,4 milioni nel primo semestre 2025) e a US\$105,2 milioni nel secondo trimestre 2026 (US\$87,9 nel secondo trimestre 2025). L'aumento dei ricavi rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente a un mercato dei noli più forte nonostante il minor numero di navi-equivalenti impiegate. La percentuale di giorni di *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel primo semestre 2026 (1,4%) è stata inferiore a quella del primo semestre 2025 (1,7%) principalmente per effetto delle tempistiche di *off-hire* di tipo commerciale e degli interventi di bacino (*drydock*) programmati.

I **costi diretti di viaggio** sono espressione del *mix* di contratti di impiego *spot* o *time charter*. Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato *spot*, ammontavano a US\$(34,3) milioni nel primo semestre 2026 (secondo trimestre 2026: US\$(16,6) milioni) rispetto a US\$(46,6) milioni nel primo semestre 2025 (secondo trimestre 2025: US\$(20,9) milioni).

I **ricavi base *time charter*** sono stati pari a US\$155,0 milioni nel primo semestre 2026, rispetto a US\$129,8 milioni nello stesso periodo del 2025, e a US\$88,6 milioni nel secondo trimestre 2026, rispetto a US\$66,9 milioni del secondo trimestre 2025. In dettaglio, DIS ha raggiunto una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$44.247 nel primo semestre 2026**, rispetto a US\$22.655 nel primo semestre 2025, e di **US\$57.547 nel secondo trimestre 2026**, rispetto a US\$24.497 nel secondo trimestre 2025.

Nel primo semestre 2026, la copertura mediante contratti a tariffa fissa (percentuale di copertura) è rimasta significativa, rappresentando in media il 63,7% dei giorni-nave disponibili (primo semestre 2025: 45,2%) ad una tariffa fissa media giornaliera di US\$23.646 (primo semestre 2025: US\$23.892). 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\$31.125 nel primo semestre 2026 rispetto a US\$23.214 nel primo semestre 2025, e di US\$35.833 nel secondo trimestre 2026 rispetto a US\$23.922 nel secondo trimestre 2025.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2025						2026		
	1° trim.	2° trim.	1° sem.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	1° sem.
Spot	21.154	24.497	22.655	25.502	27.099	24.228	32.264	57.547	44.247
Tariffa fissa	24.567	23.365	23.892	23.378	23.383	23.612	23.001	24.272	23.646
Media	22.507	23.922	23.214	24.335	24.956	23.916	26.505	35.833	31.125

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance.

I **ricavi da noleggio a scafo nudo** ammontavano a US\$2,4 milioni nel primo semestre 2026, in linea con l'esercizio precedente, e riguardano il contratto di noleggio a scafo nudo a decorrere dall'ottobre 2021 su una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c.

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, le spese tecniche e per lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà e a noleggio a scafo nudo, nonché i costi assicurativi tra cui quelli relativi alle navi prese a noleggio a scafo nudo e l'applicazione dell'IFRS 16. Nel primo semestre 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 semestre 2026: 28,6 vs. primo semestre 2025: 32,4), e senza navi in noleggio passivo (2026: 0,0 vs. 2025: 1,1). 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\$(13,1) milioni nel primo semestre 2026 (US\$(13,0) milioni nel primo semestre 2025). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

Il **Risultato dalla vendita di navi** ammontava a un utile di US\$4,3 milioni nel primo semestre 2026, rispetto a una perdita di US\$(0,5) milioni nel primo semestre 2025. L'importo relativo al primo semestre 2026 rispecchia principalmente l'utile realizzato dalla vendita della *MT High Seas*, consegnata agli acquirenti nell'aprile

2026, e include inoltre l'ammortamento della quota non realizzata del risultato differito dalle operazioni di vendita e *lease-back* completate negli esercizi precedenti. L'importo relativo al primo semestre 2025 riguardava esclusivamente l'ammortamento della quota non realizzata del risultato differito da tali operazioni.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato di US\$105,8 milioni nel primo semestre 2026 rispetto a US\$73,4 milioni nel primo semestre 2025 (secondo trimestre 2026: US\$64,9 milioni vs. secondo trimestre 2025: US\$39,0 milioni), riflettendo mercati dei noli solidi nel corso del periodo.

La voce **Ammortamenti e svalutazioni** ammontava a US\$(22,9) milioni nel primo semestre 2026, rispetto a US\$(29,0) milioni nel primo semestre 2025 (secondo trimestre 2026: US\$(11,2) milioni vs. secondo trimestre 2025: US\$(16,3) milioni). Nel primo semestre 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 valutate al minore tra i rispettivi valori contabili e il *fair value* al netto dei costi di vendita, determinato sulla base dei prezzi di vendita concordati. Ciò ha comportato la rilevazione di una svalutazione di US\$3,8 milioni nel secondo trimestre 2025.

Il **risultato operativo (EBIT)** è stato pari a US\$82,9 milioni nel primo semestre 2026 rispetto a US\$44,4 milioni nel primo semestre 2025 (secondo trimestre 2026: US\$53,7 milioni vs. secondo trimestre 2025: US\$22,6 milioni).

I **proventi finanziari** sono stati di US\$3,8 milioni nel primo semestre 2026 (US\$2,8 milioni nel primo semestre 2025) (secondo trimestre 2026: US\$1,7 milioni vs. secondo trimestre 2025: US\$1,1 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** sono stati pari a US\$(6,4) milioni nel primo semestre 2026, rispetto a US\$(7,9) milioni nel primo semestre 2025 (secondo trimestre 2026: US\$(3,1) milioni vs. secondo trimestre 2025: US\$(3,8) milioni). L'importo del primo semestre 2026 comprendeva principalmente US\$(6,0) 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 relativo al primo semestre 2025 comprende principalmente US\$(7,8) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate su finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse, interessi su passività da *leasing*, nonché una differenza cambio negativa pari a US\$(0,2)

milioni.

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$80,3 milioni nel primo semestre 2026, rispetto a US\$39,2 milioni nel primo semestre 2025 (secondo trimestre 2026: US\$52,4 milioni vs. secondo trimestre 2025: US\$20,0 milioni).

L'**onere fiscale per imposta sul reddito** ammontava a US\$(0,9) milioni nel primo semestre 2026 rispetto a US\$(0,7) milioni nel primo semestre 2025 (secondo trimestre 2026: US\$(0,4) milioni vs. secondo trimestre 2025: US\$(0,3) milioni).

Nel primo semestre 2026, DIS ha registrato un **utile netto** di US\$79,4 milioni, rispetto a US\$38,5 milioni nel primo semestre 2025. Nel secondo trimestre 2026, DIS ha registrato un utile netto di US\$51,9 milioni, rispetto a US\$19,6 milioni nel secondo trimestre 2025. Escludendo il risultato derivante dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, pari complessivamente a US\$4,6 milioni nel primo semestre 2026 e a US\$(4,2) milioni nel primo semestre 2025, l'utile rettificato del periodo di DIS è stato pari a US\$74,8 milioni nel primo semestre 2026, rispetto a US\$42,8 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Nel secondo trimestre 2026, l'utile rettificato del periodo ammontava a US\$47,9 milioni, rispetto a US\$23,5 milioni nel secondo trimestre 2025.



Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata intermedia sintetica

US\$ migliaia	Al 30 giugno 2026	Al 31 dicembre 2025
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	757.940	791.468
Totale attività correnti	325.173	235.687
Totale attività	1.083.113	1.027.155
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Patrimonio netto	817.232	770.404
Passività non correnti	188.210	188.268
Passività correnti	77.671	68.483
Totale patrimonio netto e passività	1.083.113	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 della flotta di proprietà e a noleggio a scafo nudo di DIS, incluso il *fair value* delle navi in costruzione, era pari a US\$1.276,1 milioni al 30 giugno 2026 (tale dato include US\$28,5 milioni relativi a navi classificate come “attività disponibili per la vendita” alla fine del periodo, con ulteriori informazioni fornite nella sezione “Attività correnti”).

Gli **investimenti lordi (CapEx)** nel primo semestre 2026 sono stati pari a US\$35,5 milioni, rispetto a US\$73,9 milioni nello stesso periodo del 2025. L'importo relativo al primo semestre 2026 include

US\$31,1 milioni relativi alle prime rate versate per le navi di nuova costruzione ordinate nel quarto trimestre 2025 e nel primo trimestre 2026, la cui consegna è prevista nel 2029, oltre ai costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a navi a noleggio a scafo nudo. L'importo del primo semestre 2025 include US\$69,3 milioni relativi all'esercizio da parte di DIS delle opzioni di acquisto sulla *MT High Navigator* e sulla *MT High Leader*, nonché i costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a navi a noleggio a scafo nudo.

Le **attività correnti** al 30 giugno 2026 ammontavano a US\$325,2 milioni. Erano incluse le voci del capitale circolante, quali rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$19,9 milioni e US\$49,1 milioni, così come le disponibilità liquide e mezzi equivalenti per US\$231,7 milioni. Inoltre, alla fine del periodo una nave era classificata tra le attività disponibili per la vendita. Il relativo valore contabile netto, pari a US\$23,5 milioni, è stato rilevato nella situazione patrimoniale e finanziaria consolidata intermedia sintetica in conformità all'IFRS 5.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$188,2 milioni al 30 giugno 2026 e rappresentano principalmente la parte a lungo termine dei debiti verso banche (commentati nella sezione “Indebitamento netto / (Disponibilità liquide nette)” della relazione sulla gestione) e le passività da *leasing*.

Nelle **passività correnti**, oltre ai debiti verso banche ed altri finanziatori (commentati nella sezione “Indebitamento netto / (Disponibilità liquide nette)” della relazione sulla gestione), al 30 giugno 2026 sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$51,9 milioni, principalmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US\$3,9 milioni per passività da *leasing* e US\$1,8 milioni per altre passività finanziarie correnti.

Il **patrimonio netto** ammontava a US\$817,2 milioni al 30 giugno

2026, rispetto a US\$770,4 milioni al 31 dicembre 2025. La variazione rispetto alla fine del 2025 è riconducibile principalmente all'utile netto generato nel primo semestre 2026, parzialmente compensato dai dividendi distribuiti nel secondo trimestre 2026.



Indebitamento netto / (Disponibilità liquide nette)*

US\$ migliaia	Al 30 giugno 2026	Al 31 dicembre 2025
Liquidità – Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	231.732	183.921
Altre attività finanziarie correnti	979	1.319
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata	19	19
Totale attività finanziarie correnti	232.730	185.259
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	19.977	19.278
Passività da leasing – correnti	3.891	3.796
Altre passività finanziarie correnti – terzi	1.758	1.400
Totale passività finanziarie correnti	25.626	24.474
Indebitamento finanziario netto corrente (disponibilità liquide)*	(207.104)	(160.785)
Altre attività finanziarie non correnti – terzi	229	36
Altre attività finanziarie non correnti – parte correlata **	46	57
Totale attività finanziarie non correnti	275	93
Debiti verso banche – non correnti	156.327	154.188
Passività per leasing finanziari – non correnti	29.092	31.097
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	2.791	2.983
Totale passività finanziarie non correnti	188.210	188.268
Indebitamento finanziario netto non corrente (disponibilità liquide)	187.935	188.175
Indebitamento netto (Disponibilità liquide nette)	(19.169)	27.390

*Si rimanda agli indicatori alternativi di performance.

Al 30 giugno 2026, DIS presentava una posizione di cassa netta pari a US\$19,2 milioni, rispetto a un indebitamento netto di US\$27,4 milioni al 31 dicembre 2025. A seguito dell'adozione dell'IFRS 16, tali importi includono passività aggiuntive per *leasing* derivanti da contratti precedentemente classificati come *leasing* operativi, pari a US\$1,8 milioni al 30 giugno 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 a -1,6% al 30 giugno 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).

Alla fine di giugno 2026 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US\$232,7 milioni. L'importo totale comprende principalmente *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$231,7 milioni e il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (principalmente *swap* su tassi di interesse), pari a US\$1,0 milioni.

La voce *Totale attività finanziarie non correnti* comprendeva principalmente il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (*swap* su tassi di interesse), pari a US\$0,3 milioni.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 30 giugno 2026 ammontava a US\$176,3 milioni, di cui US\$20,0 milioni con scadenza entro un anno. L'indebitamento bancario di DIS al 30 giugno 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\$13,2 milioni.

2. 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 di US\$13,5 milioni.
3. Finanziamento a 5 anni concesso da NTT TC *Leasing* per finanziare una nave LR1 costruita nel 2019, per un debito residuo di US\$16,6 milioni.
4. Finanziamento a 5 anni concesso da NTT TC *Leasing* per finanziare una nave MR costruita nel 2015, per un debito residuo di US\$14,1 milioni.
5. Finanziamento a 8 anni concesso da IYO Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2014, per un debito totale di US\$12,0 milioni.
6. Finanziamento a 8 anni concesso da BPER Banca S.p.A. per finanziare una nave MR costruita nel 2014, per un debito residuo di US\$12,0 milioni.
7. Finanziamento a 5 anni concesso da DnB Bank ASA per finanziare una nave MR costruita nel 2015, per un debito residuo di US\$14,1 milioni.
8. Finanziamento a 5 anni concesso da Danish Ship Finance per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014, per un debito residuo di US\$12,3 milioni.
9. Finanziamento a 7 anni concesso da ING Bank per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014, per un debito residuo di US\$13,1 milioni.
10. Finanziamento a 6 anni concesso da DekaBank per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2016, per un debito residuo di US\$13,7 milioni.
11. Finanziamento a 6 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken per finanziare due navi *handysize* costruite nel 2016, per un debito residuo di US\$27,4 milioni.
12. Finanziamento a 7 anni concesso da Intesa San Paolo per finanziare una nave MR costruita nel 2016, per un debito residuo di US\$16,5 milioni.



Passività da leasing comprende i *leasing* finanziari per la *MT High Fidelity* e la *MT High Discovery*. Inoltre, le “passività da *leasing*” al 30 giugno 2026 includevano US\$1,8 milioni derivanti dall’applicazione dell’IFRS 16 a contratti classificati fino al 2018 come “*leasing* operativi”.



Flussi di cassa

Nel primo semestre 2026 i flussi di cassa netti di DIS sono stati pari a US\$47,8 milioni, rispetto a US\$(40,8) milioni nel primo semestre del 2025.

2° trim. 2026 NON REVISIONATO	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2026	1° sem. 2025
52.256	41.033	Flussi di cassa da attività operative	87.222	86.208
24.695	(36.379)	Flussi di cassa da attività di investimento	(8.501)	(73.855)
(34.826)	(43.666)	Flussi di cassa da attività finanziarie	(30.910)	(53.178)
42.125	(39.012)	Incremento (decremento) netto delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	47.811	(40.825)
189.607	163.079	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	183.921	164.892
231.732	124.067	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	231.732	124.067

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati pari a US\$87,2 milioni nel primo semestre 2026, rispetto a US\$ 86,2 milioni nel primo semestre 2025.

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati negativi per US\$(8,5) milioni nel primo semestre 2026, rispetto a US\$(73,9) milioni nel primo semestre 2025. Oltre ai costi di bacino capitalizzati sostenuti nel periodo, l'importo del primo semestre 2025 include anche l'esercizio da parte di DIS delle opzioni di acquisto sulla *MT High Navigator* e sulla *MT High Leader*, per un totale di US\$69,3 milioni.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati negativi per

US\$(30,9) milioni nel primo semestre 2026, rispetto a US\$(53,2) milioni nel primo semestre 2025. L'importo registrato nel primo semestre 2026 include principalmente: i) US\$(32,2) milioni di dividendi distribuiti nel maggio 2026; ii) US\$(55,4) milioni di rimborsi di finanziamenti bancari, tra cui US\$(45,8) milioni relativi a rimborsi anticipati volontari di tre finanziamenti, iii) US\$58,5 milioni di utilizzi di finanziamenti bancari; e iv) US\$(1,9) milioni per il rimborso della quota capitale di passività da *leasing*. L'importo relativo al primo semestre 2025 comprende principalmente: i) US\$(35,0) milioni per la distribuzione di dividendi effettuata nel secondo trimestre 2025; ii) US\$(13,4) milioni per rimborsi di prestiti bancari; iii) US\$(4,2) milioni per rimborsi di passività da *leasing*; e iv) US\$(0,7) milioni per riacquisti di azioni proprie.



EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO SEMESTRE 2026

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nel primo semestre 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\$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, che 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 di primaria reputazione 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 compagnia petrolifera 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 per il noleggiatore a una tariffa superiore, per ulteriori 12 mesi.

A 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.

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 totale di US\$27,6 milioni. La M/T High Seas è stata consegnata agli acquirenti il 24 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, con consegna agli acquirenti prevista entro novembre 2026.



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

d’Amico Tankers d.a.c.:

Flotta impiegata a noleggio: nel mese di Luglio 2026, d’Amico Tankers d.a.c. ha esteso un contratto *time charter* con una controparte di primaria reputazione per una delle sue navi *MR* per un periodo di 3 anni.

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

	Al 30 giugno 2026				Al 30 luglio 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	-	2	-	2
Nolo a lungo termine	-	-	-	-	-	-	-	-
Nolo a breve termine	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	6	16	6	28	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 della flotta, inclusi gli effetti della 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

- Nell'*Oil Market Report* di luglio 2026, l'Agenzia Internazionale dell'Energia (AIE) prevede che la domanda globale di petrolio scenderà di circa 1,0 milione di barili al giorno (b/g) nel 2026 a 103,5 milioni di b/g, registrando la sua prima contrazione annuale dal 2020. La diminuzione su base annua dovrebbe moderarsi da 4,8 milioni di b/g nel secondo trimestre a 1,7 milioni di b/g nel terzo trimestre, prima di una ripresa della crescita della domanda di 1,2 milioni di b/g nel quarto trimestre. Nel 2027, la domanda globale di petrolio dovrebbe avere una ripresa di circa 2,0 milioni di b/g arrivando a 105,5 milioni di b/g, anche se la crescita media nel corso dei due anni dovrebbe restare al di sotto delle tendenze storiche. La contrazione nel 2026 è concentrata in Asia e Medio Oriente, con le materie prime petrolchimiche responsabili di quasi la metà del calo, poiché le perturbazioni della produzione e delle esportazioni mediorientali hanno influito in misura sostanziale sulla disponibilità GPL, etano e nafta.
- Secondo AIE, l'offerta globale di petrolio dovrebbe diminuire di circa 3,7 milioni di b/g nel 2026, scendendo

a 102,6 milioni di b/g. Tale previsione ipotizza che i volumi di transito attraverso lo Stretto di Hormuz continuino a migliorare. La produzione dell'OPEC+ dovrebbe diminuire di circa 4,6 milioni di b/g, in parte compensati dalla crescita di circa 0,9 milioni di b/g dell'offerta dei Paesi non-OPEC+, guidata da produttori nelle Americhe. Le esportazioni di petrolio dal Golfo hanno avuto una ripresa di 6,5 milioni di b/g a giugno, arrivando a 16,1 milioni di b/g, ma sono rimaste di 8,3 milioni di b/g al di sotto dei livelli di febbraio. Il maggiore ricorso a rotte di esportazione alternative e il proseguimento della crescita dell'offerta dei Paesi non-OPEC+ dovrebbero attenuare in parte l'impatto della riduzione della produzione dal Golfo. Tuttavia, la nuova escalation delle ostilità a luglio, tra cui ulteriori attacchi a navi commerciali e una drastica riduzione del traffico di navi cisterna attraverso lo stretto, ha aggravato l'incertezza associata a tale previsione. Tali sviluppi evidenziano la fragilità della precedente ripresa e la continua dipendenza dell'offerta di petrolio, dell'attività di raffinazione e del commercio marittimo da una distensione sostenibile del conflitto.

- A giugno, la produzione mondiale delle raffinerie è aumentata di circa 1,5 milioni di b/g rispetto al mese precedente, grazie al miglioramento della disponibilità di greggio. Ciononostante, l'AIE prevede un calo dei volumi di produzione delle raffinerie di circa 2,4 milioni di b/g nel 2026, a 81,6 milioni di b/g, sulla scia delle continue limitazioni alle raffinerie di esportazione mediorientali, della riduzione dell'attività in Asia e della contrazione dei volumi di produzione russi dopo gli attacchi all'infrastruttura energetica. Secondo l'AIE, la produzione dovrebbe riprendersi di circa 3,1 milioni di b/g nel 2027, raggiungendo 84,7 milioni di b/g. Finora, la ripresa della disponibilità di greggio ha superato quella dell'offerta di

prodotti raffinati, con le esportazioni di prodotti raffinati e di GPL dal Golfo attestate a meno della metà dei livelli pre-conflitto a giugno, contribuendo alla rigidità dei mercati della benzina e del diesel e all'aumento dei margini di raffinazione a picchi quadriennali a inizio luglio.

- L'attività di raffinazione russa è stata influenzata in misura sostanziale dall'intensificazione degli attacchi ucraini alle raffinerie e all'infrastruttura di esportazione. Secondo l'AIE, i volumi di produzione delle raffinerie russe sono calati a circa 3,8 milioni di b/g a giugno, circa 1,6 milioni di b/g al di sotto dei livelli dell'anno precedente, mentre le esportazioni di prodotti sono scese a 1,9 milioni di b/g, il livello più basso mai registrato. L'8 luglio, il governo russo ha introdotto un divieto temporaneo sulle esportazioni di diesel sino alla fine del mese. La conseguente riduzione della disponibilità di prodotti russi ha ulteriormente irrigidito i mercati globali dei distillati e ha incrementato la necessità per i Paesi importatori di trovare offerte alternative, sostenendo cambiamenti dei flussi commerciali delle navi cisterna e il potenziale allungamento delle distanze di viaggio.
- Secondo il report "*Oil & Tanker Trade Outlook*" di Clarksons di giugno 2026, la domanda di *product tanker*, misurata in termini di portata lorda, è attesa in calo del 3,8% nel 2026, dopo una contrazione dell'1,3% nel 2025 e prima di una ripresa stimata al 5,6% nel 2027. La riduzione prevista nel 2026 rispecchia volumi inferiori del commercio di prodotti, in particolare lungo le rotte provenienti dal Golfo mediorientale e dall'Asia. Tuttavia, l'allungamento delle distanze di viaggio e le persistenti inefficienze commerciali dovrebbero offrire un sostegno parziale a una domanda effettiva di tonnellate-miglia.



- A partire da ottobre 2023, Stati Uniti, Regno Unito e Unione Europea hanno progressivamente intensificato le misure mirate a contrastare il commercio di petrolio sanzionato, ampliando le restrizioni a navi cisterna, operatori commerciali e società energetiche. La crescente applicazione di tali misure ha perturbato i commerci con le navi sanzionate, richiedendo il reindirizzamento dei carichi verso il tonnellaggio conforme o il loro trasferimento attraverso operazioni ship-to-ship meno efficienti. Tali sviluppi continuano a riplasmare i flussi commerciali globali, aumentare l'utilizzo di navi conformi e ridurre la disponibilità effettiva della capacità in termini di navi cisterna della flotta convenzionale.
- Inoltre, il ritorno delle esportazioni di greggio dal Venezuela al commercio conforme ha ulteriormente sostenuto la domanda di tonnellaggio non sanzionato, con il progressivo passaggio dei volumi trasportati in precedenza su navi sanzionate o appartenenti alla flotta ombra al tonnellaggio non sanzionato. Secondo l'AIE, la produzione petrolifera del Venezuela dovrebbe attestarsi su circa 1,0 milioni di barili al giorno nel 2026, aumentando a 1,1 milioni di barili al giorno nel 2027.

Offerta di navi cisterna

- Le inefficienze commerciali, tra cui 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 perturbazioni geopolitiche in corso e dell'evoluzione delle sanzioni.
- Secondo il report *"Oil & Tanker Trades Outlook"* di Clarksons di giugno 2026, si stima che la flotta globale di product tanker sia cresciuta di circa il 5,1% nel 2025 e

- dovrebbe crescere di un ulteriore 7,0% nel 2026. Le consegne hanno registrato un'accelerazione, con 76 navi *handysize*, MR e LR1 consegnate nel primo semestre 2026, rispetto a 38 nel periodo corrispondente del 2025.
- Secondo l'*Oil & Tanker Trade Outlook* di Clarksons di giugno 2026, il portafoglio ordini corrente di navi *handysize*, MR e LR1 rappresenta il 14,1% della flotta commerciale misurata in termini di portata lorda.
- Il contesto favorevole dei noli ha continuato a sostenere i valori delle attività e limitare le demolizioni negli ultimi anni. Le demolizioni nei segmenti delle navi cisterna *handysize*, MR e LR1 ammontavano a circa 450.000 tonnellate di portata lorda (Dwt) nei primi sei mesi del 2026, in linea con il periodo corrispondente del 2025. Dopo le limitate demolizioni degli ultimi esercizi, la flotta di navi cisterna continua a invecchiare e Clarksons stima che il 21,6% delle navi *handysize*, MR e LR1 in servizio abbia 20 anni o più e che il 54,6% abbia più di 15 anni.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra (GHG) fissati dall'IMO per il 2030 e la sua ambizione di raggiungere l'azzeramento delle emissioni da parte del trasporto marittimo internazionale entro il 2050 circa restano un punto focale per l'intero settore. Il riciclo delle navi è sempre più disciplinato dal regolamento UE in materia e dalla Convenzione di Hong Kong dell'IMO, entrata in vigore a giugno 2025, 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, le navi esistenti devono inoltre calcolare il loro indice di efficienza energetica (Energy Efficiency Existing Ship Index - EEXI) e riferire il loro indicatore operativo di intensità carbonica (Carbon Intensity Indicator - CII) insieme alla relativa classificazione. Nonostante la pressione normativa resti elevata, la decisione dell'IMO di posticipare di un anno

- l'adozione del suo Net-Zero Framework ha rinviato l'introduzione dello standard globale proposto per i combustibili e del meccanismo di determinazione dei prezzi delle emissioni di GHG. Il rinvio ha aggravato l'incertezza normativa e potrebbe ridurre la pressione immediata per la sostituzione delle navi meno recenti, nonché ritardare alcune decisioni in merito alle nuove costruzioni, anche se secondo le previsioni i requisiti ambientali, le considerazioni di finanziamento e il percorso di decarbonizzazione a lungo termine continueranno a plasmare le decisioni in merito al rinnovo della flotta.
- Nel complesso, anche se l'accelerazione delle consegne previste dovrebbe portare a una significativa crescita della flotta nominale nel 2026, l'offerta effettiva di navi continuerà a essere influenzata dalle perturbazioni geopolitiche e dalla conseguente riduzione della produttività della flotta. La drastica riduzione del traffico attraverso lo Stretto di Hormuz durante il primo semestre dell'esercizio ha limitato temporaneamente la capacità in termini di navi cisterna nell'area del Golfo mediorientale e ha causato non solo un importante riposizionamento delle navi, ma anche ridefinizioni dei flussi commerciali stabiliti. Alla fine di luglio 2026, la ripresa delle ostilità e gli ulteriori attacchi alle navi commerciali in transito attraverso lo Stretto hanno nuovamente evidenziato il rischio di una significativa riduzione del tonnellaggio disponibile. La misura in cui tali fattori possano compensare la crescita della flotta nominale dipenderà dalla durata e dalla portata geografica del conflitto, dalla velocità della ripresa del traffico di navi cisterna attraverso lo Stretto e dagli sviluppi geopolitici più generali.

Gruppo d'Amico International Shipping

Bilancio consolidato intermedio sintetico al 30 giugno 2026





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

Agli Azionisti della
d'Amico International Shipping S.A.

RELAZIONE DEL RÉVISEUR D'ENTREPRISES AGRÉÉ RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SULLA REVISIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata dell'allegato bilancio consolidato intermedio abbreviato di d'Amico International Shipping S.A. e delle sue controllate ("il Gruppo"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata abbreviata al 30 giugno 2026 e dai relativi conto economico consolidato abbreviato, conto economico consolidato abbreviato complessivo, rendiconto finanziario consolidato abbreviato, prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato abbreviato per il semestre chiuso a tale data e le note al bilancio consolidato intermedio abbreviato, comprese le informazioni più significative sui principi contabili applicati e altre informazioni integrative.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione sul bilancio consolidato intermedio abbreviato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione e corretta presentazione del bilancio consolidato intermedio abbreviato in conformità al principio contabile internazionale *IAS 34 "Bilanci*

Intermedi" adottato dall'Unione Europea, e per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio consolidato intermedio abbreviato che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé"

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

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

Una revisione contabile limitata del bilancio consolidato intermedio abbreviato in conformità all'ISRE 2410 è un incarico di assurance limitata. Il revisore contabile svolge procedure, che consistono principalmente nell'effettuare colloqui con il personale

responsabile degli aspetti finanziari e contabili all'interno del Gruppo, nell'analisi di bilancio ed altre procedure di revisione. La portata di una revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione contabile completa svolta in conformità ai principi di revisione internazionali e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio di revisione.

Conclusioni

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

Livange, 30 luglio 2026

MOORE Audit S.A.

Cabinet de révision agréé

Marina ZIMMERLING

MOORE Audit S.A.

Société Anonyme – Cabinet de révision agréé



R.C.S. Luxembourg Nr. B 165 462

5, rue de Turi

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2026 NON REVISIONATO	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	Nota	1° sem. 2026	1° sem. 2025
105.237	87.853	Ricavi	(2)	189.351	176.428
(16.598)	(20.931)	Costi diretti di viaggio	(3)	(34.349)	(46.619)
88.639	66.922	Ricavi base time charter*	(4)	155.002	129.809
1.214	1.214	Ricavi da noleggio a scafo nudo	(2)	2.416	2.416
89.853	68.136	Totale ricavi netti		157.418	132.225
(21.414)	(21.873)	Altri costi operativi diretti	(5)	(42.849)	(45.264)
(7.800)	(7.038)	Costi generali ed amministrativi	(6)	(13.117)	(13.047)
4.258	(269)	Risultato dalla vendita di navi	(7)	4.342	(534)
64.897	38.956	Risultato operativo lordo (EBITDA*)		105.794	73.380
(11.164)	(16.339)	Ammortamenti e svalutazioni	(10), (11)	(22.896)	(29.014)
53.733	22.617	Risultato operativo (EBIT*)		82.898	44.366
1.722	1.135	Proventi finanziari	(8)	3.840	2.816
(3.102)	(3.790)	Oneri finanziari	(8)	(6.427)	(7.945)
52.353	19.962	Utile ante imposte		80.311	39.237
(419)	(318)	Onere fiscale per imposta sul reddito	(9)	(917)	(727)
51.934	19.644	Utile del periodo		79.394	38.510
0,436	0,165	Utile base e diluito per azione in US\$	(26)	0,667	0,323

*Si rimanda agli indicatori alternativi di performance.

Le note riportate alle pagine da 31 a 59 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato intermedio sintetico.



d'Amico International Shipping S.A. – Resoconto intermedio – Primo semestre e secondo trimestre 2026

L-3378 Livange

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2026 NON REVISIONATO	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2026	1° sem. 2025
51.934	19.644	Utile del periodo	79.394	38.510
Voci che potrebbero essere riclassificate in Profitti o Perdite				
19	1.031	Variazione nella valutazione delle coperture dei flussi finanziari (cash-flow hedges)	(1.042)	1.114
(10)	188	Variazioni nella riserva di conversione	(31)	185
51.943	20.863	Utile complessivo del periodo	78.321	39.809



SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA

US\$ migliaia	Nota	Al 30 giugno 2026	Al 31 dicembre 2025
ATTIVITÀ			
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	(10)	757.665	791.375
Altre attività finanziarie non correnti	(12)	275	93
Totale attività non correnti		757.940	791.468
Rimanenze	(13)	19.871	14.750
Crediti e altre attività correnti	(14)	49.115	35.678
Altre attività finanziarie correnti	(12)	998	1.338
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(15)	231.732	183.921
Attività Correnti		301.716	235.687
Attività disponibili per la vendita	(11)	23.457	-
Totale attività correnti		325.173	235.687
TOTALE ATTIVITÀ		1.083.113	1.027.155

US\$ migliaia	Nota	Al 30 giugno 2026	Al 31 dicembre 2025
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Capitale sociale	(16)	62.053	62.053
Utili portati a nuovo	(16)	456.125	409.086
Sovrapprezzo azioni	(16)	326.658	326.658
Altre riserve	(16)	(27.604)	(27.393)
Patrimonio netto totale		817.232	770.404
Banche ed altri finanziatori	(17)	156.327	154.188
Passività non correnti da leasing	(18)	29.092	31.097
Altre passività finanziarie non correnti	(12)	2.791	2.983
Totale passività non correnti		188.210	188.268
Banche ed altri finanziatori	(17)	19.977	19.278
Passività correnti da leasing	(18)	3.891	3.796
Debiti e altre passività correnti	(19)	51.950	43.484
Altre passività finanziarie correnti	(12)	1.758	1.400
Debiti per imposte correnti	(20)	95	525
Totale passività correnti		77.671	68.483
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		1.083.113	1.027.155

30 luglio 2026
Per il Consiglio di Amministrazione

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Amministratore delegato

Federico Rosen
Direttore finanziario

Le note riportate alle pagine da 31 a 59 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato intermedio sintetico.



RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2026 NON REVISIONATO	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	Nota	1° sem. 2026	1° sem. 2025
51.934	19.644	Utile del periodo		79.394	38.510
11.164	16.339	Ammortamenti e svalutazioni	(10), (11)	22.896	29.014
419	318	Onere fiscale per imposta sul reddito	(9)	917	727
488	892	Oneri per leasing	(8)	984	1.804
892	1.763	Altri oneri finanziari	(8)	1.603	3.325
(4.258)	269	Utile dalla vendita di navi	(7)	(4.342)	534
(12)	178	Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide		(32)	176
460	108	Assegnazioni e ratei passivi basati su azioni per il Piano d'incentivazione a lungo termine	(6)	661	297
61.087	39.511	Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante		102.081	74.387
(687)	(1.453)	Variazioni delle rimanenze		(5.120)	(381)
(4.488)	11.293	Variazioni dei crediti a breve		(13.153)	14.196
(1.030)	(4.956)	Variazioni dei debiti a breve		7.676	3.565
(746)	(969)	Imposte pagate		(1.309)	(978)
(488)	(892)	Pagamento della quota di interessi della passività da leasing		(984)	(1.804)
(1.392)	(1.501)	Interessi netti pagati		(1.969)	(2.777)
52.256	41.033	Flussi di cassa netti da attività operative		87.222	86.208

2° trim. 2026 NON REVISIONATO	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	Nota	1° sem. 2026	1° sem. 2025
(2.353)	(36.379)	Acquisto di navi		(35.549)	(73.855)
27.048	-	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni		27.048	-
24.695	(36.379)	Flussi di cassa netti da attività di investimento		(8.501)	(73.855)
-	(683)	Acquisto di azioni proprie		-	(683)
(32.154)	(34.949)	Dividendi distribuiti		(32.154)	(34.949)
(18.230)	(6.696)	Rimborso finanziamenti bancari		(55.380)	(13.391)
16.500	-	Utilizzi di linee di credito		58.500	-
(942)	(1.338)	Rimborso della quota capitale di passività da leasing		(1.876)	(4.155)
(34.826)	(43.666)	Flussi di cassa netti da attività finanziarie		(30.910)	(53.178)
42.125	(39.012)	Incremento (decremento) netto delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti		47.811	(40.825)
189.607	163.079	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo		183.921	164.892
231.732	124.067	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo		231.732	124.067

Le note riportate alle pagine da 31 a 59 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato intermedio sintetico.



PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

	Nota	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve				Totale
<i>US\$ migliaia</i>					<i>Pagamenti basati su azioni</i>	<i>Azioni proprie</i>	<i>Cash-flow hedge</i>	<i>Altro</i>	
Saldo al 1° gennaio 2026	16	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	6, 16	-	-	-	661	-	-	-	661
Assegnazioni del Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni	6, 16	-	(201)	-	(649)	850	-	-	-
Distribuzione di dividendi	16	-	(32.154)	-	-	-	-	-	(32.154)
Utile del periodo	16	-	79.394	-	-	-	-	-	79.394
Altre componenti dell'utile complessivo	16	-	-	-	-	-	(1.042)	(31)	(1.073)
Saldo al 30 giugno 2026	16	62.053	456.125	326.658	1.514	(35.439)	(133)	6.454	817.232

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

Le note riportate alle pagine da 31 a 59 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato intermedio sintetico.



NOTE

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società a responsabilità limitata (Société Anonyme), di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 e avente sede legale in Lussemburgo. La controllante di ultima istanza del Gruppo DIS è d'Amico Società di Navigazione. DIS è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo che gestisce 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.

1. 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 30 giugno 2026.

È stato redatto in conformità allo IAS 34 *Bilanci intermedi*, e deve essere letto congiuntamente all'ultimo bilancio d'esercizio consolidato, relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 ("ultimo bilancio d'esercizio"). Non fornisce un'informativa di bilancio completa secondo quanto previsto dagli *standard* contabili IFRS, in quanto non include tutte le informazioni richieste dagli stessi. Tuttavia, sono state incluse alcune note esplicative selezionate al fine di illustrare gli eventi e le operazioni rilevanti per comprendere le variazioni della situazione patrimoniale e finanziaria e della performance del Gruppo intervenute dopo l'ultimo bilancio d'esercizio.

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

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio consolidato intermedio sintetico gli Amministratori formulano decisioni, stime ed in alcuni casi previsioni. Tali decisioni e stime 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 applicate a tutte le aree di *business* e riesaminate regolarmente. Inoltre, nello sviluppo delle proprie stime e decisioni il Gruppo DIS tiene conto dei rischi legati al clima e alla transizione, se rilevanti, incorporandone i potenziali impatti nel bilancio consolidato intermedio sintetico.

Informazioni di settore

Il Gruppo DIS fornisce servizi di trasporto di oli vegetali e prodotti

petroliferi raffinati in un solo segmento, quello delle *product tanker*. 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 *product tanker* come un unico settore.

Stagionalità

Nel *business* delle *product tanker*, in termini generali, e per d'Amico International Shipping in quanto attore a livello globale, esistono elementi di stagionalità sui mercati dei noleggi, ma sussistono altri fattori che hanno un'influenza più rilevante sia a livello della domanda delle navi di DIS che a livello del potenziale dei ricavi delle stesse.

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 intermedio sintetico 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* (in vigore per i periodi di riferimento annuali a partire dal 1° gennaio 2027), che sostituisce l'IAS 1 - *Presentazione del bilancio*.

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* definite dalla dirigenza (MPM) nella nota integrativa, tra cui una riconciliazione alla misura IFRS più direttamente comparabile;
- il miglioramento delle indicazioni in materia di aggregazione e di disaggregazione dovrebbe migliorare l'utilità delle informazioni presentate nel bilancio e nella nota allegata.

DIS sta attualmente analizzando i requisiti del nuovo principio, identificando i cambiamenti necessari alla presentazione e alle informative, e valutando l'impatto previsto dell'IFRS 18 sugli indicatori chiave di performance, sul bilancio principale, sulle informative correlate e sulle comunicazioni esterne.

Ad oggi, sulla base della valutazione preliminare del Gruppo, le seguenti aree dovrebbero avere rilevanza per il bilancio del Gruppo:

- Le differenze di cambio saranno generalmente classificate nella medesima categoria dei ricavi e costi delle voci che hanno dato origine alle differenze di cambio in questione.
- Gli interessi ricevuti dovrebbero essere classificati tra le attività di investimento nel rendiconto finanziario.
- Gli interessi versati dovrebbero essere classificati tra le attività di finanziamento nel rendiconto finanziario.
- Gli utili e le perdite sugli strumenti di copertura dovrebbero essere classificati nella medesima categoria dei ricavi e costi interessati dai rischi per la cui gestione si utilizzano gli strumenti di copertura.
- Il subtotale *“Risultato non ricorrente”*, utilizzato nelle presentazioni finanziarie ufficiali e nei comunicati stampa, è attualmente identificato come una misura di *performance* definita dalla dirigenza (*Management-defined Performance Measure - MPM*).

Sono tuttora in corso discussioni sull'interpretazione e sull'applicazione dell'IFRS 18, e l'applicazione di alcuni requisiti richiede un significativo ricorso al giudizio professionale. Di conseguenza, la valutazione della Società in merito agli effetti attesi dell'IFRS 18 potrebbe cambiare nel corso del tempo, di pari passo con la disponibilità di ulteriori indicazioni e lo sviluppo delle prassi di mercato.

Rischio di fair value e tecniche di valutazione

Il *“fair value”* rappresenta il prezzo che si percepirebbe dalla vendita di un'attività o che si pagherebbe per trasferire una passività in una transazione ordinaria sul mercato principale/più

vantaggioso alla data di valutazione, alle condizioni di mercato vigenti, indipendentemente dal fatto che il prezzo sia direttamente osservabile o venga stimato tramite un'altra tecnica di valutazione. Il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie è determinato come segue:

- Gli elementi del primo livello sono costituiti dai prezzi quotati su mercati attivi (liquidi) per attività o passività identiche;
- Gli elementi del secondo livello, diversi dai valori quotati inclusi nel primo livello, sono osservabili direttamente o indirettamente per l'attività o la passività presa in esame;
- Gli elementi del terzo livello non sono osservabili a partire da dati di mercato.

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

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



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

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2026 NON REVISIONATO	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	1° sem. 2026	1° sem. 2025
Ricavi da noleggi a viaggio (<i>spot</i>) – trasporti e controstallie	58.025	35.362	85.923	74.765
Ricavi da <i>leasing</i> operativi (<i>time charter</i>)	35.867	35.883	75.823	66.230
Ricavi da <i>sub-leasing</i> di diritti di utilizzo (<i>time charter</i>)	11.077	16.603	27.420	35.090
Altri ricavi	268	5	185	343
Ricavi, esclusi i ricavi da noleggio a scafo nudo	105.237	87.852	189.351	176.428
Ricavi da noleggio a scafo nudo*	1.214	1.214	2.416	2.416
Ricavi totali	106.451	89.066	191.767	178.844

*Si rimanda agli indicatori alternativi di performance.

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

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

Al 30 giugno 2026, l'impatto economico legato all'adempimento dei contratti in essere (tra cui fattori quali il delta dei noli e i giorni di zavorra fino al primo porto di carico) ammontava a una perdita di US\$0,2 milioni (perdita di US\$0,5 milioni al 30 giugno 2025). Questi importi sono ammortizzati lungo la durata dei relativi contratti.

DIS noleggia attivamente alcune delle sue navi attraverso contratti *time charter*, per i quali i clienti pagano una tariffa giornaliera fissa per l'utilizzo delle navi per un periodo predeterminato.

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



3. Costi diretti di viaggio

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2026 NON REVISIONATO	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	1° sem. 2026	1° sem. 2025
Carburanti <i>bunker</i>	(10.345)	(11.284)	(17.850)	(26.613)
Commissioni	(2.833)	(2.356)	(5.046)	(4.899)
Oneri portuali	(1.104)	(5.075)	(5.260)	(11.513)
Altre spese di viaggio	(2.316)	(2.216)	(6.193)	(3.594)
Totale costi diretti di viaggio	(16.598)	(20.931)	(34.349)	(46.619)

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

Le altre spese di viaggio includono tutti gli altri costi diretti di viaggio che sorgono durante lo svolgimento dello stesso, ad esempio ispezioni, pulizia delle cisterne, assicurazioni aggiuntive e quote di crediti di carbonio (EUA) allocate a viaggi specifici. Durante il periodo, il Gruppo DIS ha allocato EUA a un costo di US\$0,4 milioni (primo semestre 2025: US\$0,6 milioni).

4. Ricavi base time charter

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2026 NON REVISIONATO	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	1° sem. 2026	1° sem. 2025
Ricavi base <i>time charter</i>*	88.639	66.922	155.002	129.809

*Si rimanda agli indicatori alternativi di performance.

I ricavi base *time charter* rappresentano i ricavi, ad esclusione dei ricavi da noleggio a scafo nudo, al netto dei costi diretti di viaggio. Nel primo semestre 2026, i giorni-nave a contratti a tariffa fissa hanno rappresentato il 63,7% circa dei giorni-nave disponibili totali (primo semestre 2025: 45,2%), mentre il resto dei giorni è stato impiegato sul mercato *spot*.



5. Altri costi operativi diretti

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2026 NON REVISIONATO	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	1° sem. 2026	1° sem. 2025
Costi per equipaggi	(10.311)	(11.736)	(21.308)	(22.649)
Spese tecniche	(3.681)	(3.792)	(7.606)	(9.325)
Lubrificanti	(690)	(753)	(1.381)	(1.465)
Gestione tecnica e controllo qualità	(2.842)	(3.445)	(5.734)	(6.547)
Assicurazione	(1.199)	(1.404)	(2.201)	(2.040)
Costi di servizio legati alle navi in <i>leasing</i>	-	(35)	-	(1.268)
Altri costi	(2.691)	(708)	(4.619)	(1.970)
Totale Altri costi operativi diretti	(21.414)	(21.873)	(42.849)	(45.264)

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

Al 30 giugno 2026 d'Amico International Shipping S.A. e le sue controllate impiegavano 627 dipendenti, di cui 602 come personale marittimo e 26 come personale di terra (30 giugno 2025: 741 dipendenti, di cui 715 come personale marittimo e 26 di terra).

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



6. Costi generali ed amministrativi

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2026 NON REVISIONATO	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	1° sem. 2026	1° sem. 2025
Personale	(3.961)	(3.440)	(5.640)	(5.599)
Altri costi generali ed amministrativi	(3.839)	(3.598)	(7.477)	(7.448)
Totale costi generali ed amministrativi	(7.800)	(7.038)	(13.117)	(13.047)

Nel primo semestre 2026 il costo del personale racchiude i costi del personale amministrativo a terra, emolumenti agli amministratori per US\$0,6 milioni ed una remunerazione di US\$2,7 milioni per il top management, tra cui l'amministratore delegato, il direttore operativo, il direttore finanziario ed altri dirigenti con responsabilità strategiche (primo semestre 2025: US\$0,5 milioni per emolumenti degli amministratori e US\$3,2 milioni per l'alta dirigenza).

Il costo del personale include inoltre un rateo passivo di US\$1,8 milioni relativo ai periodi continuativi 2023-2024, 2024-2025, 2025-2026 e 2026-2027 dei Piani di incentivazione a lungo termine (primo semestre 2025: US\$0,7 milioni di rateo passivo per i periodi continuativi 2022-2023, 2023-2024, 2024-2025 e 2025-2026 del Piano di incentivazione a lungo termine).

Gli altri costi generali ed amministrativi includono anche le commissioni di gestione con parti correlate per l'utilizzo dei marchi, delle risorse informatiche e degli altri servizi legali e di controllo interno del Gruppo per un importo di US\$5,6 milioni (primo semestre 2025: US\$6,0 milioni; si veda inoltre la nota 23). Tali costi comprendono inoltre gli onorari per consulenze, i canoni di locazione degli uffici, le spese di revisione nonché altre spese diverse derivanti dalla gestione delle società del Gruppo d'Amico International Shipping.



7. Risultato dalla vendita di navi

	2° trim. 2026 NON REVISIONATO	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	1° sem. 2026	1° sem. 2025
US\$ migliaia				
Utile (perdita) netto dalla vendita di navi	4.258	(269)	4.342	(534)

L'importo del primo semestre 2026 riguarda il risultato di US\$4,3 milioni sulla vendita della M/T High Seas, consegnata agli acquirenti nel mese di aprile 2026, e l'ammortamento della parte non realizzata del risultato differito, rilevato lungo la durata del *leasing*, dalla vendita e dal *lease-back* delle navi completati negli esercizi precedenti.

I dati comparativi per il primo semestre e il secondo trimestre 2025 si riferiscono soltanto all'ammortamento, rilevato lungo la durata del *leasing*, della parte non realizzata del risultato differito dalla vendita e dal *lease-back* delle navi.





8. Proventi (oneri) finanziari

	2° trim. 2026 NON REVISIONATO	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	1° sem. 2026	1° sem. 2025
<i>US\$ migliaia</i>				
PROVENTI FINANZIARI				
<i>Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato</i>				
Interessi attivi	1.744	1.128	3.299	2.802
<i>Attività finanziarie valutate al fair value a conto economico</i>				
Utili realizzati su strumenti derivati	49	-	151	-
Utili non realizzati su strumenti derivati	(71)	7	390	14
Totale proventi finanziari	1.722	1.135	3.840	2.816
ONERI FINANZIARI				
<i>Altri oneri finanziari correnti al costo ammortizzato</i>				
Interessi passivi e commissioni finanziarie	(2.370)	(2.931)	(4.992)	(5.950)
Oneri per leasing	(488)	(892)	(984)	(1.804)
Differenze di cambio realizzate	4	33	(203)	(191)
<i>Passività finanziarie valutate al fair value a conto economico</i>				
Perdite realizzate su strumenti derivati	(248)	-	(248)	-
Totale oneri finanziari	(3.102)	(3.790)	(6.427)	(7.945)
Oneri finanziari netti	(1.380)	(2.655)	(2.587)	(5.129)

Nel primo semestre 2026, così come nel primo semestre 2025, gli interessi attivi derivavano principalmente da titoli a breve termine e disponibilità detenute presso istituti finanziari sotto forma di depositi o su conti correnti. Gli utili realizzati e non realizzati su strumenti derivati si riferiscono ai risultati delle coperture di cambi e *swap* su tassi di interesse.

Nel primo semestre 2026, così come nel primo semestre 2025, gli interessi passivi e le commissioni finanziarie comprendevano gli interessi su prestiti bancari relativi alle navi di proprietà di DIS, nonché il costo e l'ammortamento delle commissioni legate ai prestiti e gli importi realizzati su *swap* su tassi di interesse. Le perdite realizzate su cambi nel primo semestre 2026 e nel primo semestre 2025 procedono da strumenti di copertura valutaria e commerciale.



9. Onere fiscale per imposta sul reddito

US\$ migliaia	2° trim. 2026 NON REVISIONATO	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	1° sem. 2026	1° sem. 2025
Imposte sul reddito	(419)	(318)	(917)	(727)

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

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

Riforme fiscali del Pillar II

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

L’accordo è stato reso esecutivo nella maggior parte dei Paesi in cui d’Amico Società di Navigazione S.p.A., in qualità di controllante di ultima istanza, svolge attività commerciali e il Gruppo rientra nel campo di applicazione di tali norme. La nuova legislazione ha assunto efficacia per il Gruppo a partire dal 1° gennaio 2024.

Secondo l’attuale normativa, ciascuna Società è registrata per l’imposta e soggetta a revisione locale (*Qualified Domestic Minimum Tax - QDMTT*). La dichiarazione relativa al 2024 è stata presentata ed ha confermato che né l’attuale profilo operativo del Gruppo né la normativa Pillar Two hanno effetti sull’onere fiscale corrente.



10. Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo

<i>US\$ migliaia</i>	Immobiliz- zazioni materiali	Immobiliz- zazioni materiali Navi in costruzion- e	Diritti di utilizzo	Totale immobiliz- zazioni materiali e diritti di utilizzo
VALORE CONTABILE LORDO				
al 1° gennaio 2025⁸	955.208	44.715	129.912	1.129.835
Incrementi	76.394	392	1.239	78.025
Modifica delle condizioni contrattuali	-	-	(727)	(727)
Riclassificazione da Diritti di utilizzo (Riclassificazione a Immobilizzazioni materiali)	39.707	-	(39.707)	-
Cessioni e storni	(2.616)	-	(42.683)	(45.299)
Riclassificate tra le attività disponibili per la vendita ^{8,9}	(69.051)	-	-	(69.051)
Differenze di cambio	(14)	-	205	191
al 31 dicembre 2025	999.628	45.107	48.239	1.092.974
Incrementi	4.068	31.481	-	35.549
Cessioni e storni	(1.527)	-	-	(1.527)
Riclassificate tra le attività disponibili per la vendita ¹⁰	(95.310)	-	-	(95.310)
Differenze di cambio	-	-	(45)	(45)
al 30 giugno 2026	906.859	76.588	48.194	1.031.641

<i>US\$ migliaia</i>	Immobiliz- zazioni materiali	Immobiliz- zazioni materiali Navi in costruzion- e	Diritti di utilizzo	Totale immobiliz- zazioni materiali e diritti di utilizzo
ACCANTONAMENTI PER AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				
al 1° gennaio 2025⁸	272.002	-	56.066	328.068
Riclassificazione da Diritti di utilizzo/ Riclassificazione a Immobilizzazioni materiali	9.330	-	(9.330)	-
Onere per ammortamenti e svalutazioni	46.110	-	5.542	51.652
Cessioni e storni	(2.616)	-	(42.684)	(45.300)
Riclassificate tra le attività disponibili per la vendita ^{8,9}	(32.813)	-	-	(32.813)
Differenze di cambio	(25)	-	17	(8)
al 31 dicembre 2025	291.988	-	9.611	301.599
Quota di ammortamento del periodo	21.244	-	1.652	22.896
Cessioni e storni	(1.527)	-	-	(1.527)
Riclassificate tra le attività disponibili per la vendita ¹⁰	(48.978)	-	-	(48.978)
Differenze di cambio	(2)	-	(12)	(14)
al 30 giugno 2026	262.725	-	11.251	273.976
Valore contabile netto al 1° gennaio 2026	707.640	45.107	38.628	791.375
Valore contabile netto al 30 giugno 2026	644.134	76.588	36.943	757.665

⁸ La presentazione dei saldi iniziali del 2025 e delle relative variazioni è stata modificata per riflettere, in ciascun periodo, lo storno degli importi relativi alle navi vendute; tali modifiche non hanno alcun impatto sul valore delle attività nette, sul conto economico consolidato né sul rendiconto finanziario consolidato.

⁹ La nave M/T Glenda Melissa è stata classificata tra le Attività disponibili per la vendita al 9 giugno 2025 ed è stata quindi venduta il 1° dicembre 2025; la M/T Glenda Meryl è stata classificata tra le Attività disponibili per la vendita al 6 novembre 2025 ed è stata quindi venduta il 10 dicembre 2025.

¹⁰ La nave M/T High Seas è stata riclassificata tra le Attività disponibili per la vendita a marzo 2026 e successivamente venduta ad aprile 2026; la M/T High Tide è stata riclassificata tra le Attività disponibili per la vendita ad aprile 2026.



La voce “Immobilizzazioni materiali - Navi in costruzione” rappresenta le rate capitalizzate pagate a Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Cina, per l’acquisto di quattro nuove *product tanker* a “Lungo Raggio” (LR1 – 75.000 Tpl (Dwt)) a un prezzo contrattuale totale di US\$223,2 milioni, come concordato nell’aprile 2024, per l’acquisto di due *product tanker* a “Medio Raggio” (MR1 – 40.000 Tpl (Dwt)) a un prezzo contrattuale totale di US\$86,4 milioni, come concordato nel quarto trimestre 2025 e per l’acquisto di quattro *product tanker* a “Medio Raggio” (MR2 – 50.000 Tpl (Dwt)) a un prezzo contrattuale totale di US\$181,5 milioni, come concordato nel primo trimestre 2026. La consegna di queste nuove navi a basso consumo di carburante a d’Amico Tankers d.a.c. è prevista tra luglio e novembre 2027 (LR), nonché rispettivamente tra aprile e luglio 2029 e tra agosto e novembre 2029. Non sono stati capitalizzati interessi. Si rimanda alla nota 24 per gli impegni finanziari relativi alle navi in costruzione.

Il valore contabile netto della flotta di DIS (le attività legate alla navigazione del Gruppo, sia di proprietà sia in *leasing*, escludendo le Attività disponibili per la vendita) ammontava a US\$679,3 milioni al 30 giugno 2026 (31 dicembre 2025: US\$744,2 milioni). Sono inclusi il valore contabile netto della flotta navigante e i costi degli interventi di bacino (*drydock*) associati.

Il *fair value* della flotta del Gruppo DIS al 30 giugno 2026, escludendo le Immobilizzazioni materiali - Navi in costruzione e le Attività disponibili per la vendita, sulla base di valutazioni dei *broker* indipendenti, è pari a US\$1.121 milioni (31 dicembre 2025: US\$1.028,5 milioni). Tale dato include sia le navi di proprietà che quelle in *leasing* con obbligo di acquisto di d’Amico Tankers d.a.c. Il valore delle rimanenti attività consistenti nel diritto di utilizzo non legate alla navigazione si basa sul loro valore di utilizzo, come

descritto di seguito.

Il valore contabile netto delle navi in locazione per le quali esiste un obbligo di acquisto o un’opzione di acquisto a prezzi favorevoli ammontava a US\$35,3 milioni al 30 giugno 2026 (31 dicembre 2025: US\$36,7 milioni).

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

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

A marzo 2026, d’Amico Tankers d.a.c ha sottoscritto un accordo per la vendita della MT High Seas, per un corrispettivo totale di US\$27,6 milioni. La nave è stata consegnata agli acquirenti il 24 aprile 2026 (si rimanda anche alle note 7 e 11).

A maggio 2026, d’Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un accordo per la vendita della MT High Tide. In conformità ai termini di tale accordo, gli acquirenti hanno depositato il 20% del prezzo di acquisto su un conto *escrow* detenuto da uno studio legale che agisce per conto di d’Amico Tankers d.a.c.

L’importo depositato a garanzia sarà svincolato a favore di d’Amico Tankers d.a.c., insieme al saldo del prezzo di acquisto, al completamento della transazione, ovvero alla consegna della nave,

prevista entro il mese di novembre 2026, secondo le condizioni stabilite negli accordi di vendita.

Alla data di riferimento, la Società non ha ancora trasferito i rischi e i benefici relativi della proprietà della nave. Di conseguenza, non è stato rilevato alcun utile e le attività non sono state eliminate contabilmente dal bilancio. Inoltre, il deposito a garanzia non è classificato né come liquidità né come credito, in quanto non è sotto il controllo della Società fino al completamento della transazione..

Al 30 giugno 2026 non erano presenti indicatori di perdita di valore, in quanto il *fair value* della flotta operativa di DIS (navi di proprietà e in *leasing*), basato su valutazioni dei *broker* indipendenti, superava in misura significativa il relativo valore contabile, rispettivamente di US\$441,7 milioni e di US\$491,8 milioni considerando anche le navi in costruzione (31 dicembre 2025: US\$276,7 milioni). Qualora insorga un indicatore di perdita di valore, si procede con una verifica di perdita di valore.

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

Il valore contabile delle altre immobilizzazioni materiali e dei diritti di utilizzo non legati alla navigazione al 30 giugno 2026 era pari a US\$1,7 milioni (31 dicembre 2025: US\$2,1 milioni). È costituito principalmente da obblighi per la locazione di uffici e il valore contabile netto di arredi, accessori e attrezzature per ufficio.



11. Attività disponibili per la vendita

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2026	Al 31 dicembre 2025
A inizio periodo		
Costo o valutazione	-	19.676
Riclassificazione da Immobilizzazioni materiali	46.332	36.238
Svalutazione	-	(2.133)
Cessioni, vendite	(22.875)	(53.781)
A fine periodo		
Valore contabile netto a fine periodo	23.457	-

Nel mese di marzo 2026, la MT High Seas è stata classificata tra le Attività disponibili per la vendita ed è stata quindi venduta ad aprile 2026. Nel mese di maggio 2026, la MT High Tide è stata classificata tra le Attività disponibili per la vendita (si rimanda anche alla nota 10) e dovrebbe essere consegnata agli acquirenti entro il mese di novembre 2026.

Al 30 giugno 2026 e al 31 dicembre 2025, alle attività classificate come disponibili per la vendita non erano associate direttamente passività.



12. Altre attività (passività) finanziarie

US\$ migliaia	Al 30 giugno 2026			Al 31 dicembre 2025		
	Non correnti	Corrente	Totale	Non correnti	Corrente	Totale
Fair value degli strumenti derivati	229	417	646	36	1.003	1.039
Crediti finanziari	46	581	627	57	335	392
Totale altre attività finanziarie	275	998	1.273	93	1.338	1.431
Utile differito su attività in <i>leasing</i>	(1.772)	(341)	(2.113)	(1.941)	(341)	(2.282)
Fair value degli strumenti derivati	-	(606)	(606)	(23)	(77)	(100)
Altre passività finanziarie	(1.019)	(811)	(1.830)	(1.019)	(982)	(2.001)
Totale altre passività finanziarie	(2.791)	(1.758)	(4.549)	(2.983)	(1.400)	(4.383)

Al 30 giugno 2026 e al 31 dicembre 2025, le altre attività finanziarie non correnti includono principalmente il valore degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura).

Al 30 giugno 2026 e al 31 dicembre 2025, le altre attività finanziarie correnti includono le valutazioni degli *swap* su tassi di interesse e degli strumenti di copertura dei cambi, nonché gli interessi maturati su depositi e i crediti per *leasing*.

Al 30 giugno 2026 e al 31 dicembre 2025, le altre passività finanziarie non correnti includono principalmente l'utile differito generato della vendita e dal *lease-back* di navi, nonché l'accantonamento per contenziosi e sinistri di US\$1,0 milione.

Al 30 giugno 2026 e al 31 dicembre 2025, le altre passività finanziarie correnti includono l'utile differito generato della vendita e dal *lease-back* di navi, nonché altre passività finanziarie correnti, nella fattispecie la valutazione degli strumenti di copertura e gli interessi finanziari maturati su finanziamenti bancari.



13. Rimanenze

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2026	Al 31 dicembre 2025
Rimanenze di carburanti <i>bunker</i>	7.227	5.001
Rimanenze di lubrificanti	4.248	4.151
Rimanenze dell'EU-ETS	8.396	5.598
Totale rimanenze	19.871	14.750

Le rimanenze sono costituite dalle scorte di carburanti *bunker* e lubrificanti a bordo delle navi, nonché dalle allocate quote di emissioni di gas a effetto serra relative a EU-ETS. Queste ultime comprendono le quote dell'EU-ETS del 2025 che saranno consegnate entro il 30 settembre 2026 (si veda la nota 19).

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

Nel primo semestre 2026 e nel primo semestre 2025 non sono stati contabilizzati storni né svalutazioni delle rimanenze.

14. Crediti e altre attività correnti

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2026	Al 31 dicembre 2025
Crediti contrattuali	26.585	19.371
Attività derivanti da contratti (ratei)	11.792	5.445
Anticipi <i>time charter</i> , altri crediti e ratei	7.348	6.994
Altri crediti esigibili	3.390	3.868
Totale crediti a breve e altre attività correnti	49.115	35.678

I crediti contrattuali erano al netto del fondo svalutazione crediti di US\$0,5 milioni al 30 giugno 2026 (31 dicembre 2025: US\$0,4 milioni). La totalità dell'importo accantonato ed allocato ad attività derivanti da contratti al 31 dicembre 2025 è stato fatturato durante gennaio del 2026.

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

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



15. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2026	Al 31 dicembre 2025
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	231.732	183.921

Al 30 giugno 2026, la voce “Disponibilità liquide e mezzi equivalenti” comprende titoli di Stato a breve termine per un totale di US\$29,8 milioni (31 dicembre 2025: US\$22,5 milioni).

16. Patrimonio netto

Capitale sociale

Al 30 giugno 2026 il capitale sociale di d’Amico International Shipping ammonta a US\$62.053.278,45, corrispondente a n. 124.106.556 azioni ordinarie senza valore nominale negoziate con il codice ISIN 2592315662 (31 dicembre 2025: invariato).

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

Utili portati a nuovo

Al 30 giugno 2026 e al 31 dicembre 2025, la voce comprende principalmente gli utili netti dell’attuale e del precedente esercizio, oltre alle detrazioni derivanti dai dividendi approvati per la distribuzione e dall’accantonamento alla Riserva legale.

Riserva sovrapprezzo azioni

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

Dividendi

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

<i>US\$ migliaia</i>	Per i 6 mesi conclusi al 30 giugno	
	2026	2025
2026: US\$0,270 centesimi per azione ordinaria idonea (2025: US\$0,294)	32.154	34.949

Altre riserve

Le altre riserve sono composte dalle seguenti voci:

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2026	Al 31 dicembre 2025
Totale Altre riserve	(27.604)	(27.393)
Riserva per pagamenti basati su azioni	1.514	1.502
Azioni proprie	(35.439)	(36.289)
Riserva <i>cash flow hedge</i> (in altre componenti dell’utile complessivo)	(133)	909
Altro	6.454	6.485
di cui		
Riserva di <i>conversione</i> (in altre componenti dell’utile complessivo)	249	280
Riserva <i>legale</i>	6.205	6.205

**Riserva per pagamenti basati su azioni**

Tale riserva è stata costituita per contabilizzare la parte di compenso relativa al piano di incentivazione a lungo termine (LTI) della Società che viene regolata con azioni. Nel 2026 ai beneficiari del piano LTI sono state consegnate azioni equivalenti a un importo maturato di US\$648,8 migliaia. Il costo maturato per il periodo di 6 mesi, relativo agli importi da regolare in azioni, è stato pari a US\$661.181.

Azioni proprie

Al 30 giugno 2026, le azioni proprie consistono in 5.011.701 azioni ordinarie con un valore contabile pari a US\$35,4 milioni che rappresentano il 4,04% delle azioni emesse. Tali azioni sono state acquistate ai sensi dei programmi di riacquisto azioni autorizzati di DIS. Il programma attuale, autorizzato dall'assemblea ordinaria degli azionisti tenuta il 18 aprile 2023, consente alla Società di acquistare fino a n. 18.615.795 delle proprie azioni ordinarie (comprese le azioni già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società, in conformità all'articolo 430-15 della legge lussemburghese). Ad oggi, non sono state acquistate azioni nel 2026, mentre nei primi sei mesi del 2025 DIS ha acquistato n. 200.932 azioni proprie.

Nei primi sei mesi del 2026 DIS ha consegnato n. 126.832 azioni proprie ad un costo medio totale di US\$850 migliaia, corrispondenti allo 0,10% del capitale sociale (primi sei mesi del 2025: n. 92.531 azioni proprie ad un costo medio totale di US\$602.000, corrispondenti allo 0,07% del capitale sociale) ai beneficiari del suo Piano d'incentivazione a lungo termine adottato nel 2019, che comprende i dirigenti in ruoli chiave e gli amministratori esecutivi del Gruppo DIS. Tali azioni rappresentano la prima *tranche* del compenso in natura sul periodo 2022-2023 e la prima *tranche* del compenso in natura sul periodo 2023-2024.

Riserva cash-flow hedge

La riserva *cash-flow hedge* non è distribuibile e rispecchia le variazioni di valore della parte efficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS legati ad alcune delle sue linee di credito bancarie.

Riserva di conversione

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

Riserva legale

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





17. Banche ed altri finanziatori

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2026	Al 31 dicembre 2025
Banche e altri finanziatori – <i>Non correnti</i>	157.950	155.513
Commissioni finanziarie – <i>Non correnti</i>	(1.623)	(1.325)
Banche e altri finanziatori – Non correnti	156.327	154.188
Banche e altri finanziatori – <i>Correnti</i>	20.411	19.728
Commissioni finanziarie – <i>Correnti</i>	(434)	(450)
Banche e altri finanziatori – Correnti	19.977	19.278
Totale banche e altri finanziatori	176.304	173.466
Tasso fisso	14.378	26.517
Tasso variabile	163.983	148.724
Commissioni finanziarie	(2.057)	(1.775)
Totale banche e altri finanziatori	176.304	173.466

I prestiti ipotecari di DIS in essere al 30 giugno 2026 ammontavano a US\$178,4 milioni (31 dicembre 2025: US\$175,2 milioni). Alla stessa data, l' 8% del totale prestiti ipotecari di DIS era contabilizzato a un tasso di interesse fisso globale medio (ivi compreso lo spread sul SOFR più il tasso di interesse *swap*) del 3,79%, mentre il restante 92% era assoggettato a uno spread medio sul SOFR dell'1,59%.

DIS dispone anche di linee di credito non ipotecarie (ad es. scoperti di conto o finanziamenti a medio termine), con importo disponibile pari a US\$20,9 milioni al 30 giugno 2026 (31 dicembre 2025: US\$21,2 milioni).

Al 30 giugno 2026 e al 31 dicembre 2025 tutti i finanziamenti bancari sono garantiti dalle rispettive navi, nonché garantiti da d'Amico International Shipping S.A. e rispettano interamente i rispettivi vincoli finanziari (*covenant*). Il Gruppo prevede di continuare a rispettare totalmente i *covenant* per almeno i 12 mesi successivi alla data di rendicontazione.

Variazioni di banche e altri finanziatori		
Banche e altri finanziatori – a inizio periodo	173.466	216.660
Rimborso finanziamenti bancari	(55.380)	(84.599)
Utilizzi di linee di credito	58.500	41.000
Ammortamento delle commissioni	(282)	405
Banche e altri finanziatori – a fine periodo	176.304	173.466



I finanziamenti bancari in essere al 30 giugno 2026 e al 31 dicembre 2025 espressi in migliaia di US\$ includevano le seguenti linee di credito:

Finanziatore, migliaia di US\$	Attività	Data di emissione	Scadenza	Al 30 giugno 2026
The Iyo Bank finanziamento da US\$17,5 mln	High Explorer	Mag. 2023	1° giu. 2031	13.450
NTT TC Leasing Co., Ltd. finanziamento da US\$20 mln	Cielo di Londra ¹⁰	Ago. 2023	14 ago. 2028	16.563
The Iyo Bank finanziamento da US\$16,0 mln	High Voyager	Giu. 2024	10 giu. 2032	12.000
BPER Banca S.p.A. finanziamento da US\$16,0 mln	High Freedom	Giu. 2024	24 giu. 2032	12.000
NTT TC Leasing Co., Ltd. finanziamento da US\$16,8 mln	High Trader	Lug. 2024	7 ago. 2029	14.106
DNB Bank ASA finanziamento da US\$17,5 mln	High Loyalty	Ago. 2024	31 lug. 2029	14.105
Crédit Agricole Corporate and Investment Bank finanziamento da US\$14,0 mln	Cielo di Ulsan	Nov. 2025	28 nov. 2031	13.222
Danish Ship Finance A/S finanziamento da US\$13,0 mln	Cielo di Gaeta	Dic. 2025	11 dic. 2030	12.277
ING Bank N.V. finanziamento da US\$14,0 mln	Cielo di New York	Dic. 2025	23 dic. 2032	13.125
DEKABANK DEUTSCHE GIROZENTRALE finanziamento da US\$14 mln	Cielo di Hanoi	Feb. 2026	30 dic. 2031	13.650
Skandinaviska Enskilda Banken AB finanziamento da US\$28 mln	Cielo di Salerno Cielo di Capri	Feb. 2026	20 feb. 2032	27.363
Intesa Sanpaolo S.p.A. finanziamento da US\$16,5 mln	High Trust	Giu. 2026	10 giu. 2033	16.500
Commissioni finanziarie				(2.057)
Totale banche e altri finanziatori				176.304

¹⁰ Ribattezzata Bright Future ai sensi del contratto di noleggio a scafo nudo.



US\$ migliaia	Attività	Data di emissione	Scadenza	Al 31 dicembre 2025
Skandinaviska Enskilda Banken AB finanziamento da US\$20,0 mln	Cielo Bianco	Dic. 2021	17 dic. 2027	13.920
ING Bank N.V. & S.E.B AB finanziamento da US\$82,0 mln	Cielo Rosso, Cielo di Rotterdam	Lug. 2022	27 lug. 2027	33.065
The Iyo Bank finanziamento da US\$17,5 mln	High Explorer	Mag. 2023	1° giu. 2031	14.124
NTT TC Leasing Co., Ltd. finanziamento da US\$20 mln	Cielo di Londra ¹⁰	Ago. 2023	14 ago. 2028	17.188
The Iyo Bank finanziamento da US\$16,0 mln	High Voyager	Giu. 2024	10 giu. 2032	13.000
BPER Banca S.p.A. finanziamento da US\$16,0 mln	High Freedom	Giu. 2024	24 giu. 2032	13.000
NTT TC Leasing Co., Ltd. finanziamento da US\$16,8 mln	High Trader	Lug. 2024	7 ago. 2029	14.869
DNB Bank ASA finanziamento da US\$17,5 mln	High Loyalty	Ago. 2024	31 lug. 2029	15.075
Crédit Agricole Corporate and Investment Bank finanziamento da US\$14,0 mln	Cielo di Ulsan	Nov. 2025	28 nov. 2031	14.000
Danish Ship Finance A/S finanziamento da US\$13,0 mln	Cielo di Gaeta	Dic. 2025	11 dic. 2030	13.000
ING Bank N.V. finanziamento da US\$14,0 mln	Cielo di New York	Dic. 2025	23 dic. 2032	14.000
Commissioni finanziarie				(1.775)
Totale banche e altri finanziatori				173.466



18. Passività per *leasing*

Le passività per *leasing* vengono ripagate nel corso della durata contrattuale. Le durate contrattuali restanti alla data del bilancio sono le seguenti:

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2026	Al 31 dicembre 2025
Totale dei pagamenti minimi di <i>leasing</i> previsti (investimento lordo)	40.307	43.205
con scadenza entro un anno	5.706	5.724
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	21.583	21.962
con scadenza oltre cinque anni	13.018	15.519
Principali rimborsi di pagamenti minimi di <i>leasing</i>	32.983	34.893
con scadenza entro un anno	3.891	3.796
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	16.742	16.631
con scadenza oltre cinque anni	12.350	14.466
Oneri finanziari compresi nei pagamenti minimi di <i>leasing</i>	7.325	8.312
dei quali pertinenti al periodo	984	3.197

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



19. Debiti e altre passività correnti

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2026	Al 31 dicembre 2025
Debiti commerciali	20.930	12.204
Altri debiti	10.817	6.413
Ratei passivi	20.203	24.867
Totale debiti e altre passività correnti	51.950	43.484

I debiti ed altre passività correnti al 30 giugno 2026 e al 31 dicembre 2025 comprendono principalmente debiti commerciali e ratei passivi, relativi prevalentemente le attività di navigazione della Società. Il Gruppo ha predisposto politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze concordate (si veda la nota 22).

La voce Altri debiti include una passività di EU-ETS per un importo totale di US\$7,8 milioni al 30 giugno 2026 (31 dicembre 2025: US\$5,0 milioni). In totale, n. 54.190 quote relative a EU-ETS collegate a viaggi del 2025 ed equivalenti a US\$4,8 milioni, verranno consegnate entro il 30 settembre 2026.

20. Debiti per imposte correnti

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2026	Al 31 dicembre 2025
Debiti per imposte correnti	95	525

Il saldo al 30 giugno 2026 e al 31 dicembre 2025 riguarda le imposte sul reddito dovute dalle controllate di DIS.



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

	Al 31 dicembre 2025	Flussi di cassa netti	Variazioni che non influenzano le disponibilità liquide					Al 30 giugno 2026
<i>US\$ migliaia</i>			Commissioni finanziarie ammortizzate	Oneri per leasing	Differenze di cambio	Utili/perdite da derivati Variazioni non realizzate	Cash-flow hedge	
Passività per <i>leasing</i> ¹¹	34.893	(2.859)	-	983	(34)	-	-	32.983
Banche e altri finanziatori ¹²	173.466	3.121	(283)	-	-	-	-	176.304
Derivati detenuti con finalità di copertura per prestiti a lungo termine ¹³	(577)	-	-	-	-	29	115	(433)
Totale		262	(283)	983	(34)	29	115	

¹¹ Si veda la nota 18.

¹² Si veda la nota 17.

¹³ Il *fair value* totale degli strumenti derivati di copertura al 31 dicembre 2025 era pari ad un'attività di US\$939 migliaia, che comprendeva il *fair value* di *swap* su tassi di interesse pari a US\$577 migliaia (attività) e il *fair value* dei contratti *forward* su tassi di cambio pari a US\$362 migliaia (attività). Il *fair value* totale degli strumenti derivati di copertura al 30 giugno 2026 era pari ad un'attività di US\$40 migliaia, che comprendeva il *fair value* di *swap* su tassi di interesse pari a US\$604 migliaia (attività) e il *fair value* di contratti *forward* su tassi di cambio pari a US\$564 migliaia (passività). Si rimanda inoltre alla nota 12.



22. Gestione del rischio

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

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

Il presente bilancio consolidato intermedio sintetico semestrale non include tutte le informazioni relative alla gestione dei rischi finanziari né le informative richieste nel bilancio d'esercizio consolidato. Per una panoramica complessiva, è necessario che venga letto insieme al bilancio d'esercizio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2025, nota A-23. Il profilo di rischio finanziario del Gruppo non ha subito cambiamenti significativi nel corso del periodo di sei mesi chiuso al 30 giugno 2026, e non sono stati apportati cambiamenti alle sue politiche di gestione dei rischi dopo la fine dell'esercizio.

Classificazione contabile e fair value

Le seguenti tabelle illustrano il valore contabile ed il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie, la loro classificazione contabile e il loro livello all'interno della gerarchia del *fair value* al 30 giugno 2026 e 31 dicembre 2025.

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

US\$ migliaia

Al 30 giugno 2026

	Costo ammortizzato	Fair value rilevato nell'utile di periodo	Derivati usati per fini di copertura (FV)	Totale	Fair value		Totale
					1° livello	2° livello	
ATTIVITÀ							
Altre attività finanziarie	798	-	475	1.273	-	475	475
Crediti e altre attività correnti	49.115	-	-	49.115	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	231.732	-	-	231.732	-	-	-
PASSIVITÀ							
Banche ed altri finanziatori	176.304	-	-	176.304	-	-	-
Passività per <i>leasing</i>	32.982	-	-	32.982	-	-	-
Altre passività finanziarie	3.942	1	606	4.549	-	607	607
Debiti e altre passività correnti	51.950	-	-	51.950	-	-	-

Al 31 dicembre 2025

	Costo ammortizzato	Fair value rilevato nell'utile di periodo	Derivati usati per fini di copertura (FV)	Totale	Fair value		Totale
					1° livello	2° livello	
ATTIVITÀ							
Altre attività finanziarie	359	32	1.040	1.431	-	1.072	1.072
Crediti e altre attività correnti	35.678	-	-	35.678	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	183.921	-	-	183.921	-	-	-
PASSIVITÀ							
Banche ed altri finanziatori	173.466	-	-	173.466	-	-	-
Passività per <i>leasing</i>	34.893	-	-	34.893	-	-	-
Altre passività finanziarie	4.281	2	100	4.383	-	102	102
Debiti e altre passività correnti	43.484	-	-	43.484	-	-	-

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



23. Operazioni con parti correlate

Ai sensi dello IAS 24, le parti correlate della Società sono entità e persone fisiche in grado di esercitare il controllo, il controllo congiunto o una significativa influenza su DIS e le sue controllate, nonché sulle società appartenenti al Gruppo d'Amico. Sono inoltre ritenute parti correlate i membri del Consiglio di Amministrazione di DIS e i dirigenti con responsabilità strategiche e i loro familiari. I rapporti commerciali con parti correlate sono generalmente intrattenuti alle stesse condizioni applicate alle parti non correlate.

Durante i primi sei mesi del 2026, le operazioni più significative con parti correlate hanno incluso contratti per servizi di gestione (riguardanti HR, IT, tesoreria, contabilità, controllo interno e servizi legali) nonché una commissione per il marchio, per un totale di US\$5,6 milioni (primo semestre 2025: US\$5,9 milioni); contratti di gestione dei servizi tecnici, di decarbonizzazione e SQE con d'Amico Ship Management, per US\$4,1 milioni (primo semestre 2025: US\$4,4 milioni); e un contratto di gestione commerciale e operativa con d'Amico Shipping Singapore e d'Amico Shipping USA. Inoltre, il Gruppo mantiene un contratto di servizio con Rudder SAM, una società controllata dal Gruppo d'Amico, relativo all'acquisto di Intermediate Fuel Oil e Marine Diesel Oil.

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

Si rimanda alla nota 6 per gli importi dei compensi maturati per gli amministratori e gli alti dirigenti del Gruppo.

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato intermedio sintetico del Gruppo per il primo semestre 2026 ed il primo semestre 2025 sono stati i seguenti:

<i>US\$ migliaia</i>	1° sem. 2026		1° sem. 2025	
	Totale	Di cui parti correlate	Totale	Di cui parti correlate
Ricavi	189.351	4.674	176.428	4.488
Costi diretti di viaggio	(34.349)	(91)	(46.619)	(388)
Ricavi da noleggio a scafo nudo	2.416	-	2.416	-
Altri costi operativi diretti	(42.849)	(4.667)	(45.264)	(466)
Costi generali ed amministrativi	(13.117)	(5.242)	(13.047)	(5.606)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	4.342	-	(534)	-
Ammortamenti e svalutazioni	(22.896)	(390)	(29.014)	(200)
Proventi (oneri) finanziari netti	(2.587)	(37)	(5.129)	(42)



Gli effetti delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata intermedia sintetica del Gruppo al 30 giugno 2026 e al 31 dicembre 2025, per quanto non riportato in altre parti della presente relazione, sono i seguenti:

	Al 30 giugno 2026		Al 31 dicembre 2025	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
ATTIVITÀ				
Attività non correnti				
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	757.665	718	791.375	1.976
Altre attività finanziarie non correnti	275	46	93	57
Attività correnti				
Rimanenze	19.871	-	14.750	-
Crediti e altre attività correnti	49.115	4.935	35.678	1.992
Altre attività finanziarie correnti	998	19	1.338	19
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	231.732	-	183.921	-
Attività disponibili per la vendita	23.457	-	-	-
PASSIVITÀ				
Passività non correnti				
Banche ed altri finanziatori	156.327	-	154.188	-
Passività non correnti da leasing	29.092	950	31.097	1.216
Altre passività finanziarie non correnti	2.791	-	2.983	-
Passività correnti				
Banche ed altri finanziatori	19.977	-	19.278	-
Passività correnti da leasing	3.891	428	3.796	440
Debiti e altre passività correnti	51.950	6.692	43.484	3.862
Altre passività finanziarie correnti	1.758	-	1.400	-
Debiti per imposte correnti	95	-	525	-



24. Impegni e passività potenziali

Impegni finanziari

US\$ milioni	Al 30 giugno 2026	Al 31 dicembre 2025
Entro un anno	50,2	29,7
Tra 1 e 3 anni	284,6	179,1
Tra 3 e 5 anni	80,6	56,2
Oltre 5 anni	-	-
Totale	415,4	265,0

Gli impegni finanziari di DIS entro un anno si riferiscono ai debiti per le rate sulle quattro navi LR1 di nuova costruzione ordinate nel 2° trimestre 2024 a Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co. Ltd., Cina, con consegna prevista nel 2027. Ulteriori impegni si riferiscono ai debiti per le rate rimanenti su tali navi LR1 di nuova costruzione, le rate sulle due navi MR1 di nuova costruzione ordinate nel quarto trimestre 2025 a Guangzhou Shipyard International Company Limited, Cina, con consegna prevista nel 2029, e sulle quattro navi MR2 di nuova costruzione ordinate nel primo trimestre 2026 a Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co. Ltd., Cina, con consegna nel 2029.

Controversie legali in corso

Il Gruppo è attualmente coinvolto in alcune controversie commerciali in corso che coinvolgono sia le navi di proprietà che quelle a noleggio. Tali controversie risultano prevalentemente coperte da polizze di assicurazione presso il P&I Club del Gruppo, e la dirigenza valuta e rileva accantonamenti ove necessario, riducendo al minimo l'esposizione finanziaria (la quale è riflessa negli accantonamenti per perdite attese su crediti o in quelli per contenziosi e sinistri, note 12 e 14).

Imposte differite

d'Amico Tankers d.a.c., la principale controllata operativa del Gruppo DIS, è autorizzata ad applicare il regime fiscale della *tonnage tax* vigente in Irlanda. Tale regime prevede che, in caso di vendita delle navi o di perdita da parte del Gruppo dei requisiti necessari per continuare a godere di tale regime fiscale, vi possa essere un recupero a tassazione secondo il regime ordinario.



25. Società del Gruppo d’Amico International Shipping

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

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

26. Utile base e diluito per azione

	2° trim. 2026 NON REVISIONATO	2° trim. 2025 NON REVISIONATO	1° sem. 2026	1° sem. 2025
Utile del periodo US\$	51.934.625	19.643.874	79.394.336	38.510.483
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell’utile per azione diluito	119.030.131	118.960.303	118.983.807	119.046.593
Utile base e diluito per azione	0,436	0,165	0,667	0,323

La Società non possiede azioni ordinarie con effetto diluitivo, pertanto nel secondo trimestre e nel primo semestre 2026 e nel secondo trimestre e nel primo semestre 2025 l’utile per azione diluito era pari all’utile base per azione.



27. Eventi successivi alla chiusura del periodo di riferimento

d'Amico Tankers d.a.c.:

Flotta impiegata a noleggio: Nel mese di luglio 2026, d'Amico Tankers d.a.c. ha esteso un contratto *time charter* con una primaria controparte per una delle sue navi MR per un periodo di tre anni.

30 luglio 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

