



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.



Relazione Annuale *2025*

d'Amico International Shipping S.A.
25C, Boulevard Royal, Lussemburgo
RCS B124790



Indice dei contenuti

RESOCONTO DI GESTIONE*

OVERVIEW	4
Lettera agli Azionisti	5
Dati Finanziari di Sintesi	8
Dati ESG di sintesi	9
Profilo del Gruppo	10
Struttura del Gruppo e presenza globale	11
La nostra attività	12
La nostra flotta	13
Le nostre catene del valore	18
Stakeholder di DIS	21
Informazioni per gli azionisti	25
SINTESI DEI RISULTATI	27
Indicatori alternativi di <i>performance</i> (IAP)	28
Sintesi dei risultati del quarto trimestre e dell'esercizio 2025	30
EVENTI SIGNIFICATIVI ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	39
Eventi significativi verificatisi nell'esercizio	40
Eventi significativi verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione	41
Evoluzione prevedibile della gestione	42
DICHIARAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO	47
Corporate Governance	48
Dichiarazione sulla responsabilità della gestione	63

DICHIARAZIONE DI SOSTENIBILITÀ

INFORMAZIONI GENERALI	65
Introduzione alla dichiarazione di sostenibilità	65
SOSTENIBILITÀ PER DIS	71
Percorso di sostenibilità di DIS	72
Analisi di doppia materialità	72
Governance ESG	75
Approccio di <i>due diligence</i>	76
Strategia ESG	78
VALORE AMBIENTALE	81
Quadro normativo	82
Gestione tecnica della flotta	83
Cambiamento climatico	84
Tassonomia UE per le attività sostenibili	113
Inquinamento	121
Biodiversità ed ecosistemi	130
Economia circolare	133
VALORE SOCIALE	139
Forza lavoro propria	140
Lavoratori nella catena del valore	166
Impegni nei confronti delle comunità – Informativa volontaria	167
Clienti – Informativa volontaria	168

CONDOTTA DI BUSINESS	170
Etica, integrità e diritti umani	172
Gestione della catena di fornitura	180
APPENDICE	184
Cambiamenti della predisposizione e rappresentazione dei dati	185
INDICE DEI CONTENUTI ESRS	187
Elenco degli elementi d'informazione derivati da altra legislazione UE	193
Indice dei contenuti SASB	200
BILANCI SOCIETARI	202
Resoconto di gestione e bilancio d'esercizio	203
BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2025	204
Conto economico consolidato	205
Conto economico consolidato complessivo	205
Rendiconto finanziario consolidato	207
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato	208
Note	209

RESOCONTO DI GESTIONE E BILANCIO D'ESERCIZIO	258
Resoconto di gestione	259
Bilancio di d'Amico International Shipping S.A. e nota integrativa per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025	261

RELAZIONI DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AL BILANCIO CONSOLIDATO	286
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AL BILANCIO D'ESERCIZIO	289
RELAZIONE DI LIMITED ASSURANCE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SULLA DICHIARAZIONE DI SOSTENIBILITÀ	292

Non era parte dell'incarico di MOORE Audit la revisione della Relazione online né dei riferimenti a fonti esterne, ad esempio il nostro sito web aziendale.

* Il Resoconto di gestione è costituito da due parti: il Resoconto di gestione e la Dichiarazione sulla sostenibilità



Resoconto di gestione

Overview





Lettera agli Azionisti

Cari Azionisti,

In un anno segnato da un ambiente geopolitico complesso e in continua evoluzione, siamo lieti di segnalare un'altra solida *performance* per DIS. **Nel 2025, la Società ha generato un utile netto di US\$88,4 milioni**, sostenuto da un solido mercato delle navi cisterna. Nonostante sia rimasto inferiore all'utile netto di US\$188,5 milioni registrati nel precedente esercizio, tale risultato rispecchia un contesto di mercato che, pur rimanendo particolarmente redditizio, non ha raggiunto i picchi straordinari del 2024.

Nel 2025 abbiamo ottenuto una **tariffa spot giornaliera media di US\$24.228**, rispetto a US\$33.871 registrati nell'esercizio 2024. DIS ha inoltre coperto il 50,7% dei propri giorni di impiego a una tariffa giornaliera TCE media molto redditizia di US\$23.612 nell'esercizio 2025, rispetto al 41,5% a US\$27.420 nell'esercizio precedente. Pertanto, **la tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia i contratti spot che i contratti time charter) era pari a US\$23.916** rispetto a US\$31.195 raggiunti nel 2024.

Nel corso dell'intero 2025, la geopolitica ha continuato a riplasmare il panorama globale dell'energia e dei trasporti. I conflitti, l'evoluzione dei regimi sanzionatori e l'inasprimento delle misure esecutive hanno alterato la struttura dei flussi commerciali e introdotto una maggiore complessità sui mercati dei prodotti petroliferi e raffinati.

La guerra in corso in Ucraina ha reindirizzato permanentemente le esportazioni russe verso destinazioni più lontane, mentre l'Europa si è adattata approvvigionandosi da

Stati Uniti, Medio Oriente e Asia. Tali cambiamenti hanno allungato le rotte commerciali e incrementato la durata dei viaggi, sostenendo dal punto di vista strutturale la domanda di tonnellate-miglia. Al contempo, l'ampliamento delle sanzioni e l'inasprimento della loro esecuzione da parte di Stati Uniti, UE e Regno Unito, che hanno preso di mira navi e operatori non conformi legati ai commerci russi illeciti, hanno influito ulteriormente sui flussi commerciali e ridotto la disponibilità effettiva della flotta, contribuendo a condizioni più rigide del mercato dei noli.

Il 3 gennaio 2026, un intervento degli Stati Uniti in Venezuela ha portato alla rimozione del Presidente Nicolás Maduro e al conseguente allentamento delle sanzioni sulle esportazioni petrolifere venezuelane. Tali sviluppi hanno introdotto nuove dinamiche nei flussi di prodotti e greggio del bacino atlantico. Nel breve periodo, si prevede che la reintegrazione dei barili in precedenza sanzionati aumenterà la domanda di tonnellaggio conforme, mentre le inefficienze operative e la congestione dei porti potrebbero sostenere ulteriormente le tariffe di nolo. Nel corso del tempo, una ripresa della produzione venezuelana, a seconda degli ammodernamenti infrastrutturali e degli investimenti stranieri, potrebbe generare una domanda incrementale di navi cisterna di greggio e raffinati. Nel Medio Oriente, il proseguimento dell'instabilità nel Mar Rosso e le preoccupazioni per la sicurezza lungo i principali corridoi marittimi hanno perturbato le tradizionali rotte di transito. Per gran parte del 2025, le navi hanno dovuto circumnavigare il Capo di Buona Speranza, allungando le distanze di navigazione e

incrementando la complessità operativa. Nonostante il supporto dato da tali perturbazioni alle tariffe di nolo nella fase iniziale della crisi, durante la prima metà del 2024, i loro effetti non sono stati uniformi nel corso del tempo, poiché i cambiamenti dei margini di raffinazione e dell'economia dei trasporti hanno da allora riplasmato i flussi commerciali, aumentando la quota dei volumi a est di Suez commerciati lungo rotte regionali inferiori. Più recentemente, le tensioni geopolitiche nella regione sono culminate in un confronto attivo. Il 28 febbraio 2026, gli attacchi militari coordinati di Stati Uniti e Israele all'Iran hanno segnato un'escalation significativa delle ostilità nella regione. L'Iran resta un importante produttore petrolifero, con una produzione di circa 3,3 milioni di barili al giorno nel 2025. Lo stretto di Hormuz, attraverso cui transita all'incirca il 20% dell'offerta mondiale di petrolio, resta un collo di bottiglia cruciale e qualsiasi perturbazione di rilievo del traffico attraverso tale corridoio potrebbe avere implicazioni significative per i mercati energetici globali, i flussi commerciali delle navi cisterna e la volatilità dei noli. Al momento della redazione del presente documento, le conseguenze economiche di tali sviluppi restano difficili da valutare nella loro totalità e dipenderanno dalla durata e dalla dislocazione geografica dei conflitti in corso, ma anche dalle possibili transizioni politiche.

Nonostante negli ultimi anni i fattori geopolitici abbiano influito significativamente sui mercati dei noli, anche **i solidi fondamentali del settore hanno avuto un ruolo importante e secondo le previsioni continueranno a sostenere il nostro mercato negli anni a venire.**

La domanda mondiale di petrolio resta resiliente, espandendosi di circa 0,9 milioni di barili al giorno nell'esercizio 2025 con una crescita prevista di ulteriori 0,9 milioni di barili al giorno nell'esercizio 2026, con le economie non OCSE che rappresentano praticamente l'intero consumo incrementale⁽¹⁾.

Sul lato dell'offerta, la produzione mondiale di petrolio è aumentata di 3,1 milioni di barili al giorno nell'esercizio 2025, con una media 106,2 milioni di barili al giorno. Escludendo gli effetti imprevedibili del conflitto in corso in Iran sull'offerta di petrolio di tale paese, secondo le proiezioni dell'AIE⁽¹⁾ nell'esercizio 2026 la produzione mondiale di petrolio si espanderà di ulteriori 2,4 milioni di barili al giorno, arrivando a 108,6 milioni di barili al giorno. Secondo le previsioni, i produttori non-OPEC+, guidati da Stati Uniti, Brasile e Guyana, rappresenteranno all'incirca la metà di tale crescita incrementale, portando la loro produzione a circa 56,2 milioni di barili al giorno⁽¹⁾, mentre l'offerta OPEC+ è attesa in aumento di 1,2 milioni di barili al giorno⁽¹⁾, ipotizzando che il gruppo mantenga gli attuali piani di produzione.

L'incremento dell'offerta, abbinato a una quota crescente della produzione originata dalle Americhe ed esportata verso l'Asia, va direttamente a vantaggio delle navi con cisterne non rivestite, contribuendo all'allungamento strutturale delle rotte commerciali e all'aumento della domanda di tonnellate-miglia. I mercati delle navi cisterna da greggio, particolarmente solidi, hanno attirato un numero maggiore di navi LR2 nei commerci di prodotti petroliferi *dirty*, riducendo la disponibilità della flotta per i prodotti *clean* e sostenendo

(1) AIE: *Oil Market Report* di febbraio 2026



indirettamente i ricavi delle navi cisterna da prodotti raffinati. L'espansione dei volumi raffinati è proseguita nel 2025. I volumi globali di raffinazione sono aumentati di circa 1,0 milioni di barili al giorno nell'esercizio 2025, arrivando a 83,8 milioni di barili al giorno, e secondo le previsioni dell'AIE⁽¹⁾ aumenteranno di ulteriori 0,8 milioni di barili al giorno nell'esercizio 2026, arrivando a 84,6 milioni di barili al giorno. La crescita è trainata principalmente dalle regioni non OCSE, dove la produzione delle raffinerie si è espansa di circa 0,8 milioni di barili al giorno⁽¹⁾ sia nell'esercizio 2025 che nell'esercizio 2026. Al contrario, la chiusura di raffinerie negli Stati Uniti e in Europa ha inciso sulla produzione OCSE, che è rimasta sostanzialmente invariata nell'esercizio 2025 e dovrebbe subire un modesto calo nell'esercizio 2026⁽¹⁾. I significativi aumenti della produzione delle raffinerie in Medio Oriente e Asia sono sostenuti dalla nuova capacità entrata in funzione di recente. Tali dislocazioni di raffinerie rappresentano uno dei principali fattori strutturali alla base della domanda di navi cisterna. Per la capacità di raffinazione globale è in corso uno spostamento geografico, con le integrazioni più marcate a est di Suez, specialmente in Cina, India e Medio Oriente, mentre in Europa e America settentrionale proseguono le chiusure. Entro il 2026, secondo l'AIE la capacità di raffinazione a est di Suez dovrebbe superare, per la prima volta, quella del bacino atlantico⁽²⁾.

Tale spostamento aumenta i flussi commerciali sulle lunghe distanze, rinforza gli squilibri strutturali tra i centri di raffinazione e gli hub di consumo, e sostiene una costante domanda di tonnellate-miglia per le navi cisterna da prodotti *clean*. Sebbene le prospettive per la domanda restino positive, si devono inoltre prendere in considerazione i fattori

strutturali dell'offerta sul mercato delle navi cisterna. L'attività di nuova costruzione è aumentata significativamente gli ultimi anni, con il portafoglio ordini di navi MR e LR1 che rappresenta il 13,5% della flotta a fine febbraio 2025, e il portafoglio ordini complessivo di navi cisterna che rappresenta il 18,0% nella stessa data⁽³⁾.

Tuttavia, la flotta globale sta invecchiando con rapidità: il 20,3% della flotta di navi cisterna MR e LR1 e il 20,1% dell'intera flotta di navi cisterna, misurata in base al tonnellaggio di portata lorda, aveva oltre 20 anni a fine febbraio 2025⁽³⁾. Inoltre, il 53,8% della flotta MR e LR1 e il 45,6% dell'intera flotta di navi cisterna hanno superato i 15 anni di età⁽³⁾. Tale profilo di invecchiamento dovrebbe determinare una riduzione della produttività effettiva della flotta e contribuire a un graduale ribilanciamento del mercato attraverso l'aumento delle demolizioni nel corso del tempo, specialmente nell'eventualità di un ciclo negativo del mercato o di cambiamenti strutturali che limitano le opportunità di impiego per le navi meno recenti.

Con l'obiettivo di mantenere una flotta moderna e competitiva, riducendo allo stesso tempo e in modo progressivo l'impronta ambientale, **siamo rimasti attivi sul mercato delle compravendite nel corso del 2025.**

Durante l'esercizio, abbiamo venduto le tre navi meno recenti della nostra flotta, la MT Glenda Melody, la MT Glenda Melissa e la MT Glenda Meryl (tutte costruite nel 2011), migliorando ulteriormente il profilo di età complessivo e l'efficienza della nostra flotta.

Nell'ultimo trimestre del 2024, abbiamo esercitato le opzioni

di acquisto per due navi MR recenti e di alta qualità, la MT High Navigator per circa US\$34,3 milioni e la MT High Leader per circa US\$33,9 milioni, con consegna completata rispettivamente nel primo e nel secondo trimestre del 2025. Nel primo trimestre del 2025, abbiamo inoltre esercitato l'opzione di acquisto sulla MT Cielo di Houston, una moderna nave LR1 acquisita per circa US\$25,6 milioni, con consegna nel terzo trimestre del 2025.

A dicembre del 2025, abbiamo firmato un contratto di costruzione con Guangzhou Shipyard International Company Limited (Cina) per due navi cisterna MR1 (40.000 Tpl (Dwt)) a un prezzo contrattuale di US\$43,2 milioni ciascuna, con consegna prevista nell'aprile e nel luglio del 2029. Tali navi miglioreranno sostanzialmente l'efficienza, con risparmi giornalieri di circa 4,0 tonnellate metriche di carburante (circa il 20% in meno di consumo), nonostante una capacità di trasporto di circa 4.000 metri cubi in più di carico (intorno all'8% di capacità superiore), rispetto alla flotta MR1 di tipo Eco esistente.

A gennaio del 2026, abbiamo firmato un ulteriore contratto di costruzione con Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Ltd. (Cina) per due navi cisterna MR2 (50.000 Tpl (Dwt)) a un prezzo contrattuale di US\$45,4 milioni ciascuna, con consegna prevista nel marzo e nel giugno del 2029. Tali navi MR2 dovrebbero realizzare risparmi giornalieri di carburante di circa 4,0 tonnellate metriche (all'incirca il 17% in meno di consumo) rispetto alle attuali navi MR2 di tipo Eco.

Oltre che sul rinnovo della flotta, abbiamo continuato a concentrarci sull'efficienza operativa tramite l'adozione di soluzioni tecnologiche avanzate, dispositivi di risparmio

energetico e misure di ottimizzazione della performance. Attraverso tali iniziative, miriamo a ridurre ulteriormente l'impronta ambientale e allo stesso tempo a rafforzare la competitività e la redditività nel lungo periodo.

Siamo particolarmente fieri della nostra solida struttura finanziaria, rinforzata grazie alle condizioni di mercato favorevoli e al significativo piano di deleveraging attuato negli ultimi anni. Alla fine del 2025, la posizione finanziaria netta (PFN) si attestava a US\$27,4 milioni, rispetto a US\$121,0 milioni alla fine del 2024. Il rapporto tra la nostra PFN e il valore di mercato della nostra flotta, calcolato dividendo la nostra posizione finanziaria netta (escludendo gli effetti dell'IFRS 16) per il valore di mercato della nostra flotta, è diminuito al 2,4% al 31 dicembre 2025, rispetto al 9,7% a fine 2024 e al 72,9% a fine 2018.

Ribadiamo inoltre il nostro impegno a realizzare un'interessante remunerazione per i nostri azionisti. In aggiunta al dividendo annuale lordo di US\$35,0 milioni distribuito nel secondo trimestre del 2025 in rapporto ai risultati della Società per il 2024, abbiamo versato un acconto sui dividendi lordo di US\$15,9 milioni nel quarto trimestre del 2025. Inoltre, il Consiglio di Amministrazione ha proposto un dividendo annuale lordo pari a US\$32,1 milioni circa alla prossima Assemblea Annuale degli Azionisti, e ciò porterebbe il rapporto complessivo di distribuzione agli azionisti, unendo i dividendi lordi ai riacquisti di azioni proprie, al 55% circa del risultato netto consolidato della Società per il 2025, che rappresenta un incremento sostanziale rispetto ai precedenti esercizi.

(2) AIE: *Oil 2025*, pubblicato a giugno 2026.

(3) Clarksons: *Oil & Tanker Trades Outlook* di febbraio 2026



DIS usufruisce della flessibilità operativa e strategica offerta da uno stato patrimoniale solido, una flotta moderna e un *mix* equilibrato di esposizione al mercato spot e contratti a tariffa fissa. Nonostante le incertezze associate a un complesso contesto economico e geopolitico, riteniamo che la Società rimanga in una posizione ottimale per usufruire dell'attuale solidità dei mercati dei noli, supportata da solidi fondamentali del settore e perfettamente attrezzata per affrontare le sfide future derivanti dall'evoluzione del framework normativo, dal cambiamento tecnologico rapido e dal proseguimento della volatilità geopolitica.

Esprimiamo il nostro sincero apprezzamento a tutti i dipendenti, in mare e a terra, il cui impegno, la cui competenza e il cui senso di responsabilità rappresentano il fondamento della nostra performance. Siamo altrettanto grati ai nostri azionisti per la fiducia dimostrata ancora una volta nella nostra strategia e visione a lungo termine. Insieme, ribadiamo l'impegno a orientarci nei cicli del mercato con disciplina e resilienza, concentrandoci sulla realizzazione di un valore sostenibile per i nostri azionisti nel lungo periodo.

Paolo d'Amico
Presidente del Consiglio
d'Amministrazione

**Antonio Carlos
Balestra di Mottola**
Consigliere d'Amministrazione,
Amministratore Delegato



Dati Finanziari di Sintesi

1 gennaio - 31 dicembre

US\$ migliaia	2025	2024
Totale ricavi netti	268.129	371.852
Risultato operativo lordo / EBITDA *	152.728	260.936
<i>margin sui ricavi netti totali in %</i>	56,96%	70,17%
Risultato operativo / EBIT *	98.943	202.538
<i>margin sui ricavi netti totali in %</i>	36,90%	54,47%
Utile netto	88.442	188.478
<i>margin sui ricavi netti totali in %</i>	32,98%	50,69%
Utile netto rettificato**	91.575	184.680
Utile per azione	0,743	1,564
Flussi di cassa operativi	168.615	258.731
Investimenti lordi (CapEx)*	-76,943	-115,612

Al 31 dicembre

	2025	2024
Totale attività	1.027.155	1.054.568
<i>Indebitamento finanziario netto*</i>	27.390	121.031
Patrimonio netto	770.404	733.291

1 gennaio - 31 dicembre

Altri dati operativi*	2025	2024
Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) ^[1]	23.916	31.195
Sviluppo della flotta - Numero medio di navi	31,6	33,7
- Di proprietà	28,3	26,0
- Noleggio a scafo nudo	2,7	3,0
- A noleggio	0,5	4,7
Giorni di off-hire/giorni-nave disponibili ^[2] (%)	1,7%	2,8%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili ^[3] (coverage %)	50,7%	41,5%

*Si rimanda agli indicatori alternativi di performance (IAP).

**Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti – si veda anche la sintesi dei risultati finanziari per il quarto trimestre ed esercizio 2025.

[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 IAP riportati di seguito nella presente relazione.

[2] Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di 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 gironi di off-hire, impiegati con contratti time-charter.



Dati ESG di sintesi

Valore ambientale	2025
Età della flotta (a fine esercizio) ^[1]	9,6 anni
Navi conformi all'EEXI (a fine esercizio)	100%
% di flotta di classe IMO (a fine esercizio) ^[2]	79,3 %
CII - Carbon Intensity Index	-1,2% dal 2024
Emissioni Scopo 1 della flotta impiegata sul mercato spot	-30,3% dal 2024
Emissioni di NOx per miglio nautico (tNOx/miglio nautico)	-0,9% dal 2024
Emissioni di SOx per miglio nautico (tSOx/miglio nautico)	-7,5% dal 2024
Incidenti e fuoriuscite	0
Numero di incidenti in mare	0
Flotta dotata di sistema di trattamento delle acque di zavorra (%)	100%

Valore Sociale	2025
Personale di terra (a fine anno)	26
Personale marittimo (a fine anno)	632
Personale marittimo (totale nell'anno)	1.448
Marittimi sotto i 30 anni (%)	29,1%
Donne in posizioni manageriali (personale a terra) (%)	30,8%
Tasso di retention (personale a terra) (%)	96,0 %
Tasso di retention (personale marittimo) (%)	83,1 %
Ore medie di formazione del personale marittimo	20,3
Infortuni sul lavoro	0
Reclami ricevuti	0
Fermi PSC (Port State Control)	0

Governance	2025
Casi di corruzione, concussione o comportamento anticoncorrenziale	0
Casi che hanno comportato sanzioni pecuniarie	0
Scali in porti situati in Paesi con i 20 peggiori punteggi nel Corruption Perception Index	0

[1] L'età della flotta si riferisce alle navi di proprietà e a noleggio passivo di scafo nudo.
[2] La percentuale della flotta di classe IMO si riferisce all'intera flotta.



Profilo del Gruppo

ESRS 2 SBM-1

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 d'Amico Società di Navigazione S.p.A. (il "Gruppo d'Amico"), **fondato nel 1936**.

Al 31 dicembre 2025, d'Amico International Shipping, attraverso la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c (Ireland), gestiva una **flotta di 29 navi** (rispetto a 33 navi a fine 2024), costituita da 27 navi di proprietà e 2 navi a noleggio a scafo nudo con obbligo di acquisto. La flotta del Gruppo aveva **un'età media di 9,6 anni**, rispetto a un'età media di settore pari a 14,7 anni per le navi MR (25.000-55.000 Tpl (Dwt))s e a 16,3 per le navi 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 requisiti rigorosi stabiliti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e ad altri *standard* internazionali. Ai sensi delle norme IMO/MARPOL, il trasporto di alcune merci quali olio di palma, oli vegetali e una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono specifici requisiti tecnici. Al 31 dicembre 2025 il **79,3% delle navi della flotta controllata di DIS era classificata IMO**.

★ VALORI

★ Etica aziendale

Il nostro modello di business sostenibile persegue l'obiettivo di creare valore e di generare un impatto positivo verso le comunità con le quali operiamo. Integrità, trasparenza e dialogo aperto costituiscono le fondamenta dei rapporti con i nostri stakeholder.

★ SCOPO

Connettendo il mondo via mare, la nostra responsabilità è creare valore economico e sociale, rispettando l'ambiente e garantendo relazioni solide e trasparenti con i nostri stakeholder.

★ Attenzione alle persone

Crediamo nel valore della diversità e per questo promuoviamo un ambiente lavorativo multiculturale, inclusivo e motivante nel quale le nostre persone sono parte di un team unico.

Offriamo ai nostri dipendenti un'esperienza volta a sviluppare le loro competenze, a coltivare il talento per la loro realizzazione professionale e personale, prendendoci cura del loro benessere.

★ Impegno concreto per la sostenibilità

Il rispetto dell'ambiente è il nostro impegno prioritario. La salvaguardia del pianeta e l'attenzione alle generazioni future orientano e guidano le nostre scelte di investimento, senza compromessi. Giorno dopo giorno, ci prendiamo cura dei mari e promuoviamo per le nostre persone uno stile di vita sostenibile.

★ Visione di lungo termine, tradizione familiare e innovazione

Ispirati dai valori della nostra famiglia, costruiamo i nostri successi in una prospettiva di lungo termine, concentrando su soluzioni innovative e un'adeguata gestione del rischio.



Struttura del Gruppo e presenza globale

ESRS 2 SBM-1

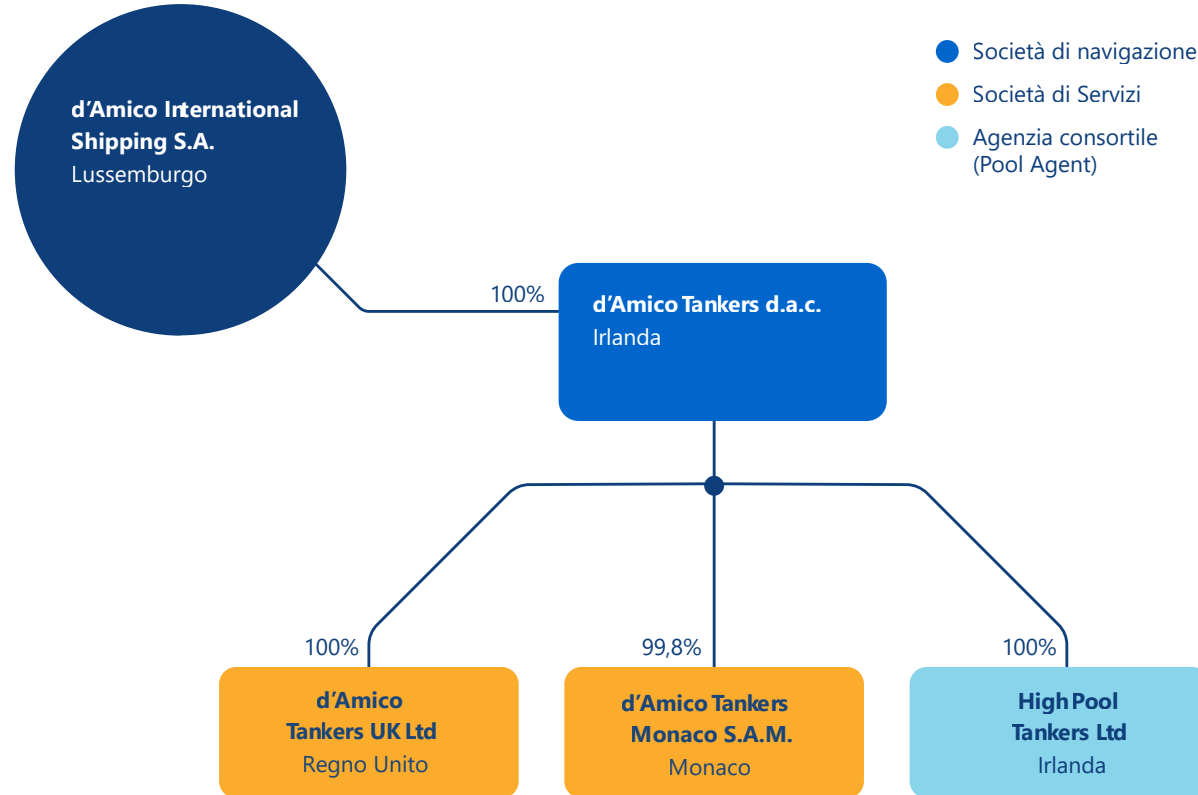
d'Amico International Shipping S.A. è una **società per azioni** (*société anonyme*), **costituita a Lussemburgo il 9 febbraio 2007**. La Società è soggetta al diritto lussemburghese e a partire dalla sua quotazione, **in data 3 maggio 2007, sul segmento STAR del Mercato Telematico Azionario di Borsa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

DIS fa parte del **Gruppo d'Amico**, leader mondiale nel trasporto marittimo con oltre 80 anni di esperienza nel settore.

Al 31 dicembre 2025, d'Amico International S.A. deteneva il 60,66% 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**.

d'Amico International Shipping beneficia inoltre delle competenze del Gruppo d'Amico, che fornisce servizi di gestione tecnica alle navi del Gruppo DIS, compresi accordi assicurativi e per l'equipaggio, oltre a servizi per la sicurezza, la qualità e l'ambiente.

Il seguente diagramma illustra la struttura del Gruppo al 31 dicembre 2025.



Al 31 dicembre 2025 DIS impiegava **632 dipendenti come personale marittimo e 26 dipendenti come personale di terra**. Attraverso contratti con parti correlate, DIS beneficia inoltre dei servizi prestati da dipendenti del Gruppo d'Amico attivi nelle funzioni amministrative, commerciali, operative, tecniche e di compravendita, tramite le società d'Amico Shipping Singapore, d'Amico Shipping USA, d'Amico Società di Navigazione S.p.A., Rudder SAM e d'Amico Shipping UK.

Il Gruppo DIS possiede sedi in **principali centri marittimi di tutto il mondo**, tra cui Lussemburgo (Granducato del Lussemburgo), Dublino (Irlanda), Londra (Regno Unito) e Monte Carlo (Monaco). Il Gruppo fornisce servizi di trasporto attraverso **la gestione della sua intera flotta in ambito mondiale**. Tale presenza internazionale sostiene la capacità del Gruppo di soddisfare le esigenze dei clienti in più Paesi 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.



La nostra attività

ESRS 2 SBM-1

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

I **ricavi** del Gruppo DIS, pari a **US\$346,5 milioni nel 2025**, derivano principalmente dall'impiego delle navi della flotta tramite **contratti spot e noleggi time charter** per il trasporto marittimo di raffinati. Le navi impiegate con contratti a tariffa fissa, inclusi i *time charter*, garantiscono generalmente flussi di cassa più stabili e prevedibili rispetto alle navi impiegate nel mercato spot. Invece, i contratti spot offrono la possibilità di massimizzare i ricavi durante i periodi di incremento dei noli, sebbene possano generare ricavi inferiori durante le fasi di contrazione del mercato. Il *mix* di impiego della flotta viene definito in base alle condizioni di mercato correnti e attese. Per ulteriori informazioni sull'acquisizione di navi e gli accordi di impiego, si rimanda al box di spiegazione alla pagina successiva. Inoltre, la vendita di navi appartenenti alla flotta del Gruppo può generare utili o perdite.

Nel 2025, i ricavi sono diminuiti del 29% rispetto al precedente esercizio, rispecchiando principalmente un contesto di mercato che, pur rimanendo particolarmente redditizio, non ha raggiunto i livelli straordinari registrati nel 2024, nonché una riduzione del numero medio di navi impiegate.

Inoltre, nel corso dell'esercizio **DIS ha rinforzato significativamente la sua struttura finanziaria, riducendo l'indebitamento finanziario netto del 77,4%** rispetto al 2024.

Il Gruppo DIS usufruisce di un **solido marchio e di una consolidata reputazione sul mercato internazionale dei trasporti**, costruiti sulla sua lunga storia. Tale reputazione sostiene la capacità del Gruppo di mantenere rapporti di lungo periodo con clienti e partner commerciali, e di sviluppare nuovi rapporti commerciali nel corso del tempo. Affidabilità, trasparenza e attenzione alla qualità sorreggono l'attività e la performance a lungo termine della Società.

DIS si è impegnata a **rispettare i regimi sanzionatori applicabili**, tra cui quelli di Unione Europea, Stati Uniti e Nazioni Unite, ma anche tutti gli altri framework sanzionatori pertinenti. Il Gruppo garantisce che nessun prodotto sanzionato venga trasportato verso mercati soggetti a restrizioni e che le sue attività commerciali non coinvolgano controparti sanzionate. A tale scopo il Gruppo ha attuato una politica sulle sanzioni che prevede un processo di due diligence continuo per le controparti e le operazioni e richiede l'inclusione di clausole appropriate in materia di sanzioni negli accordi contrattuali.

Ricavi (US\$ migliaia)	2025	2024	Δ
Ricavi, esclusi i ricavi da noleggio a scafo nudo	346.529	488.217	-29,0%
Ricavi dal trasporto di prodotti petroliferi	342.032	470.971	-27,4%
Ricavi dal trasporto di oli vegetali	4.497	17.246	-73,9%
Ricavi da attività economiche allineate alla tassonomia correlate al gas fossile	n.a.	n.a.	n.a.
Ripartizione della capitalizzazione totale – a fine esercizio (US\$ migliaia)	2025	2024	Δ
Indebitamento finanziario netto	27.390	121.031	-77,4%
Patrimonio netto	770.404	733.291	5,1%

I nostri numeri

US\$ 346,5 milioni
ricavi nel 2025

29
navi cisterna controllate a fine 2025

11.329
giorni di impiego, pari al 98,3% dei giorni disponibili nel 2025

16,2 mln tons
di merce caricata nel 2025



La nostra flotta

Al 31 dicembre 2025, il Gruppo DIS controllava **una flotta moderna di 29 navi cisterna⁽⁴⁾**, gestita tramite proprietà o accordi di noleggio, con un tonnellaggio di portata lorda aggregato (Tpl (Dwt)) di 1.535.595 tonnellate (-11,1% rispetto al 2024).

Le navi cisterna nella flotta del Gruppo DIS hanno dimensioni variabili, con tonnellaggio compreso tra 36.000 e 75.000 Tpl (Dwt) circa. **Il 93% di tale flotta è di proprietà diretta del Gruppo**, mentre le navi rimanenti sono a noleggio a scafo nudo.

DIS opera principalmente nel **segmento a Medio Raggio (MR)**, con navi di tonnellaggio compreso tra 25.000 e 55.000 Tpl (Dwt). Tale dimensione **offre la massima flessibilità in termini di rotte commerciali e accesso ai porti**. In linea con la prassi del settore, le navi MR sono classificate comunemente nel segmento MR1 (denominato anche

handysize), con un Tpl (Dwt) tipico compreso all'incirca tra 25.000 e 40.000, e nel segmento MR2, in genere con un Tpl (Dwt) compreso tra 40.000 e 55.000.

Inoltre, al 31 dicembre 2025 DIS gestiva una flotta di sei **navi a Lungo Raggio 1 (LR1)**, con una dimensione media di circa 75.000 Tpl (Dwt), navi che offrono flessibilità operativa e allo stesso tempo migliori economie di scala sui viaggi a lungo raggio.

Al 31 dicembre 2025 la composizione della flotta del Gruppo e lo stato di impiego erano i seguenti:

2 *LR1* (navi a "Lungo Raggio 1"), 10 *MR* (navi a "Medio Raggio") e 6 navi *handysize* impiegate con **contratti a tempo determinato a tariffe fisse** (accordi di noleggio a scafo nudo o *time charter*).

4 navi *LR1* e 7 navi *MR* impiegate sul **mercato spot**.

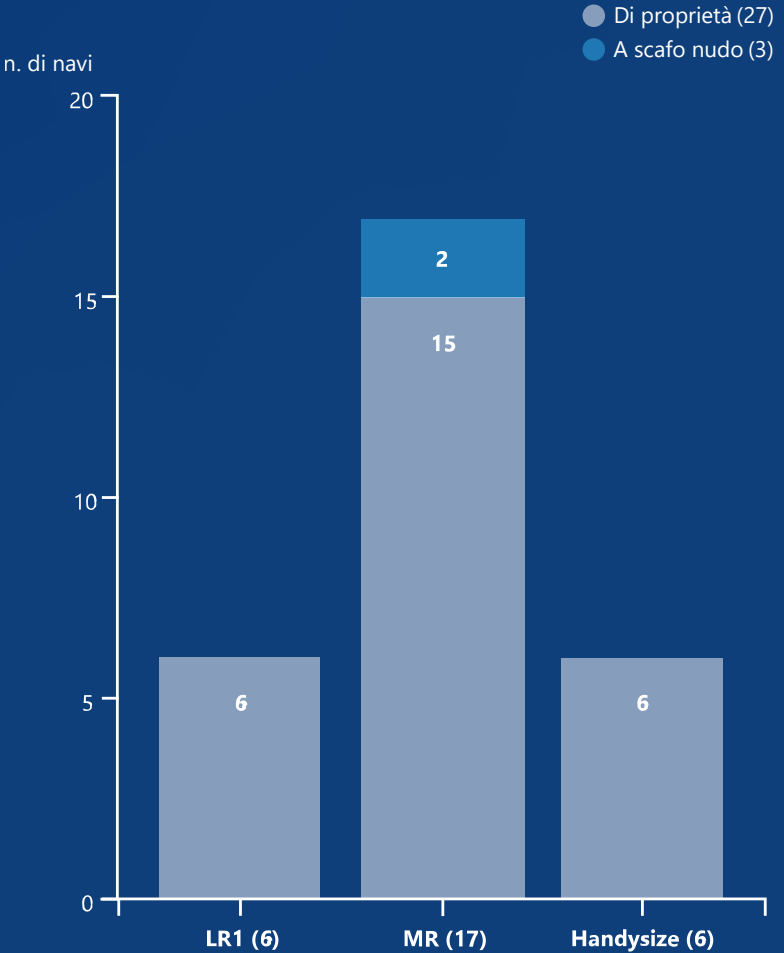
Flotta controllata: numero di navi – a fine esercizio (2025)	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	6	15	6	27
A noleggio a scafo nudo	0	2	0	2
Totale	6	17	6	29

Flotta controllata – Tpl (Dwt) – a fine esercizio ⁽⁵⁾	2025	2024	Δ
Tpl (Dwt) della flotta controllata (tonnellate metriche)	1.535.595	1.728.130	-11,1%

(4) Tali informazioni soddisfano gli obblighi di informativa a norma **SASB TR-MT-000.E**.

(5) Tali informazioni soddisfano gli obblighi di informativa a norma **SASB TR-MT-000.D**.

Flotta controllata: numero di navi – a fine esercizio (2025)





Settore delle navi cisterna: caratteristiche della flotta e impiego commerciale

Caratteristiche della flotta

Le navi cisterna sono dotate di cisterne rivestite e trasportano principalmente una serie di raffinati, solitamente benzina, carburanti per aviazione, cherosene, olio combustibile e nafta. Le navi classificate “IMO II/III” possono anche trasportare prodotti chimici (*easy chemical*) e oli alimentari. Il trasporto

marittimo globale di prodotti petroliferi raffinati contribuisce a gestire gli squilibri tra domanda e offerta nelle diverse aree geografiche del mondo, causati principalmente dalla mancanza di risorse o della capacità di raffinazione nei paesi consumatori. Inoltre, si presentano opportunità di “arbitraggio” a causa delle differenze regionali nei costi di raffinazione e del disallineamento tra la produzione locale delle raffinerie e la domanda di specifici raffinati.

Classe della nave cisterna (Tpl (Dwt))	Caratteristiche	Viaggi	Flessibilità	Viaggi di arbitraggio	% della flotta complessiva ⁽⁶⁾
Breve raggio (SR) 10.000-25.000	Opera su mercati regionali specializzati. Incentrato principalmente sulla distribuzione.	Solo brevi	Alta	No	5,6%
Medio raggio (MR) 25.000-55.000	Accesso a un maggior numero di porti rispetto a navi di lungo raggio. Migliori economie di scala su distanze medie e lunghe rispetto alle navi SR.	Brevi e lunghi	Alta	Sì	39,3%
Lungo raggio (LR) 55.000-120.000	Migliori economie di scala per i viaggi a lungo raggio.	Brevi e lunghi	Media (LR1) Bassa (LR2)	Yes	55,2%

Impiego commerciale

L'**acquisizione di una nave** può concretizzarsi attraverso svariati accordi, dalla piena proprietà a diverse tipologie di contratti di noleggio. Le principali distinzioni tra tali accordi riguardano il **livello di controllo operativo**, responsabilità e impegno finanziario richiesto. **Le navi di proprietà e gli accordi di noleggio a scafo nudo richiedono il massimo grado di coinvolgimento operativo e impegno finanziario.** Gli **accordi di noleggio *time charter***, sia a lungo che a breve termine, **offrono gradi variabili flessibilità e responsabilità**, a seconda della durata e dei termini del contratto.

Le definizioni dei principali accordi di impiego delle navi sono riportate di seguito:

- **Navi di proprietà:** le navi di proprietà sono gestite interamente dalla società proprietaria, la quale esercita il controllo completo sulle operazioni della nave, tra cui la gestione tecnica, l'equipaggio, la manutenzione e l'assicurazione. La società proprietaria può optare per l'esternalizzazione parziale o totale della gestione della nave a fornitori di servizi terzi.
- **Noleggio a scafo nudo:** un noleggio a scafo nudo comporta il leasing di una nave senza equipaggio, provviste né supporto operativo. Ai sensi di tale accordo, il noleggiatore si assume l'intera responsabilità operativa per la nave che include equipaggio, manutenzione tecnica, assicurazione e conformità normativa, per un periodo concordato.
- **Noleggio *time charter* (TC-In):** i contratti *time charter* richiedono al noleggiatore di pagare una tariffa di noleggio giornaliera all'armatore per un periodo determinato. Il noleggiatore ottiene il controllo operativo della nave, tra cui la scelta dei porti, delle rotte e della velocità, ed è responsabile dei costi del carburante e degli oneri portuali. Tale modello di impiego consente al Gruppo di utilizzare le navi per periodi variabili e, nel caso degli accordi a medio e lungo termine, di incrementare la capacità in termini di tonnellaggio in linea con il dimensionamento della sua flotta e la sua strategia

commerciale, senza anticipare alcun investimento in conto capitale significativo. La durata dei contratti *time charter* varia generalmente dal breve (meno di sei mesi) al medio termine (fino a tre anni), con la possibilità di durate superiori in specifici casi. Tali contratti possono includere opzioni di estensione che, solitamente, consentono di prolungare il periodo di noleggio di uno o più anni aggiuntivi, nonché opzioni di acquisto esercitabili dopo un periodo iniziale e fino al termine del contratto.

- **Impiego in *time charter* (TC-Out):** indipendentemente dallo stato di proprietà (ossia se una nave sia di proprietà o a noleggio *time charter*), una nave può essere data in leasing a terzi, ai sensi di un accordo di impiego in *time charter*. L'impiego in *time charter* è speculare al contratto di noleggio *time charter*, ma dal punto di vista dell'armatore (locatore), e comporta generalmente periodi di noleggio compresi tra i tre mesi e i cinque anni.
- **Impiego a noleggio a scafo nudo:** ai sensi di tale contratto, l'armatore concede in leasing a terzi la nave senza equipaggio, provviste né supporto operativo. Il noleggiatore si assume l'intera responsabilità della gestione della nave, tra cui equipaggio, manutenzione e tutti i costi operativi, agendo a tutti gli effetti in qualità di armatore per la durata del periodo di noleggio.
- **Noleggio a viaggio (“spot”):** indipendentemente dallo stato di proprietà (ossia se una nave sia di proprietà o a noleggio *time charter*), una nave può inoltre essere impiegata commercialmente con contratti di noleggio a viaggio (“spot”). Ai sensi di tali accordi, il noleggiatore noleggia la nave per uno specifico viaggio o una serie di viaggi e versa all'armatore una tariffa di nolo, calcolata solitamente per tonnellata o basata sull'indice “World Scale”, un benchmark riconosciuto in ambito mondiale per la determinazione delle tariffe di nolo nel settore delle navi cisterna. L'armatore ha la responsabilità del trasporto sicuro e della consegna del carico, nonché di tutte le spese operative, tra cui oneri portuali, carburante e stipendi dell'equipaggio.

(6) Fonte: Clarksons Research, al 1° gennaio 2026. La percentuale sul Tpl (Dwt) della flotta globale di navi cisterna (300,0 milioni di Tpl (Dwt)) esclude le navi con cisterne in acciaio inossidabile.



DIS si impegna a gestire una flotta efficiente dal punto di vista dei consumi, conformemente alla legislazione ambientale applicabile. Nel 2024 DIS ha formalizzato **ordini** per quattro **navi di nuova costruzione**, con consegna prevista nel 2027. Nel 2025 DIS ha ordinato altre due navi, la cui consegna è prevista nel 2029. Tali navi sono progettate per soddisfare i rigorosi *standard* tecnici e ambientali richiesti dai principali clienti petroliferi del Gruppo e per avere un'elevata efficienza operativa. Inoltre, durante il periodo 2024–2025, DIS ha venduto quattro delle navi meno giovani della flotta (una nel 2024 e tre nel 2025).

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

Nel 2025, **le navi di DIS sono state impiegate per** un totale di 11.329 giorni, che rappresentano il **98,3% dei giorni disponibili**. Rispetto al 2024, sia i giorni disponibili che i giorni di impiego sono diminuiti rispettivamente del 6,7% e del 5,7%, principalmente per effetto di una riduzione del numero medio di navi equivalenti impiegate nel corso dell'esercizio.

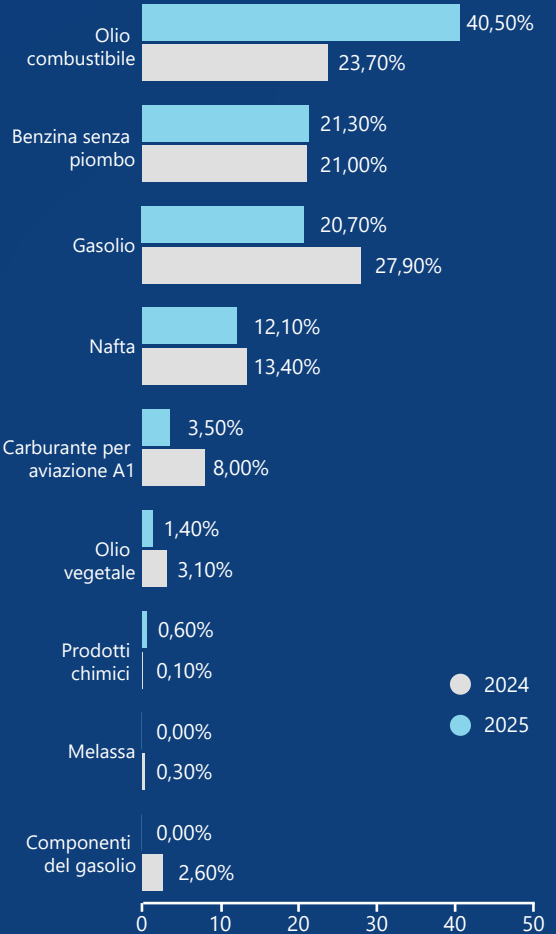
Giorni disponibili e di impiego della flotta controllata ⁽⁷⁾	2025	2024	Δ
Giorni disponibili	11.520	12.349	-6,7%
Giorni di impiego	11.329	12.008	-5,7%

Nel 2025 **l'intera flotta controllata** (tra cui navi di proprietà, in noleggio a scafo nudo e in noleggio passivo) **ha percorso in totale quasi 1,7 milioni di miglia nautiche, un risultato che ha segnato una riduzione del 13,4%** della distanza totale percorsa rispetto al 2024.

Distanza percorsa (miglia nautiche) ⁽⁸⁾	2025	2024	Δ
Zavorra	594.838,1	656.920,1	-9,5%
A pieno carico	1.047.512,7	1.254.072,8	-16,5%
Porto ⁽⁹⁾	54.009,0	47.936,2	+12,7%
Totale	1.696.359,8	1.958.929,1	-13,4%

Nel 2025 il totale della merce caricata ammontava a **16,2 milioni di tonnellate⁽¹⁰⁾**, in aumento del 3,7% rispetto al 2024. La flotta di DIS **ha trasportato soprattutto olio combustibile**, benzina senza piombo e gasolio. La composizione dei prodotti trasportati⁽¹¹⁾ è variata rispetto al precedente esercizio, sebbene tali prodotti abbiano continuato a rappresentare le quote più importanti. In particolare, la quota del gasolio trasportato è diminuita di 7 punti percentuali, compensata da un notevole incremento dell'olio combustibile. Inoltre, il carburante per aviazione A1 ha registrato una diminuzione di 4,5 punti percentuali rispetto al 2024.

Prodotti trasportati (%)



(7) Tali informazioni soddisfano gli obblighi di informativa a norma **SASB TR-MT-000.C**.
(8) Tali informazioni soddisfano gli obblighi di informativa a norma **SASB TR-MT-000.B**.
(9) Distanza percorsa dall'ancoraggio al terminal.
(10) Questo conteggio esclude la nave Bright Future (ex Cielo di Londra) che non è gestita commercialmente da d'Amico Tankers.
(11) Percentuale stimata su una selezione dei 9 prodotti principali trasportati.



La seguente tabella fornisce informazioni dettagliate sulla flotta navigante di DIS al 31 dicembre 2025:

Flotta DIS

Categoria della nave	Accordo contrattuale	Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Classe IMO
Flotta LR1	Di proprietà	Bright Future	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
		Cielo Rosso	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
		Cielo di Cagliari	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	74.999	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Flotta MR	Di proprietà	High Explorer	49.999	2018	Onomichi, Giappone	IMO II/III
		High Leader	49.999	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
		High Navigator	49.999	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
		High Adventurer	49.999	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
		High Trust	49.990	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
		High Trader	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
		High Loyalty	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
		High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
		High Freedom	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
		High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
		High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III



Flotta DIS

Categoria della nave	Accordo contrattuale	Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Classe IMO
Flotta MR	Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obbligo di acquisto	High Fidelity	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
		High Discovery	50.036	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	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

Oltre alla flotta sopra descritta, al 31 dicembre 2025 DIS ha le seguenti **navi cisterna in costruzione**:

Numero di scafo	Tpl (Dwt) stimati	Consegna stimata	Costruttore, Paese
YZJ2024-1642	75.000	T3-2027:	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina
YZJ2024-1643	75.000	T4-2027:	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina
YZJ2024-1644	75.000	T3-2027:	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina
YZJ2024-1645	75.000	T4-2027:	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, Cina
GSI2025-25110064	40.000	T2-2029	Guangzhou Shipyard International Company Limited, Cina
GSI2025-25110065	40.000	T3-2029	Guangzhou Shipyard International Company Limited, Cina



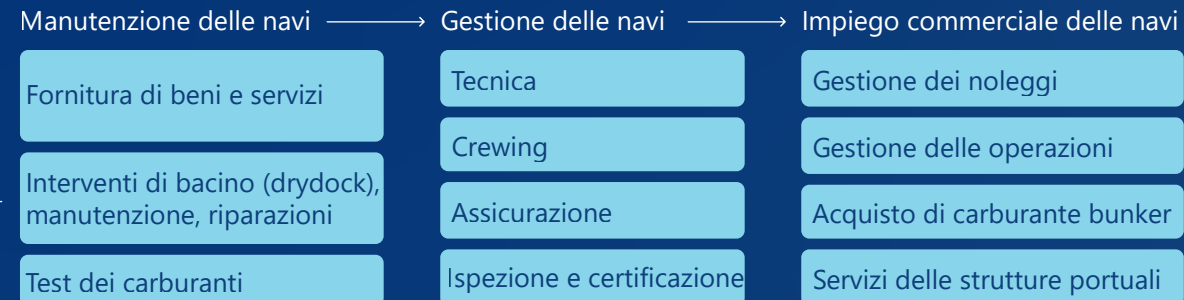
Le nostre catene del valore

ESRS 2 SBM-1

Catena del valore delle navi



Catena del valore delle attività marittime



Una **catena del valore** è un processo multaziendale che trasforma gli input in un prodotto o servizio, aggiungendo valore a ogni passaggio, e genera contemporaneamente externalità. Le attività svolte lungo una catena del valore influiscono in misura significativa sui lavoratori coinvolti (condizioni di lavoro, capacità e benessere), sull'ambiente e sulle comunità nelle località in cui si svolgono le attività stesse. Le organizzazioni nel settore dei trasporti marittimi operano in un ambiente complesso in cui **esistono e interagiscono**

diverse catene del valore interdipendenti, tra cui quelle delle **navi** e delle **operazioni marittime**⁽¹²⁾. Per individuare gli impatti, i rischi e le opportunità, nonché le leve per la promozione di uno sviluppo sostenibile nel settore dei trasporti marittimi, tali catene del valore dovrebbero essere analizzate congiuntamente. Inoltre, una terza catena del valore di cui tenere conto è quella dei prodotti trasportati, relativa alle merci e materie prime trasportate, in cui il trasporto marittimo ha un ruolo chiave.

Catena del valore dei prodotti raffinati leggeri e pesanti



(12) Si veda: The Three Maritime Value Chains: Decarbonization Playbook Part 2. (21 agosto 2022b). The Maritime Executive.



Catena del valore delle navi

La catena del valore delle navi di DIS ricomprende le fasi di **progettazione e costruzione delle navi**, iniziando con l'approvvigionamento dei materiali, soprattutto acciaio, e delle attrezzature. Tali attività vengono eseguite presso gli impianti dei costruttori navali sotto la **supervisione** della direzione tecnica del Gruppo d'Amico⁽¹³⁾ garantendo *standard* di prima categoria. L'acquisizione di navi è sostenuta da finanziamenti forniti dagli istituti di credito, mentre la **classificazione** da parte dei membri dell'IACS (*International Association of Classification Societies*) garantisce e certifica la conformità alle normative dell'IMO, ai requisiti degli Stati di bandiera e ai massimi *standard* di costruzione, collaudo e controllo. Tale certificazione è fondamentale per garantire che le navi siano idonee alla navigazione e soddisfino i massimi *standard* di sicurezza sia per l'equipaggio, sia per la nave.

Tali attività rappresentano i **livelli upstream** della catena del valore delle navi, volti a preparare le navi per le operazioni. DIS garantisce il controllo della propria flotta attraverso tre metodi di **acquisizione**:

- **Acquisto di navi di nuova costruzione:** in stretta collaborazione con il costruttore navale per finalizzare le specifiche ed eseguire la selezione del produttore, garantendo che le scelte in termini di fornitori e attrezzature rispettino i rigorosi criteri del Gruppo, il tutto sotto la supervisione diretta del dipartimento tecnico del Gruppo.
- **Acquisto di navi di seconda mano:** acquisto di navi che soddisfano i requisiti tecnici e commerciali stabiliti dalla società.

- **Noleggio *time charter* a lungo termine:** noleggio di navi da altri proprietari per periodi prolungati. Per migliorare l'efficienza energetica delle navi, ridurre la loro impronta di carbonio e garantire la conformità ai requisiti ambientali attuali e futuri, le navi esistenti possono essere sottoposte a vari generi di **aggiornamenti tecnici**.

Il lato **downstream** della catena del valore delle navi comprende la dismissione delle navi stesse, concentrandosi sul loro smaltimento presso impianti dedicati per garantirne un riciclo responsabile. A tale scopo, agli armatori come DIS è richiesto di mantenere e aggiornare con costanza un inventario certificato dei materiali pericolosi (Inventory of Hazardous Materials - IHMO) per ogni nave, in conformità alle norme applicabili.

Catena del valore delle operazioni marittime

La **catena del valore delle operazioni marittime** è strutturata in tre fasi interconnesse: manutenzione delle navi, gestione delle navi e impiego delle navi.

Manutenzione delle navi

Tale fase ricomprende la **fornitura di beni** quali pezzi di ricambio e materiali di consumo (es. pitture, lubrificanti) insieme ai **servizi** tra cui rigenerazione delle apparecchiature e riparazioni, nonché servizi di soccorso, di navigazione e antincendio. La calibrazione annuale e la manutenzione preventiva di tutte le apparecchiature sono necessarie per mantenere l'operatività della flotta e sono prevalentemente esternalizzate. Una manutenzione estesa avviene solitamente

durante gli **interventi di bacino**, una procedura in cui le navi vengono rimosse dall'acqua per ispezioni approfondite, il rinnovo del rivestimento dello scafo e gli aggiornamenti necessari. I **test del carburante** valutano la qualità tecnica e l'impatto ambientale del carburante; si concentrano su parametri quali i livelli di concentrazione dello zolfo, le performance energetiche e i componenti chimici che possono causare guasti alle apparecchiature.

Gestione delle navi

La gestione delle navi richiede una serie di attività chiave, essenziali per la **prontezza operativa e la disponibilità commerciale** della flotta, e viene eseguita parzialmente da parti correlate di DIS all'interno del Gruppo d'Amico. Tra queste rientrano:

- La **gestione tecnica** garantisce che tutte le operazioni siano conformi agli *standard* e ai regolamenti del settore attraverso attività di manutenzione continua e riparazione, supervisione tecnica, controlli di routine e revisioni. Tale fase riguarda inoltre la gestione dei documenti tecnici e delle certificazioni di conformità, nonché il coordinamento delle verifiche periodiche di classe e della manutenzione preventiva.
- **Il *crewing*** riguarda il reclutamento, la formazione e la gestione complessiva dei membri degli equipaggi per garantire che siano qualificati, certificati e idonei al lavoro conformemente alle norme marittime internazionali. È inclusa la gestione di tutti gli aspetti correlati agli equipaggi, tra cui ruolo paga, benessere e sviluppo professionale.
- La **gestione assicurativa** copre tutte le operazioni della flotta con polizze assicurative appropriate, tra cui

l'assicurazione Hull & Machinery e quella Protection & Indemnity (P&I). DIS si affida a fornitori esterni appositamente per l'emissione delle polizze assicurative e la liquidazione dei sinistri.

- L'attività di **ispezione e certificazione** garantisce la conformità ai requisiti dello Stato di bandiera, delle norme internazionali e delle grandi compagnie petrolifere. Lo scopo di tale attività è garantire elevati *standard* di gestione di salute, sicurezza, qualità e ambiente in conformità agli *standard* ISO. Comporta l'attuazione di un sistema di gestione con l'esecuzione di audit regolari e il mantenimento delle certificazioni di legge rilasciate dalle amministrazioni degli Stati di bandiera. Tale fase è fondamentale per la soddisfazione dei requisiti delle grandi compagnie petrolifere e la gestione delle ispezioni da parte delle autorità di controllo dello Stato di approdo, essenziali per mantenere le capacità operative globali della nave.

Impiego delle navi

L'impiego delle navi comporta servizi commerciali quali la gestione dei noleggi e delle operazioni, fondamentale ai fini della determinazione delle modalità di impiego delle navi, delle tipologie di carichi movimentati, delle rotte da navigare e della durata delle operazioni in linea con i contratti *time charter*. Tali servizi sono gestiti sia internamente da DIS, sia da alcune delle sue parti correlate, e sono essenziali per mantenere elevati *standard* di qualità del servizio, redditività e vantaggio competitivo della flotta.

L'impiego delle navi comprende:

- La **gestione dei noleggi**, che richiede decisioni in merito

(13) Come già notato, DIS è parte di un Gruppo più ampio (il Gruppo d'Amico), il quale si assume il compito di svolgere alcune attività che riguardano sia la flotta di navi cisterna (DIS), sia la flotta di navi da carico secco (DSN) e le loro operazioni. Ad esempio, la supervisione della costruzione di navi è effettuata da personale di DSN, sebbene la funzione copra tutte le navi di nuova costruzione, indipendentemente dal fatto che appartengano a una delle due flotte.



all'impiego commerciale delle navi, la negoziazione e la stipulazione di contratti di noleggio in base alle condizioni del mercato e ai requisiti del cliente.

- La **gestione delle operazioni**, che si concentra sulla gestione giornaliera delle operazioni delle navi. Sono compresi la pianificazione delle rotte, il monitoraggio del carico e dello scarico delle merci e il coordinamento con i porti e i fornitori logistici.

L'**approvvigionamento di carburanti bunker** è un'altra attività chiave che consente le operazioni delle navi ed è eseguito da una società commerciale di carburante appartenente al Gruppo d'Amico. Le decisioni relative alle forniture di carburanti *bunker* subiscono l'influenza diretta dei contratti di noleggio e solitamente vengono prese in concomitanza con tali accordi.

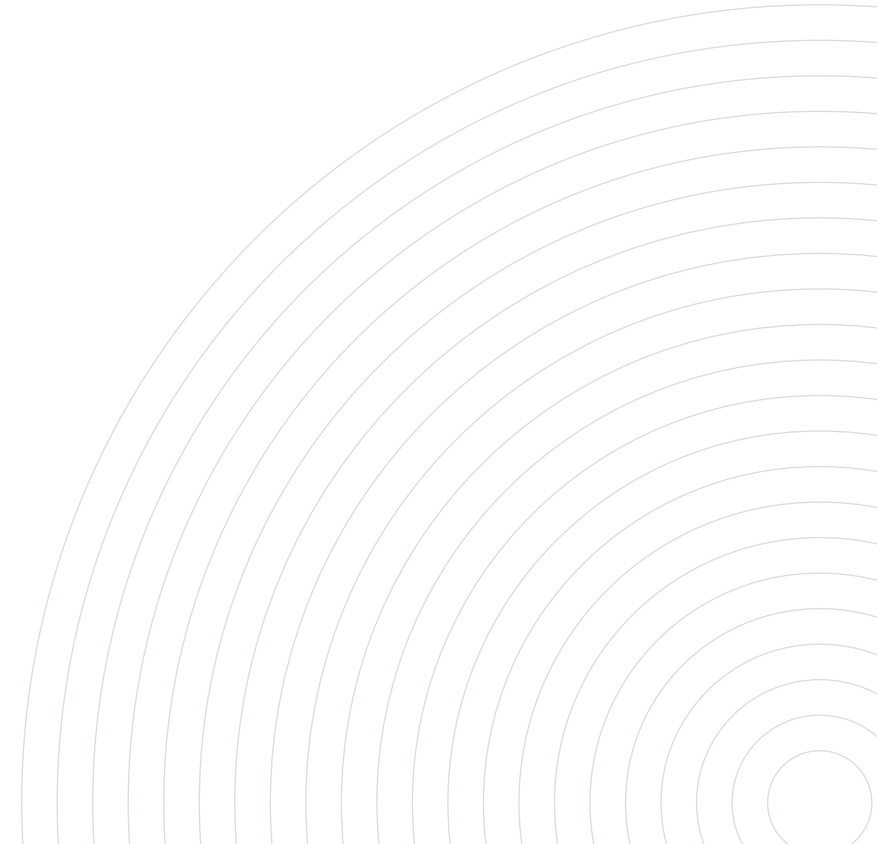
Infine, l'impiego delle navi dipende anche dai servizi forniti dalle **strutture portuali**, tra cui servizi di bunkeraggio, movimentazione delle merci, stoccaggio, dogana e documentazione.

Tutti i livelli coinvolti nei servizi di manutenzione, nella gestione e nell'impiego delle navi sono parte del lato *upstream* della catena del valore operativa di DIS, la quale ricomprende tutte le attività necessarie all'approvvigionamento di merci, servizi e altri input richiesti per la fornitura di servizi di trasporto marittimo. Il lato *downstream* si riferisce invece alle fasi successive della catena del valore, che per DIS riguardano principalmente la gestione dei rifiuti per la catena del valore delle operazioni marittime e lo smaltimento delle navi per la catena del valore delle navi. In tale contesto, le strutture portuali hanno un duplice ruolo: fornire servizi essenziali per la manutenzione e la prontezza operativa delle navi, come parte della catena del valore *upstream* e, allo stesso tempo, consentire le operazioni *downstream*, in particolare la gestione dei rifiuti.

Catena del valore dei prodotti

DIS opera principalmente nella catena del valore di **prodotti petroliferi raffinati leggeri e pesanti**, collegando **raffinerie, traders e reti di distribuzione**. Il processo inizia con l'**estrazione** del greggio che viene quindi **trasportato** alle **strutture di stoccaggio** e successivamente alle **strutture di raffinazione**. In tale fase, il greggio viene lavorato ottenendo prodotti raffinati che vengono stoccati prima di essere venduti. Le attività di **commercio e intermediazione** agevolano ulteriormente lo spostamento di tali prodotti raffinati verso il mercato, posizionando DIS come operatore chiave in tale fase.

La flotta di DIS gestisce il **trasporto marittimo** di tali prodotti, spostandoli con efficienza **dalle raffinerie ai terminal e alle strutture di stoccaggio** situati nel segmento downstream della catena del valore. A partire da tali strutture, i prodotti vengono **distribuiti** a una variegata gamma di **consumatori e utilizzatori finali**.





Stakeholder di DIS

ESRS 2 SBM-2

Il Gruppo d'Amico International Shipping interagisce continuamente con i suoi *stakeholder* per garantire che le loro opinioni e le loro aspettative siano soddisfatte e gestite in modo efficace. Tale **interazione continua** ha consentito al Gruppo di sviluppare una **strategia di engagement** che tiene conto delle varie necessità e aspettative dei diversi **gruppi di stakeholder** (si rimanda alla tabella *Stakeholder* di DIS).

Il team di *Investor Relations* (IR) di d'Amico International Shipping agevola la comunicazione continua con **investitori istituzionali, azionisti** e la **comunità finanziaria**, garantendo che la condivisione delle informazioni sia tempestiva e completa, nel rispetto degli *standard* legali e di governo. Il team IR interagisce attivamente tramite riunioni, chiamate, *roadshow* ed eventi, ad esempio quelli organizzati da Borsa Italiana. Gli azionisti possono inviare domande o proposte all'Assemblea degli Azionisti attraverso canali definiti. La Società valuta le richieste di dialogo in base al loro allineamento agli interessi a medio/lungo termine e agli obiettivi di sviluppo sostenibile. Il dialogo è mantenuto nell'arco dell'intero esercizio, tranne che durante i periodi di blackout relativi ai risultati finanziari, salvo insorgano questioni urgenti in conformità alle normative.

Anche le **banche** hanno un ruolo importante nella definizione della strategia perché determinano i prerequisiti per l'ottenimento di finanziamenti, in particolare quando l'accesso a prestiti preferenziali dipende dalla soddisfazione di specifici *standard di performance* ambientale.

Per DIS, il rapporto con i grandi **clienti** presenta l'occasione di uno scambio reciproco, a partire dalle loro aspettative in

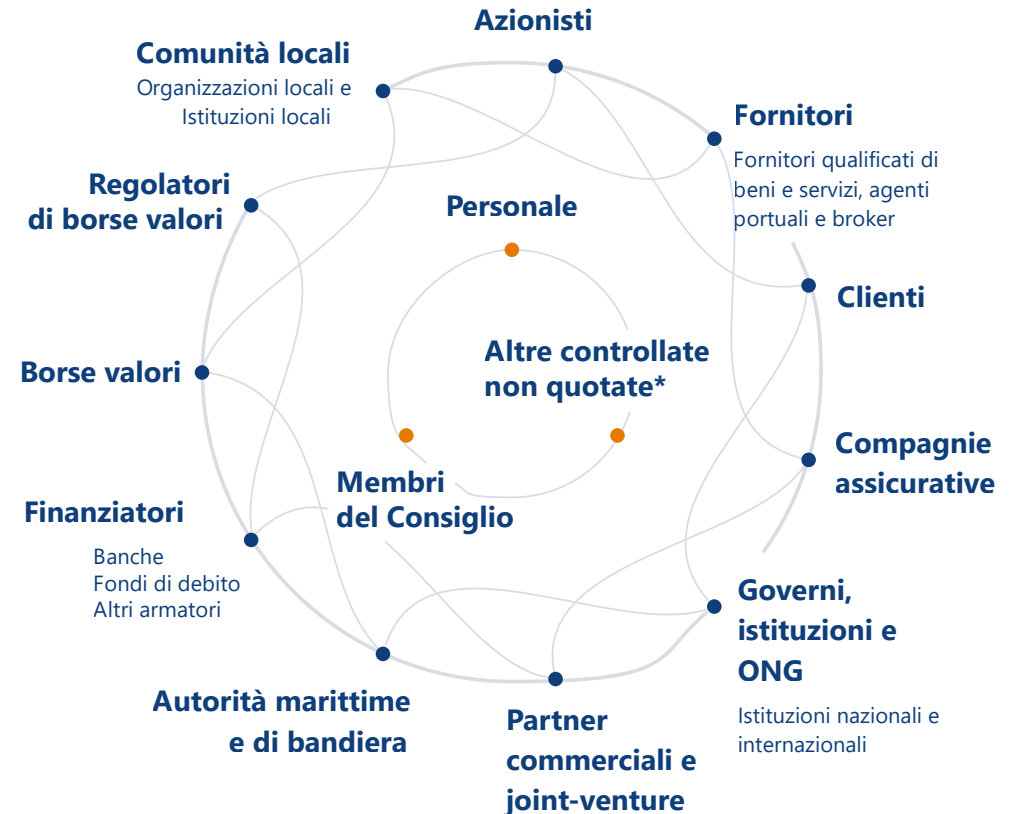
merito alla gestione delle navi che determinano i prerequisiti per il noleggio. Tale interazione richiede un adeguamento strategico e operativo da parte di DIS, visto come un investimento essenziale per mantenere un rapporto stabile e duraturo con i clienti. A tale proposito, nel 2024, tutte le grandi compagnie petrolifere hanno aggiornato il loro regime di *vetting* (SIRE 2.0), spostando l'attenzione delle ispezioni e richiedendo una maggiore preparazione al personale di DIS. Tali adeguamenti di rilievo per soddisfare le nuove richieste del mercato evidenziano l'importanza di una collaborazione trasparente per la crescita e la competitività dell'attività commerciale.

Durante il 2023 e il 2024, in aggiunta alle pratiche di *engagement* stabilite, gli *stakeholder* sono stati inoltre coinvolti tramite **survey di feedback** condotte durante le fasi iniziali dell'**analisi di doppia materialità (Double Materiality Assessment - DMA)**. Ai partecipanti è stato chiesto di valutare la completezza della mappatura preliminare di impatti, rischi e opportunità, e di fornire suggerimenti e integrazioni che sono state adottate quando appropriate. Per ulteriori informazioni sul processo DMA, si rimanda al capitolo dedicato.

La seguente tabella elenca le principali categorie di *stakeholder* di DIS, le loro esigenze e aspettative, nonché le strategie impiegate per affrontare e gestire tali aspetti, concentrandosi sulle modalità di *engagement* e di comunicazione.

I nostri stakeholder

- Esterni
- Interni



*La voce *Altre controllate non quotate* si riferisce alle controllate dirette e indirette di DIS.



Stakeholder interni

Stakeholder	Esigenze e aspettative	Strategia	Canale di engagement e di comunicazione
Personale	• Garanzie occupazionali • Remunerazione competitiva • Salute e sicurezza sul lavoro • Qualificazione professionale • Flessibilità sull'orario di lavoro • Sistemi di informazione all'avanguardia • Cultura aziendale e clima organizzativo positivo • Partecipazione	• Riesame della struttura organizzativa per rimanere al passo con le esigenze del personale • Sviluppo professionale continuo • Valutazione costante delle performance • Innovazione tecnologia per migliorare la sicurezza a bordo • Iniziative di <i>welfare</i> • Gestione dei processi interni	• Relazione annuale • Regolamenti interni e sistema disciplinare • Sistema di valutazione del personale • Comunicazione continua con il dipartimento Risorse Umane e il responsabile dell'equipaggio • Sistema di gestione integrata • Rivista interna "Lighthouse" • Account LinkedIn • Riunioni, eventi e seminari
Membri del Consiglio	• Allineamento degli interessi degli azionisti con quelli della Società • Conformità a leggi e regolamenti	• Iniziative di informazione e di formazione	• Dichiarazione sulla sostenibilità • Relazione finanziaria • Assemblee periodiche
Altre controllate non quotate	• Solidità economico-finanziaria • Efficienza del Gruppo	• Riesame delle modalità con le quali è condotta l'attività e delle <i>performance</i> aziendali • Analisi delle esigenze attuali e future del mercato	• Bilancio di sostenibilità del Gruppo d'Amico • Relazione finanziaria • Comunicati stampa • Riunioni, eventi e seminari



Stakeholder esterni

Stakeholder	Esigenze e aspettative	Strategia	Canale di engagement e di comunicazione
Clienti	• Efficienza, qualità e affidabilità dei servizi • Prezzo equo • Rispetto dei diritti dei lavoratori • Rispetto dei requisiti contrattuali • Rispetto degli <i>standard</i> di sicurezza • Impatto ambientale limitato dei servizi • Continuità operativa	• Approccio a lungo termine alle relazioni commerciali • <i>Focus</i> sulla prevenzione degli inquinamenti, la sicurezza dei lavoratori, la qualità di costruzione delle navi e la manutenzione • Politiche e procedure adeguate e team interni competenti in materia legale, societaria e marittima • Investimenti in tecnologia per aumentare efficienza, qualità e affidabilità • Forte codice di corporate governance	• Dichiarazione sulla sostenibilità • Messaggi e-mail • Fiere e <i>roadshow</i> del settore • Siti web del Gruppo • Riunioni, eventi e seminari • Contatti con il dipartimento Vendite e Acquisti • <i>Vetting inspections</i>
Azionisti	• Stabilità del Gruppo • Sostenibilità finanziaria dell'attività • Rendimento del capitale proprio superiore al costo del capitale proprio • Efficienza dei processi e ottimizzazione delle risorse • Adeguate politiche di gestione del rischio • Solide pratiche di gestione delle navi • Innovazione continua • Conformità alle normative	• <i>Focus</i> sulle dinamiche e sui fondamentali del mercato • Valutazione di investimenti in nuovi settori • Creazione e gestione di politiche e procedure • Attenzione all'innovazione tecnologica per migliorare l'efficienza dei servizi esistenti e cogliere nuove opportunità di investimento • Adozione di adeguate procedure di gestione del rischio • <i>Focus</i> sulla <i>compliance</i>	• Dichiarazione sulla sostenibilità • Relazione finanziaria • <i>Investor Relations</i> • Comunicati stampa • Riunioni, eventi e seminari • Comunicazione con il Consiglio di Amministrazione • Assemblea ordinaria annuale degli azionisti
Partner commerciali, joint venture e fornitori	• Continuità operativa • Solvibilità • Rispetto delle condizioni contrattuali • Pagamenti rapidi e puntuali • Rispetto degli <i>standard</i> di sicurezza • Impatto ambientale limitato dei servizi • Qualità della gestione tecnica • Adeguate politiche di gestione del rischio	• Approccio a lungo termine alle relazioni commerciali • <i>Focus</i> sulla prevenzione degli inquinamenti, la sicurezza dei lavoratori, la qualità di costruzione delle navi e la manutenzione • Politiche e procedure adeguate e team interni competenti in materia legale, societaria e marittima • Investimenti in tecnologia per aumentare efficienza, qualità e affidabilità • Forte codice di <i>corporate governance</i> • <i>Focus</i> sulla gestione del rischio	• Dichiarazione sulla sostenibilità • Messaggi e-mail • Fiere e <i>roadshow</i> del settore • Riunioni, eventi e seminari • Contatti con il dipartimento Vendite e Acquisti



Stakeholder esterni

Stakeholder	Esigenze e aspettative	Strategia	Canale di engagement e di comunicazione
Finanziatori e compagnie assicurative	• Continuità operativa • Solvibilità • Rispetto delle condizioni contrattuali • Rispetto degli <i>standard</i> di sicurezza • Impatto ambientale limitato dei servizi • Qualità della gestione tecnica • Adeguate politiche di gestione del rischio • Trasparenza • Pianificazione finanziaria adeguata • Oculatezza nelle spese	• <i>Focus</i> sulla prevenzione degli inquinamenti, la sicurezza dei lavoratori, la qualità di costruzione delle navi e la manutenzione • Politiche e procedure adeguate • Divisione Compliance e team interni competenti in materia legale, societaria e marittima • Investimenti in tecnologia per aumentare efficienza, qualità e affidabilità • Forte codice di <i>corporate governance</i> • Focus sulla gestione del rischio e sulla pianificazione finanziaria	• Dichiarazione sulla sostenibilità • Relazione finanziaria • Messaggi e-mail • Fiere e <i>roadshow</i> del settore • Riunioni, eventi e seminari • Comunicazione e contatti con il dipartimento finanziaria
Comunità locali	• Miglioramento della qualità e delle condizioni di vita • Relazioni positive e collaborazione	• Instaurazione di un rapporto positivo e collaborativo con tutte le istituzioni e gli enti locali, nonché con la comunità in generale • Contributo allo sviluppo delle comunità locali	• Dichiarazione sulla sostenibilità • Account LinkedIn • Siti web del Gruppo
Autorità marittime e di bandiera, governi, istituzioni e ONG	• Rispetto dei requisiti di classe e di bandiera • Rispetto dei requisiti locali e internazionali, compresi quelli sull'ambiente • Rispetto di regole e normative • Trasparenza • Contributo positivo all'economia e all'ambiente locale • Rapporti positivi con gli organismi industriali	• Approccio proattivo, anticipazione di leggi e regolamenti, anche attraverso la partecipazione agli organismi di categoria • <i>Focus</i> sulla prevenzione degli inquinamenti, la sicurezza dei lavoratori, la qualità di costruzione delle navi e la manutenzione • Politiche e procedure adeguate • Investimenti in tecnologia per aumentare efficienza, qualità e affidabilità • Investimento nella formazione della forza lavoro • Divisione Compliance e team interni competenti in materia legale, societaria e marittima	• Dichiarazione sulla sostenibilità • Relazione finanziaria • Messaggi e-mail • Comunicazioni formali e istituzionali • Riunioni, eventi e seminari • Rapporti continui con l'alta dirigenza, il direttore della flotta, le divisioni addette a risorse umane, formazione e sviluppo, finanza, salute e sicurezza e affari politici • Tavole rotonde



Informazioni per gli azionisti

Il team di Investor Relations (IR) di d'Amico International Shipping conduce un **programma strutturato volto a promuovere il dialogo costante con gli investitori istituzionali, gli azionisti ed i mercati per garantire la diffusione sistematica di informazioni esaustive, complete e puntuali sulle proprie attività**, in conformità ai requisiti di legge e sulla base degli *standard di corporate governance* e delle raccomandazioni delle organizzazioni competenti, vincolata esclusivamente dai limiti imposti dalla riservatezza di talune informazioni. La **parità di informazione** per tutti gli azionisti è garantita dalle procedure e dai meccanismi messi in atto per prevenire e proteggere da qualsiasi caso di abuso di mercato.

I risultati finanziari sono presentati a cadenza trimestrale in occasione di teleconferenze pubbliche, alle quali si può accedere tramite *webcast* o telefono. Lo stesso giorno, la registrazione delle teleconferenze e la presentazione in Power Point sono disponibili sul sito web di Investor Relations. Nel corso dell'esercizio il team di Investor Relations rimane **costantemente in contatto con la comunità finanziaria allo scopo di discutere della performance e dei risultati della Società** tramite incontri, teleconferenze, presentazioni durante broker conference e la partecipazione a eventi rilevanti organizzati da Borsa Italiana (segmento STAR). DIS organizza inoltre diversi incontri individuali virtuali e di persona con gli investitori, che hanno dimostrato un particolare interesse a investire nella Società, tenendo conto della capitalizzazione di mercato, della valutazione azionaria, del settore di attività e della natura ciclica dell'attività di DIS.

La sezione Investor Relations del **sito web istituzionale della Società** <http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/> riporta informazioni azionarie, dati finanziari storici, comunicati stampa, presentazioni istituzionali, pubblicazioni periodiche e copertura degli analisti.

A partire dal 2020, gli aggiornamenti sull'attività di *investor relations* della Società sono disponibili anche sulla sua **pagina LinkedIn** <https://www.linkedin.com/company/d-amico-international-shipping-s-a/> e gli azionisti di d'Amico International Shipping possono inoltre contattare: ir@damicointernationalshipping.com.

Le principali linee guida per la gestione del dialogo della Società con gli azionisti e gli altri stakeholder sono incluse sia nelle *investor relations* sia nelle procedure di comunicazione. A questo proposito, il 11 maggio 2023 il Consiglio di Amministrazione di DIS ha approvato una **Politica per la gestione del dialogo con gli azionisti** al fine di instaurare e mantenere un rapporto costante, aperto e trasparente con gli Azionisti attuali e/o potenziali della Società, per accrescere il loro livello di comprensione delle attività svolte dalla Società e per condividere le azioni e le visioni strategiche alla base delle attività della Società. DIS ritiene infatti che un dialogo trasparente con i propri Azionisti possa sostenere e ispirare le azioni della Società, contribuendo al successo e alla generazione di valore nel medio-lungo periodo. DIS ha intenzione di migliorare continuamente tale dialogo, anche tenendo conto delle opinioni e dei suggerimenti degli *stakeholder* e degli azionisti.



Andamento della quotazione del titolo

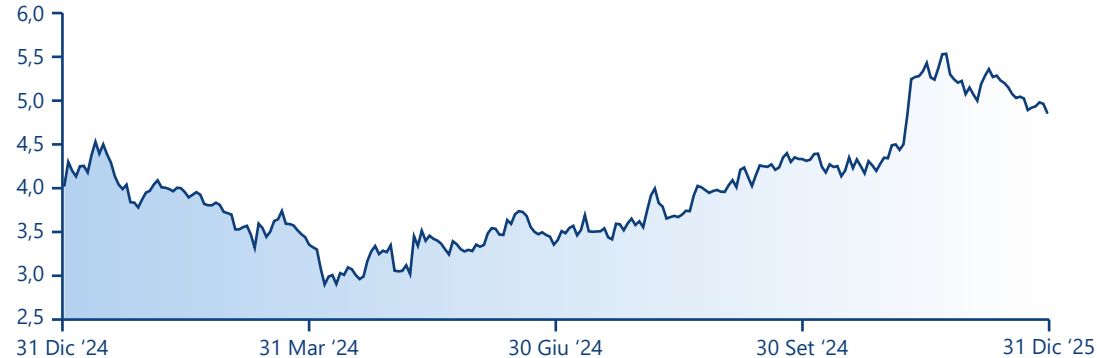
€ 590,6 milioni

capitalizzazione di mercato a fine esercizio

Al 31 dicembre 2025 il capitale sociale di d'Amico International Shipping S.A. era composto da **124.106.556 azioni ordinarie, con una capitalizzazione di mercato pari a €590.557.266,17** (US\$693,9 milioni⁽¹⁴⁾). Tale dato non include le 5.138.533 azioni proprie che rappresentano il 4,14% del capitale sociale emesso.

Le azioni della Società sono quotate su Borsa Italiana S.p.A. nel segmento STAR e sono inoltre negoziabili sul mercato OTCQX® Best Market di New York da novembre 2023, che offre agli investitori statunitensi una piattaforma di trading efficiente e trasparente.

Prezzo per azione di d'Amico International Shipping nel 2025 (in euro)



(14) I valori in dollari sono stati derivati utilizzando il tasso di cambio euro-dollaro al 31 dicembre 2025 (fonte: [Banca d'Italia - Tassi di Cambio](#))

€ 2,4 milioni

volume medio giornaliero trattato nel 2025, corrispondente a 609,8 migliaia di azioni

Nel 2025, il prezzo delle azioni di DIS è aumentato del 23,2% con un massimo di €5,535 il 20 novembre 2025. L'evoluzione della quotazione del titolo nel corso dell'esercizio è stata la seguente: il primo trimestre si è chiuso a €3,355 (-16,7% su base trimestrale), alla fine del secondo trimestre si è verificato un aumento a €3,446 (+2,7% su base trimestrale), mentre l'incremento a €4,332 (+25,7% su base trimestrale) che è avvenuto alla fine del terzo trimestre è proseguito fino a €4,964 a fine esercizio (+14,6% su base trimestrale). Il volume medio giornaliero trattato nel corso dell'esercizio ammontava a €2,4 milioni (circa US\$2,8 milioni), corrispondenti a 609,8 migliaia di azioni circa.

Calendario finanziario

Di seguito è riportato il calendario finanziario della Società per il 2026:

Bilancio annuale 2025

Marzo – Giovedì 12

Assemblea annuale degli azionisti

Aprile – Mercoledì 29

Primo resoconto intermedio di gestione 2026

Maggio – Giovedì 07

Relazione finanziaria semestrale 2026

Luglio – Giovedì 30

Terzo resoconto intermedio di gestione 2026

Novembre – Giovedì 05

Sintesi dei risultati





Indicatori alternativi di *performance* (IAP)

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

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

Ricavi base time charter

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

Ricavi da noleggio a scafo nudo

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

EBITDA e margine di EBITDA

L'EBITDA rappresenta gli utili al lordo degli interessi (tra cui la quota di competenza del Gruppo dei risultati da *joint venture* e imprese collegate, se presenti), delle imposte, delle svalutazioni e degli ammortamenti. Questo indicatore equivale all'utile operativo lordo e riflette i ricavi di vendita del Gruppo al netto del costo dei servizi (di trasporto) prestati. Il margine di EBITDA è calcolato rapportando l'EBITDA ai ricavi netti totali. DIS ritiene che l'EBITDA e il margine di EBITDA siano utili indicatori per gli investitori al fine di valutare i risultati operativi del Gruppo.

EBIT e margine di EBIT

L'EBIT indica gli utili al lordo degli interessi (tra cui la quota di competenza del Gruppo dei risultati da *joint venture* e imprese collegate, se presenti) e delle imposte. Tale indicatore equivale all'utile operativo netto che il Gruppo utilizza per monitorare la propria redditività tenendo conto delle spese operative e del costo di utilizzo delle proprie immobilizzazioni materiali. Il margine di EBIT, calcolato rapportando l'EBIT ai ricavi netti totali, rappresenta un parametro chiave per DIS poiché indica la misura in cui i ricavi netti totali contribuiscono alla copertura dei costi fissi e variabili.

ROCE (Return on capital employed)

È un indice di redditività aziendale chiave che misura l'efficienza dell'utilizzo dei mezzi propri. È calcolato rapportando il risultato operativo (EBIT) al capitale impiegato, quest'ultimo definito come totale attivo al netto delle passività correnti. Il ROCE è particolarmente utile per valutare l'efficacia degli investimenti in conto capitale, in quanto fornisce un'indicazione della capacità della società di generare utili a partire dalle risorse complessivamente impiegate.

Investimenti lordi (CapEx)

Tale indicatore rappresenta le spese in conto capitale per l'acquisto di immobilizzazioni, inclusi gli investimenti relativi a nuove navi in costruzione, nonché i costi capitalizzati per manutenzioni intermedie o speciali sulle navi e gli investimenti finalizzati al miglioramento delle navi di DIS. Gli Investimenti lordi (CapEx) sono riportati alla voce "Acquisto di immobilizzazioni" dei Flussi di cassa da attività di investimento e forniscono un'indicazione della pianificazione strategica e dell'espansione del Gruppo, evidenziando la natura ad alta intensità di capitale del settore in cui opera.

Indebitamento netto

Comprende i finanziamenti bancari e le altre passività finanziarie, al netto delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti, delle attività finanziarie liquide e degli investimenti a breve termine, disponibili per far fronte a tali obbligazioni. Il Gruppo ritiene che l'Indebitamento netto sia un indicatore rilevante per gli investitori, in quanto riflette la posizione finanziaria complessiva della società, e il livello di ricorso al capitale di terzi. Una riconciliazione dettagliata tra

l'indebitamento netto e le relative voci di stato patrimoniale è fornita nella sezione dedicata della relazione sulla gestione.

Impatto dell'IFRS 16

L'IFRS 16 rivede la classificazione dei *leasing* eliminando la distinzione tra *leasing* operativi e finanziari per i locatari. I *leasing* sono "capitalizzati" mediante l'iscrizione del valore attuale dei pagamenti dovuti per il *leasing* e classificati come attività consistenti nel diritto di utilizzo (RoU) o incorporati tra le immobilizzazioni materiali. L'impatto più significativo di tale *standard* è un incremento delle attività in *leasing* (o delle immobilizzazioni materiali) e delle passività finanziarie, con conseguenti effetti sui principali parametri finanziari derivati dallo stato patrimoniale. Per le società con *leasing* fuori bilancio significativi, l'IFRS 16 cambia la natura delle spese relative a tali *leasing*: le spese per i *leasing* operativi (es. i costi di noleggio passivo) rilevate a quote costanti sono ora registrate come quota di ammortamento dell'attività in *leasing* (tra le spese operative) e interesse passivo sulle passività da *leasing* (tra gli oneri finanziari).

IAP NON FINANZIARI: non tratti da dati del bilancio consolidato:

Giorni-nave disponibili

Tale indicatore rappresenta il numero teorico totale di giorni in cui una nave è disponibile per la navigazione in un periodo determinato. È utilizzato come indicatore dei potenziali utili della flotta del Gruppo durante tale periodo, tenendo conto delle date di consegna al Gruppo e di riconsegna dal Gruppo delle navi appartenenti alla flotta. Per ulteriori informazioni, si veda la sezione Altri dati operativi nei Dati di sintesi.



Percentuale di copertura

Tale rapporto indica la proporzione di giorni-nave disponibili che sono garantiti da contratti a tariffa fissa (contratti *time charter* o contratti di nolo). Fornisce un indicatore dell'esposizione del Gruppo alle fluttuazioni del mercato dei noli durante un periodo determinato. Per informazioni più dettagliate, si veda la sezione Ricavi base *time charter* in "Sintesi dei risultati del quarto trimestre e dell'esercizio 2025".

Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE

La tariffa *spot* giornaliera fa riferimento ai ricavi base *time charter* giornalieri generati dall'impiego delle navi di DIS nel mercato *spot* (o durante un viaggio). La tariffa giornaliera TCE fa invece riferimento ai ricavi base *time charter* giornalieri generati dall'impiego delle navi di DIS in contratti *time charter*. Per ulteriori spiegazioni e informazioni contestuali, si veda la definizione in Ricavi base *time charter* giornalieri e la Sintesi dei risultati del quarto trimestre e dell'esercizio 2025.

Off-hire

Fa riferimento al periodo in cui una nave non è in grado di svolgere i servizi per i quali è richiesta ai sensi di un contratto *time charter*. I periodi *off-hire* possono includere il tempo impiegato in riparazione, interventi di bacino (drydock) ed ispezioni, indipendentemente dalla loro programmazione. Tale indicatore è fondamentale per spiegare le fluttuazioni dei ricavi base *time charter* in periodi differenti. Per approfondimenti più dettagliati, si veda la sezione Ricavi in "Sintesi dei risultati del quarto trimestre e dell'esercizio 2025".

Ricavi base *time charter* giornalieri

Questo indicatore misura i ricavi giornalieri medi di una nave o della flotta di DIS. Il metodo di calcolo dei ricavi base *time charter* giornalieri rispetta gli *standard* di settore e richiede di dividere i ricavi di viaggio (al netto delle spese di viaggio) per i giorni di noleggio del periodo di tempo determinato. Si

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

Numero medio di navi

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

ALTRE DEFINIZIONI

Noleggio a scafo nudo

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

Noleggio

È un contratto per il noleggio di una nave per un periodo di tempo specifico o per svolgere un trasporto merci da un porto di carico ad un porto di scarico. Il contratto è comunemente noto come contratto di noleggio (*charter*

party). Ne esistono tre tipologie principali: noleggio a scafo nudo, noleggio a viaggio e noleggio *time charter*. Per le definizioni dettagliate di ogni tipologia, si rimanda alle definizioni fornite in questa sezione.

Contratto di nolo (*contract of affreightment - COA*)

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

Proprietario conduttore

È l'entità che controlla una nave, sostituendosi di fatto al proprietario registrato, in virtù di un contratto di *time charter* o di un noleggio a scafo nudo. Tale controllo può comportare l'assunzione di tutte le responsabilità operative associate alla nave durante il periodo del noleggio.

Contratti a tariffa fissa

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

Noleggio spot o noleggio a viaggio

Tale tipo di contratto consente al proprietario registrato o al proprietario conduttore (si veda la definizione precedente in questa sezione) di ottenere un pagamento per il trasporto di merci da un porto di carico ad un porto di scarico. Il pagamento al proprietario o al proprietario conduttore avviene a tariffa per tonnellata o in forma forfettaria, ed è

comunemente noto come nolo. Il proprietario o il proprietario conduttore sostiene le spese di viaggio, mentre il noleggiatore è generalmente responsabile di eventuali ritardi nei porti di carico e scarico, che vengono compensati mediante *demurrage*. La gestione tecnica della nave, compresi equipaggio e spese operative, resta responsabilità del proprietario della nave o del noleggiatore a scafo nudo ai sensi dei noleggi a viaggio.

Time charter

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



Sintesi dei risultati del quarto trimestre e dell'esercizio 2025

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

Anche il settore delle navi cisterna per il trasporto di prodotti raffinati (*product tanker*) ha registrato una performance positiva. Sebbene inferiori ai picchi eccezionali osservati nel periodo 2022–2024, i noli sono rimasti significativamente superiori alle medie storiche registrate nel periodo 2010–2019, riflettendo gli aggiustamenti strutturali nei flussi commerciali globali e la persistente domanda di tonnellaggio conforme ai regimi sanzionatori vigenti.

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

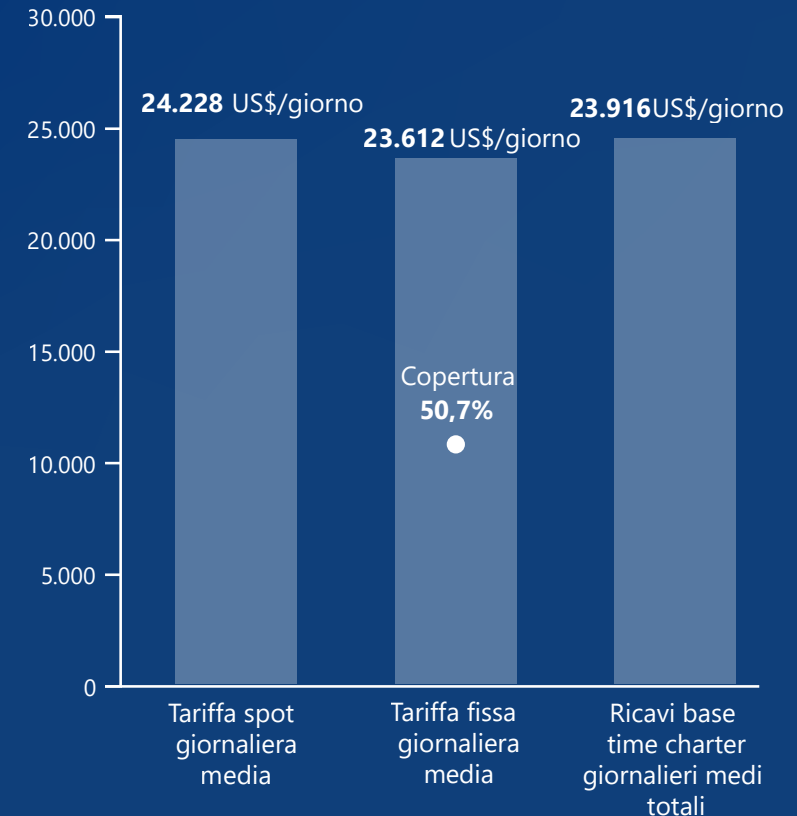
condizioni di mercato strutturalmente più solide in diversi segmenti.

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

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

Nel segmento delle navi cisterna per il trasporto di prodotti raffinati, le condizioni di mercato sono attese rimanere favorevoli nel breve termine, sostenute da una persistente domanda espressa in tonnellate-miglia, da rotte commerciali più lunghe, da un'attività di raffinazione relativamente sostenuta e dal continuo impatto degli aggiustamenti nei flussi commerciali legati alle sanzioni sulla domanda di tonnellaggio conforme.

Ricavi base Time Charter giornalieri nel 2025





Come riportato da Clarksons, la crescita della flotta nel 2026 è prevista intorno al 6,1% per le navi cisterna per prodotti raffinati, fattore che potrebbe esercitare una certa pressione moderatrice sulle condizioni di mercato. Tuttavia, l'espansione effettiva della flotta potrebbe essere in parte attenuata dalle navi che operano al di fuori dei mercati convenzionali e dal possibile impiego di alcune nuove costruzioni LR2 nel segmento dei traffici di prodotti petroliferi dirty.

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

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

netto rettificato è stato pari a US\$24,5 milioni nel quarto trimestre 2025 rispetto a US\$25,7 milioni nel quarto trimestre 2024. DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$152,7 milioni nel 2025, rispetto a US\$260,9 milioni registrati nel 2024 (quarto trimestre 2025: US\$40,2 milioni vs. quarto trimestre 2024: US\$42,1 milioni), mentre i **flussi di cassa operativi sono stati positivi pari a US\$168,6 milioni nel 2025**, rispetto agli US\$258,7 milioni generati nell'esercizio precedente.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha raggiunto una tariffa media *spot* giornaliera di US\$24.228 nel 2025** rispetto agli US\$33.871 nel 2024 (quarto trimestre 2025: US\$27.099 vs. quarto trimestre 2024: US\$23.547), riflettendo le condizioni di mercato particolarmente positive registrate nella prima parte del 2024. Allo stesso tempo, il 50,7% dei giorni di impiego totali di DIS nel 2025 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$23.612 (2024: copertura del 41,5% a una tariffa giornaliera media di US\$27.420). Un elevato livello di copertura tramite contratti *time charter* rappresenta un elemento chiave della strategia commerciale di DIS. Tale approccio consente di attenuare l'impatto della volatilità del mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità attraverso i diversi cicli di mercato.

La tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$23.916 nel 2025 rispetto a US\$31.195 raggiunti nel 2024 (quarto trimestre 2025: US\$24.956 vs. quarto trimestre 2024: US\$24.644).

ES 2025

4° trim. 2025

Utile Netto (US\$)

88,4 milioni

25,6 milioni

Risultato operativo lordo / EBITDA (US\$)

152,7 milioni

40,2 milioni

Flussi di cassa operativi (US\$)

168,6 milioni

36,4 milioni



Risultati operativi

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

*Si rimanda agli IAP

I **ricavi** nel 2025 sono stati di US\$346,5 milioni rispetto a US\$488,2 milioni nell'anno precedente. La riduzione dei ricavi lordi rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente a un mercato dei noli meno robusto e al minor numero di navi equivalenti impiegate. La percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel 2025 (1,7%) è stata inferiore a quella dell'esercizio precedente (2,8%)

principalmente per effetto delle tempistiche di *off-hire* di tipo commerciale e degli interventi di bacino (*drydock*) programmati.

I **costi diretti di viaggio** sono espressione del *mix* di contratti di impiego spot o time charter. Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato *spot*, ammontavano a US\$(83,3) milioni nel 2025 rispetto a US\$(121,3) milioni nel 2024. I costi inferiori nel 2025 riflettono la minore esposizione di DIS al mercato spot rispetto all'esercizio precedente.

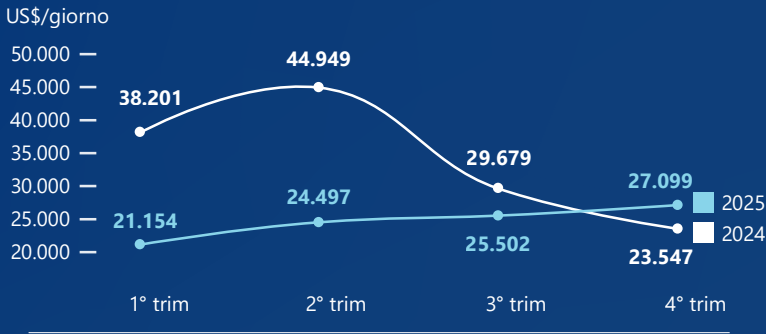
I **ricavi base time charter** nel 2025 sono stati pari a US\$263,3 milioni (US\$367,0 milioni nel 2024). In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa spot giornaliera media di US\$24.228 nel 2025** rispetto a US\$33.871 nel 2024, e di US\$27.099 nel quarto trimestre del 2025 rispetto a US\$23.547 nello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

Nel 2025 la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa⁽¹⁵⁾ (percentuale di copertura) è rimasta significativa, assicurando una media del 50,7% dei giorni-nave disponibili (2024: 41,5%) ad una tariffa fissa media giornaliera di US\$23.612 (2024: US\$27.420). Oltre a garantire un certo livello di ricavi e a sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche contribuito a consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere.

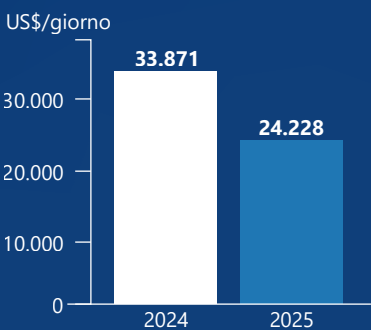
I **ricavi base time charter giornalieri medi totali di DIS (spot e time charter)** sono stati di **US\$23.916 nel 2025** rispetto a US\$31.195 nel 2024, **e di US\$24.956 nel quarto trimestre del 2025** rispetto a US\$24.644 nel quarto trimestre del 2024.

(15) La percentuale di copertura (%) e la tariffa media giornaliera includono un contratto di noleggio a scafo nudo su una nave LR1 di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., che comprende un Opex giornaliero ipotizzato di US\$7.728 (in linea con i costi effettivi medi della flotta di DIS per l'esercizio 2024), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base time charter. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico consolidato intermedio sintetico.

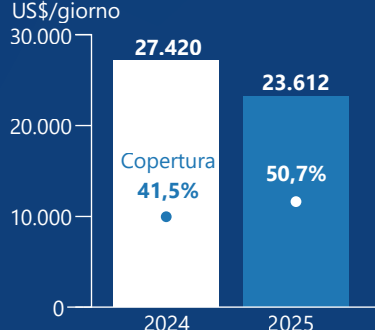
Tariffa spot FY 2025 per trimestre



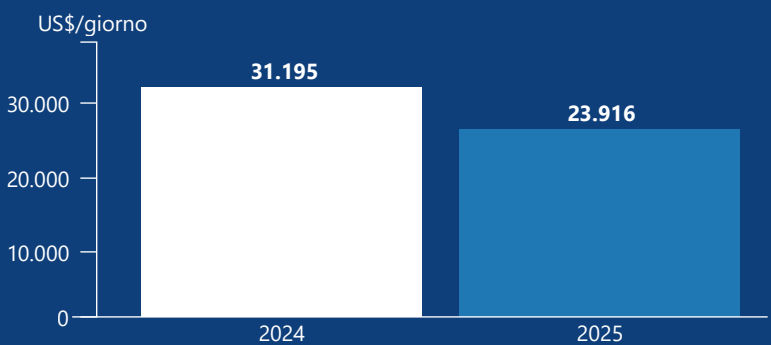
Tariffa media spot giornaliera



Ricavi base time charter medi



Ricavi base time charter giornalieri medi totali





Tariffe giornaliere TCE di DIS

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

I **ricavi da noleggio a scafo nudo** ammontavano a US\$4,9 milioni nel 2025, in linea con l'esercizio precedente, e riguardano il contratto di noleggio a scafo nudo a decorrere dall'ottobre 2021 su una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c.

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, le spese tecniche e per lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà e a noleggio a scafo nudo, nonché i costi assicurativi tra cui quelli relativi alle navi prese a noleggio a scafo nudo e l'applicazione dell'IFRS 16. Nel 2025 la Società ha gestito una flotta con più navi di proprietà e prese a noleggio a scafo nudo rispetto all'esercizio precedente (2025: 31,0 vs. 2024: 29,0), ma un numero significativamente inferiore di navi in noleggio passivo (2025: 0,5 vs. 2024: 4,7). DIS sottopone i costi operativi ad un monitoraggio continuo, dedicando una particolare attenzione all'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e all'applicazione di elevati *standard* di procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. Il mantenimento di un eccellente *standard* qualitativo della flotta rappresenta un elemento fondamentale della visione e della strategia di d'Amico.

I **costi generali e amministrativi** ammontavano a US\$(26,0) milioni nel 2025, rispetto a (US\$(23,3) milioni nel 2024). Tale

voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

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

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

La voce **Ammortamenti e svalutazioni** è stata pari a US\$(53,8) milioni nel 2025, rispetto a US\$(58,4) milioni nel 2024 (US\$(12,3) milioni nel quarto trimestre 2025, rispetto a

US\$(13,9) milioni nel quarto trimestre 2024). A giugno 2025, DIS ha firmato due accordi per la vendita della M/T Glenda Melody e della M/T Glenda Melissa. In conformità all'IFRS 5, le navi sono state riclassificate come attività disponibili per la vendita e i loro valori contabili sono stati rettificati per riflettere i prezzi di vendita concordati. Poiché tali prezzi erano inferiori rispetto ai valori contabili, è stata rilevata una svalutazione di US\$(3,8) milioni per il periodo. Nel 2024, non sono state rilevate svalutazioni né storni di svalutazioni.

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

I **proventi finanziari** sono stati di US\$6,4 milioni nel 2025 (US\$8,1 milioni nel 2024). Tale importo riflette principalmente interessi attivi maturati su titoli a breve termine e su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

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

commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*.

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

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

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



Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

Al 31 dicembre

US\$ migliaia	2025	2024
ATTIVITÀ		
Attività non Correnti	791.468	802.442
Attività Correnti	235.687	252.126
Totale attività	1.027.155	1.054.568
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	770.404	733.291
Passività non Correnti	188.268	227.542
Passività Correnti	68.483	93.735
Totale passività e patrimonio netto	1.027.155	1.054.568

Le **attività non correnti** sono costituite principalmente dal valore contabile netto delle navi di proprietà di DIS, dei diritti di utilizzo e della quota relativa alle nuove navi in costruzione. Secondo una valutazione fornita da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà e in noleggio a scafo nudo di DIS, tra cui il *fair value* delle navi in costruzione al 31 dicembre 2025 era di US\$1.065,9 milioni.

Gli **investimenti lordi (CapEx)** nel 2025 sono stati di US\$76,9 milioni rispetto a US\$115,6 milioni nel 2024. L'importo relativo al 2025 include US\$69,3 milioni relativi all'esercizio da parte di DIS delle opzioni di acquisto sulla M/T High Navigator e sulla M/T High Leader (due navi MR nolleggiate da d'Amico Tankers a partire dal 2018), oltre ai costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a navi a noleggio a scafo nudo. L'importo per il 2024, oltre ai costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a navi a noleggio a scafo nudo, include US\$44,7 milioni per la prima rata pari al

20% pagata nel secondo trimestre del 2024 per quattro navi LR1 di nuova costruzione ordinate a Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Cina, e US\$62,0 milioni relativi all'esercizio da parte di d'Amico Tankers dell'opzione di acquisto sulla M/T Crimson Jade e sulla M/T Crimson Pearl (due navi MR prese a noleggio da d'Amico Tankers a partire dal 2017).

Le **attività correnti** al 31 dicembre 2025 ammontavano a US\$235,7 milioni. Erano incluse le voci del capitale circolante, quali rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$14,8 milioni e US\$35,7 milioni, così come le disponibilità liquide e mezzi equivalenti per US\$183,9 milioni.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$188,3 milioni al 31 dicembre 2025 e rappresentano principalmente la parte a lungo termine dei debiti verso banche (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione) e le passività da *leasing*.

Nelle **passività correnti**, oltre ai debiti verso banche ed altri finanziatori (illustrati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione), al 31 dicembre 2025 erano incluse le voci relative al capitale circolante per un totale di US\$43,5 milioni (principalmente debiti commerciali e altri debiti), US\$3,8 milioni di passività da *leasing* e US\$1,4 milioni di altre passività finanziarie correnti.

Il **patrimonio netto** ammontava a US\$770,4 milioni al 31 dicembre 2025 (US\$733,3 milioni al 31 dicembre 2024). La variazione rispetto alla fine del 2024 è dovuta principalmente al Risultato netto generato nel 2025, parzialmente compensato dai dividendi di US\$34,9 milioni distribuiti nel secondo trimestre del 2025 e dall'acconto sui dividendi di US\$15,9 milioni distribuiti nel quarto trimestre del 2025.



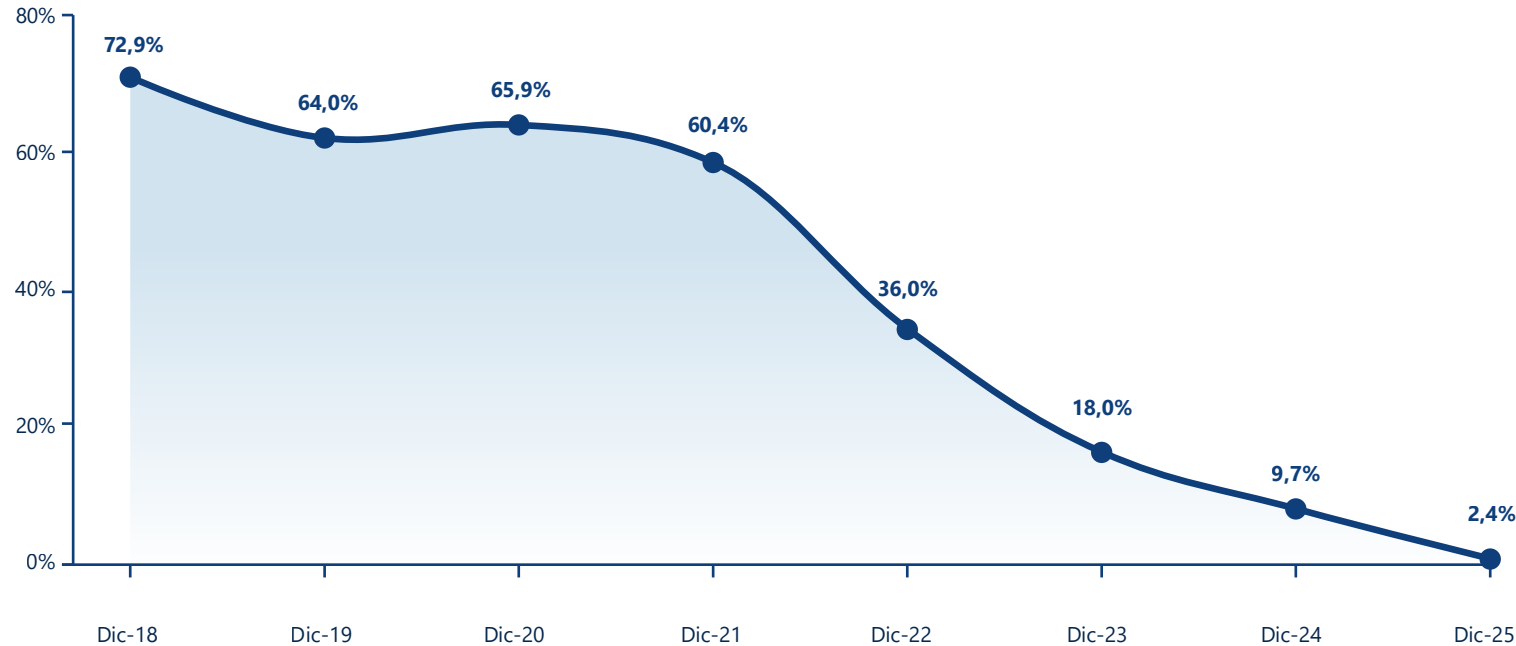
Indebitamento netto

L'indebitamento netto di DIS al 31 dicembre 2025

ammontava a US\$27,4 milioni rispetto a US\$121,0 milioni al 31 dicembre 2024. In seguito all'applicazione dell'IFRS 16, tali saldi includono una passività per *leasing* aggiuntiva, pari a US\$2,2 milioni alla fine di dicembre 2025, rispetto a US\$3,4 milioni alla fine del 2024.

Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'impatto dell'IFRS 16) e il valore di mercato della flotta si attestava al 2,4% al 31 dicembre 2025, rispetto al 9,7% al 31 dicembre 2024 (18,0% al 31 dicembre 2023, 36,0% al 31 dicembre 2022, 60,4% al 31 dicembre 2021, 65,9% al 31 dicembre 2020, 64,0% a fine 2019 ed al 72,9% a fine 2018)).

Leva finanziaria (Indebitamento netto escludendo l'IFRS 16 / Valore di mercato della flotta)



al 31 dicembre 2025

1.065,9 milioni

Valore di mercato della flotta (US\$)

183,9 milioni

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (US\$)

27,4 milioni

Indebitamento netto (US\$)



Al 31 dicembre

US\$ migliaia	2025	2024
<i>Liquidità – Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	183.921	164.892
Altre attività finanziarie correnti	1.319	3.018
Altre attività finanziarie correnti – parte correlata	19	12
Totale attività finanziarie correnti	185.259	167.922
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	19.278	26.231
Passività da leasing – correnti	3.796	32.772
Altre passività finanziarie correnti – terzi	1.400	3.083
Totale passività finanziarie correnti	24.474	62.086
Indebitamento finanziario netto corrente	(160.785)	(105.836)
Altre attività finanziarie non correnti - terzi	36	605
Altre attività finanziarie non correnti – parte correlata	57	70
Totale attività finanziarie non correnti	93	675
Debiti verso banche – non correnti	154.188	190.429
Passività per leasing – non correnti	31.097	33.535
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	2.983	3.578
Totale passività finanziarie non correnti	188.268	227.542
Indebitamento finanziario netto non corrente	188.175	226.867
Indebitamento finanziario netto	27.390	121.031

Alla fine di dicembre 2025 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US\$185,3 milioni. L'importo totale comprende principalmente *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$183,9 milioni e il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (principalmente *swap* su tassi di interesse), pari a US\$1,3 milioni.

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

L'indebitamento bancario complessivo (Debiti verso banche) al 31 dicembre 2025 ammontava a US\$173,5 milioni, di cui US\$19,3 milioni con scadenza entro un anno. L'indebitamento bancario di DIS al 31 dicembre 2025 era costituito principalmente dalle seguenti linee di credito a lungo termine concesse a d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), principale società operativa del Gruppo:

1. Finanziamento a 6 anni concesso da Crédit Agricole Corporate and Investment Bank per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2015, per un debito residuo di US\$14,0 milioni.
2. Finanziamento a 5 anni concesso da ING e Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per finanziare due navi LR1 costruite nel 2018, per un debito residuo di US\$33,1 milioni.
3. Finanziamento a 6 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken per finanziare una nave LR1 costruita nel 2017, per un debito residuo di US\$13,9 milioni.
4. 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\$14,1 milioni.

5. Finanziamento a 5 anni concesso da NTT TC Leasing per finanziare una nave LR1 costruita nel 2019, per un debito residuo di US\$17,2 milioni.
6. Finanziamento a 5 anni concesso da NTT TC Leasing per finanziare una nave MR costruita nel 2015, per un debito residuo di US\$14,9 milioni.
7. Finanziamento a 8 anni concesso da IYO Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2014, per un debito residuo di US\$13,0 milioni.
8. 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\$13,0 milioni.
9. Finanziamento a 5 anni concesso da DnB Bank ASA per finanziare una nave MR costruita nel 2015, per un debito residuo di US\$15,1 milioni.
10. Finanziamento a 5 anni concesso da Danish Ship Finance per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014, per un debito residuo di US\$13,0 milioni.
11. Finanziamento a 7 anni concesso da ING Bank per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014, per un debito residuo di US\$14,0 milioni.

Passività da leasing comprende i leasing finanziari per la M/T High Fidelity e la M/T High Discovery. Inoltre, le "passività da leasing" al 31 dicembre 2025 includevano US\$2,2 milioni derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 a contratti classificati fino al 2018 come "*leasing operativo*".

La voce *Altre passività finanziarie non correnti* include principalmente l'utile differito sulla cessione riguardante operazioni di vendita e *lease-back*.



Flussi di cassa

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

US\$ migliaia	2025	2024
Flussi di cassa da attività operative	168.615	258.731
Flussi di cassa da attività di investimento	(22.298)	(88.687)
Flussi di cassa da attività finanziarie	(127.288)	(116.306)
Variazioni della liquidità	19.029	53.738
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	164.892	111.154
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	183.921	164.892

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

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati negativi per US\$(22,3) milioni nel 2025 US\$(88,7) milioni nel 2024). In aggiunta ai costi capitalizzati relativi a interventi di bacino verificatisi durante l'esercizio, il dato per il 2025 include inoltre l'esercizio delle opzioni di acquisto di DIS sulla M/T High Navigator e sulla M/T High Leader per un corrispettivo totale di US\$69,3 milioni, parzialmente compensato dai proventi di US\$54,6 milioni dalla vendita della M/T Glenda Meryl e della M/T Glenda Melissa. L'importo per il 2024 include US\$(44,7) milioni pagati come prima rata per quattro navi LR1 di nuova costruzione ordinate a Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Cina, e US\$(62,0) milioni relativi all'esercizio delle opzioni di acquisto sulla M/T Crimson Jade e sulla M/T Crimson Pearl, parzialmente compensati dai proventi di US\$26,9 milioni dalla vendita della M/T Glenda Melanie.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati negativi per US\$(127,3) milioni nel 2025, rispetto a US\$(116,3) milioni nel 2024. Il dato per il 2025 riflette principalmente: i) distribuzioni dei dividendi di US\$(50,9) milioni, tra cui US\$(34,9) milioni distribuiti nel secondo trimestre del 2025 e un acconto sui dividendi di US\$(15,9) milioni distribuiti nel quarto trimestre del 2025; ii) rimborsi di prestiti bancari di US\$(84,6) milioni, tra cui US\$(9,5) milioni relativi a finanziamenti per due navi vendute nel corso dell'esercizio e US\$(49,9) milioni relativi ai rimborsi volontari anticipati dei finanziamenti relativi a 6 navi); iii) utilizzo di linee di credito bancarie di US\$41,0 milioni, relativi al finanziamento della M/T Cielo di Ulsan, della M/T Cielo di Gaeta e della M/T Cielo di New York; iv) rimborsi delle passività da *leasing* per un importo di US\$(32,1) milioni, tra cui US\$(25,6) milioni relativi all'esercizio dell'opzione di acquisto sulla M/T Cielo di Houston nel terzo trimestre del 2025; e v) US\$(0,7) milioni relativi al programma di riacquisto azioni proprie.



Risultati trimestrali

US\$ migliaia	4° trim. 2025	4° trim. 2024
Ricavi	82.407	103.281
Costi diretti di viaggio	(15.726)	(30.795)
Ricavi base time charter*	66.681	72.486
Ricavi da noleggio a scafo nudo	1.228	1.228
Totale ricavi netti	67.909	73.714
Altri costi operativi diretti	(21.679)	(24.161)
Costi generali ed amministrativi	(6.834)	(7.169)
Risultato dalla vendita di immobilizzazioni	794	(272)
Risultato operativo lordo (EBITDA*)	40.190	42.112
Ammortamenti e svalutazioni	(12.308)	(13.860)
Risultato operativo (EBIT*)	27.882	28.252
Proventi finanziari	1.846	2.206
Oneri finanziari	(3.691)	(4.457)
Utile ante imposte	26.037	26.001
Onere fiscale per imposta sul reddito	(396)	(607)
Utile netto	25.641	25.394

*Si rimanda agli IAP.

Risultati trimestrali

US\$ migliaia	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Ricavi	88.575	87.853	87.694	82.407	346.529
Costi diretti di viaggio	(25.688)	(20.931)	(20.928)	(15.726)	(83.273)
Ricavi base time charter*	62.887	66.922	66.766	66.681	263.256
Ricavi da noleggio a scafo nudo	1.202	1.214	1.229	1.228	4.873
Totale ricavi netti	64.089	68.136	67.995	67.909	268.129
Altri costi operativi diretti	(23.391)	(21.873)	(22.459)	(21.679)	(89.402)
Costi generali ed amministrativi	(6.009)	(7.038)	(6.114)	(6.834)	(25.995)
Risultato dalla vendita di immobilizzazioni	(265)	(269)	(264)	794	(4)
Risultato operativo lordo (EBITDA*)	34.424	38.956	39.158	40.190	152.728
Ammortamenti e svalutazioni	(12.675)	(16.339)	(12.463)	(12.308)	(53.785)
Risultato operativo (EBIT*)	21.749	22.617	26.695	27.882	98.943
Proventi finanziari	1.681	1.135	1.690	1.846	6.352
Oneri finanziari	(4.155)	(3.790)	(3.726)	(3.691)	(15.362)
Utile ante imposte	19.275	19.962	24.659	26.037	89.933
Onere fiscale per imposta sul reddito	(409)	(318)	(368)	(396)	(1.491)
Utile netto	18.866	19.644	24.291	25.641	88.442

I dati finanziari trimestrali del 2025 riflettono l’ottima performance dei mercati dei noli, specialmente durante il primo semestre dell’esercizio



**Eventi significativi ed evoluzione
prevedibile della gestione**



Eventi significativi verificatisi nell'esercizio

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.:

Distribuzione dei dividendi: nel mese di marzo 2025 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di proporre all'Assemblea ordinaria degli Azionisti convocata per il 29 aprile 2025 (l'“Assemblea ordinaria”) l'approvazione di un dividendo annuale lordo di US\$0,2940 per azione emessa e in circolazione (US\$0,2499 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%), corrispondente a una distribuzione totale di circa US\$34.9 milioni, da pagarsi a valere sugli utili non distribuiti.

Nel mese di novembre 2025 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping ha deliberato la distribuzione di un acconto su dividendi lordo di US\$0,1340 per azione emessa e in circolazione (US\$0,1139 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%), corrispondente a una distribuzione totale di circa US\$15,9 milioni, finanziata dalle riserve distribuibili, compresa la riserva sovrapprezzo azioni.

Approvazione del bilancio civilistico e consolidato 2024 e della distribuzione dei dividendi: il 29 aprile 2025, l'Assemblea ordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato il bilancio civilistico e consolidato 2024 della Società, con un utile netto consolidato di US\$188.478.085. L'Assemblea ordinaria degli azionisti ha inoltre deliberato il pagamento del dividendo lordo in contanti proposto dal Consiglio di Amministrazione. Il pagamento del suddetto dividendo agli Azionisti è avvenuto il 7 maggio 2025 con la relativa data di stacco della cedola n. 9 (data ex) il 5 maggio 2025 e data di registrazione il 6 maggio 2025 (non è stato versato alcun dividendo in

riferimento alle 5.231.064 azioni proprie detenute dalla Società in tale data, che non sono dotate di diritto al dividendo).

Esecuzione del programma di riacquisto: nell'aprile 2025 d'Amico International Shipping S.A. ha riacquisito n. 200.932 azioni proprie (corrispondenti allo 0,162% del capitale sociale in circolazione della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 3,0461 euro, per un corrispettivo complessivo di circa 0,6 milioni di euro. Al 31 dicembre 2025, d'Amico International Shipping S.A. detiene n. 5.138.533 azioni proprie, corrispondenti al 4,14% del capitale sociale.

d'AMICO TANKERS d.a.c.:

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

Flotta impiegata a noleggio: nel mese di gennaio 2025, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con una controparte rispettabile per una delle sue navi *handysize* per un periodo di 16 mesi.

Nel mese di marzo 2025, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo di 12

mesi, un contratto *time charter* con un'altra importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo di 12 mesi e un ulteriore contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo di 6 mesi.

Nel mese di aprile 2025, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo di 6 mesi e un contratto *time charter* con un'altra importante compagnia petrolifera per una delle sue navi LR1 per un periodo di 12 mesi.

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

Nel mese di dicembre 2025, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo minimo di 23 mesi e un periodo massimo di 26 mesi, e ha prorogato un contratto *time charter* con una diversa importante compagnia petrolifera per una delle sue navi *handysize* per un periodo di minimo 23 mesi e di 25 mesi massimo.

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

Esercizio delle opzioni di acquisto su due navi a noleggio

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

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

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

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



Eventi significativi verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.:

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

d'AMICO TANKERS d.a.c.:

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

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

Flotta impiegata a noleggio: nel mese di gennaio 2026, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto time charter con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi *handysize* per un periodo di 17 mesi.

Nel mese di febbraio 2026, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato due contratti time charter con una controparte affidabile per una delle sue navi *handysize* e una delle sue navi MR per un

periodo di 12 mesi ciascuna. Nello stesso mese, d'Amico Tankers d.a.c. ha inoltre esteso un contratto time charter con un'altra importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR con termine contratto inizialmente previsto per novembre 2026, esteso per ulteriori 15 mesi e ha stipulato un contratto time charter con una società di trading per una delle sue navi LR1 per un periodo di 24 mesi, con un'opzione per il noleggiatore a una tariffa superiore, per ulteriori 12 mesi.

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

	Al 31 dicembre 2025				Al 12 marzo 2026			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	6	15	6	27	6	15	6	27
A noleggio a scafo nudo ^{*(16)}	-	2	-	2	-	2	-	2
A noleggio TC a lungo termine	-	-	-	-	-	-	-	-
A noleggio TC a breve termine	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	6	17	6	29	6	17	6	29

(16) Con obbligo di acquisto



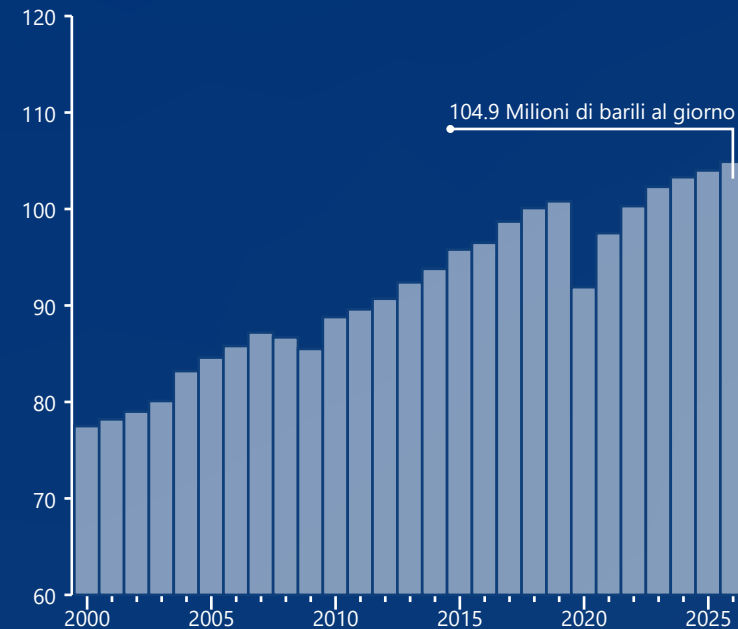
Evoluzione prevedibile della gestione

I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati dei noli di navi cisterna e sui risultati di d'Amico International Shipping sono (i) la crescita dell'offerta globale di petrolio, (ii) i margini e la produzione delle raffinerie, (iii) la domanda di raffinati, (iv) la struttura dei prezzi a termine sia per il greggio che per i raffinati, (v) il tasso di crescita della flotta di navi cisterna, (vi) il

livello delle rimanenze in mercati di consumo chiave, (vii) l'efficienza operativa della flotta dovuta a fattori come la congestione, i trasbordi e le velocità medie di navigazione, e (viii) la lunghezza media delle tratte di navigazione ed i rapporti zavorra/carico. Alla pagina successiva sono riportati alcuni dei fattori che dovrebbero continuare a sostenere i mercati.

Domanda globale di petrolio (milioni di barili al giorno)

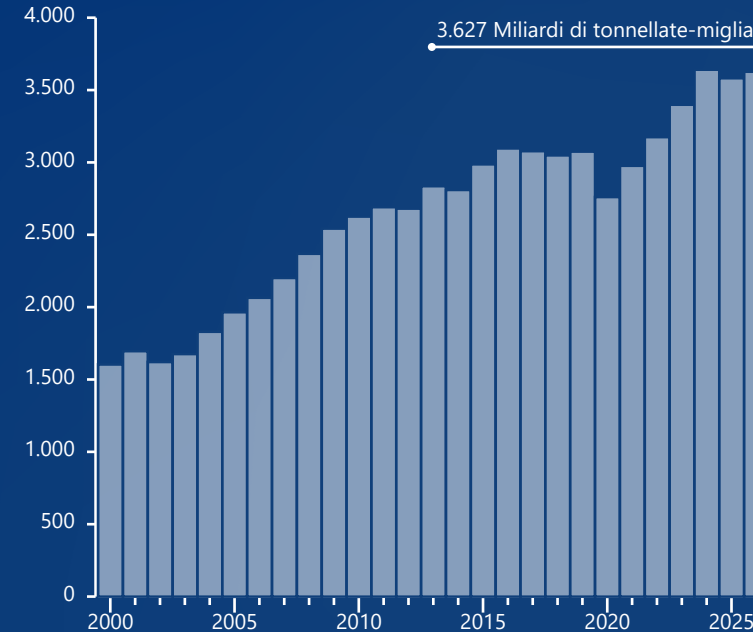
Milioni di barili al giorno



Fonte: IEA-Annual Statistical Supplements ed IEA-Oil Market Report, febbraio 2026

Commercio marittimo mondiale di raffinati

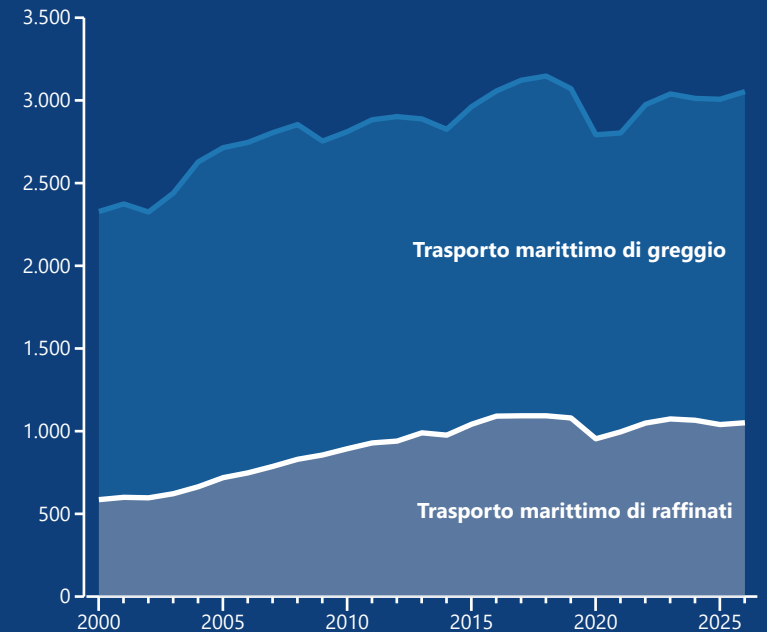
Miliardi di tonnellate-miglia



Fonte: Clarkson Research Services, febbraio 2026

Quota di mercato del trasporto marittimo di petrolio

Milioni di tonnellate



Fonte: Clarkson Research Services, febbraio 2026



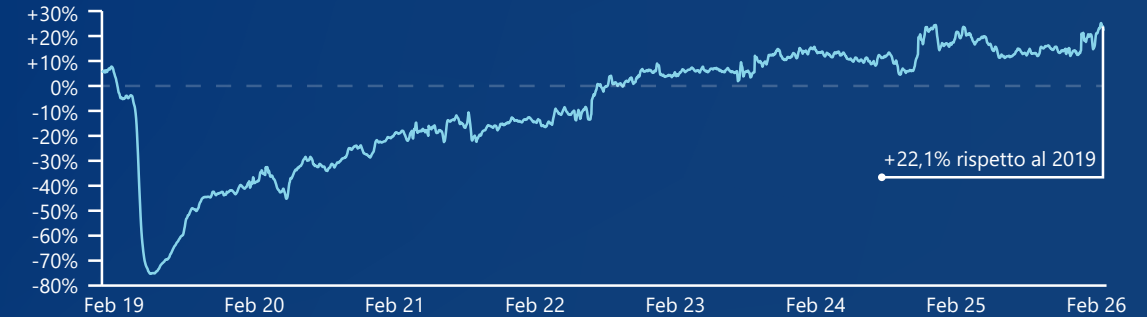
Domanda di navi cisterna

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

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

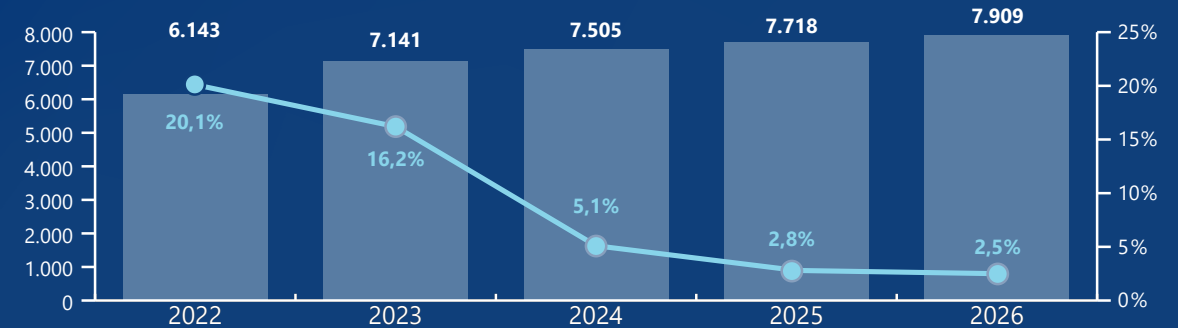
- Secondo l'Oil Market Report dell'AIE di febbraio 2026, in seguito a un incremento di quasi 1 milione di barili al giorno a 83,8 milioni di barili al giorno nel 2025, la produzione mondiale delle raffinerie dovrebbe aumentare in media di circa 790 migliaia di barili al giorno nel 2026, raggiungendo gli 84,6 milioni di barili al giorno, con una crescita guidata principalmente dalle regioni non-OCSE. I volumi globali di raffinazione si sono ridotti all'inizio dell'anno, passando da un massimo storico di 86,3 milioni di barili al giorno registrato a dicembre a 85,7 milioni di barili al giorno a gennaio, riflettendo l'avvio della manutenzione stagionale e margini di raffinazione più deboli, che hanno temporaneamente inciso sull'attività.
- La capacità di raffinazione globale sta attraversando significativi cambiamenti strutturali. Secondo il report Oil 2025 dell'AIE, circa 4,2 milioni di barili al giorno di nuova capacità o di ampliamenti di capacità esistente dovrebbero entrare in funzione entro il 2030, parzialmente compensati da circa 1,6 milioni di barili al giorno di chiusure di capacità annunciate, per un incremento netto di circa 2,5 milioni di barili al giorno nel periodo 2024-2030. Questa espansione, trainata

Variazione % del numero di voli commerciali rispetto al 2019



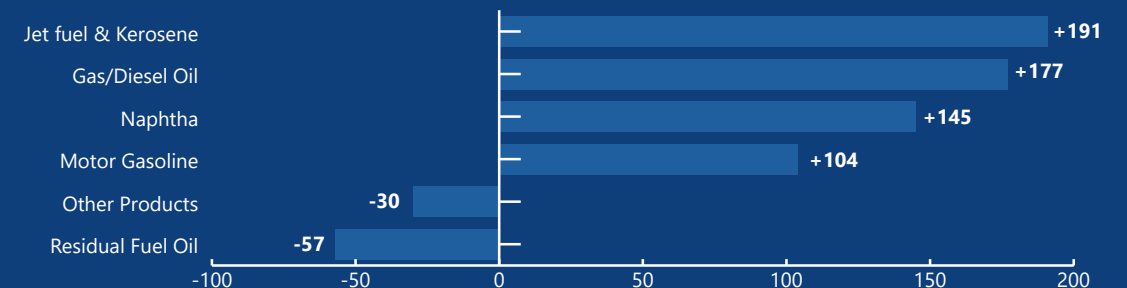
Fonte: www.flightradar24.com con dati aggiornati, febbraio 2026

Domanda di carburante per aviazione e cherosene 2022-2026 (migliaia di barili al giorno)



Fonte: IEA-Oil Market Report, febbraio 2026

Crescita della domanda globale per prodotto 2025 (migliaia di barili al giorno)



Fonte: IEA-Oil Market Report, febbraio 2026



principalmente dall'Asia – in particolare da Cina e India – dovrebbe più che compensare le chiusure previste di raffinerie in Europa e negli Stati Uniti. Di conseguenza, la maggior parte della nuova capacità si aggiungerà ad est di Suez, aumentando i volumi globali di raffinazione, incrementando la domanda di importazioni di greggio e supportando le esportazioni di prodotti raffinati su lunghe distanze. Entro il 2026, la capacità di raffinazione a est di Suez dovrebbe superare, per la prima volta, quella del bacino atlantico. Nel breve termine, si prevede la chiusura di oltre 1,0 milioni di barili al giorno di capacità nel 2025, prevalentemente nei Paesi OCSE (circa 400 migliaia di barili al giorno negli USA e 370 migliaia di barili al giorno in Europa). Al contrario, nel 2026 sono previste nuove capacità lorde per circa 1,5 milioni di barili al giorno, trainate principalmente da India, Cina e Medio Oriente, mentre le chiusure annunciate si attesteranno a circa 300 migliaia di barili al giorno.

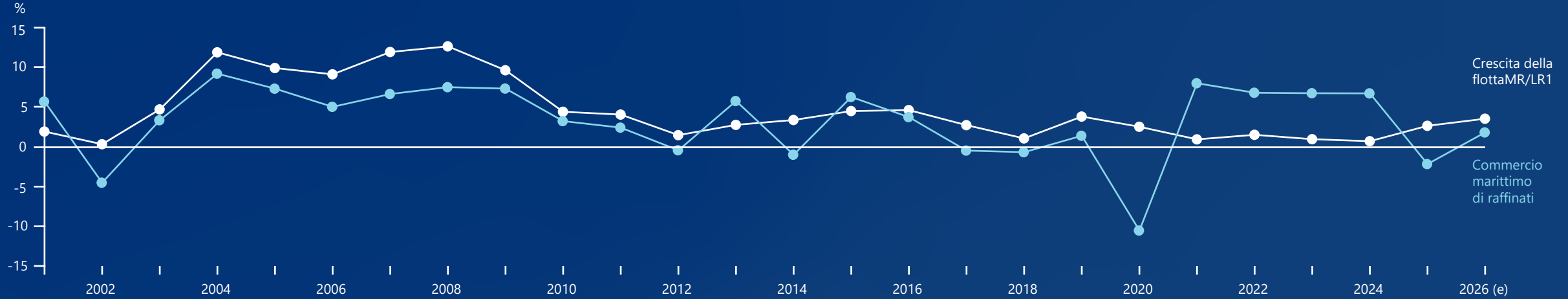
- Secondo il report "Oil & Tanker Trade Outlook" di Clarksons di febbraio 2026, la crescita del commercio marittimo globale dei raffinati è attesa in aumento dell'1,9% nel 2026, dopo una contrazione del 2,3% nel 2025.
- A partire da ottobre 2023, Stati Uniti, Gran Bretagna e Unione Europea hanno progressivamente intensificato le misure per contrastare i traffici illeciti di petrolio, ampliando le sanzioni a navi cisterna, operatori commerciali e società energetiche. L'applicazione di tali sanzioni ha registrato un'accelerazione negli ultimi mesi, prendendo di mira un numero maggiore di navi e importanti produttori petroliferi russi. Tali azioni si sono dimostrate sempre più efficaci nell'interrompere le attività commerciali sanzionate, obbligando le navi a

sospendere le operazioni o ricorrere a inefficienti trasferimenti *ship-to-ship*. Nel complesso, l'inasprimento del regime sanzionatorio dovrebbe ridurre ulteriormente la disponibilità della flotta, modificare i flussi del commercio petrolifero globale e sostenere livelli di nolo solidi, mentre le raffinerie cinesi e indiane aumenteranno gli approvvigionamenti di greggio dal Medio Oriente e i flussi commerciali continueranno a ridefinirsi.

- Il recente rafforzamento del mercato è stato ulteriormente supportato dal ritorno delle esportazioni di greggio del Venezuela verso il mercato conforme alle sanzioni. I volumi venezuelani si sono attestati su una media di 0,8 milioni di barili al giorno nel 2025 (circa l'1% dell'offerta globale), contribuendo ad aumentare la domanda di navi cisterna tradizionali.

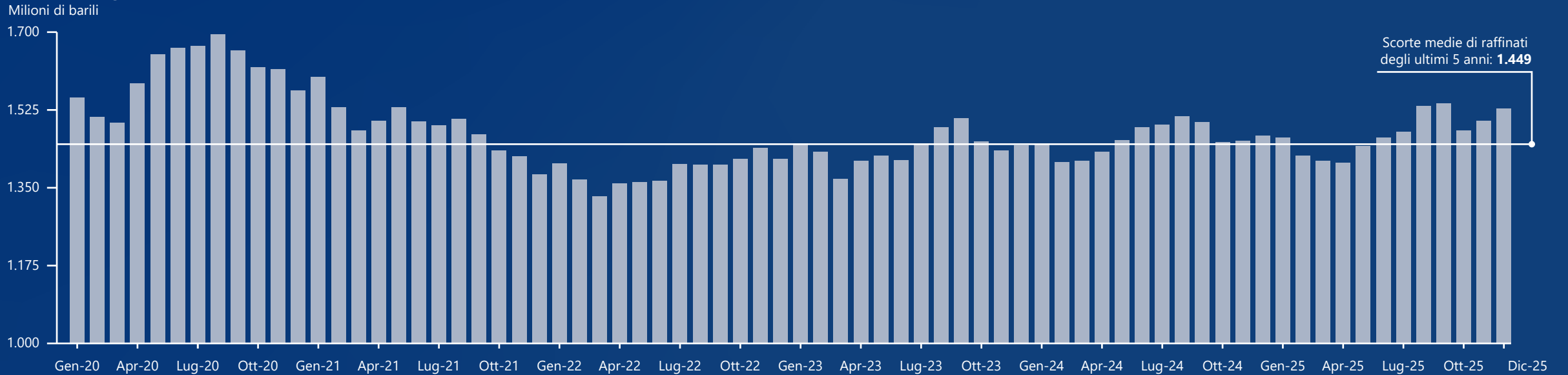


Rapporto tra la crescita netta della flotta ed il commercio marittimo di prodotti raffinati



Fonte: Clarkson Research Services con dati aggiornati a febbraio 2026

Scorte di prodotti raffinati dell'industria dell'OCSE



Fonte: IEA-Oil Market Report di febbraio 2026



Offerta di navi cisterna

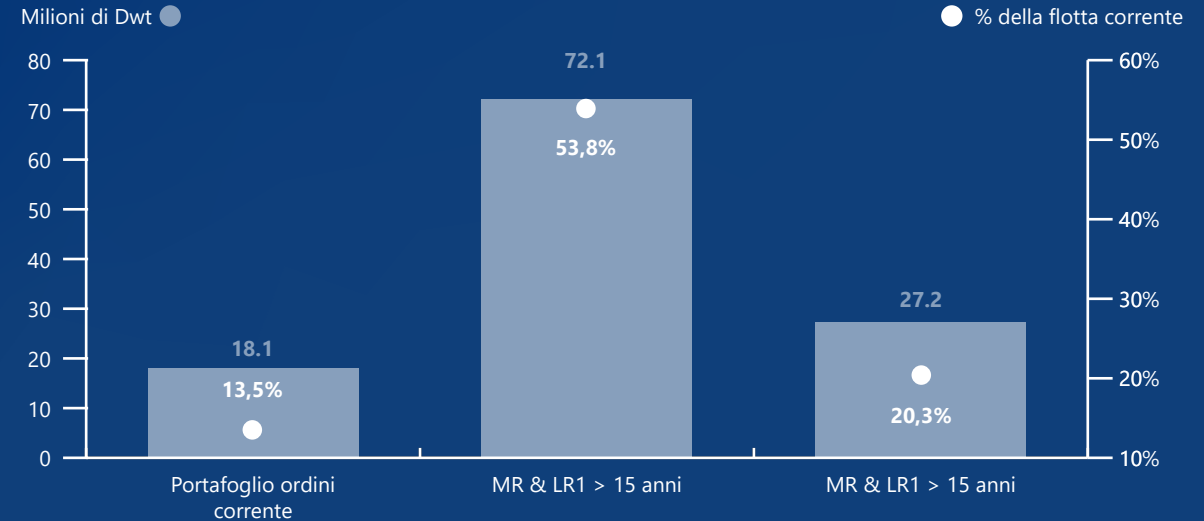
- Le inefficienze commerciali, tra cui le modifiche delle rotte e dei flussi commerciali, l'aumento dei trasbordi e il maggiore rapporto zavorra/carico, hanno ridotto la produttività della flotta e sostenuto la solidità dei mercati dei noli dall'inizio della guerra in Ucraina.
- Secondo il report "Oil & Tanker Trades Outlook" di Clarkson's di febbraio 2026, la flotta totale di *product tanker* sarebbe cresciuta del 5,3% nel 2025 e dovrebbe crescere di un ulteriore 6,1% nel 2026. Le consegne di nuove navi hanno registrato un'accelerazione, con 98 navi MR e LR1 consegnate nel 2025, rispetto a sole 21 nel 2024.
- Nonostante il significativo aumento dell'attività di nuova costruzione negli ultimi anni, gli ordini hanno registrato un drastico rallentamento. Infatti, nel 2025 sono state ordinate 77 navi MR e LR1, rispetto a 214 nel 2024. Secondo Clarkson's, il portafoglio ordini corrente di navi MR e LR1 rappresenta il 13,5% dell'attuale flotta commerciale (misurata in portata lorda).
- Il contesto favorevole dei noli ha continuato a scoraggiare le demolizioni negli ultimi anni. Tuttavia, nel 2025 tale attività è aumentata in misura sostanziale, con circa 1,4 milioni di tonnellate di portata lorda (Dwt) vendute per la rottamazione nei segmenti MR e LR1, rispetto a sole 120.000 tonnellate di portata lorda (Dwt) nel 2024. A causa della limitata attività di demolizione negli anni precedenti, la flotta di navi cisterna sta rapidamente invecchiando: Clarkson's stima che il 20,3% delle navi MR e LR1 in servizio ha almeno 20 anni, e il 53,8% ha più di 15 anni.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra (GHG) fissati dall'IMO per il 2030 e il 2050 restano un tema centrale per l'intero settore. Molti armatori e istituti finanziari richiedono ormai il "riciclaggio ecologico" delle navi, in linea con le convenzioni dell'UE e dell'IMO, mentre il trasporto marittimo è stato incluso nel Sistema di Scambio delle Quote di Emissione (ETS) dell'Unione Europea a partire da gennaio 2024. Dal 2023,

gli operatori devono inoltre misurare l'indice di efficienza energetica delle loro navi esistenti (*Energy Efficiency Existing Ship Index*, EEXI) e l'indicatore di intensità carbonica (*Carbon Intensity Indicator* CII), che insieme mirano a favorire una riduzione progressiva delle emissioni entro il 2030. Nonostante la pressione normativa resti elevata, la recente decisione dell'IMO di rinviare di un anno l'introduzione di una tassa globale sul carbonio ha posticipato l'adozione di misure di decarbonizzazione più rigorose. Questo rinvio dovrebbe estendere la vita utile delle navi meno recenti e rallentare l'attività di nuova costruzione nel breve termine, mentre i requisiti ambientali e di finanziamento continueranno a plasmare il rinnovo della flotta nel lungo termine.

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

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

Profilo dell'età attuale della flotta MR e LR1



Dichiarazione sul Governo Societario



Corporate Governance

ESRS 2 GOV-1

Costituita il 9 febbraio 2007 in Lussemburgo, la Società è **soggetta al diritto lussemburghese**. Dal 3 maggio 2007, in seguito alla sua quotazione sul segmento STAR del Mercato Telematico Azionario (Euronext Milan) di Borsa Italiana, è soggetta anche agli obblighi di informativa previsti dalla legge italiana. La Società ha deciso di rispettare, in linea generale, i principi e le raccomandazioni del **Codice di Corporate Governance di Borsa Italiana**⁽¹⁷⁾, in quanto l'applicazione di alcuni di tali principi e raccomandazioni è essenziale per rimanere quotati nel segmento STAR di Euronext Milan.

Alla fine del 2025, DIS è l'unica società con sede estera quotata su Borsa Italiana che ne rispetta appieno il Codice di Corporate Governance⁽¹⁸⁾.

La Società ha adottato un sistema di governo societario basato sul **ruolo attivo del Consiglio di Amministrazione** (di seguito anche "**Consiglio**"). Inoltre, DIS ha istituito due comitati chiave in seno al Consiglio: il **Comitato Nomine e Remunerazioni** e il **Comitato Controllo e Rischi** (di seguito collettivamente "**Comitati**").

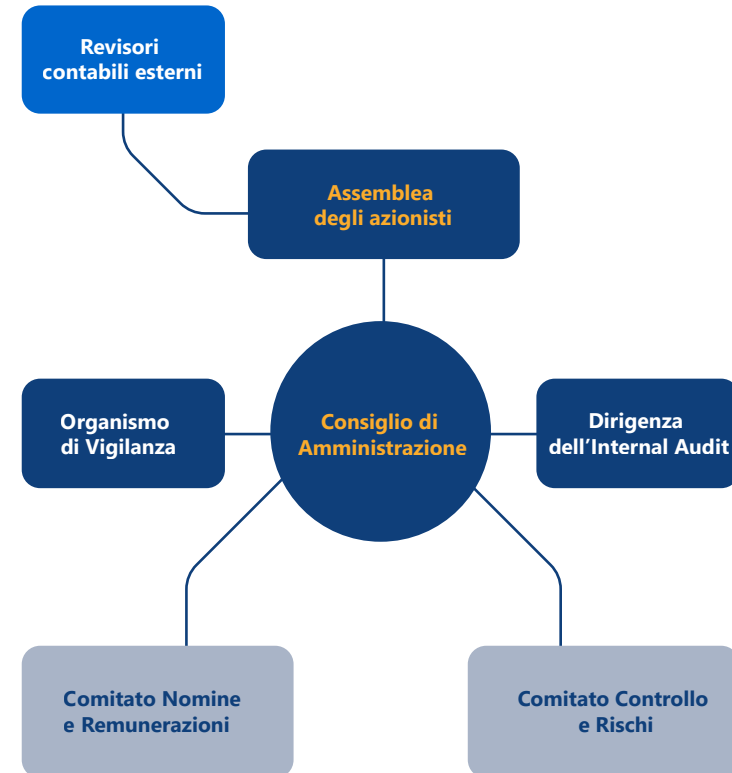
I conti annuali consolidati della Società sono assoggettati a revisione da un **Revisore Esterno**, in conformità alle leggi e alle normative applicabili in Lussemburgo. Inoltre, la Società ha istituito un **Organismo di Vigilanza in conformità ai requisiti del D.Lgs. 231**, applicabile in conseguenza della sua quotazione sul segmento STAR di Borsa Italiana.

La Società ha inoltre individuato i ruoli e le responsabilità principali seguenti:

- **il Chief Risk Officer**, ruolo svolto dell'Amministratore Delegato
- **il Responsabile dell'Internal Audit**, un dipendente di d'Amico Società di Navigazione S.p.A., nominato dal Consiglio di Amministrazione in conformità alla Carta dell'Internal Audit
- **il Direttore finanziario** a cui è stato affidato il compito di supervisionare il processo di informativa della Dichiarazione sulla sostenibilità nella Relazione annuale di DIS
- **un Responsabile di Investor Relations**, che riferisce direttamente all'Amministratore Delegato.

Il funzionamento, la dimensione e la composizione del Consiglio di Amministrazione e dei suoi Comitati sono oggetto di un'autovalutazione periodica svolta ogni tre anni, prima del suo rinnovo, conformemente al Codice di Corporate Governance di Borsa Italiana. L'autovalutazione più recente si è svolta nel 2023 ed è stata finalizzata a inizio 2024. L'autovalutazione, eseguita con il coordinamento del Presidente del Consiglio di Amministrazione e con il supporto del Comitato Nomine e Remunerazioni, nonché di un consulente esterno nominato dal Presidente, ha lo scopo di proporre una rosa di candidati e più in generale di migliorare la *performance* e l'efficacia del Consiglio di Amministrazione stesso e dei suoi Comitati. Il processo di autovalutazione del Consiglio di Amministrazione è formalizzato in una politica scritta approvata dal Consiglio di Amministrazione nel 2023 e menzionata anche nel Regolamento del Consiglio di Amministrazione disponibile sul [sito web](#) della Società.

Sistema di Corporate Governance



(17) la versione più recente del "Codice di Corporate Governance" italiano è disponibile su www.borsaitaliana.it

(18) Fonte: Relazione 2025 sull'evoluzione della corporate governance delle società quotate, 13° rapporto sull'applicazione del Codice di Autodisciplina, Borsa Italiana, Comitato Italiano Corporate Governance.



Consiglio di Amministrazione

Il governo societario della Società è incentrato sul **Consiglio di Amministrazione**, il quale detiene ampi poteri per la **realizzazione dell'oggetto sociale, dei valori e della mission della Società con la finalità di ottenere un successo sostenibile e valore per gli azionisti**. Il Consiglio supervisiona l'impresa e prende decisioni chiave per promuovere l'oggetto sociale della Società e garantire la trasparenza nelle operazioni e nei rapporti con il mercato. La sua principale responsabilità consiste nella **definizione della natura e del livello di rischio** compatibile con gli obiettivi strategici della Società e nella valutazione dell'efficacia del Sistema di controllo interno e di gestione del rischio. Il Consiglio è coadiuvato dalle attività degli organi del controllo interno, in particolar modo dalla funzione di Internal Audit, dal Comitato Controllo e Rischi e dal Chief Risk Officer.

Nel 2025, il numero di membri del Consiglio di Amministrazione era pari a nove: sette uomini e due donne, invariato rispetto al 2024. Il Consiglio includeva tre membri esecutivi e sei membri non esecutivi, con tre dei membri non esecutivi indipendenti. **La durata media in carica dei membri del Consiglio di Amministrazione è pari a 7,7 anni.**

NOMINA E SOSTITUZIONE

La Società si attiene al diritto lussemburghese, allo Statuto e al Codice di Corporate Governance per la nomina degli amministratori. Il processo garantisce una selezione trasparente e fornisce informazioni tempestive sulle qualifiche dei candidati. Il **Comitato Nomine e Remunerazioni** supporta il Consiglio fornendo un parere sulla dimensione e sulla composizione ottimali del Consiglio, individuando le capacità professionali necessarie e dando assistenza alla cooptazione di nuovi membri, se necessario.

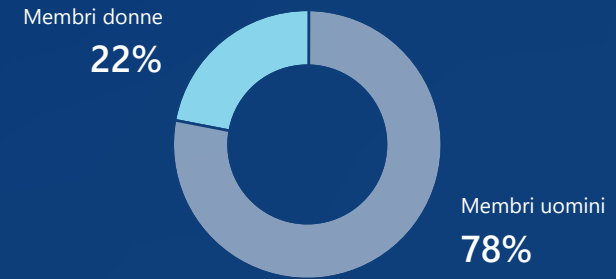
PROCESSO DI NOMINA

Lo Statuto stabilisce che gli Azionisti nominano i membri del Consiglio per un massimo di sei anni. Gli amministratori devono dichiarare la loro capacità legale per rivestire tale ruolo e confermare che non è loro vietato agire in tale veste. Gli amministratori indipendenti firmano, inoltre, una dichiarazione in conformità ai requisiti del Codice di Corporate Governance a conferma nella fattispecie della loro indipendenza. Gli amministratori possono essere rieletti e possono essere revocati dagli Azionisti. Nel caso in cui una delle posizioni si rendesse libera, il Consiglio può nominare un nuovo amministratore (cooptazione), a condizione che gli Azionisti lo ratifichino. Il Consiglio propone un elenco di candidati con il supporto del Comitato Nomine e Remunerazioni. In ragione della proprietà concentrata della Società, non è disponibile alcun piano di successione formale per gli amministratori esecutivi, ma il Consiglio monitora i potenziali candidati per garantire la continuità. Le ultime nomine sono state effettuate nel 2024 con un mandato triennale e la Società pianifica di mantenere tale approccio.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Nella sua riunione del 23 aprile 2024, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato la conferma della nomina del **Dott. Paolo d'Amico** alla carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione. Tale scelta garantisce una continuità nella gestione della Società, che è sotto la guida del Dott. Paolo d'Amico dal 2007. Sebbene il Presidente sia privo di poteri delegati all'interno della Società, **è considerato un amministratore esecutivo** in quanto esercita il controllo finale indiretto congiunto sulla Società.

Composizione del Consiglio di Amministrazione per genere (2025)





AMMINISTRATORI DELEGATI E FUNZIONARI

Nel corso dell'assemblea del Consiglio del mese di aprile 2024, **Antonio Carlos Balestra di Mottola** è stato nominato **Amministratore delegato**, responsabile dell'ordinaria amministrazione della Società. Gli è stata conferita l'autorità per impegnare la Società con firma singola per importi fino a US\$5.000.000 per singola operazione e gli è stata affidata la responsabilità di istituire un sistema di controllo interno e gestione del rischio in veste di **Chief Risk Officer**.

Nella stessa riunione, **Federico Rosen**, che non è un membro del Consiglio di Amministrazione, è stato nominato **Direttore finanziario** della Società. Gli è stata conferita nella fattispecie una procura speciale per:

- preparare la bozza delle relazioni trimestrali, semestrali e annuali, nonché dei bilanci previsionali da sottoporre all'approvazione del Consiglio di Amministrazione
- selezionare e attuare politiche finanziarie, contabili e fiscali ritenute appropriate per la Società conformemente alle leggi e normative applicabili, e garantire il successivo coordinamento di tali politiche con le controllate, sottoponendole, se richiesto, all'approvazione del Consiglio di Amministrazione e del Comitato Controllo e Rischi.

In seno al Consiglio di Amministrazione, anche il **Dott. Cesare d'Amico**, pur essendo privo di poteri delegati all'interno della Società, è considerato un amministratore esecutivo in quanto esercita il controllo finale indiretto congiunto sulla Società, di concerto con il Presidente di DIS.

AMMINISTRATORI INDIPENDENTI

I **tre membri indipendenti del Consiglio** sono Marcel C. Saucy, Tom Loesch e Monique I.A. Maller, i quali apportano le loro utilissime competenze alle discussioni consiliari, **garantendo che vengano rappresentati gli interessi degli azionisti**. Il loro ruolo è strumentale alla protezione degli interessi degli azionisti di minoranza e di terzi grazie alla valutazione obiettiva dei potenziali conflitti con l'azionista di controllo. Gli amministratori indipendenti sono inoltre fondamentali in seno ai comitati

consultivi che gestiscono i rischi e mitigano i conflitti di interessi. Tutti gli amministratori indipendenti si sono assunti l'impegno di continuare a soddisfare i requisiti di indipendenza per l'intera durata del loro incarico e di dare le dimissioni qualora non soddisfacessero più tali requisiti. Il 23 aprile 2024, il Consiglio ha confermato la nomina di Marcel C. Saucy in qualità di **Lead Independent Director**, con il compito di coordinare le attività degli amministratori non esecutivi, in particolare di quelli indipendenti, e di rivestire il ruolo di loro punto di riferimento.

COMPETENZE DEI MEMBRI DEL CONSIGLIO

Il funzionamento, la dimensione e la composizione del Consiglio sono oggetto di valutazione ogni tre anni precedentemente al rinnovo, nel rispetto della Politica del processo di autovalutazione. Vengono valutati la preparazione professionale, lo sviluppo continuo e le iniziative di formazione per migliorare le capacità e la qualità della governance. I membri del Consiglio compilano un questionario anonimo e una società di consulenza esterna analizza i risultati, fornendo una relazione contenente le conclusioni aggregate e le raccomandazioni, la quale viene rivista dal Comitato Nomine e Remunerazioni e condivisa con il Presidente che riferisce infine al Consiglio. Quest'ultimo effettua quindi una valutazione complessiva e, sulla base dei risultati delle succitate relazioni, al termine della sua durata in carica approva una relazione separata destinata agli azionisti chiamati a deliberare in merito alla nomina dei membri del Consiglio di Amministrazione, prevedendo un elenco che indica i profili manageriali e professionali ritenuti appropriati per la composizione del Consiglio. L'elenco viene quindi pubblicato in conformità alle leggi applicabili sul sito web della Società, insieme alla convocazione dell'assemblea degli azionisti.

La valutazione più recente del Consiglio, conclusa nel 2024, ha evidenziato la necessità di **una competenza più ampia nelle questioni di sostenibilità** in seno al Consiglio. Di conseguenza, **Antonia d'Amico**, Responsabile del **dipartimento ESG** del Gruppo d'Amico, è stata nominata membro non esecutivo del Consiglio.

Competenza-Numero di membri del Consiglio





Nome	Paolo d'Amico	Cesare d'Amico	Antonio Carlos Balestra di Mottola	Antonia d'Amico	Lorenzo d'Amico
Luogo e anno di nascita	(Roma, Italia, 1954)	(Roma, Italia, 1957)	(Rio de Janeiro, Brasile, 1974)	(Roma, Italia, 1988)	(Roma, Italia, 1987)
Ruolo	Presidente, membro esecutivo	Amministratore, membro esecutivo	Amministratore, membro esecutivo	Amministratore, membro non esecutivo	Amministratore, membro non esecutivo
Prima nomina nel	2007	2007	2016	2024	2024
Ultima nomina da/a ⁽¹⁹⁾	2024/2026	2024/2026	2024/2026	2024/2026	2024/2026
Esperienza	Paolo d'Amico è entrato nell'impresa di famiglia nel 1973 ed è diventato membro del Consiglio nel 1983. Nominato Amministratore delegato nel 1988, è Presidente di d'Amico Società di Navigazione S.p.A. dal 2002 e membro del Consiglio d'Amico International S.A. dal 1998. Dal 2006 è amministratore di d'Amico Tankers d.a.c. e Presidente di d'Amico International Shipping S.A. dalla sua quotazione nel 2007, con anche il ruolo di Amministratore delegato dal 2019 ad aprile 2024. Riveste ruoli di leadership in organizzazioni nazionali e internazionali, tra cui Presidente del Registro Italiano Navale e membro del consiglio di Confitarma dopo avere avuto il ruolo di suo Presidente (2010-2012). Dal 2018 al 2024 è stato Presidente della "International Association of Independent Tanker Owners". È stato insignito del titolo del Cavaliere del Lavoro nel 2013 e dell'Ordine Nazionale della Croce del Sud dal Brasile.	Cesare d'Amico ha iniziato la sua carriera nel 1976 nell'impresa di famiglia. È entrato nel Consiglio di Amministrazione nel 1983, è diventato Amministratore delegato nel 1988 e ha lanciato l'attività di trasporto alla rinfusa del Gruppo nel 1993. A partire dal 1998, ha avuto un ruolo chiave nello sviluppo della società irlandese d'Amico Dry DAC, operativa nel settore dei trasporti di carico secco, e nel 2007 ha partecipato alla quotazione di d'Amico International Shipping S.A. sul segmento STAR di Borsa Italiana. Nel 2010 ha avuto un ruolo chiave nella fondazione dell'ITS Academy Fondazione G. Caboto. È membro del consiglio di varie società del Gruppo d'Amico, tra cui d'Amico International Shipping S.A. E d'Amico Dry DAC, nonché di società esterne. A partire dal 2007 è membro del consiglio di amministrazione (attualmente Vicepresidente) della società quotata Tamburi Investment Partners S.p.A. e Presidente di ABS Italy National Committee dal 2013. Nel 2017 è diventato Presidente di The Standard Club Ltd., e dopo la sua fusione nel 2023 con North of England P&I Club, è stato nominato Presidente di NorthStandard EU DAC. È inoltre Vicepresidente di Confitarma.	Antonio Carlos Balestra di Mottola è Amministratore delegato di d'Amico International Shipping S.A. da aprile 2024. È entrato nel Gruppo d'Amico nel 2003, dopo avere avuto il ruolo di Direttore finanziario di d'Amico International Shipping da maggio 2016, Responsabile dello Sviluppo Commerciale per il Gruppo e Controllor finanziario di d'Amico International Shipping fino al 2008. Dal 2010 al 2021 è stato inoltre socio di Venice Shipping and Logistics S.p.A., specializzata in investimenti nel settore marittimo dei trasporti e della logistica. Prima entrare nel Gruppo d'Amico, ha conseguito un master in amministrazione aziendale presso la Columbia Business School e ha lavorato nel settore dell'investment banking presso Lehman Brothers (Londra e New York) e Banco Brascan (San Paolo, Brasile).	Antonia d'Amico è direttrice del dipartimento preposto alla sostenibilità del Gruppo, con il compito di supervisionare tutte le attività ESG per il Gruppo d'Amico. Ha iniziato il suo percorso con il Gruppo nel 2009 nel dipartimento HSQE, gestendo le certificazioni e la conformità alle normative internazionali. Nel 2010 si è trasferita a Londra per unirsi al team addetto ai noleggi dell'unità di business dedicata alle navi cisterna, trasferendosi successivamente a Singapore per supervisionare le attività commerciali nella regione del Pacifico. Dal 2014 al 2021 ha avuto il ruolo di Direttrice Generale per l'unità di business dedicata alle navi cisterna a Singapore. È amministratrice non esecutiva di d'Amico International Shipping S.A. ed è membro del Consiglio di società d'Amico, tra cui d'Amico Tankers d.a.c., d'Amico Ship Management S.r.l. e Ishima Pte. Ltd. Ha conseguito un master in amministrazione aziendale presso l'Università Tecnologica di Nanyang a Singapore.	Lorenzo d'Amico è il direttore assicurativo per il Gruppo, con la responsabilità di gestire la strategia assicurativa complessiva del Gruppo. È inoltre alla guida delle attività operative per il tramite della divisione addetta alle operazioni globali, la quale si propone di allineare e ottimizzare le due principali unità di business nel settore dei trasporti di d'Amico (operazioni a secco e navi cisterna). Dopo avere acquisito una prima esperienza all'interno del Gruppo durante l'università, è diventato responsabile operativo nel 2014. Dal 2016 al 2021 ha avuto il ruolo di viceresponsabile assicurativo prima della nomina a direttore. È amministratore non esecutivo di d'Amico International Shipping S.A. ed è membro del Consiglio di P&I Club NorthStandard, Strike and Delay Class e NorthStandard EU DAC. È inoltre membro del consiglio di amministrazione di The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) e Vicepresidente del Gruppo Giovani Armatori della Confederazione Italiana Armatori (Confitarma).

(19) Il mandato scadrà contestualmente all'assemblea ordinaria degli Azionisti che approva il bilancio 2026..



Nome	Paolo d’Amico	Cesare d’Amico	Antonio Carlos Balestra di Mottola	Antonia d’Amico	Lorenzo d’Amico
Altre posizioni nel Gruppo d’Amico	•Membro del Consiglio di Amministrazione (Presidente) di d’Amico Società di Navigazione S.p.A. •Membro del Consiglio di Amministrazione (Presidente e Amministratore delegato) di d’Amico Tankers Monaco S.A.M. •Membro del Consiglio di Amministrazione di d’Amico Tankers d.a.c. •Membro del Consiglio di Amministrazione di d’Amico International S.A. •Membro del Consiglio di Amministrazione di CO.GE.MA S.A.M. •Membro del Consiglio di Amministrazione (Presidente onorario) di Fondazione Ciro, Salvatore ed Antonio d’Amico	•Membro del Consiglio di Amministrazione (Amministratore delegato) di d’Amico Società di Navigazione S.p.A. •Membro del Consiglio di Amministrazione (Presidente) di d’Amico International S.A. •Membro del Consiglio di Amministrazione (Presidente) di CO.GE.MA. S.A.M. •Membro del Consiglio di Amministrazione di d’Amico Dry DAC •Membro del Consiglio di Amministrazione (Presidente onorario) di Fondazione Ciro, Salvatore ed Antonio d’Amico	•Membro del Consiglio di Amministrazione di d’Amico International S.A. •Membro del Consiglio di Amministrazione di d’Amico Tankers d.a.c. •Membro del Consiglio di Amministrazione di High Pool Tankers Ltd •Membro del Consiglio di Amministrazione di d’Amico Tankers Monaco S.A.M.	•Membro del Consiglio di Amministrazione di d’Amico Ship Management S.r.l. •Membro del Consiglio di Amministrazione di Ishima Pte. Ltd. •Membro del Consiglio di Amministrazione di d’Amico Tankers d.a.c. •Membro del Consiglio di Amministrazione (Presidente) di Fondazione Ciro, Salvatore ed Antonio d’Amico	•Membro del Consiglio di Amministrazione di Fondazione Ciro, Salvatore ed Antonio d’Amico
N. di altre cariche rilevanti⁽²⁰⁾	NESSUNA	3	NESSUNA	NESSUNA	3

(20) In questa colonna è indicato il numero di incarichi di amministratore o sindaco ricoperti dal soggetto interessato in altre società quotate in mercati regolamentati, anche esteri, in società finanziarie, bancarie, assicurative o di rilevanti dimensioni Aggiornato al 31/12/2025.



Nome	Massimiliano della Zonca	Monique I.A. Maller	Marcel C. Saucy	Tom Loesch
Luogo e anno di nascita	(Roma, Italia, 1978)	(Grevenmacher, Lussemburgo, 1956)	(Zurigo, Svizzera, 1955)	(Luxembourg, Grand Duchy of Luxembourg, 1956)
Ruolo	<i>Amministratore, membro non esecutivo</i>	<i>Amministratore indipendente, membro non esecutivo</i>	<i>Lead Independent Director, membro non esecutivo</i>	<i>Amministratore indipendente, membro non esecutivo</i>
Prima nomina nel	2024	2021	2021	2021
Ultima nomina da/a	2024/2026	2024/2026	2024/2026	2024/2026
Esperienza	Dal 2015, della Zonca è counsel presso Harney Westwood & Riegels SARL (in precedenza M Partners S.à r.l.), uno studio legale internazionale in Lussemburgo, dove gestisce operazioni e portafogli complessi, fornisce consulenze a società e imprese a conduzione familiare in merito al diritto societario lussemburghese ed è specializzato nelle ristrutturazioni e liquidazioni dei gruppi. Nella sua carriera precedente ha rivestito a Roma il ruolo di collaboratore del Nunziante Magrone Studio Legale Associato (2004–2007) e in Lussemburgo il ruolo di avvocato e successivamente di senior counsel presso Marcol European Services S.à r.l. (2007–2014) e di senior counsel presso EF TRUST S.A. (2014–2015). Dal 2009 è membro del Consiglio di d'Amico International S.A. e dal 2017 è membro del Consiglio del Luxembourg Maritime Cluster, con il ruolo di contribuire alle revisioni della legislazione in materia di trasporti marittimi. È inoltre amministratore non esecutivo di d'Amico International Shipping S.A. Si è laureato con lode in giurisprudenza all'Università Sapienza di Roma (2004), diventando un avvocato abilitato in Italia nel 2008 e in Lussemburgo nel 2015.	Dal 1991 Monique I.A. Maller è socia dirigente e fiscalista di Luxfiduciaire S.àrl, società di consulenza fiscale e contabile che annovera tra i suoi clienti società nazionali e internazionali di piccole e medie dimensioni in Lussemburgo. È inoltre socia dirigente di Luxfiduciaire Consulting S.àrl, specializzata in amministrazione e contabilità del ruolo paga, con sedi nella città di Lussemburgo. Prima di entrare in Luxfiduciaire, ha conseguito la qualifica di consulente fiscale presso la Camera di Commercio/Società di Contabilità del Granducato del Lussemburgo nel 1988.	Marcel C. Saucy ha un master di amministrazione aziendale della Wharton School e una laurea in psicologia dell'Università della Pennsylvania, a Filadelfia. La sua carriera nella finanza navale è iniziata nel 1981 presso Citibank in Svizzera e Grecia. Dopo due anni presso Morgan Stanley a Londra, New York e Zurigo, nel 1988 è diventato socio senior di Fincor Finance SA Zurich, un'azienda specializzata in gestione degli investimenti e finanza d'impresa che oggi è sotto il suo controllo. Ha strutturato operazioni per compagnie di navigazione a vari livelli della struttura di capitale e ha avuto il ruolo di relatore e partecipante a conferenze sui trasporti marittimi e sugli investimenti dei fondi pensione. È inoltre stato membro del consiglio di società quotate e private che operano nei trasporti marittimi, nella finanza internazionale, nell'intermediazione assicurativa, nella tecnologia Internet, negli sport professionistici e nelle belle arti.	Tom Loesch ha studiato alla facoltà di giurisprudenza dell'Università di Aix-Marseille ad Aix-en-Provence, alla facoltà di giurisprudenza dell'Università Pantheon-Sorbonne a Parigi e alla London School of Economics, dove ha conseguito varie lauree in giurisprudenza, anche a livello di master. È stato ammesso all'ordine forense lussemburghese nel 1982 e ha iniziato ad esercitare la professione di avvocato presso lo studio lussemburghese Loesch & Wolter, che successivamente è diventato la sede lussemburghese dello studio legale londinese Linklaters LLP a seguito di fusioni transfrontaliere. È specializzato in diritto societario, fusioni e acquisizioni e mercati finanziari (patrimonio). Nel 2012 ha lasciato il ruolo di socio paritario di Linklaters LLP per aprire un proprio studio legale. Attualmente detiene varie posizioni in qualità di amministratore indipendente di società non quotate e di fiduciario di organizzazioni filantropiche.
Altre posizioni nel Gruppo d'Amico	Membro del Consiglio di Amministrazione di d'Amico International S.A.	NESSUNA	NESSUNA	NESSUNA
N. di altre cariche rilevanti	5	NESSUNA	3	6



ATTIVITÀ DI FORMAZIONE

Finora, nel corso mandato triennale (dal 2024 al 2027), sono state organizzate le seguenti sessioni di formazione introduttiva per gli amministratori non esecutivi di nuova nomina:

- **Corporate governance e normativa:** due sessioni di formazione su doveri dei membri del Consiglio, procedure interne e regolamenti, a copertura di argomenti quali il Codice di Corporate Governance di Borsa Italiana, le responsabilità degli amministratori, le operazioni con parti correlate, la politica per le remunerazioni e il controllo interno. Le sessioni sono state condotte con il supporto di uno studio legale esterno.
- **Formazione ESG per gli amministratori esecutivi, non esecutivi e indipendenti:** una sessione incentrata sull'integrazione della sostenibilità e sull'impatto delle nuove direttive europee, con particolare attenzione al quadro europeo di sostenibilità, alle pressioni normative e alle best practice di strategia ESG per il settore dei trasporti marittimi.
- **Doveri e responsabilità degli amministratori indipendenti:** una sessione dedicata agli amministratori indipendenti in merito ai loro doveri ai sensi delle norme italiane, con il supporto del dipartimento Corporate & Legale e di uno studio legale esterno.
- **Presentazione delle linee guida sul controllo interno:** una presentazione del Responsabile dell'Internal Audit in merito alle linee guida sul sistema di controllo interno che coinvolge gli amministratori indipendenti, l'Amministratore Delegato e il Direttore finanziario.



Altri organi di governo

COMITATO NOMINE E REMUNERAZIONI

Il **Comitato Nomine e Remunerazioni** assiste il Consiglio fornendo consulenza sui candidati in caso di **cooptazione** dei membri del Consiglio, definendo la **dimensione** e la **composizione** ottimali del Consiglio e supervisionandone la valutazione. Inoltre, assiste il Consiglio di Amministrazione raccomandando **candidati al ruolo di amministratore**, esprime pareri e formula proposte al Consiglio di Amministrazione in merito alla **politica per le remunerazioni** per il Consiglio e l'alta dirigenza, all'identificazione degli obiettivi di performance per gli amministratori esecutivi e al monitoraggio dell'**attuazione** di tale politica, specialmente per quanto riguarda il raggiungimento degli obiettivi di performance correlati alla componente variabile della remunerazione dei membri esecutivi del Consiglio di Amministrazione e dell'alta dirigenza. Il Comitato Nomine e Remunerazioni riferisce inoltre al Consiglio di Amministrazione sulle attività svolte a cadenza annuale, in occasione dell'approvazione del bilancio annuale.

Nel 2025 il Comitato era costituito da **tre membri**, due uomini e una donna, invariato rispetto al 2024, e tutti erano membri non esecutivi. La **durata media in carica** dei membri del Comitato è **5 anni**.

COMITATO CONTROLLO E RISCHI

Il **Comitato Controllo e Rischi** fornisce supporto al Consiglio di Amministrazione nel definire i **criteri guida di controllo interno e di gestione del rischio**. Il Comitato assiste il Consiglio nella valutazione dell'adeguatezza e dell'efficacia del sistema di controllo interno in rapporto **al profilo di rischio e alla strategia della Società**. Fornisce consulenza al Consiglio in merito alla **nomina** e **revoca** del Responsabile dell'Internal Audit, supervisiona l'**autonomia** e l'efficacia della funzione di *audit*, determina la **remunerazione** del Responsabile dell'Internal Audit e valuta il **piano di audit annuale**. Il Comitato rivede inoltre le **relazioni degli audit interni e riceve la valutazione del Responsabile dell'Head of Internal Audit sull'efficacia del sistema di controllo interno**. Monitora l'**indipendenza del revisore contabile esterno**, garantisce la **corretta applicazione dei criteri contabili** ed esamina le **risultanze del revisore contabile esterno**. Inoltre, valuta la rappresentazione del **modello di business** nelle relazioni finanziarie e non finanziarie.

Inoltre, il Comitato riferisce al Consiglio di Amministrazione sulle attività svolte due volte all'anno, in occasione dell'approvazione della relazione finanziaria annuale e semestrale della Società.

Nel 2025 il Comitato era costituito da **tre membri**, due uomini e una donna, invariato rispetto al 2024, e tutti erano membri non esecutivi. La **durata media in carica** dei membri del Comitato è **5 anni**.

ORGANISMO DI VIGILANZA

L'**Organismo di Vigilanza** monitora l'attuazione e l'aggiornamento continuo del **Modello 231**, come approvato dal Consiglio di Amministrazione nel 2025⁽²¹⁾. I suoi compiti includono la supervisione dell'**efficacia** del Modello, la garanzia dell'attuazione delle misure di controllo, la valutazione periodica della sua **efficienza** e la promozione della **consapevolezza** del Modello tra i suoi destinatari. L'Organismo di Vigilanza ha forma collegiale e consta di tre membri nominati per una durata di tre anni in scadenza contestualmente all'approvazione del bilancio 2025. I membri vengono selezionati in base ai criteri stabiliti nel **Decreto 231**, garantendo l'autonomia, l'indipendenza, la professionalità e l'integrità dell'Organismo di Vigilanza nel suo insieme. Tra i membri attuali si annoverano due membri esterni, **Nicola Pisani** (Presidente dell'Organismo di Vigilanza) e **Maurizio Andrea Bergamaschi**, e un membro interno, **Anna Alberti**, dipendente di d'Amico Società di Navigazione S.p.A. presso il dipartimento Affari Legali Aziendali Internazionali del Gruppo.

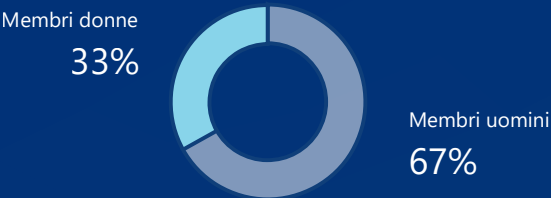
Nel 2025 l'Organismo di Vigilanza era costituito da **tre membri**, due uomini e una donna, invariato rispetto al 2024, e tutti erano membri non esecutivi. La **durata media in carica** dei membri dell'Organismo di Vigilanza è **15,7 anni**.

(21) In accordance with the Italian Legislative Decree No. 231 of 8 June 2001 (the "Decree 231") itself.

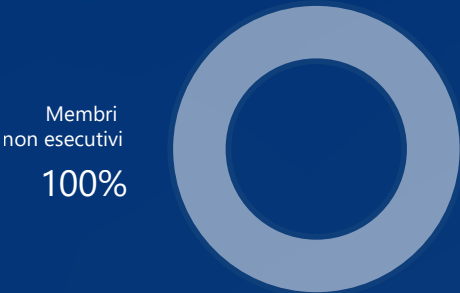


Composizione del Comitato Nomine e Remunerazioni (2025)

Genere

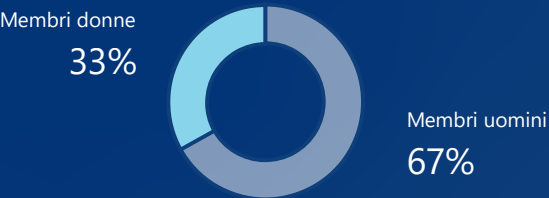


Ruolo



Composizione del Comitato Controllo e Rischi (2025)

Genere

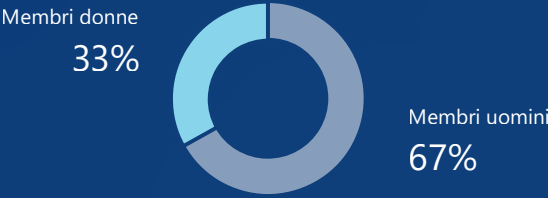


Ruolo

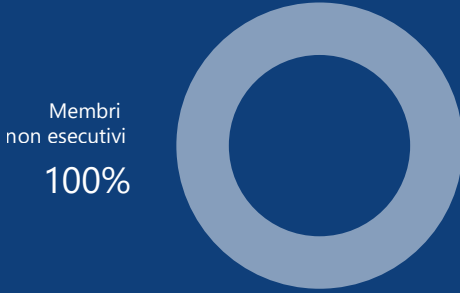


Composizione dell'Organismo di Vigilanza (2025)

Genere



Ruolo



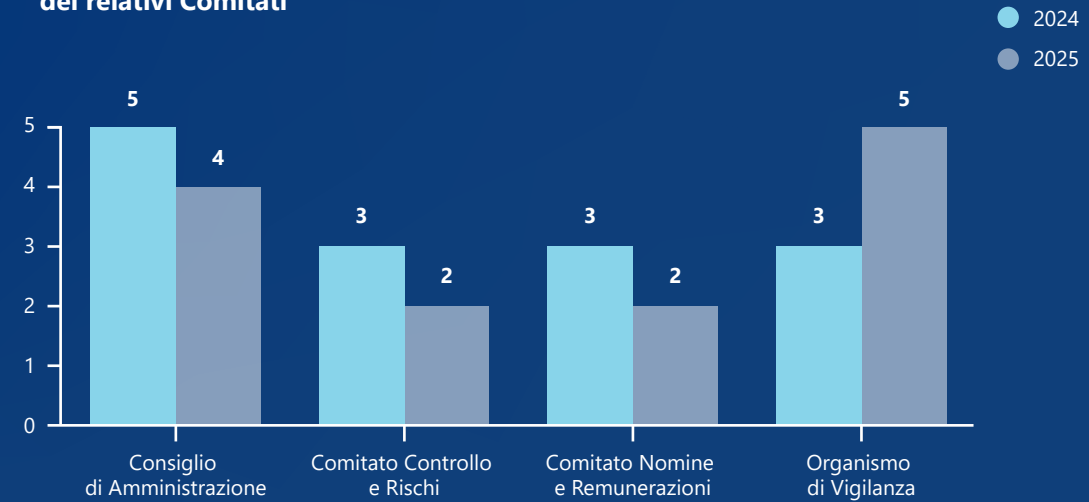
Nome	Carica	Comitato Nomine e Remunerazioni	Comitato Controllo e Rischi
Monique I.A. Maller	Amministratore indipendente in conformità al Codice di Corporate Governance	Membro	Presidente
Marcel C. Saucy	Amministratore indipendente in conformità al Codice di Corporate Governance	Membro	Membro
Tom Loesch	Amministratore indipendente in conformità al Codice di Corporate Governance	Presidente	Membro



Attività degli organi di governo

Di seguito sono riportati il numero delle riunioni degli organi e i rispettivi tassi di partecipazione. Nel 2025, **tutti gli organi e i relativi Comitati hanno registrato una percentuale di partecipazione del 100% alle rispettive riunioni.**

Numero di riunioni degli organi di amministrazione, gestione e vigilanza e dei relativi Comitati





Politica sulla diversità

ESRS 2 GOV-1

In data **31 luglio 2018** il Consiglio di Amministrazione della Società ha adottato una **Politica sulla diversità** al fine di riconoscere i benefici derivanti dal promuovere e gestire la diversità in qualsiasi dimensione dell'organizzazione, a cominciare dalla composizione del **Consiglio di Amministrazione**. La Società ritiene che **la diversità favorisca idee, innovazione, comprensione, e soluzione dei problemi**, contribuendo così al suo **successo economico in chiave sostenibile** e alla **creazione di valore nel lungo periodo** per gli *stakeholder*.

La definizione di diversità riportata nella **Politica sulla diversità** definisce la diversità in modo ampio, ricomprendendo senza limitazioni l'età, il *background* culturale, l'etnia, il genere, gli attributi fisici, le credenze, la lingua, l'orientamento sessuale, l'istruzione, la nazionalità, l'estrazione sociale e la cultura o altre caratteristiche personali.

Di conseguenza, e in linea con le **raccomandazioni del Codice di Corporate Governance** e delle successive modifiche introdotte al **Regolamento ed alle Istruzioni di Borsa Italiana**, la Società ha effettuato un'autovalutazione sotto la guida del Presidente del Consiglio di Amministrazione. Dopo il parere del **Comitato Nomine e Remunerazioni**, il Consiglio ha deciso di proporre una **rosa di nove candidati** per il **rinnovo 2024** del Consiglio di Amministrazione che includeva **due candidati non esecutivi appartenenti al genere meno rappresentato**.

Gli attuali membri del Consiglio sono **professionisti riconosciuti a livello internazionale con competenze in materia legale, finanziaria, contabile, ESG, assicurativa e di gestione dei rischi**. Il Consiglio di Amministrazione e i Comitati interni della Società comprendono attualmente membri **diversi per background, età, genere, e anzianità**, in modo da garantire un'**ampia varietà di competenze e prospettive**. La varietà di conoscenze ed esperienze professionali rafforza **l'equilibrio e l'efficacia** del Consiglio di Amministrazione e dei suoi Comitati, contribuendo a un **valido governo societario**.

Inoltre, ogni Comitato interno del Consiglio di Amministrazione consta di **tre amministratori indipendenti**. Il numero di amministratori indipendenti è stato preventivamente valutato e ritenuto adeguato per garantire la costituzione adeguata e il funzionamento dei Comitati in proporzione al numero complessivo dei membri del Consiglio.

Diversità all'interno del Consiglio di Amministrazione (a fine esercizio)		2025	2024
Sotto i 30 anni di età	Uomini	0	0
	Donne	0	0
Tra i 30 e i 50 anni di età	Uomini	2	3
	Donne	1	1
Sopra i 50 anni di età	Uomini	5	4
	Donne	1	1

Diversità all'interno del Comitato Nomine e Remunerazioni (a fine esercizio)		2025	2024
Sotto i 30 anni di età	Uomini	0	0
	Donne	0	0
Tra i 30 e i 50 anni di età	Uomini	0	0
	Donne	0	0
Sopra i 50 anni di età	Uomini	2	2
	Donne	1	1

Diversità all'interno del Comitato Controllo e Rischi (a fine esercizio)		2025	2024
Sotto i 30 anni di età	Uomini	0	0
	Donne	0	0
Tra i 30 e i 50 anni di età	Uomini	0	0
	Donne	0	0
Sopra i 50 anni di età	Uomini	2	2
	Donne	1	1

Diversità all'interno dell'Organismo di Vigilanza (a fine esercizio)		2025	2024
Sotto i 30 anni di età	Uomini	0	0
	Donne	0	0
Tra i 30 e i 50 anni di età	Uomini	0	0
	Donne	1	1
Sopra i 50 anni di età	Uomini	2	2
	Donne	0	0



Politica di remunerazione

ESRS 2 GOV-3; E1.GOV-3

La Politica di remunerazione della Società per gli organi si compone di quattro elementi:

- componente di remunerazione **fissa**
- componente **variabile di breve termine**
- componente **variabile di lungo termine**
- **Benefit.**

Ogni elemento soddisfa una finalità diversa, in linea con il ruolo e le responsabilità dei beneficiari. In particolare, la componente di remunerazione fissa è concepita per remunerare le competenze, l'esperienza e i contributi richiesti per ogni ruolo specifico. La componente variabile di breve termine mira ad incentivare la *performance* e il contributo ai risultati aziendali, tenendo conto delle condizioni prevalenti sul mercato. La componente variabile di lungo termine mira ad allineare gli interessi di medio-lungo termine della dirigenza e degli azionisti, aumentando allo stesso tempo l'impegno e la fidelizzazione delle risorse chiave. I *benefit* mirano a completare il pacchetto retributivo complessivo, garantendo l'allineamento a benchmark di mercato.

PIANO D'INCENTIVAZIONE AZIONARIA A LUNGO TERMINE

La Società fornisce benefici aggiuntivi ad alcuni membri dell'alta dirigenza⁽²²⁾.

Nel 2025, l'assemblea annuale degli Azionisti ha approvato, su proposta del Consiglio di Amministrazione e con il previo parere favorevole del Comitato Nomine e Remunerazioni, **l'adozione del Piano di incentivazione variabile a medio-lungo termine 2025-2027**. Il Piano prevede l'assegnazione gratuita di un *bonus* costituito da una combinazione di contanti e azioni ordinarie di DIS a un gruppo selezionato di dipendenti con responsabilità strategiche presso DIS, sulla base del raggiungimento di specifici obiettivi di *performance*. Tali obiettivi sono strettamente correlati agli obiettivi della Società e sono valutati al termine del periodo di maturazione⁽²³⁾. In aggiunta ai criteri correlati alle **prestazioni finanziarie e operative** del Gruppo DIS, il Piano include metriche correlate alle **prestazioni ambientali della flotta**, in linea con gli obiettivi della Società di ridurre la propria impronta ambientale e di generare valore sostenibile a lungo termine.

Il Piano stabilisce un ***bonus pool*** basato sul **ROCE (ritorno sul capitale investito) medio** conseguito da DIS nel corso di ciascuno dei tre **periodi biennali di maturazione** presi in considerazione ("Periodo/i" o "Ciclo/i"), con una soglia minima del **5%** chiamata obiettivo di "gate". Il *bonus pool* viene quindi calcolato come il 10% della differenza tra l'EBIT

medio raggiunto durante il Periodo e l'EBIT corrispondente ad un ROCE medio del 5%, fino ad un EBIT massimo corrispondente ad un ROCE del 10%. Inoltre, al *bonus pool* viene applicata una rettifica per riflettere il ritorno totale per gli azionisti (TSR) ottenuto dagli azionisti di DIS durante il Periodo, rispetto al TSR di un gruppo di concorrenti.

Il *bonus pool* viene allocato secondo sei obiettivi di *performance* concepiti per misurare la performance finanziaria di DIS tenendo conto dei rischi assunti, della solidità della strategia di copertura dei contratti, dell'efficienza in termini di costi della struttura gestionale e dell'impronta ambientale delle sue navi. I sei obiettivi sono:

1. **ROCE rettificato** (75% del *pool*) – Il ROCE è rettificato utilizzando una matrice che tiene conto della leva finanziaria nella struttura del capitale di DIS e della percentuale di copertura dei contratti.
2. **Efficacia della copertura** (5% del *pool*) – Calcolata come rapporto tra i ricavi base *time charter* giornalieri delle navi impiegate con contratti *spot* e di navi impiegate con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, ponderati rispettivamente per il numero di giorni *spot* annuali e per il numero di giorni di contratto a tempo determinato annuali in ciascun anno del periodo di riferimento del Piano.
3. **Spese generali e amministrative giornaliere** (5% del *pool*) – Calcolate come variazione percentuale di aumento o riduzione delle spese generali e

amministrative (G&A) giornaliere annuali medie durante il periodo di riferimento del Piano, ponderata per il numero di giorni-nave disponibili in ciascun anno del Piano, rispetto alle spese generali e amministrative giornaliere annuali medie dell'anno precedente l'inizio del Piano.

4. **Costi operativi diretti giornalieri** (5% del *pool*) – Calcolati come variazione percentuale di aumento o riduzione dei costi operativi diretti giornalieri medi annuali per le navi di proprietà e a scafo nudo di DIS durante il periodo di riferimento del Piano, ponderata per il numero di giorni-nave disponibili per le navi di proprietà e a scafo nudo in ciascun anno del Piano, rispetto ai costi operativi diretti giornalieri annuali medi dell'anno precedente l'inizio del Piano.
5. **EEDI/EEI** (5% del *pool*) – CO₂ per tonnellata Tpl (Dwt)-miglia per tutte le navi di proprietà e a scafo nudo – Calcolata come percentuale di riduzione delle emissioni medie di CO₂ per tonnellata Tpl (Dwt)-miglia, sulla base delle specifiche tecniche della nave piuttosto che delle effettive tonnellate metriche trasportate o miglia percorse, durante il periodo di riferimento del Piano, rispetto al livello registrato nell'anno precedente l'inizio del Piano.
6. **EEOI** (5% del *pool*) – CO₂ per tonnellata-miglia per le navi di proprietà e a scafo nudo gestite sul mercato *spot* – da calcolarsi come percentuale di riduzione delle emissioni medie di CO₂ per tonnellate-miglia, definite

(22) In conformità all'IFRS 2 – Pagamenti basati su azioni e allo IAS 19 Benefici per i dipendenti.

(23) Si rimanda alla Nota 3 della nota integrativa per ulteriori informazioni sulle modalità di allocazione delle componenti azionaria e di cassa.



come la somma del prodotto delle tonnellate metriche effettive trasportate e miglia effettive percorse per ciascuno dei viaggi spot delle navi di proprietà e a scafo nudo di DIS durante il periodo di riferimento del Piano, rispetto al livello registrato nell'anno precedente l'inizio del Piano.

Per ognuno dei suddetti obiettivi **vengono stabilite soglie minime**. È previsto un aumento lineare della percentuale allocata quando tale soglia viene superata, fino ad un massimo del 110% dell'importo attribuibile al raggiungimento di tale obiettivo. Il *bonus* finale così calcolato viene versato al 70% in contanti al termine del periodo di maturazione di ogni ciclo, mentre il restante 30% viene conferito mediante azioni di DIS (gratuite) nei due anni successivi al periodo di maturazione (15% all'anno).

Il quinto e il sesto obiettivo sono legati al clima, poiché tali indicatori misurano le prestazioni delle navi in termini di energia ed emissioni dal punto di vista progettuale (EEDI/ EEXI) e dal punto di vista operativo (EEOI). Mantenendo costanti tutti gli altri fattori, il miglioramento di tali indicatori richiede una riduzione delle emissioni di CO₂.

Per il 2025, la quota della remunerazione variabile associata agli obiettivi legati al clima per i beneficiari del sistema di incentivi a lungo termine ammonta al **10% della remunerazione totale**, poiché sono stati raggiunti entrambi gli obiettivi legati al clima nel Piano LTI.



Sistemi di gestione

ESRS 2 GOV-5

SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E DI GESTIONE DEL RISCHIO

Il Consiglio di Amministrazione supervisiona il sistema di controllo interno e di gestione del rischio, nel rispetto del Codice di Corporate Governance e delle *best practice*. Ne valuta l'efficacia sulla base delle relazioni del Responsabile dell'Internal Audit, del Comitato Controllo e Rischi e dell'Organismo di Vigilanza.

I dirigenti hanno la responsabilità di individuare e gestire i rischi, inclusi quelli legati alla sostenibilità.

Il Gruppo mette continuamente a punto le proprie misure di controllo per mantenere un sistema di controllo interno e di gestione del rischio efficiente ed efficace, mediante la revisione e l'aggiornamento regolari di politiche, procedure e strutture organizzative per monitorare e garantire efficienza operativa, affidabilità delle informazioni (incluse quelle finanziarie) fornite agli organi interni e al mercato, e rispetto delle leggi e dei regolamenti applicabili a salvaguardia del patrimonio del Gruppo.

Il dipartimento Internal Audit conduce verifiche indipendenti, identifica le aree di miglioramento e collabora con i responsabili di processo alla risoluzione delle carenze. Monitora costantemente l'implementazione delle azioni concordate, riferendo direttamente al Chief Risk Officer e al Comitato Controllo e Rischi.

È compito del Chief Risk Officer mantenere un adeguato sistema di controllo interno, che comprende la verifica periodica delle principali funzioni di controllo. L'efficacia dei controlli chiave è valutata regolarmente con il supporto del dipartimento Internal Audit.

Dal punto di vista metodologico, il sistema di controllo è stato definito in conformità al *“framework COSO”* (“Internal Control – Integrated Framework,” rilasciato dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission), che rappresenta il modello di riferimento internazionale per la creazione, l'aggiornamento, l'analisi e la valutazione dei sistemi di controllo relativi all'informativa sia finanziaria, sia non finanziaria. La progettazione, l'attuazione e il mantenimento del sistema di controllo sono garantiti attraverso l'individuazione e la valutazione dei rischi e controlli (ai livelli sia di società, sia di processo), ma anche attraverso i flussi informativi correlati (informativa). Entrambi i tipi di controlli, a livello di entità e a livello di processo, sono soggetti a monitoraggio regolare per verificare, nel corso del tempo, l'adeguatezza della loro progettazione e l'efficacia del loro funzionamento. A tale scopo, le attività di monitoraggio in linea, affidate alla dirigenza responsabile dei processi/delle attività pertinenti, vengono svolte in parallelo alle attività di monitoraggio indipendenti, affidate all'Internal Audit, che opera conformemente a un piano annuale concordato con il Comitato Controllo e Rischi e approvato dal Consiglio di Amministrazione. Tale piano definisce il campo di applicazione e gli obiettivi delle attività di audit.

Il dipartimento Internal Audit ha l'autorità per selezionare società operative o processi al fine di effettuare audit o follow-up analitici ed è responsabile dell'ideazione di un piano di audit basato sull'analisi dei rischi. Per consentire la valutazione dell'efficacia del sistema di controllo interno e di gestione del rischio, i risultati del monitoraggio dei

principali rischi e i piani di gestione correlati vengono presentati regolarmente al Comitato Controllo e Rischi.

INTERNAL AUDIT AND RISK ASSESSMENT

Il dipartimento Internal Audit conduce verifiche indipendenti, identifica le aree di miglioramento e collabora con i responsabili di processo alla risoluzione delle carenze. Monitora costantemente l'implementazione delle azioni concordate, riferendo direttamente al Chief Risk Officer e al Comitato Controllo e Rischi.

Il dipartimento Internal Audit effettua sistematicamente una valutazione del rischio parlando con i responsabili di processo per individuare i rischi inerenti, l'ambiente e le attività di controllo, nonché i rischi residui. Dal 2022, in previsione dell'evoluzione dei requisiti normativi e delle aspettative della CSRD, il Gruppo ha esaminato la metodologia di valutazione del rischio, integrando la prospettiva ESG. Nel 2024, la metodologia aggiornata in linea con gli Standard Globali di Internal Audit è stata finalizzata e condivisa con l'Amministratore delegato e il Direttore finanziario.

La metodologia di valutazione del rischio delinea nello specifico:

- **Identificazione del modello di rischio e delle categorie di rischio correlate** a cui può essere esposta la Società
- **Definizione della tolleranza al rischio e della propensione al rischio** con il relativo collegamento alle metriche di valutazione del rischio, in base all'EBITDA medio e alla posizione finanziaria netta (NFP)

- Definizione delle **metriche del rischio**, con la valutazione di Probabilità (in base alla frequenza dell'attività) e Impatto (come specificato nei dettagli nella seguente tabella)
- **Valutazione dell'efficacia dei controlli**: in base al valore assegnato all'efficacia dei controlli, la percentuale di riduzione del rischio è misurata in termini di Probabilità (per i controlli preventivi) e/o di Impatto (per i controlli correttivi/investigativi) del rischio mappato.

Aree di rischio	Metriche del rischio
Economia e finanza	• Scala della perdita monetaria
Risorse umane	• Disponibilità di personale/capacità • Tasso di turnover
Reputazione	• Portata e durata della risonanza mediatica • Durata dell'impatto sull'immagine del marchio e sul rapporto con gli stakeholder
Salute e sicurezza	• Durata della prognosi dopo una lesione/malattia professionale
Ambiente	• Tipo di danno • Ripercussioni sulla comunità circostante
Conformità	• Impatto della decisione amministrativa/giudiziaria • Possibili sanzioni/risarcimenti
Continuità operativa	• Criticità del processo interessato • Durata dell'interruzione



Per integrare la dimensione ESG nelle attività di Internal Audit, il processo ESG è stato analizzato nel contesto della valutazione del rischio a partire dal 2024. Inoltre, **da marzo 2025, la dimensione ESG è stata inclusa nel piano di audit annuale basato sui rischi.**

Nel corso del 2025, il dipartimento Internal Audit ha svolto **una valutazione dei controlli a livello di entità (Entity Level Controls - ELC) legati alla rendicontazione di sostenibilità.** Nella fattispecie, in applicazione dei principi del framework COSO, una valutazione del *framework* di governance e di supervisione a supporto del processo della rendicontazione di sostenibilità è stata eseguita sulle procedure di controllo interno che regolamentano il Bilancio di sostenibilità. **Con il supporto di una società di audit interno specializzata, il dipartimento Internal Audit ha avviato un audit del processo di redazione della rendicontazione di sostenibilità a dicembre 2025.** Sono state svolte interviste di audit con i rappresentanti delle divisioni ESG, tecnica, legale, addette all'equipaggio e alle risorse umane, HSQE e ICT. L'esito di tale valutazione sarà utilizzato come base per identificare azioni di miglioramento da intraprendere nel prossimo anno.

SISTEMA DI GESTIONE INTEGRATA

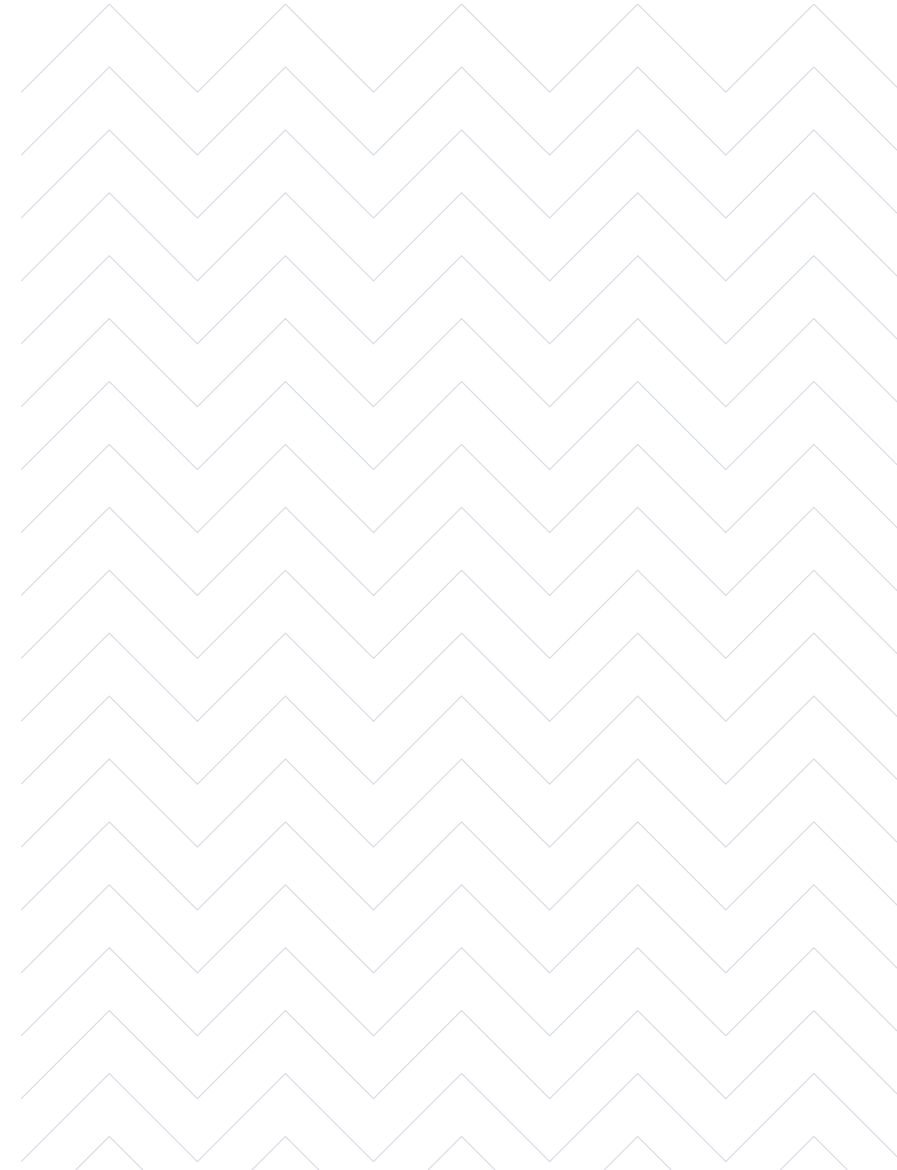
L'implementazione di un Sistema di gestione integrata (IMS) rispecchia **la strategia aziendale della Società orientata alla qualità, alla sicurezza e salute nei luoghi di lavoro, all'efficienza energetica, alla salvaguardia dell'ambiente e alla responsabilità sociale d'impresa.** Ciò avviene attraverso l'adozione di riconosciuti *standard* e certificazioni internazionali.

DIS si è allineata formalmente al Sistema di gestione integrato del Gruppo d'Amico, potenziando il Sistema di controllo interno e di gestione del rischio internamente al

Gruppo DIS e migliorando l'efficienza dei processi. Inoltre, tale integrazione ha portato al rafforzamento del coordinamento tra gli organi di controllo interno, in particolare nello sviluppo dei piani di *audit* così da portare ad una razionalizzazione dei controlli. Tale livello di coordinamento è stato raggiunto attraverso un protocollo definito che garantisce di non interferire con l'autonomia e l'indipendenza dei singoli sistemi di gestione. La collaborazione tra gli organi di controlli agevola la condivisione delle relazioni degli *audit*, garantisce la trasparenza, elimina la ridondanza e migliora l'efficienza della mitigazione dei rischi riconoscendo le precedenti osservazioni segnalate da altri organi di controllo.

L'IMS permette al Gruppo d'Amico, e di conseguenza a d'Amico International Shipping, **di identificare, mantenere e migliorare continuamente un modello organizzativo gestionale dinamico.** Tale approccio integrato è progettato per gestire le specifiche esigenze e complessità di diversi segmenti dei trasporti, garantendo allo stesso tempo la conformità alle leggi e ai regolamenti nazionali e internazionali. Il monitoraggio continuo, la misurazione delle *performance*, le ispezioni interne, l'analisi dei dati e le tempestive azioni correttive **consentono a DIS di accrescere continuamente le proprie performance** e quelle dei suoi *stakeholder* in termini di sicurezza, protezione ambientale e soddisfazione del cliente.

L'IMS, già conforme al **Codice internazionale di gestione della sicurezza**, è stato esteso ai seguenti *standard* internazionali certificati dal RINA: **ISO 9001** per la gestione della qualità, **ISO 14001** per la gestione ambientale, **ISO 45001** per la gestione della salute e sicurezza sul lavoro e **ISO 50001** per la gestione energetica.





Dichiarazione sulla responsabilità della gestione

Il dirigente responsabile della redazione dei bilanci 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 civilistico e quello consolidato sono redatti in accordo con gli International Financial Reporting Standards come adottati dall'Unione Europea e rappresentano in modo corretto le attività, passività, la situazione patrimoniale e finanziaria ed il conto economico di d'Amico International Shipping S.A. e delle sue controllate nel loro insieme.

La relazione sulla gestione consolidata 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.

Lussemburgo, 12 marzo 2026

Federico Rosen

Direttore Finanziario



Dichiarazione di Sostenibilità



Informazioni generali

Introduzione alla dichiarazione di sostenibilità

ESRS 2 BP-1; BP-2

In previsione della trasposizione della Direttiva UE relativa alla rendicontazione societaria di sostenibilità (CSRD) nel diritto nazionale lussemburghese, DIS ha deciso di adottare **su base volontaria una rendicontazione conforme all’Articolo 29a della Direttiva 2013/34/UE, come emendata dalla CSRD, e ai principi europei di rendicontazione di sostenibilità (ESRS).**

Nel mese di luglio 2025, la Commissione europea ha adottato un atto delegato noto come **“Quick Fix”** che emenda la prima stesura dello Standard ESRS, allo scopo di ridurre l’onere della reportistica e l’incertezza correlata per le società a cui è richiesto di rendicontare ai sensi del *framework* CSRD per l’esercizio 2024 (comunemente definite società *“wave one”*). Tali società non erano coperte dalla Direttiva **“Stop The Clock”**, parte del pacchetto “Omnibus” adottato dalla Commissione nel febbraio 2025, che ha posticipato di due anni i requisiti relativi alla rendicontazione di sostenibilità applicabili alle informative delle società sugli esercizi 2025 e 2026 (le cosiddette società *“wave two”* e *“wave three”*).

Poiché il Lussemburgo non ha ancora recepito la CSRD nel diritto nazionale, **la rendicontazione di DIS continua a rispettare il *framework* CSRD/ESRS su base volontaria.** Qualora la Direttiva fosse stata adottata dal Lussemburgo, DIS sarebbe rientrata nel campo di applicazione delle società *“wave*

one” e, di conseguenza, per l’attuale periodo di riferimento della rendicontazione di sostenibilità, usufruirebbe delle disposizioni transitorie introdotte dal succitato atto delegato.

La Dichiarazione di sostenibilità del Gruppo DIS⁽²⁴⁾ è predisposta su **base consolidata**, applicando i medesimi principi di consolidamento adottati per il bilancio. Pertanto, salvo altrimenti specificato, le informazioni relative alla sostenibilità di cui al Bilancio di sostenibilità si riferiscono all’intero Gruppo controllato da d'Amico International Shipping S.A. Analogamente, tutte le politiche e le procedure di gestione si applicano al Gruppo nel suo insieme.

La Dichiarazione di sostenibilità di DIS copre **le catene del valore *upstream* e *downstream***. Gli impatti, i rischi e le opportunità (IRO) legati alle catene del valore e valutati come rilevanti nella DMA sono collegati esplicitamente alle catene del valore delle navi e delle operazioni marittime⁽²⁵⁾. La loro analisi è riportata nelle sezioni relative ai criteri tematici, tra cui le modalità di interazione e integrazione in rapporto alla strategia e al modello di business del Gruppo. Le metriche riferite nelle informative tematiche si riferiscono però esclusivamente a DIS.

La Dichiarazione di sostenibilità 2025 di DIS integra inoltre gli ***standard SASB per il settore dei trasporti marittimi***. Un indice dei contenuti per gli *standard* ESRS e SASB è presentato alla fine del documento.

Requisiti di informativa ESRS incorporati per riferimento

Requisito di informativa ESRS	Sezione della Relazione	Capitolo della Relazione	
GOV-1	Resoconto di gestione	Dichiarazione sul governo societario	- Governance - Altri organi di governo - Politica sulla diversità
GOV-3	Resoconto di gestione	Dichiarazione sul governo societario	Politica di remunerazione
E1.GOV-3	Resoconto di gestione	Dichiarazione sul governo societario	Politica di remunerazione
GOV-5	Resoconto di gestione	Dichiarazione sul governo societario	Sistemi di gestione
SBM-1	Resoconto di gestione	Overview	- Profilo del Gruppo - Struttura del Gruppo e presenza globale - La nostra attività - Le nostre catene del valore
SBM-2	Resoconto di gestione	Overview	Stakeholder di DIS

La sezione Dichiarazione di sostenibilità della Relazione di gestione è soggetta a *limited assurance*. Si rimanda alla relazione di *limited assurance* della società di revisione relativa alla Dichiarazione sulla sostenibilità.

(24) Informazioni di natura non finanziaria in conformità ai requisiti della CSRD e degli ESRS; di seguito “Dichiarazione sulla sostenibilità”.

(25) La catena del valore dei prodotti trasportati non è integrata nelle informative tematiche poiché gli IRO legati ai prodotti non sono stati ritenuti rilevanti in ragione della capacità marginale del Gruppo di supervisionare e gestire tali IRO alla luce delle sue dimensioni relative rispetto agli operatori chiave della catena del valore del petrolio.



Struttura dei capitoli tematici

La struttura del testo della Dichiarazione di sostenibilità si attiene alle prescrizioni degli ESRS. Ogni tema di sostenibilità ha un capitolo dedicato e tutti i capitoli tematici presentano la stessa struttura:

- una prima **tabella riporta gli impatti, i rischi e le opportunità (IRO) rilevanti** identificati mediante l'analisi di doppia materialità, **raggruppati per sotto tema** e completa dell'informativa sull'origine degli IRO tra attività operative, catena del valore *upstream*, catena del valore *downstream* o una combinazione delle tre
- una seconda **tabella riporta:**
 - ✓ Una **descrizione dettagliata degli IRO rilevanti e della loro interazione con la strategia e il modello aziendale di DIS** (Colonna "Impatti, rischi e opportunità (IRO) rilevanti")
 - ✓ Una **descrizione delle politiche e delle procedure di gestione** implementate da DIS per la supervisione e la gestione degli IRO rilevanti (Colonna "Politiche e procedure di gestione")
 - ✓ Una descrizione degli eventuali effetti finanziari correnti associati a rischi e opportunità rilevanti che si sono concretizzati nel corso dell'esercizio di riferimento (colonna "Effetti finanziari correnti")
- Una terza tabella riporta il **Piano ESG di DIS, completo di KPI** utilizzati per valutare progressi, **valori di riferimento, obiettivi** per il 2030 e **target intermedi**, nonché **azioni implementate ai sensi del Piano**. A partire dal 2025, tali tabelle riportano inoltre il monitoraggio del Piano ESG, ovvero i valori ottenuti per i KPI e le descrizioni qualitative dei progressi compiuti nell'implementazione delle azioni.

Tabella 1

Nome del tema					
Sotto tema	Impatti, rischi e opportunità (IRO) rilevanti		Catena del valore <i>upstream</i>	Attività operative	Catena del valore <i>downstream</i>
Nome del sotto tema n. 1	Tipo di IRO n. 1	Descrizione degli IRO n. 1	V		V
	Tipo di IRO n. 2	Descrizione degli IRO n. 2	V	V	V
Nome del sotto tema n. 2	Tipo di IRO n. 3	Descrizione degli IRO n. 3		V	

Tabella 2

Impatti, rischi e opportunità (IRO) rilevanti Descrizione degli IRO rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale. .	Politiche e procedure di gestione Descrizione delle politiche e procedure di gestione, obiettivi e loro diffusione all'interno del Gruppo
Effetti finanziari correnti Descrizione qualitativa degli effetti finanziari correnti risultanti da rischi e opportunità rilevanti. Per il 2025, soltanto il capitolo "Cambiamento climatico", dedicato all'ESRS E1, riporta gli effetti finanziari correnti.	



Tabella 3

PIANO ESG: OBIETTIVI, TARGET E AZIONI

Introduzione alla tabella e spiegazione dei simboli utilizzati:
un simbolo di spunta verde scuro indica un target raggiunto pienamente, mentre un segno di spunta verde chiaro indica un target raggiunto almeno al 75%. I target che non sono stati realizzati sono contrassegnati con un asterisco (*), e corredati di una giustificazione riportata in una nota esplicativa dedicata.

Obiettivo a lungo termine stabilito nel Piano						
Strategia	KPI	Baseline	Target 2025	Risultati 2025	Target 2027	Target 2030
Descrizione della strategia implementata per realizzare l'obiettivo	Quota dei KPI in ambito ESG sui KPI totali del piano LTI	Valore di riferimento (esercizio di riferimento – tra parentesi se diverso dal 2023)	Valore target 2025	Valore raggiunto 2025	Target 2027	Target 2030
					Valore target 2027	Valore target 2030

● V
oppure
● V

Strategia	Azioni	Overview risultati 2025
Descrizione della strategia implementata per realizzare l'obiettivo	Descrizione dell'azione o delle azioni	Descrizione qualitativa dei progressi compiuti nell'implementazione delle azioni previste nel Piano. Quando le azioni previste nel Piano sono descritte ulteriormente nel testo dei capitoli, è presente un riferimento allo specifico paragrafo.

Il testo di un capitolo tematico include anche l'informativa sui progressi delle azioni che DIS ha portato avanti per gestire gli IRO rilevanti che non provengono dal Piano ESG, nonché le metriche e i KPI per la valutazione delle *performance* ESG in rapporto a ogni tema.



Le **metriche** riferite in bilancio sono soggette a gradi variabili di incertezza della misurazione, poiché in alcuni casi sono state necessarie ipotesi e congetture per fornire agli utilizzatori del bilancio informazioni pertinenti, utili e comprensibili. Inoltre, alcune metriche quantitative e valori monetari sono stati oggetto di stima nel caso in cui i dati principali fossero indisponibili parzialmente o totalmente. Nella seguente tabella sono elencati le metriche e i KPI soggetti a ipotesi, congetture e stime. Per ulteriori informazioni, consultare la sezioni sotto **“Criteri di rendicontazione ESG”** nei capitoli tematici.

Pagina	KPI ESG ⁽²⁶⁾	Stime, congetture e ipotesi	Livello di incertezza
95	Consumo di carburante da gas naturale (sedi)	Stima basata sulle dimensioni della sede	Medio-alta
95	Consumo di elettricità, riscaldamento, vapore o raffreddamento acquistati o acquisiti da fonti fossili (sedi)	Stima basata sulle dimensioni della sede	Medio-alta
95	Consumo energetico totale da fonti nucleari	Stima basata sulla posizione della sede E sul <i>mix</i> energetico locale	Medio-bassa
95	Consumo di carburante da fonti rinnovabili (biocarburante)	Ipotesi sulla quota di biomassa nelle miscele di biocarburanti	Medio-bassa
95	Consumo di elettricità, riscaldamento, vapore o raffreddamento acquistati o acquisiti da fonti rinnovabili (flotta e sedi)	Stime basate sulle dimensioni della sede, nonché sulla posizione della sede e del bacino di carenaggio e sul <i>mix</i> energetico locale	Medio-alta
95	Consumo energetico totale in MWh (tabella)	Stime basate sui valori di input sia osservati che derivati e sull'applicazione dei fattori di conversione	Media
99, 100, 102	Emissioni di CO2	Stime basate sui valori di input sia osservati che derivati e sull'applicazione dei fattori di emissione; Valutazione sui perimetri considerati nei calcoli	Bassa
99	Emissioni di gas a effetto serra (GHG) di Scopo 1 dalla flotta	Valutazione sui perimetri considerati nei calcoli	-
99, 102	Emissioni di Scopo 1 lorde (tabella)	Stime basate sui valori di input sia osservati che derivati e sull'applicazione dei fattori di emissione	Medio-bassa
101, 102, 103	Emissioni di Scopo 2 lorde (tabella)	Stime basate sui valori di input sia osservati che derivati e sull'applicazione dei fattori di emissione	Medio-bassa
108	Emissioni coperte da crediti UE-ETS come quota delle emissioni totali di CO2 dalla flotta – di proprietà e a scafo nudo	Stima	Medio-bassa
124	Emissioni totali di inquinanti atmosferici (tabella)	Stime basate sui valori di input sia osservati che derivati e sull'applicazione dei fattori di emissione; Ipotesi sulla quota di biomassa nelle miscele di biocarburanti e sulla velocità delle navi.	Bassa
127	Emissioni dei principali inquinanti idrici (tabella)	Stime basate sulle caratteristiche fisiche e tecniche delle vernici e sull'applicazione dei tassi di perdita annuali medi, soggetti a un numero di ipotesi sulle attività di manutenzione.	Medio-alta
134	Rifiuti totali generati	Stime basate sui valori di densità media (rifiuti dalla flotta) e sulle dimensioni delle sedi (rifiuti dalle sedi).	Medio-bassa
160	Spese per la formazione per dipendente – personale di terra e marittimo	Stime	Bassa
181	Rapporto retributivo totale annuo – personale marittimo	Stima basata sullo stipendio mensile	Medio-bassa
181	Giorni medi di pagamento per categoria dei fornitori	Congettura sui perimetri delle categorie identificate	-

(26) Le stime e le ipotesi applicate alle metriche del consumo energetico sono identiche, indipendentemente dalla congettura sui perimetri. Infatti, le metriche dell'energia e quelle delle emissioni di gas a effetto serra (GHG) applicano una diversa congettura al perimetro da prendere in considerazione. Per ulteriori informazioni, consultare il paragrafo “Criteri di rendicontazione ESG” nel capitolo “Cambiamento climatico”.



Rispetto alla precedente edizione del documento, la Dichiarazione di sostenibilità di questo esercizio include **informazioni comparative riferite all'esercizio dell'annualità precedente**, evidenziando i trend e commentando le variazioni significative su base annua.

Come parte della digitalizzazione in corso dei processi di rendicontazione di sostenibilità, l'implementazione di una nuova area di lavoro internamente al software gestionale già in uso ha portato DIS a eseguire una revisione completa delle informazioni quantitative riportate nella Relazione annuale 2024. I **dati comparativi rivisti** (risultanti dalla correzione di errori precedenti o da variazioni delle stime e delle congetture e ipotesi correlate) sono elencati di seguito e spiegati in una tabella dedicata inclusa nell'Appendice alla Dichiarazione di sostenibilità (pagina 181). In linea con le richieste degli ESRS, la tabella riporta, per ogni metrica o KPI, un confronto tra il valore indicato nella Relazione annuale 2024 e il valore rettificato, insieme alla variazione percentuale corrispondente. Include, inoltre, note esplicative dettagliate che delineano sia la motivazione delle rettifiche, sia le cause sottostanti agli errori individuati.

MODIFICHE NELLA REDAZIONE E NELLA PRESENTAZIONE DELLE INFORMAZIONI DI SOSTENIBILITÀ

Flotta controllata – merce caricata e distanza percorsa

Le metriche relative alla merce caricata e alle miglia nautiche percorse sono state rettificate per garantire una maggiore coerenza con le altre metriche riportate nel capitolo "La nostra flotta" e rispecchiare l'intera flotta controllata da DIS, includendo pertanto le navi di proprietà, in noleggio a scafo nudo e in noleggio *time charter*. Ciò contribuisce a riportare informazioni coerenti con i requisiti di informativa SASB che

rispecchiano la dimensione effettiva dell'attività commerciale del Gruppo nel corso dell'intero esercizio.

Navi impiegate sul mercato "spot"

Nel 2025 è stata introdotta una nuova metrica, ossia il numero proporzionale di navi impiegate tramite contratti per viaggi *spot*, per fornire informazioni contestuali utili alla lettura dei trend nelle emissioni di GHG di Scopo 1. Infatti, il numero di navi impiegate influisce direttamente sulle miglia percorse e sul carburante *bunker* consumato, e dunque sulle emissioni.

Intensità delle emissioni di GHG

Nel 2025 sono stati introdotti 4 nuovi KPI entity-specific per la misurazione dell'intensità delle emissioni di GHG sulla base della merce caricata e delle miglia nautiche percorse, piuttosto che soltanto sulla base dei ricavi netti.

Metriche di formazione del personale di terra

Il dato per il 2024 relativo alla spesa totale per la formazione del personale di terra è stato rettificato alla luce dei cambiamenti della metodologia di calcolo. Innanzitutto, poiché le spese per la formazione sono pianificate e monitorate a livello del Gruppo d'Amico, la quota delle spese per il solo personale di DIS è stata stimata proporzionalmente, prendendo in considerazione la quota che il personale di terra di DIS rappresenta in rapporto al totale, tra cui i lavoratori in India che in precedenza erano esclusi. Inoltre, attualmente le metriche si basano sulla spesa effettiva piuttosto che su quella pianificata. Di conseguenza, il valore pro capite è stato rettificato per rispecchiare tali cambiamenti e ulteriormente rivisto per correggere un precedente errore di calcolo.

Metriche di salute e sicurezza del personale marittimo

La metrica "infortuni sul lavoro" include soltanto gli "infortuni

gravi" che, a differenza di quanto avveniva nella Relazione annuale 2024, attualmente sono definiti come infortuni che portano allo sbarco del membro dell'equipaggio e/o ad almeno un giorno di lavoro perso, escludendo così i casi risolti a bordo con il primo soccorso, in linea con i regolamenti e le linee guida dell'OCIMF applicabili.

CORREZIONI DI ERRORI DI RENDICONTAZIONE IN PERIODI PRECEDENTI

Consumo energetico, *mix* di combustibili e intensità energetica

La revisione dei dati principali sul consumo di carburante *bunker* ha individuato un doppio conteggio per il biocarburante, che era stato incluso sia nel consumo di energia rinnovabile sia nel consumo di combustibili fossili. Tale errore è stato corretto nell'edizione attuale ed è accompagnato da una revisione della metodologia di calcolo: attualmente si ipotizza che le miscele di biocarburanti siano B30, costituite dal 30% di biocarburanti derivati da biomassa e dal 70% da combustibile fossile, che si ipotizza sia olio combustibile pesante (HFO).

Tali cambiamenti hanno influito sugli indicatori di consumo energetico, inclusa l'allocazione dei consumi tra fonti fossili e rinnovabili, e sul KPI relativo all'intensità energetica, che ha risentito anche di una revisione dei ricavi netti utilizzati come denominatore. Poiché i trasporti sono classificati come settore ad alto impatto climatico indipendentemente dalla merce trasportata, attualmente il denominatore è allineato ai ricavi netti riportati a bilancio. Di conseguenza, l'intensità energetica basata sui ricavi netti è attualmente superiore rispetto a quanto riportato in precedenza.

Intensità delle emissioni di GHG

L'intensità delle emissioni di GHG, sia *location-based* che *market-based*, è stata rettificata alla luce di una correzione di un precedente errore nei ricavi utilizzati come denominatore. Attualmente tale dato si riferisce correttamente ai ricavi netti come presentati a bilancio. In conseguenza delle rettifiche apportate, l'intensità delle emissioni è significativamente inferiore rispetto a quanto dichiarato in precedenza.

Emissioni di GHG di Scopo 1 coperte dal sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE (UE-ETS)

Le emissioni coperte da crediti UE-ETS in valore assoluto sono state riviste in corso di predisposizione della Dichiarazione di sostenibilità 2025 per garantire la piena coerenza con i valori riportati all'UE ai sensi della Procedura di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) e ai fini dell'acquisto di quote UE (EUA - EU Allowances). Attualmente il valore riportato si riferisce all'intera flotta controllata, indipendentemente dalla modalità di impiego, e rientra nel campo di applicazione della Procedura MRV, vale a dire i viaggi tra porti del SEE o che iniziano o terminano nei porti del SEE. Gli ESRS richiedono inoltre alle imprese di riportare la quota delle emissioni di Scopo 1 coperte da crediti UE-ETS; tuttavia, le emissioni di Scopo 1 di DIS sono state calcolate prendendo in considerazione un perimetro (viaggi con contratti *Spot*, a prescindere dalla proprietà della nave) differente rispetto a quello che rientra nel campo di applicazione della Procedura MRV europea. Di conseguenza, risulterebbe fuorviante riportare le emissioni coperte da crediti UE-ETS alle emissioni di Scopo 1 basate sui viaggi *spot*. La soluzione adottata è stata quella di riferire in merito al KPI utilizzando un denominatore diverso, ovvero le emissioni di CO2 dall'intera flotta (di proprietà o a scafo nudo), i cui valori sono calcolati applicando fattori di emissione specifici per i carburanti definiti dall'IMO, sono riportati nel Piano di



monitoraggio e comunicazione di ciascuna nave e sono certificati da un ente terzo indipendente per conto delle Autorità di Bandiera, in conformità al Regolamento (UE) 2015/757 di istituzione delle procedure MRV. Per ulteriori informazioni sulle ipotesi e congetture applicate, consultare il paragrafo “Conformità all’UE-ETS e FuelEU” nel capitolo “Cambiamento climatico”.

Indice di remunerazione totale per il personale di terra

L’indice di remunerazione totale annua per il 2024 è stato rivisto poiché era riportato in euro piuttosto che in dollari. Tutti i valori monetari sono infatti riportati in dollari USA nell’intera Relazione annuale. Pertanto, il valore è stato rettificato applicando i tassi di conversione da euro a dollari e da sterline a dollari utilizzati dalla Dipartimento Risorse Umane ai fini della pianificazione del budget.

CAMBIAMENTI RELATIVI ALLE INFORMATIVE QUALITATIVE

Poiché il 2025 rappresenta il primo esercizio di monitoraggio del Piano ESG, le tabelle incluse nel capitolo “Strategia ESG” e negli altri capitoli dedicati ai temi rilevanti coperti dal Piano riportano i progressi conseguiti nel corso dell’anno, con riferimento sia ai KPI quantitativi sia alle azioni intraprese.

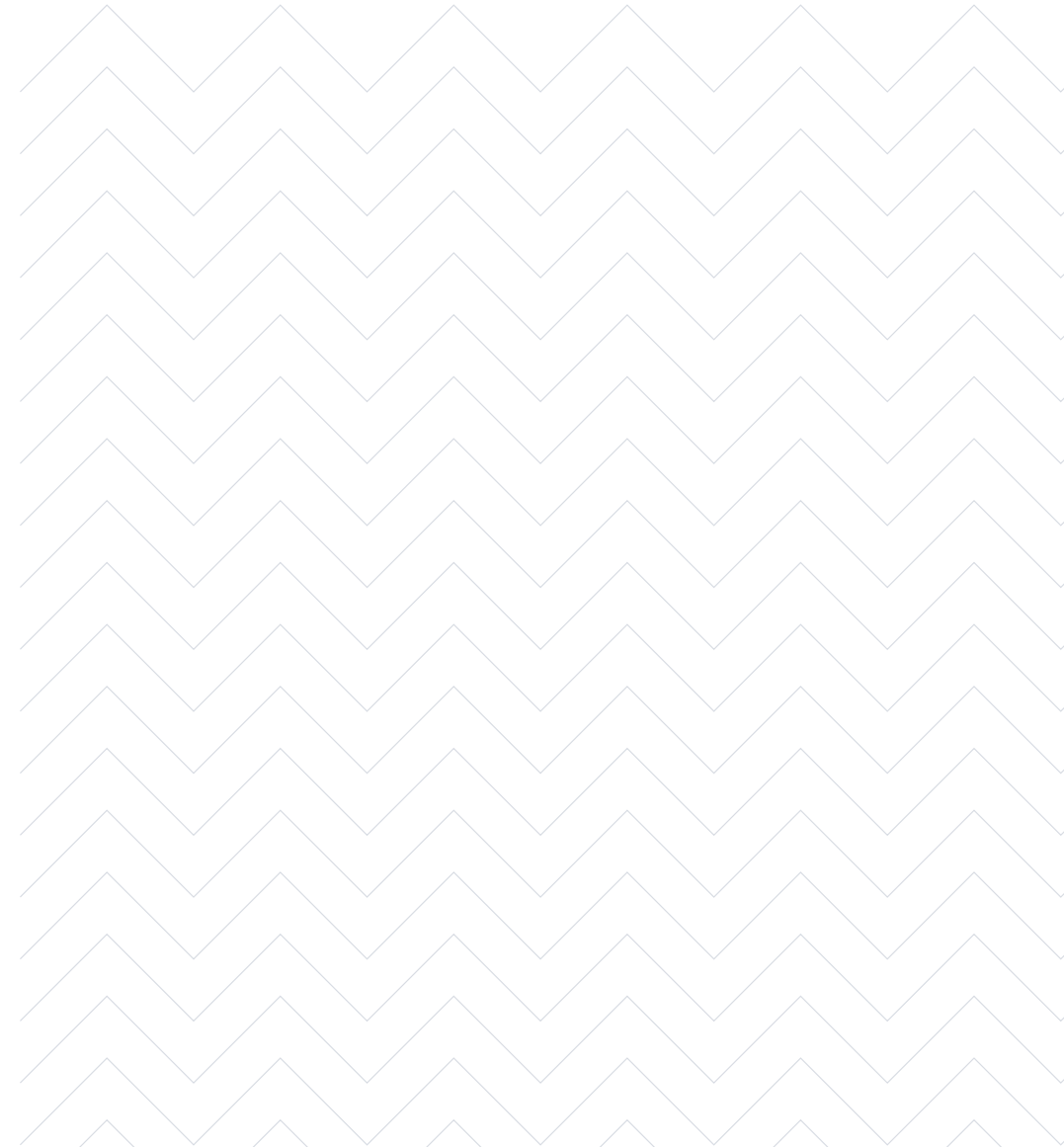
In conseguenza del processo di monitoraggio e aggiornamento del Piano ESG, sono stati apportati alcuni cambiamenti che influiscono sulle informazioni presentate nella Relazione annuale. Nel dettaglio:

- la formulazione del KPI relativo all’implementazione di sistemi di ottimizzazione delle rotte navali (OSR) è stata rivista, e un ulteriore KPI, afferente alla dimensione Governance, è stato rimosso dal Piano (per ulteriori informazioni, consultare il capitolo “Strategia ESG”).
- l’obiettivo “Supervisione e gestione efficaci dei rischi

climatici e ambientali (attività del Gruppo di DIS)”, insieme alla strategia correlata “Svolgimento di una valutazione dei rischi climatici fisici e di transizione e analisi della resilienza per l’intero perimetro del Gruppo” e il KPI “Numero di valutazioni dei rischi climatici fisici e di transizione e analisi della resilienza per l’intero perimetro del Gruppo”, sono stati rimossi dalla tabella, poiché l’analisi della resilienza è stata sospesa temporaneamente in attesa di ulteriori valutazioni del framework normativo e dell’evoluzione degli scenari di mercato. Ciononostante, prosegue il monitoraggio interno dell’obiettivo.

- l’obiettivo “Aumento della consapevolezza della circolarità (personale di terra)”, insieme alla strategia correlata “Copertura dell’intera forza lavoro (a terra) con una formazione sulla consapevolezza degli aspetti di circolarità” e il KPI “Quota dei dipendenti a terra formati sulla consapevolezza della circolarità”, sono stati rimossi dalla tabella, poiché tale formazione è stata sospesa temporaneamente per dare la priorità ad altre tipologie di formazione.
- l’azione “Sviluppo di un piano di miglioramento basato sul feedback ricevuto dal sondaggio sull’engagement, concentrandosi sulle aree interne per il miglioramento”, legato all’obiettivo “Mantenimento di una cultura di sviluppo dei talenti” e alla strategia correlata “Consolidamento della fidelizzazione dei talenti”, è stato riportato erroneamente per il personale sia di terra sia marittimo, ma è riferito soltanto a quest’ultimo. È stato quindi rimosso con riferimento al personale di terra.

Per ulteriori informazioni sulle ragioni dei cambiamenti apportati alla rendicontazione delle azioni e dei KPI legati al Piano ESG, consultare le note a piè di pagina nei rispettivi capitoli tematici.





Sostenibilità per DLS



Percorso di sostenibilità di DIS

L'impegno di DIS nei confronti della sostenibilità è strettamente allineato al più ampio percorso del Gruppo d'Amico, il quale ha iniziato il suo percorso di sostenibilità nel 2018 con la pubblicazione del suo primo Bilancio di sostenibilità. Da allora, DIS ha progressivamente aumentato l'attenzione dedicata agli aspetti di sostenibilità e ha continuato a rafforzare i suoi sistemi di gestione. Tali iniziative sono mirate al consolidamento e al miglioramento del contributo di d'Amico allo sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi.

Nonostante non rientri più nel campo di applicazione della CSRD in conseguenza dei recenti sviluppi, **DIS ha optato, su base volontaria, di continuare a pubblicare una Relazione annuale integrata** che include un Dichiarazione di sostenibilità predisposta in conformità alla CSRD e ai requisiti EFRAG degli ESRS.



Analisi di doppia materialità

ESRS 2 IRO-1; BP-2; SBM-2; SBM-3

L'*analisi di doppia materialità* indaga le interazioni tra la Società e i suoi *stakeholder* da due prospettive complementari:

- **prospettiva interna** (valutazione dell'impatto) – gli **impatti** causati dalle attività operative di DIS e dalla sua catena del valore sui suoi *stakeholder* e sull'ambiente
- **prospettiva esterna** (rilevanza finanziaria) – i **rischi** e le **opportunità** causati dai cambiamenti sociali e ambientali sulle attività operative e sulle prospettive di crescita di DIS, derivanti sia dalle attività commerciali che lungo le catene del valore.

Nel **2023**, il Gruppo ha svolto la sua prima *analisi di doppia materialità* (DMA), che ha portato alla definizione e valutazione degli impatti, dei rischi e delle opportunità (IRO) che caratterizzano le attività operative. Nel corso del **2024**, il focus sulle catene del valore è stato incorporato nel secondo ciclo di valutazione, a completamento dell'analisi. Ciò è stato funzionale al completamento del processo, poiché ha supportato l'individuazione degli impatti, delle dipendenze, dei rischi e delle opportunità derivanti dalla catena del valore, che sono stati quindi valutati e, qualora rilevanti, incorporati nella valutazione complessiva. Inoltre, nel 2024 il processo DMA è stato migliorato collegando esplicitamente gli IRO a **diversi orizzonti temporali** (breve, medio e lungo termine⁽²⁷⁾) e classificandoli in **temi secondari di sostenibilità** per un'analisi maggiormente dettagliata.

Nel 2025, **DIS non ha eseguito una nuova valutazione**, poiché quella precedente era stata progettata con una flessibilità sufficiente ad acquisire i potenziali sviluppi nel contesto esterno. Nel corso dell'esercizio non sono stati identificati cambiamenti rilevanti dei fattori o delle circostanze esterni/e che avrebbero richiesto un aggiornamento della DMA. Il processo, applicabile a entrambi i cicli di valutazione DMA, è costituito dalle seguenti fasi:

1. **Impostazione dell'elenco lungo di IRO** (Impatti, Rischi e Opportunità) che potrebbero essere significativi per DIS, tenendo conto delle attività operative e delle catene del valore, sotto la guida del processo di due diligence del Gruppo e dell'analisi della letteratura pertinente.
2. **Engagement interno**: condivisione dell'elenco lungo con il Gruppo Direttivo⁽²⁸⁾ e organizzazione di workshop con i diversi dipartimenti per mettere a punto e completare la mappatura dei temi e degli IRO.
3. **Engagement esterno**: distribuzione di questionari digitali per condividere la mappatura dei temi e degli IRO con gli stakeholder esterni per raccogliere feedback sull'accuratezza e sulla completezza.
4. **Valutazione degli stakeholder interni**: *engagement* degli stakeholder interni tramite un questionario digitale per valutare la rilevanza di ogni IRO.
5. **Elaborazione dei risultati della valutazione**: analisi dalle anomalie, calcolo dei valori della rilevanza e della deviazione *standard* in base a valutazioni individuali, nonché determinazione della soglia di rilevanza quantitativa.
6. **Identificazione dei temi e degli IRO rilevanti** da segnalare, in base alla **soglia di rilevanza quantitativa** definita su una scala di pertinenza.

(27) Gli orizzonti temporali applicati coincidono con quelli stabiliti negli ESRS: breve termine (entro 1 anni), medio termine (1-5 anni) e lungo termine (oltre 5 anni).

(28) Per ulteriori informazioni sul ruolo e sulla composizione del Gruppo Direttivo, si rimanda al capitolo "Governance ESG".



7. Ricalibrazione e definizione dei risultati finali della DMA con un approccio qualitativo top down.

DEFINIZIONE DI IMPATTO, DIPENDENZA, RISCHIO E OPPORTUNITÀ

Gli impatti sono stati definiti come cambiamenti dello status quo risultanti dalle attività del Gruppo, tenendo conto sia delle sue attività operative sia delle sue catene del valore. Gli impatti sono stati individuati e valutati su base lorda, vale a dire precedentemente a eventuali azioni implementate per prevenire o mitigare gli impatti negativi oppure migliorare gli impatti positivi. Gli impatti positivi sono stati identificati esclusivamente quando le azioni hanno portato a un miglioramento dello status quo associato a un determinato tema di sostenibilità; la semplice assenza o riduzione di un impatto negativo non è stata ritenuta un impatto positivo. Sono state quindi identificate le **dipendenze**, allo scopo di supportare e contribuire alla valutazione della rilevanza finanziaria. I **rischi** sono stati individuati a partire dagli impatti negativi, dalle dipendenze principali e da altri fattori endogeni (correlati alle attività operative del Gruppo) ed esogeni (correlati alle catene del valore) che potrebbero influire negativamente sulla stabilità finanziaria o sulle prospettive future del Gruppo. In ultimo, sono state individuate le **opportunità** in termini economici, incluso tracciando i potenziali benefici derivanti dagli impatti positivi.

ENGAGEMENT DEGLI STAKEHOLDER: SONDAGGI DI FEEDBACK E VALUTAZIONE

Per garantire una valutazione completa, nel 2023 e 2024, gli **stakeholder esterni** (tra cui fornitori, istituti finanziari, compagnie assicurative, clienti) sono stati consultati in merito alla **completezza** degli **IRO legati alle attività operative** e alle **catene del valore**.

Nel 2023 hanno partecipato **17 stakeholder esterni**, corrispondenti a un **tasso di risposta del 76,5%**. Tra questi, l'86% riteneva che la valutazione fosse completa, mentre metà ha suggerito integrazioni. Nel 2024 sono state ricevute **10 risposte** con **31 punti di feedback**. 8 *stakeholder* su 10 ritenevano che l'elenco degli IRO fosse completo ed esaustivo. Il *feedback* degli *stakeholder* è stato valutato dal Gruppo Direttivo, integrando le proposte pertinenti nell'elenco degli IRO, ove appropriato.

A questo punto, **gli stakeholder interni hanno valutato gli IRO attraverso questionari digitali**. A ogni IRO è stato assegnato un punteggio su una scala da 1 (basso) a 5 (alto), in base ai seguenti criteri:

- **per gli impatti:** scala, campo di applicazione, irrimediabilità (solo per gli impatti negativi) e probabilità (solo per gli impatti potenziali).
- **per i rischi e le opportunità:** scala e probabilità.

In totale, **15 stakeholder** interni hanno valutato gli IRO legati alle attività operative e alle catene del valore. Le risposte anomale sono state escluse e sono stati calcolati i valori di rilevanza, assegnando ponderazioni maggiori alla rilevanza rispetto alla probabilità per gli impatti negativi associati ai diritti umani.

RISULTATI DELLA DMA

La valutazione ha individuato **54 IRO rilevanti** (29 impatti, 13 categorie di rischio con 41 rischi e 12 opportunità). È emerso che **7 temi di sostenibilità su 10** degli ESRS sono **rilevanti**⁽²⁹⁾. Gli IRO con una valutazione pari o superiore alla soglia di 3,25 sono stati ritenuti rilevanti, ma un'ulteriore analisi qualitativa è stata applicata adottando un approccio

dall'alto verso il basso per calibrare i risultati preliminari del sondaggio e identificare l'elenco finale degli IRO rilevanti.

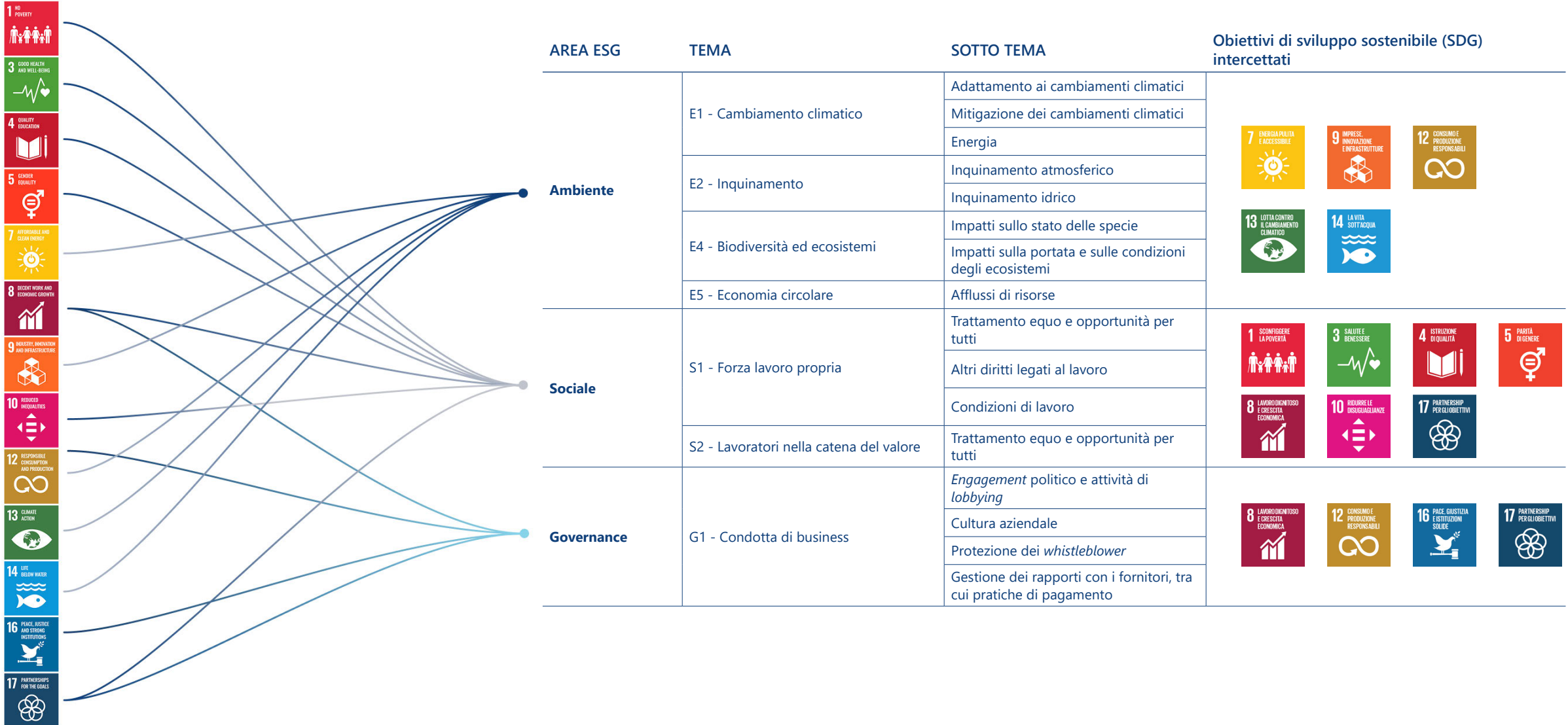
Nella seguente tabella è riportato **l'elenco dei temi di sostenibilità che sono stati identificati come rilevanti nella DMA 2024**. Come sopra delineato, tali risultati rimangono applicabili per il 2025.

I temi **Biodiversità ed ecosistemi (E4)**, **Forza lavoro propria (S1)** e **Lavoratori nella catena del valore (S2)**, per cui il Gruppo usufruisce delle **disposizioni di introduzione graduale** consentite fino all'esercizio 2026, sono **identificati come rilevanti**.

L'elenco degli IRO rilevanti (tra cui i dettagli in merito a natura, orizzonti temporali applicati e occorrenza nelle attività operative o lungo le catene del valore) e l'analisi correlata in merito all'eventuale modalità di gestione di tali IRO nella strategia e nel modello di *business* del Gruppo sono riportati nei capitoli specifici per i temi della presente Dichiarazione sulla sostenibilità.

Tutti gli IRO rilevanti riguardano l'elenco di temi secondari riportato sopra e tutti sono coperti dagli obblighi di informativa ESRS. La rilevanza di ogni obbligo di informativa è stata valutata caso per caso e ulteriori informative entity-specific (sia qualitative, sia quantitative) sono state fornite ove rilevante e utile per contestualizzare altri elementi d'informazione o migliorare le informazioni messe a disposizione degli utilizzatori del documento.

(29) I temi non rilevanti sono: Acque e risorse marine (E3), Comunità interessate (S3), Consumatori e utilizzatori finali (S4).





Governance ESG

ESRS 2 GOV-1; GOV-2

L'effettiva integrazione della sostenibilità nelle attività operative di DIS richiede il rinforzo di una cultura incentrata sulla sostenibilità e la crescita della consapevolezza sugli aspetti correlati. È fondamentale definire obiettivi chiari e misurabili, nonché delineare precisi ruoli e responsabilità per garantire l'affidabilità, la trasparenza e l'efficacia del conseguimento degli obiettivi della strategia ESG. Tale approccio deve allinearsi alle aspettative ed esigenze di tutti gli *stakeholder*.

A tale scopo, DIS e il Gruppo d'Amico stanno **progressivamente strutturando i rispettivi sistemi di governance per una migliore gestione della sostenibilità**.

DIS usufruisce dei servizi consulenza ESG forniti dal dipartimento ESG del Gruppo d'Amico, forniti in virtù di un accordo di fornitura di servizi con d'Amico Società di Navigazione S.p.A., la controllante di ultima istanza di DIS.

Nei seguenti paragrafi è fornita una descrizione di **soggetti e principali organi interni** con il compito di supervisionare e gestire gli aspetti correlati alla sostenibilità.

Il **Consiglio di Amministrazione** stabilisce le principali priorità del Gruppo e approva la strategia ESG complessiva. Come parte di tale processo, i risultati della DMA e i dettagli relativi alle metodologie adottate vengono presentati al Consiglio di Amministrazione. In virtù della loro esperienza, nella maggior parte dei casi i membri del Consiglio (tra cui tutti gli amministratori esecutivi) hanno partecipato attivamente al processo, fornendo un *feedback* sull'elenco

finale dei temi e degli IRO rilevanti, e hanno approvato il risultato. L'elenco approvato di temi rilevanti e IRO, insieme al Piano ESG, forma la base per la predisposizione della Dichiarazione di sostenibilità, che viene inclusa nella Relazione annuale e approvata formalmente dal Consiglio. DIS è al lavoro per incrementare il coinvolgimento del Consiglio nella supervisione delle questioni correlate alla sostenibilità e ai fini della definizione di procedure di governance ESG maggiormente strutturate per conformarsi ai requisiti UE.

Comitato ESG (livello Gruppo d'Amico)

- Amministratore delegato DIS
- d'Amico Group ESG Director
- d'Amico Group HR Director
- d'Amico Group ICT Director
- d'Amico Group Insurance Director
- d'Amico Group Fleet Director
- Dry Cargo Managing Director

I **responsabili di dipartimento e i loro team** partecipano attivamente a tutti i processi in ambito ESG, dalla formulazione della strategia all'informativa, con apposite sessioni di formazione, workshop e riunioni. Hanno la responsabilità di attuare le politiche e le azioni correlate in ambito ESG, nonché di realizzare gli obiettivi stabiliti nella strategia del Gruppo.

Nel 2023, DIS ha istituito lo **Steering Group ESG**, costituito dal Direttore finanziario⁽³⁰⁾ di DIS e da rappresentanti chiave sia di DIS, sia del Gruppo d'Amico. Lo steering group ESG ha il compito di sviluppare procedure di gestione e di istituire un processo di reporting affidabile. Le sue responsabilità includono la gestione del processo DMA e altre analisi correlate, tra cui la mappatura delle catene del valore, ma anche la partecipazione alle riunioni di audit interno in ambito ESG.

Comitato Rischi ESG (livello Gruppo d'Amico)

Direttore Finanziario di Gruppo
Direttore Finanziario DIS
d'Amico Group ESG Director
d'Amico Group HR Director
d'Amico Group HSQE Director
d'Amico Group ICT Director
d'Amico Group Legal Director
d'Amico Group Technical Director

Il dipartimento **ESG del Gruppo d'Amico** supervisiona tutte le attività in questione, coordina le iniziative e supporta il Direttore finanziario e il Consiglio di Amministrazione di DIS attraverso il monitoraggio e la promozione della conformità agli *standard* ESG da tutti i punti di vista. **A partire da aprile 2024, il Responsabile del dipartimento ESG del Gruppo**

d'Amico ha assunto il ruolo di membro non esecutivo del Consiglio di Amministrazione di DIS. Qualora necessario e richiesto, al Comitato Controllo e Rischi di DIS viene presentato un resoconto sotto la supervisione del Direttore finanziario. Tale resoconto tratta di eventuali aspetti di sostenibilità in linea con il campo di applicazione delle funzioni attribuite a tale Comitato.

Nel marzo 2025, il Responsabile del dipartimento ESG del Gruppo d'Amico ha presentato al Comitato Controllo e Rischi di DIS un quadro **del framework normativo in evoluzione in materia di sostenibilità a livello dell'UE**, con un focus sui principali cambiamenti introdotti dal pacchetto Omnibus della Commissione europea, tra cui la semplificazione dei requisiti della CSRD, rettifiche dell'informativa della tassonomia e l'allentamento degli obblighi introdotti dalla direttiva di *due diligence* sulla sostenibilità aziendale (CSDDD). La presentazione includeva inoltre un'overview di alto livello del **percorso di DIS verso la conformità alla CSRD**, dall'iniziale integrazione delle dichiarazioni di sostenibilità nel Resoconto di gestione come parte della Relazione annuale e dalla prima DMA nel 2023 allo sviluppo del Piano ESG nel 2024.

(30) Il Consiglio di Amministrazione ha la responsabilità della predisposizione della Dichiarazione sulla sostenibilità come parte del Resoconto di gestione, in conformità ai requisiti legali e normativi applicabili. Al Direttore finanziario è stato affidato il compito di supervisionare il processo di informativa della Dichiarazione sulla sostenibilità nella Relazione annuale di DIS.



Approccio di *due diligence*

ESRS 2 GOV-4

DIS svolge una **due diligence** approfondita nella selezione di fornitori e **partner commerciali**, garantendo il rispetto delle Linee guida OCSE per le imprese multinazionali e i Principi guida ONU su imprese e diritti umani, i cui principi sono integrati nei documenti principali e nelle prassi quotidiane. Il Gruppo si impegna a **garantire che i diritti umani e gli impatti ambientali vengano integrati sempre più in tutti gli aspetti della governance, della strategia e del modello aziendale**, per conformarsi alle crescenti aspettative della società civile e della normativa.

A tale scopo, **l'engagement degli stakeholder lungo la catena del valore** rappresenta una priorità e dovrà essere rinforzato per superare le difficoltà e individuare le opportunità del settore dei trasporti. In parallelo al lavoro mirato allo sfruttamento di sinergie superiori con i suoi *stakeholder*, il Gruppo sta progressivamente consolidando il suo approccio:

- **all'identificazione degli impatti negativi**, potenziali o effettivi, attraverso la DMA
- **al miglioramento continuo dei piani di azione** per gestire tali impatti
- **al monitoraggio della performance e alla sua rendicontazione**.

DOCUMENTI E PRASSI CHIAVE DI DIS IN TERMINI DI DUE DILIGENCE

Codice Etico

Internamente, DIS ha adottato il Codice Etico del Gruppo d'Amico che stabilisce i principi che ispirano e guidano la condotta di business del Gruppo e il comportamento richiesto al suo personale. Il Codice delinea i **valori fondamentali del Gruppo in termini di diritti umani, tra cui diritti dei lavoratori, anticorruzione e protezione ambientale**. Una particolare attenzione è dedicata ai **diritti umani dei marittimi**, e ciò ha portato all'adozione di una politica dedicata per garantire condizioni di lavoro sicure per tutto il personale marittimo e prevenire eventuali violazioni dei diritti dei lavoratori. Il Codice è stato aggiornato nel 2025. Per ulteriori informazioni sul suo contenuto, consultare il capitolo "Etica, integrità e diritti umani" nella sezione "Condotta di business" della presente Dichiarazione.

Valutazione dei fornitori e Codice di Condotta ESG per i fornitori

Il Gruppo svolge le proprie procedure di *due diligence* al momento della selezione dei fornitori, tra cui i cantieri navali, i quali sono anch'essi soggetti a ispezioni periodiche. I criteri di selezione dei fornitori sono legati anche agli aspetti ambientali, tra cui la presenza di certificazioni UNI ISO e il comportamento del potenziale fornitore nei confronti dell'ambiente.

Inoltre, DIS sta **attualmente sviluppando un Codice di Condotta ESG per tutti i fornitori strategici**, come delineato nel suo piano ESG. Tale Codice sarà un componente fondamentale del processo costante di *due diligence* della sostenibilità di DIS e permetterà al Gruppo di ampliare i suoi impegni nei confronti dei diritti umani, tra cui i diritti ambientali, per la sua intera catena del valore. Per aggiornamenti della redazione del Codice, consultare il capitolo "Gestione della catena di fornitura" nella sezione "Condotta di business" della Dichiarazione di sostenibilità.

Politica sulle sanzioni

Nel contesto delle sue attività commerciali responsabili, **DIS ha attuato la politica sulle sanzioni di Gruppo** per garantire che il Gruppo non instauri inconsapevolmente rapporti commerciali con paesi o entità oggetto di sanzioni, **nel pieno rispetto dei regimi di sanzioni dell'Unione Europea, del Regno Unito e degli Stati Uniti, nonché di altri regimi rilevanti**. Le procedure di *due diligence* correlate al rispetto delle sanzioni, tra cui la selezione delle parti sanzionate, sono profondamente radicate nella cultura organizzativa del Gruppo e rappresentano la base per gli analoghi processi di *due diligence* adottati in tempi più recenti.



Partecipazione ad associazioni e organizzazioni leader del settore

Per promuovere ulteriormente le *best practice* in termini di condizioni di lavoro dei marittimi, sicurezza in mare e protezione ambientale, DIS partecipa attivamente a organizzazioni e associazioni *leader* del settore. Grazie a tali interazioni, il Gruppo contribuisce a migliorare la trasparenza, l'affidabilità e la condotta di business etica nel settore dei trasporti marittimi e attraverso le sue catene del valore.

Meccanismi di *whistleblowing* e reclamo

I dipendenti e i partner commerciali possono segnalare eventuali violazioni presunte o tentate del Codice Etico della Società, del Modello di organizzazione, gestione e controllo, delle sue politiche, regole e procedure oppure di eventuali leggi o normative applicabili da parte della Società, di qualsiasi dipendente o *partner* commerciale. Per garantire la riservatezza e l'anonimato ai *whistleblower*, terzi inclusi, DIS ha implementato una **piattaforma di segnalazione dedicata**, attraverso cui **garantisce l'indagine tempestiva di tutte le segnalazioni, mantenendo un processo obiettivo e indipendente**.

Elementi fondamentali della due diligence	Capitoli del Resoconto di gestione e della Dichiarazione sulla sostenibilità
Integrazione della <i>due diligence</i> nella governance, nella strategia e nel modello d business	- Dichiarazione sul governo societario – Sistemi di gestione - Sostenibilità per DIS – Analisi di doppia materialità (ESG) di DIS; Governance ESG.
Engagement con gli <i>stakeholder</i> interessati in tutte le fasi chiave della due diligence	Overview – Le nostre catene del valore; Stakeholder di DIS
Identificazione e valutazione degli impatti negativi	- Sostenibilità per DIS – Analisi di doppia materialità - Capitoli tematici⁽³¹⁾ – tabelle degli IRO rilevanti
Adozione di azioni per la gestione di tali impatti negativi	- Sostenibilità per DIS – Strategia ESG - Capitoli tematici – tabelle del monitoraggio dei KPI e delle azioni del Piano ESG⁽³²⁾ - Capitoli tematici – azioni, metriche e KPI presentati nel testo dei capitoli
Tracciamento dell'efficacia di tali iniziative e comunicazione	- Sostenibilità per DIS-Strategia ESG - Capitoli tematici - tabelle del monitoraggio dei KPI e delle azioni del Piano ESG - Capitoli tematici - tabelle di descrizione dei progressi del 2025

(31) Nella fattispecie, tali tabelle sono riportate per i soli temi rilevanti: Cambiamento climatico (ESRS E1), Inquinamento (E2), Biodiversità ed ecosistemi (E4), Economia circolare (E5), Forza lavoro propria (S1), Lavoratori nella catena del valore (S2), Condotta aziendale (G1).

(32) Tali tabelle sono riportate per i soli temi di sostenibilità coperti dal Piano ESG: Cambiamento climatico (ESRS E1), Inquinamento (E2), Biodiversità ed ecosistemi (E4), Forza lavoro propria (S1), Condotta aziendale (G1).



Strategia ESG

SBM-1

Nel 2024, il Gruppo d'Amico ha redatto e approvato la prima versione del suo **Piano ESG**, che rappresenta il documento chiave in termini di strategia della sostenibilità del Gruppo e stabilisce gli **obiettivi mirati a contribuire allo sviluppo sostenibile del settore dei trasporti marittimi**. La strategia è basata sui risultati della prima DMA del Gruppo, incentrata sulle attività operative. Gli obiettivi stabiliti nel Piano ESG sono progettati per garantire che l'impegno del Gruppo nei

confronti della gestione dei suoi impatti si traduca efficacemente in pratica. A tale scopo, per ogni obiettivo sono stati individuati uno o più KPI con target configurati fino al 2030 per consentire il monitoraggio delle *performance* nel corso del tempo. In aggiunta, per ogni obiettivo il Gruppo ha identificato **azioni** mirate a sostenere la realizzazione dei target correlati ai KPI.⁽³³⁾

Il **Piano ESG è stato successivamente adattato specificamente a DIS**, pur mantenendo tutti gli obiettivi applicabili, perfezionando le azioni correlate e ricalibrando i KPI, i riferimenti e i target associati. Le azioni e i target per i temi di sostenibilità coperti nel Piano ESG sono presentati nelle sezioni introduttive di ogni capitolo tematico. **A partire dal 2025**, per ogni KPI nel Piano **è riportato il grado di realizzazione dei target definiti**: il segno di spunta verde

scuro indica un target raggiunto pienamente, mentre un segno di spunta verde chiaro indica un target raggiunto per almeno il 75%. Nell'eventualità di un mancato raggiungimento dei target, questi ultimi sono identificati con un asterisco **"**"** e viene fornita una giustificazione in una nota esplicativa dedicata nei capitoli tematici.

Temi di sostenibilità	Obiettivi	Strategia	KPIs	Baseline	Target 2025	Risultati 2025	Target 2027	Targets 2030
Ambiente								
Cambiamento climatico ⁽³⁴⁾ 	Contributo all'ambizione Net-Zero dell'IMO entro il 2050 (<i>flotta di DIS</i>)	Massiva implementazione dell'ottimizzazione della rotta per le navi (OSR) come azione di mitigazione	Quota dei viaggi spot superiori ai 5 giorni eseguiti con il sistema di ricerca del percorso ottimale per le navi ⁽³⁵⁾	10,70% (2023)	50%	76 % 	60%	100%
		Miglioramento dell'efficienza della flotta attraverso l'adozione progressiva di tecnologie idonee allo scopo	Indici di efficienza energetica del design della flotta (EEDI e EEXI)	4,96 (2020)	4,50 (9,3%)	4,51 	4,28 (-13,7%) (2029)	4,12 (-16,9%)
			Indicatore operativo di efficienza energetica della flotta (EEOI)	15,72 (2020)	14,21	13,11 	13,65	12,84 (+2% every year)
			Indicatore di intensità carbonica della flotta (CII)	6,8 (2019)	/	6,24 n.a.	5,85 (14%)	5,81 (14,6%)
		Riduzione delle emissioni con l'ambizione di costruire un percorso net zero	Numero di navi equivalenti a zero emissioni, calcolato sotto forma di risparmi di CO2 sulla flotta complessiva divisi per le emissioni medie di CO2 delle navi della flotta	0,49 (2021)	3,39	2,51	3,07	3,47
		Passaggio progressivo ai biocarburanti	Quota di miscele di biocarburanti/carburanti ad alta energia da materie prime rinnovabili rispetto al totale del carburante consumato	0% (2023)	/	0,9%	/	5%

(33) Poiché il Piano ESG è stato approvato a fine 2024, la Società non riferisce alcun progresso nel raggiungimento dei target per l'esercizio corrente, poiché tutti i target sono stati stabiliti a partire dal 2025 in avanti.

(34) L'obiettivo "Supervisione e gestione efficaci dei rischi climatici e ambientali (attività del Gruppo di DIS)", insieme alla strategia correlata "Svolgimento di una valutazione del rischio legato al clima transizionale e fisico e analisi della resilienza per l'intero campo di applicazione del Gruppo" e il KPI "Numero di valutazioni del rischio legato al clima transizionale e fisico e analisi della resilienza per l'intero campo di applicazione del Gruppo", sono stati rimossi dalla tabella, poiché l'analisi della resilienza è stata sospesa temporaneamente in attesa di ulteriori valutazioni del *framework* legale e dell'evoluzione degli scenari di mercato. Ciononostante, prosegue il monitoraggio interno dell'obiettivo.

(35) Il nome del KPI è stato rivisto per migliorarne la specificità e la chiarezza per gli utilizzatori del documento. Attualmente specifica che il perimetro considerato è costituito soltanto dai viaggi *spot* superiori ai cinque 5 giorni.



Temi di sostenibilità	Obiettivi	Strategia	KPIs	Baseline	Target 2025	Risultati 2025	Target 2027	Targets 2030
Inquinamento 	Protezione degli ecosistemi marini (attività del Gruppo di DIS)	Mantenimento di un track record di zero sversamenti inquinanti	Numero di sversamenti annuali	0 (2023)	0	0 	0	0
Acque e risorse marine⁽³⁶⁾ (informativa volontaria) 	Impiego efficiente delle acque a bordo delle navi (flotta di DIS)	Miglioramento della capacità di produzione di acqua dolce a bordo	Litri di acqua dolce prodotti a bordo per miglio nautico	0,042 litri/ miglio nautico (2020)	/	0,046 n.a.	/	0,049
Biodiversità ed ecosistemi 	Protezione degli ecosistemi marini (attività del Gruppo di DIS)	Mantenimento di una riduzione della velocità volontaria (VSR) lungo la costa della California	Viaggi con una riduzione della velocità volontaria (VSR) lungo la costa della California	100% (2023)	100%	100% 	100%	100%
Sociale								
Forza lavoro propria   	Promozione di un engagement e un benessere migliori (lavoratori marittimi e a terra di DIS)	Garanzia della salute e sicurezza (H&S) per tutti	Quota dei lavoratori <i>marittimi</i> coinvolti in programmi per la salute mentale e H&S	100% (2023)	100%	100% 	100%	100%
			Numero di infortuni gravi (qualsiasi infortunio che può causare una disabilità permanente parziale, una disabilità permanente totale o il decesso)	0 (2023)	0	0 	0	0
	Mantenimento di una cultura di sviluppo dei talenti (lavoratori marittimi e a terra di DIS)	Consolidamento della fidelizzazione dei talenti	Tasso di <i>retention</i> dei nuovi assunti <i>marittimi</i> (comandante e direttore di macchina)	95% (2023)	>90%	100% 	>90%	>90%
			Tasso di <i>retention</i> dei dipendenti a terra	100% (2023)	>96%	96% 	>96%	>96%
		Promozione di una cultura della diversità e inclusione	Quota di donne in posizioni apicali <i>a terra</i> (dirigente e alto dirigente)	30,77% (2023)	31%	30,8% 	32%	35%
		Rafforzamento della formazione per il personale di terra	Percentuale del personale di terra formato sui temi ESG	12% (2023)	75%	0	80%	100%
		Rafforzamento della formazione per il personale navigante	Ore medie di formazione pro capite per il personale navigante	22,7 (2023)	Almeno 20	20,3 	Almeno 20	Almeno 20

(36) Sebbene il tema “Acque e risorse marine” non sia risultato rilevante nell’analisi di doppia materialità, il Piano ESG include un KPI relativo a tale aspetto e, in particolare, all’incremento della capacità produttiva di acqua dolce a bordo delle navi di DIS, che il Gruppo ha scelto di riportare su base volontaria. I progressi per tale aspetto sono valutati mediante la contabilizzazione dell’acqua dolce prodotta dai generatori di bordo per miglia nautiche percorse.



Temi di sostenibilità	Obiettivi	Strategia	KPIs	Baseline	Target 2025	Risultati 2025	Target 2027	Targets 2030
Governance								
13 LOTTA CONTRO IL CAMBIAMENTO CLIMATICO 17 PARTNERSHIP PER GLI OBIETTIVI	Miglioramento dell'impatto del Gruppo attraverso la catena del valore (attività del Gruppo di DIS)	Condivisione con i fornitori strategici di DIS del Codice di Condotta ESG	Quota dei fornitori strategici che hanno ricevuto il Codice di Condotta ESG	0% (2023)	Analisi dei fornitori per individuare i fornitori strategici	Una volta completata, l'analisi ha portato all'identificazione di 24 fornitori critici a cui verrà trasmesso il Codice V	Codice consegnato al 60% dei fornitori strategici	100%
	Rafforzamento del framework di governance ESG della società (forza lavoro del Gruppo di DIS)	Aumento della ponderazione dei KPI in ambito ESG nel piano di incentivi a lungo termine (LTI) di DIS	Quota dei KPI in ambito ESG sui KPI totali del piano LTI	10% (2023)	/	10% n.a.	12,5%	15%

Valore ambientale





Valore ambientale

La **protezione ambientale rappresenta una priorità strategica** per DIS. La Società ha attuato programmi strutturati per garantire una rigorosa **conformità** alle norme internazionali e stabilire **standard superiori** per la protezione degli ecosistemi. DIS si concentra inoltre sull'aumento della **consapevolezza** delle proprie iniziative ambientali tra i dipendenti e gli *stakeholder*, incoraggiando la partecipazione attiva e fornendo regolari aggiornamenti sui progressi.

Quadro normativo

L'**Organizzazione Marittima Internazionale (IMO)** è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite responsabile della regolamentazione dei trasporti marittimi internazionali. Sviluppa e applica *standard* globali per la sicurezza marittima e la *performance* ambientale, tra cui misure per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e la prevenzione dell'inquinamento marino.

La **MARPOL**, la Convenzione Internazionale per la Prevenzione dell'Inquinamento causato dalle Navi, è il principale trattato mondiale che mira alla prevenzione e alla riduzione al minimo dell'inquinamento marino causato dalle navi. Adottata sotto gli auspici dell'Organizzazione Marittima Internazionale, stabilisce regolamenti obbligatori per il controllo di sversamenti, sostanze nocive, acque reflue, rifiuti, emissioni atmosferiche e altri inquinanti generati dalle navi, promuovendo quindi a livello mondiale operazioni marittime sostenibili.

PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO DELL'ARIA DOVUTO ALLE NAVI - MARPOL ALLEGATO VI

In base alle modifiche dell'Allegato VI della MARPOL - Prevenzione dell'inquinamento dell'aria dovuto alle navi, l'IMO ha introdotto un **sistema obbligatorio di raccolta di dati (DCS) relativi al consumo di olio combustibile applicabile a tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate**. Tale sistema richiede la raccolta di dati per ogni tipo di olio combustibile utilizzato, insieme ai mandati aggiuntivi per attività di trasporto.

Come stabilito, **le navi possono bruciare combustibili con un tetto al contenuto di zolfo dello 0,50% a livello globale, e dello 0,10% all'interno delle Aree di controllo delle emissioni** (Emission Control Area - ECA) **di SOx**. Tale tetto al contenuto di

zolfo ha **ridotto in misura significativa le emissioni di ossidi di zolfo dalle navi**. Il 1° maggio 2025, l'Organizzazione marittima internazionale ha ampliato la sua Area di controllo delle emissioni (ECA) includendo anche il Mediterraneo. A decorrere dal 1° marzo 2027, anche l'Artico Canadese e i Mari Norvegesi si uniranno alle ECA di SOx.

PIANO DI GESTIONE DELL'EFFICIENZA ENERGETICA DELLE NAVI (SEEMP)

I Piani di Gestione dell'Efficienza Energetica delle navi (Ships' Energy Efficiency Management Plan - SEEMP) sono stati introdotti dall'IMO nel 2011 come misura obbligatoria per garantire una progettazione efficiente delle navi in rapporto all'impatto ambientale. Il **SEEMP Parte I** stabilisce un processo sistematico per la determinazione degli obiettivi di efficienza energetica e comprende un **indicatore operativo di efficienza energetica (EEOI)**.

Il sistema di raccolta dati (DCS) raccoglie dati dettagliati sul consumo di combustibile, nonché ulteriori indicatori relativi alle attività di trasporto, come delineato nel **SEEMP Parte II**. Con l'attuazione del DCS, è stato introdotto il **tasso annuale di efficienza (Annual Efficiency Ratio - AER)** per misurare **l'intensità carbonica di una nave** confrontando le sue emissioni di CO₂ con la stazza lorda (DWT) per miglio nautico percorso.

Infine, nel 2023 è stato introdotto il **SEEMP Parte III**, insieme a due novità: l'applicazione retroattiva dell'EEDI a tutte le navi esistenti, chiamato **indice di efficienza energetica delle navi esistenti (Energy Efficiency Existing Ship Index - EEXI)**, e **l'indicatore di intensità carbonica (CII)**. A tutte le navi è quindi richiesto di essere dotate di un piano per documentare la modalità con cui si intende realizzare gli obiettivi di miglioramento del CII, ossia una descrizione di come ogni nave opererà e manterrà la sua efficienza dei consumi nell'arco dell'esercizio, in

linea con gli impegni di riduzione delle emissioni di CO₂.

Nel 2025, i **fattori di riduzione dell'indicatore di intensità carbonica (Carbon Intensity Indicator - CII)** dell'IMO sono stati stabiliti fino al 2030. Di conseguenza, i Piani di gestione dell'efficienza energetica delle navi (SEEMP) Parte III approvati attualmente devono essere rivisti per includere un **piano di attuazione**, a dimostrazione delle modalità con cui sarà soddisfatto il CII richiesto per il periodo triennale 2026-2028. Il SEEMP Parte III rivisto deve essere emendato e approvato entro il 31 dicembre 2025.

STRATEGIA 2023 DELL'IMO PER LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI GAS SERRA DALLE NAVI

Nel 2023, il Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (Marine Environment Protection Committee - MEPC) ha adottato la **Strategia 2023 dell'IMO** per la **riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (GHG)** dalle navi. Tale strategia rafforza gli obiettivi di abbattimento delle emissioni e incorpora l'intensità dei gas serra nel ciclo di vita dei combustibili per uso marittimo, come delineato nelle Linee Guida LCA. **L'obiettivo è la riduzione delle emissioni del trasporto marittimo internazionale evitando al contempo il trasferimento delle stesse verso altri settori**. Gli obiettivi principali includono:

- miglioramento dell'efficienza energetica delle navi di nuova costruzione per ridurre l'intensità carbonica
- riduzione delle emissioni di CO₂ per unità di lavoro di trasporto di almeno il 40% entro il 2030 rispetto ai livelli del 2008
- adozione di combustibili a emissioni di gas serra zero o quasi zero e raggiungimento di almeno il 5-10% del consumo energetico totale proveniente da tali fonti entro il 2030.
- raggiungimento il prima possibile del picco delle emissioni di gas serra e azzeramento netto delle emissioni di gas serra



entro o intorno al 2050, in linea con l'Accordo di Parigi. Obiettivi intermedi indicativi per l'azzeramento netto delle emissioni di gas serra:

- **entro il 2030: Riduzione delle emissioni di gas serra** da parte del trasporto marittimo internazionale **di almeno il 20-30%** rispetto al 2008.
- **entro il 2040: Riduzione delle emissioni di gas serra di almeno il 70-80%** rispetto al 2008.
- **entro il 2050: Raggiungimento di emissioni nette zero di gas serra.**

Tale strategia rafforza l'impegno dell'IMO per la decarbonizzazione del settore dei trasporti marittimi e supporta gli obiettivi climatici globali.

Nel 2026, l'IMO dovrebbe adottare il *"Net-Zero Framework"*, legalmente vincolante, introducendo una serie di "misure a medio termine" che consistono in uno **standard per i combustibili** per uso marittimo basato su obiettivi volti a ridurre gradualmente le intensità delle emissioni di GHG dai combustibili per uso marittimo, e in un **meccanismo di determinazione dei prezzi del carbonio** per le emissioni marittime di GHG.

ORIENTAMENTO PROVVISORIO SULL'USO DEI BIOCARBURANTI

Nel **2023**, il Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC) ha approvato l'orientamento provvisorio sull'uso dei biocarburanti ai sensi delle normative 26, 27 e 28 dell'Allegato VI della MARPOL (DCS e CII), con decorrenza da ottobre 2023. Tali linee guida impongono una **riduzione di almeno il 65% delle emissioni rispetto ai carburanti tradizionali affinché i biocarburanti siano certificati come sostenibili**. I fornitori sono tenuti a indicare il fattore di emissione di CO₂ per ogni

biocarburante, con le emissioni effettive calcolate in base al valore energetico. Se tali *standard* non vengono rispettati, i biocarburanti sono trattati come carburanti tradizionali.

REGOLAMENTO MARITTIMO MRV DELL'UE

In linea con l'Accordo di Parigi del 2015, l'UE ha introdotto il Regolamento 2015/757, successivamente emendato dal Regolamento UE 2023/957, concernente il **Monitoraggio, la Comunicazione e la Verifica (MRV) delle emissioni di GHG** (CO₂, N₂O e CH₄) **prodotte dalle navi nel corso dei viaggi tra i porti europei**. A decorrere dal **1° gennaio 2025**, il regolamento si applica anche alle navi offshore e alle navi da carico tra 400 e 5.000 tonnellate lorde (GT).

UE-ETS - SISTEMA DI SCAMBIO DELLE QUOTE DI EMISSIONE

Conformemente al processo di introduzione graduale stabilito nella **Direttiva UE-ETS per il trasporto marittimo**, agli armatori è richiesto di **acquistare quote di emissione** a copertura di una proporzione crescente delle loro emissioni verificate. L'obbligo aumenta gradualmente ogni anno: nel 2024 copriva il 40% delle emissioni, salendo al **70% nel 2025** e raggiungendo il 100% entro il 2026.

Tale requisito si applica **soltanto alle navi di oltre 5.000 tonnellate lorde**. Mentre nel 2025 l'obbligo copriva esclusivamente le emissioni di CO₂, a decorrere dal 1° gennaio 2026 includerà anche le emissioni di protossido di azoto (N₂O) e metano (CH₄).

La responsabilità della conformità ricade sugli **armatori o sui soggetti gestori**, ma ai sensi del principio "chi inquina paga", i costi possono essere trasferiti ai **noleggiatori** (che decidono la

pianificazione delle rotte, la selezione del carburante e il consumo) tramite accordi contrattuali.

"FIT FOR 55" DELL'UE E NORMATIVA MARITTIMA FUELEU

"Fit for 55" è la strategia di decarbonizzazione della Commissione europea **che ambisce a ridurre le emissioni di gas serra nell'UE del 55% entro il 2030**. Influisce direttamente sul settore marittimo attraverso la **normativa marittima FuelEU**, che fissa limiti per l'intensità dei gas serra dell'energia utilizzata a bordo.

A decorrere dal **1° gennaio 2025**, la normativa si applica alle navi di **oltre 5.000 tonnellate lorde** che fanno scalo nei porti del SEE. Il suo obiettivo è la **promozione dell'uso di carburanti a emissioni neutre, rinnovabili o a basso contenuto di carbonio**. I **requisiti** per l'intensità delle emissioni di gas serra si inaspriranno ogni cinque anni tra il 2025 e il 2050, iniziando con una riduzione del 2% nel 2025 e raggiungendo una riduzione dell'80% entro il 2050, rispetto ai valori del 2020. Dal 1° gennaio 2030, alle navi sarà richiesto di collegarsi a un'alimentazione di terra per le loro esigenze di elettricità durante l'ormeggio alla banchina, eccetto quando utilizzino un'altra tecnologia a emissioni zero.

A decorrere dal 1° gennaio 2025, le **compagnie di navigazione devono registrare i dati relativi a ogni arrivo e partenza delle loro navi presso porti dell'UE**. In aggiunta, entro il 31 gennaio di ogni periodo di verifica è necessario fornire una **"relazione FuelEU"** specifica per ogni nave.

La **conformità è valutata sulla base dell'intensità carbonica per unità di energia**, calcolata dagli armatori e verificata da un organismo accreditato in conformità ai sistemi di certificazione della RED II⁽³⁷⁾. La mancata conformità ai requisiti entro il 1° maggio dell'anno successivo risulterà nel pagamento di penali,

che andranno a contribuire a un fondo per i combustibili verdi a supporto della produzione e della diffusione di combustibili a basse emissioni di carbonio e rinnovabili nel settore marittimo.

Gestione tecnica della flotta

Sulla base di un contratto di gestione delle navi, **d'Amico Ship Management S.r.l e Ishima sono responsabili della gestione tecnica di tutte le navi di proprietà e noleggiate a scafo nudo di d'Amico Tankers d.a.c.** Sono inclusi gli interventi generali di manutenzione e le ispezioni e i controlli delle navi, la garanzia della conformità ai requisiti normativi e delle società di classificazione navale, la soddisfazione delle procedure di "vetting" applicate dalle principali compagnie petrolifere, la supervisione della manutenzione e dell'efficienza delle navi, l'organizzazione degli interventi di bacino e delle riparazioni, l'acquisto di forniture e ricambi, e la nomina di supervisori e consulenti.

Per le navi noleggiate da DIS, la responsabilità delle prestazioni ambientali e dell'efficienza energetica è a carico dei proprietari; pertanto, la loro gestione tecnica è gestita da terzi con *standard* propri.

Per tale motivo, i seguenti capitoli presentano soltanto le navi di proprietà e quelle noleggiate a scafo nudo di DIS, eccetto che per le emissioni di GHG di Scopo 1, che sono riferite nella sezione Cambiamento climatico (ESRS E1) in base all'approccio del controllo operativo, in linea con il protocollo GHG.

(37) La RED II definisce una serie di criteri per la sostenibilità e le emissioni di gas serra a cui i bioliquidi usati nei trasporti devono conformarsi per essere conteggiati nell'obiettivo complessivo del 14% e per avere diritto a finanziamenti da parte delle autorità pubbliche.



Cambiamento climatico



ESRS E1.MDR-P; E1.MDR-A; E1.MDR-T; E1.IRO-1; E1.SBM-3; E1-1; E1-2; E1-3; E1-5; E1-6; E1-8

L'analisi di doppia materialità ha identificato la **rilevanza** del tema di sostenibilità **“Cambiamento climatico”**. Gli IRO rilevanti riguardano sia le attività operative dirette di DIS, sia i suoi rapporti con gli operatori lungo le catene del valore.

Cambiamento climatico

-8,5%

consumi di carburante *bunker* per merce caricata dal 2024

-30,5%

emissioni di Scopo 1 dalla flotta impiegata sul mercato spot dal 2024

-1,2%

Indicatore di intensità carbonica della flotta – CII dal 2024

100%

navi conformi all'EEXI – di proprietà e a scafo nudo



CAMBIAMENTO CLIMATICO

SOTTO TEMA	Impatti, rischi e opportunità (IRO) rilevanti		Catena del valore upstream	Attività operative	Catena del valore downstream
Adattamento di cambiamenti climatici	Rischi	RISCHI DI TRANSIZIONE – Geopolitici: L'instabilità geopolitica a causa di conflitti, crisi economiche, competizione per le risorse e politiche commerciali mutevoli genera rischi significativi per le catene di fornitura globali e le dinamiche del mercato. Tali incertezze possono interrompere le operazioni e richiedere adeguamenti strategici per mitigare i potenziali impatti. I rischi associati includono: - Necessità di adattare le rotte e le catene del valore - Gestione di una contrazione del commercio internazionale - Possibilità di confisca o congelamento degli <i>asset</i> - Possibilità di un incremento dei costi assicurativi per <i>asset</i> e dipendenti.	V		
	Rischi	RISCHI FISICI – Mercato: Secondo le previsioni, il cambiamento climatico ridefinirà il settore dei trasporti marittimi nel corso dei prossimi decenni, influenzando sulle dinamiche del mercato e sugli scenari competitivi. I rischi associati includono: - Aumento della concorrenza nel settore dei trasporti marittimi a causa dell'apertura di nuove rotte più efficienti in termini di costi, in ragione dello scioglimento delle calotte polari. - Irrigidimento o chiusura del mercato assicurativo con un peggioramento conseguente delle condizioni di copertura o l'impossibilità di trovare assicuratori disposti a coprire i rischi (in particolare quelli di eventi meteorologici estremi)	V		
	Rischi	RISCHI FISICI - Eventi meteorologici estremi: L'incremento della gravità degli eventi meteorologici genera minacce significative per le operazioni marittime. I principali rischi che potrebbero influire sulle operazioni sono legati ai seguenti aspetti: - Indisponibilità di <i>hub</i> strategici a causa di danni strutturali, - Danni agli <i>asset</i> e aumento conseguente dei costi di manutenzione e di riparazione - Chiusura di corsi d'acqua e canali a causa di siccità o alluvioni, con l'eventuale necessità di adeguare le rotte. - Aumento dei rischi di incidenti e collisioni, con potenziali conseguenze per il personale, le navi e i prodotti trasportati	Rischi originati da contingenze nell'ambiente esterno che influiscono sulle attività operative e sulle catene del valore upstream delle operazioni marittime e delle navi		
	Rischi	RISCHI FISICI – Sistemici: - Riduzione significativa del livello di produzione e consumo a livello mondiale in conseguenza della crisi climatica - Blocco del commercio mondiale e inaccessibilità degli hub strategici a causa di crisi pandemiche	Rischi originati da contingenze nell'ambiente esterno che influiscono soprattutto sulle attività operative		
	Opportunità	- Aumento delle tariffe di nolo e dei benefici economici in contesti di conflitto e crisi, sfruttando le inefficienze del mercato e l'allungamento delle rotte medie percorse dalle navi (con una riduzione risultante della loro produttività, che si traduce in una riduzione della fornitura che contribuisce ad aumentare le tariffe di nolo) - Aumento delle tariffe di nolo e dei benefici economici grazie alla riduzione dell'offerta di navi, in ragione della chiusura di corsi d'acqua e canali a causa di siccità/alluvioni, con l'allungamento risultante delle distanze di viaggio	Opportunità originata da contingenze nell'ambiente esterno che influiscono soprattutto sulle attività operative e sulla catena del valore <i>upstream</i> delle operazioni marittime		



CAMBIAMENTO CLIMATICO

SOTTO TEMA	Impatti, rischi e opportunità (IRO) rilevanti		Catena del valore upstream	Attività operative	Catena del valore downstream
Mitigazione dei cambiamenti climatici	Impatto	Negativo - Peggioramento del cambiamento climatico a causa delle emissioni di gas serra prodotte dalle attività lungo la catena del valore e necessarie sia per le operazioni, sia per la disponibilità delle merci trasportate	V		V
	Impatto	Negativo - Contributo al peggioramento della crisi climatica, a causa delle emissioni di gas serra		V	
	Rischi	RISCHI DI TRANSIZIONE – Sviluppi normativi: L'evoluzione delle normative introduce incertezza e difficoltà di conformità, aumentando il rischio di disallineamento dei contratti, perdita di competitività, penali e contenziosi. Tali rischi sono associati principalmente ai seguenti aspetti: • Limiti sempre più rigorosi per le emissioni di gas serra e requisiti sempre più stringenti per i noleggiatori, • Aumento del prezzo e ampliamento della copertura normativa dei crediti di carbonio • Potenziale adeguamento delle condizioni assicurative a causa di nuove normative • Disponibilità limitata di carburanti alternativi per cui è richiesta la conformità a nuove normative	V	V	V
	Rischi	RISCHI FISICI – Mercato: L'evoluzione delle politiche energetiche, i progressi tecnologici e le dinamiche mutevoli del mercato stanno ridefinendo la domanda nel settore marittimo. Di conseguenza, tali tendenze generano i seguenti rischi: • Diminuzione della domanda di trasporto di combustibili fossili • Necessità continua di adattarsi ai cambiamenti del <i>mix</i> di combustibili usato • Incrementi dei costi relativi al personale • Aumento delle spese per la compensazione delle emissioni di gas serra a causa delle emissioni bloccate negli asset della società	V		V
	Rischi	RISCHI DI TRANSIZIONE – Tecnologici: La rapida evoluzione delle tecnologie e delle normative può generare le seguenti sfide: • Potenziale fallimento degli investimenti in nuove tecnologie per l'efficienza energetica, uso di carburanti alternativi o sistemi di cattura del carbonio che possono diventare economicamente insostenibili. • Potenziale mancanza di corrispondenza tra il ritmo dei progressi normativi rispetto a quello degli sviluppi tecnologici • Saturazione delle capacità di produzione (overbooking) dei cantieri di costruzione e/o di riparazione a causa della necessità di adattare le navi a norme ambientali più rigorose • Aumento della complessità degli impianti a bordo e inadeguatezza dei bilanci elettronici delle navi	V	V	
	Rischi	RISCHI DI TRANSIZIONE – Reputazionali Danno reputazionale causato dalla percezione errata (esagerata) del contributo del settore dei trasporti marittimi alla crisi climatica			V
	Opportunità	Riduzione dei costi grazie a moderne tecnologie ecologiche (meno compensazione e crediti di carbonio, maggiore accesso al credito, riduzione del consumo di carburante, ecc.)	V		
	Opportunità	Espansione del mercato per il trasporto di biomasse e biocarburanti.	V		V
	Opportunità	Riduzione della concorrenza grazie a minori flussi di investimento verso il settore dei trasporti di combustibili fossili	V		V
	Opportunità	Aumento delle tariffe di nolo e benefici nei processi di accreditamento e di selezione svolti dai potenziali clienti e maggiore accesso al credito, grazie al possesso di navi con prestazioni energetiche ottimali (e quindi un minore impatto ambientale) prima dei concorrenti ⁽³⁸⁾	V		

(38) Tale opportunità è stata spostata dalla sezione sull'economia circolare alla sezione sul cambiamento climatico, poiché il vantaggio competitivo ha origine dalle prestazioni delle navi dal punto di vista energetico, piuttosto che dalla loro circolarità.



CAMBIAMENTO CLIMATICO					
SOTTO TEMA	Impatti, rischi e opportunità (IRO) rilevanti		Catena del valore upstream	Attività operative	Catena del valore downstream
Energia	Impatto	Peggioramento del cambiamento climatico a causa delle emissioni di gas serra prodotte dalle attività lungo la catena del valore e necessarie per le operazioni	V		V
	Opportunità	Aumento delle tariffe di nolo e benefici nei processi di accreditamento e di selezione svolti dai potenziali clienti e maggiore accesso al credito, grazie all'adattamento di DIS ai nuovi e futuri requisiti normativi e alle domande del mercato, in anticipo o in modo più completo rispetto ai concorrenti, e grazie all'uso e/o all'autoproduzione di energia da fonti rinnovabili		V	



IRO legati al clima

Il processo di individuazione dei rischi e delle opportunità (IRO) legati al clima per DIS ha richiesto la selezione delle sue attività e *asset* (navi) in base alle **prestazioni energetiche, all'impronta di carbonio** e ad altri fattori che promuovono l'impatto climatico (ad es. cambiamenti dell'uso del mare e della terra dall'estrazione/raffinazione o costruzione di porti). Ciò ha portato all'individuazione di **dipendenze e impatti effettivi e potenziali**, che a loro volta hanno contribuito alla mappatura dei **rischi e delle opportunità di natura finanziaria** in collegamento al clima, che rappresentano all'incirca i due terzi dei risultati in termini di rilevanza finanziaria. In linea con i requisiti ESRS, i rischi legati al clima sono stati classificati in **rischi fisici**, legati agli eventi climatici, e in **rischi di transizione**, associati alle misure adottate a livello normativo e sociale per affrontare la crisi climatica.

Il processo di valutazione dei rischi climatici fisici è iniziato con l'individuazione dei **pericoli climatici** e la valutazione dell'esposizione e della sensibilità del Gruppo. Come base è stato utilizzato lo scenario climatico della NGFS (Network for Greening the Financial System) "Hot house world – Current policies", ipotizzando un riscaldamento globale di 3°C entro il 2050 ai sensi delle politiche esistenti. I pericoli sono stati classificati tra cronici e acuti. I pericoli cronici includono lo scioglimento delle calotte polari, il cambiamento dei modelli di vento, l'innalzamento del livello degli oceani, lo stress idrico e l'erosione costiera. I pericoli acuti comportano principalmente gli eventi meteorologici estremi (ad es. cicloni, uragani, tifoni) e i pericoli legati alle acque costiere, come alluvioni e siccità, che influiscono sulle strutture portuali e sui cantieri navali. Per coerenza sono stati applicati i medesimi **orizzonti temporali** usati per gli IRO non legati al clima:

breve termine (entro 1 anno), medio termine (da 1 a 5 anni) e lungo termine (oltre 5 anni). Per il lungo termine, l'attenzione è stata rivolta alla durata utile degli *asset* (navi), solitamente intorno ai 25 anni.

D'altra parte, l'individuazione dei **rischi e delle opportunità di transizione** in ambito climatico si è basata sullo scenario "Orderly" ("Net Zero 2050") della NGFS, il quale ipotizza che il riscaldamento globale sia limitato a 1,5°C entro il 2050 grazie a rigorose politiche climatiche e all'innovazione, con l'azzeramento netto delle emissioni globali di CO2 entro il 2050, con regioni come l'UE che raggiungono l'azzeramento netto per tutti i gas a effetto serra. Gli eventi di transizione sono stati individuati per gli orizzonti a breve, medio e lungo termine, in linea con i pericoli di natura climatica. Per l'orizzonte a lungo termine è stata presa in considerazione la vita utile delle navi, mentre per il medio termine sono stati valutati le dinamiche politiche e gli impatti normativi. Tali eventi di transizione e i rischi e le opportunità associati sono stati classificati in cinque aree chiave: normativa, geopolitica, mercato/finanza, tecnologia e reputazione.

Queste due categorie di rischio sono state usate per selezionare gli *asset* e le attività di DIS, nonché per valutarne l'esposizione e la sensibilità ai pericoli fisici di natura climatica e agli eventi di transizione.



IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI

La DMA ha individuato come rilevanti tutti e tre i sotto-temi legati al cambiamento climatico⁽³⁹⁾.

Adattamento ai cambiamenti climatici

Il riscaldamento globale sta portando all'innalzamento dei livelli dei mari, all'erosione costiera e all'aumento della frequenza degli eventi meteorologici estremi, ripercuotendosi sulle rotte marittime, sui canali di navigazione e sui transiti fluviali. In combinazione con le mutevoli dinamiche geopolitiche, tali cambiamenti possono **richiedere l'adattamento delle rotte di navigazione** e aumentare i rischi per il **carico** e la **sicurezza del personale**. Le dinamiche geopolitiche possono inoltre causare un aumento dei **costi assicurativi** e **compromettere le condizioni del mercato**. Tali sfide possono creare opportunità economiche alterando le rotte di navigazione, riducendo l'offerta e migliorando il vantaggio competitivo del Gruppo.

Nel complesso, il cambiamento climatico influisce sul Gruppo dal punto di vista operativo, compromettendo dipendenze chiave come gli hub strategici, le catene di fornitura delle merci e la disponibilità di petrolio per il carburante *bunker* e le attività operative.

Mitigazione del cambiamento climatico ed efficienza energetica

I principali impatti negativi in tale campo derivano dal **consumo di combustibili fossili**, sia a bordo della flotta che lungo le catene del valore, che producono emissioni di gas a effetto serra.

La DMA ha assegnato la priorità alla gestione dei **rischi di transizione** legati all'evoluzione delle normative sulle emissioni di gas a effetto serra. Tali rischi comportano la necessità di adattare le navi e le procedure per soddisfare *standard* più rigorosi, affrontando potenziali sfide come contenziosi legali, sanzioni, il cambiamento delle condizioni assicurative e la potenziale perdita di competitività rispetto agli operatori soggetti a requisiti legali meno stringenti.

Per quanto riguarda le **nuove tecnologie**, tra cui le miscele di biocarburanti e altre miscele ad alta energia, queste sono essenziali per DIS poiché la loro adozione non solo riduce al minimo gli impatti ambientali diretti, ma presenta anche opportunità per ridurre i costi, agevolare l'accesso al credito, migliorare la reputazione ed ampliare le opportunità commerciali. Tuttavia, l'investimento in soluzioni innovative comporta rischi intrinseci, aggravati dall'incremento del ritmo della regolamentazione rispetto ai tassi di adozione tecnologica. Inoltre, il ricorso a componenti elettronici a bordo per le operazioni, specialmente per il monitoraggio e la raccolta di informazioni, aumenta la complessità e aggrava l'esposizione ai rischi informatici che devono essere gestiti efficacemente.

La **transizione dei mercati** presenta un'evoluzione prevedibile mista. Sebbene gli sviluppi normativi possano causare l'aumento dei **costi di investimento**, secondo le previsioni le opportunità del mercato resteranno largamente stabili nel breve periodo, poiché la domanda di **derivati del petrolio** continua a sostenere il fabbisogno energetico globale. Tale ambiente offre al Gruppo e ai suoi *stakeholder* margini per adattarsi e plasmare progressivamente le catene del valore.

POLITICHE E PROCEDURE DI GESTIONE

Il modello di *business* del Gruppo integra considerazioni ambientali e miglioramenti delle prestazioni energetiche attraverso la sua **Politica Energetica e Ambientale**, dimostrando l'impegno di DIS per la riduzione delle emissioni e la minimizzazione del proprio impatto ambientale. Il Gruppo promuove l'innovazione attuando tecnologie che migliorano l'efficienza energetica e riducono l'impronta ambientale delle attività operative.

Nel fare ciò, DIS aderisce agli *standard ISO 50001* e *ISO 14001*, concentrandosi sulla prevenzione delle minacce ambientali e migliorando l'efficienza energetica. La *performance* delle navi viene esaminata a cadenza annuale tramite la Revisione del Sistema di Gestione Integrata, e i **dati** vengono elaborati **in tempo reale** mediante *hardware*, *software* e sistemi di gestione aggiornati e implementati come parte della **strategia di digitalizzazione** di DIS.

Il **Sistema di Gestione Integrata** (IMS – *Integrated Management System*) sostiene la realizzazione degli obiettivi stabiliti nelle politiche a livello del Gruppo d'Amico, ed è progettato per coordinare i vari processi necessari alla conduzione delle attività operative. Il sistema definisce le interrelazioni, le responsabilità, le procedure, le risorse e tutti gli altri aspetti necessari. L'IMS permette la riduzione al minimo degli impatti negativi e un approccio sistematico al miglioramento continuo della *performance* energetica.

DIS gestisce i rischi legati ai cambiamenti climatici tramite la sua **"Carbon War Room"**, un *framework* interno dedicato al monitoraggio dei cambiamenti normativi e alla valutazione dei percorsi di decarbonizzazione e degli investimenti in ammodernamenti e tecnologie innovative. Il Gruppo sta esplorando soluzioni come la propulsione assistita dal vento e i sistemi di lubrificazione ad aria. In parallelo, sono in corso dei test sui biocarburanti che mirano a valutare la potenziale integrazione di tali alternative nel *mix* energetico della flotta, in linea con l'impegno di DIS nei confronti del trasporto marittimo sostenibile.

(39) Il Gruppo non ha ancora svolto un'analisi della resilienza completa. Nei seguenti paragrafi viene però delineata una valutazione di come gli IRO derivanti dalle attività operative e lungo le catene del valore permeino la strategia aziendale e orientino le decisioni strategiche.



EFFETTI FINANZIARI CORRENTI DEI RISCHI E DELLE OPPORTUNITÀ RILEVANTI

L'ambiente geopolitico incerto ha continuato a influire notevolmente sulle attività operative di DIS nel 2025. Le tensioni geopolitiche e i conflitti hanno determinato persistenti inefficienze commerciali, riducendo la produttività effettiva della flotta e sostenendo allo stesso tempo il rafforzamento del mercato dei noli. Dall'inizio della guerra in Ucraina, le perturbazioni dei flussi commerciali globali, in particolare la modifica delle rotte delle esportazioni di petrolio russo verso destinazioni più distanti, hanno aumentato strutturalmente la lunghezza delle tratte di navigazione e la durata dei viaggi. In parallelo, a partire dal mese di ottobre 2023, gli Stati Uniti, il Regno Unito e l'Unione Europea hanno progressivamente intensificato le sanzioni e le misure esecutive mirate a contrastare il commercio illecito di petrolio, prendendo di mira sempre più navi cisterna, commercianti e società energetiche e riducendo in misura sostanziale il numero di unità disponibili per il commercio legale. Tali sviluppi hanno determinato una riduzione della disponibilità effettiva della flotta, sostenendo l'aumento delle tariffe di nolo nella gran parte dei segmenti delle navi cisterna. **Per DIS, gli effetti finanziari degli sviluppi geopolitici durante il 2025 si sono concretizzati prevalentemente come opportunità**, poiché l'allungamento delle distanze di viaggio e l'aumento della domanda di tonnellate-miglia hanno supportato i ricavi. **Tuttavia, l'effetto non è stato uniforme nel corso del tempo**: sebbene la perturbazione del transito attraverso il canale di Suez abbia sostenuto i ricavi delle navi cisterna da prodotti raffinati nel corso dei primi nove mesi del 2024, la successiva chiusura di alcuni arbitraggi commerciali, determinata dal calo dei margini di raffinazione e dall'aumento dei costi di trasporto, ha causato una riduzione dei volumi di tonnellate-miglia, compensando in parte gli utili precedenti. **Per quanto riguarda i costi assicurativi**, nonostante l'aggravamento dei rischi geopolitici nel corso del 2025, con un conseguente aumento dei premi assicurativi contro i rischi di guerra, **l'impatto finanziario su DIS è rimasto limitato**, poiché tali costi aggiuntivi sono stati addossati in larga misura ai noleggiatori ai sensi degli accordi contrattuali esistenti.

Nel 2025, **gli eventi meteorologici estremi e l'intensificazione dei rischi acuti in ambito climatico**, specialmente la siccità, **non hanno determinato effetti finanziari negativi diretti rilevanti sulla Società**. Le condizioni meteorologiche avverse sono prese in considerazione nella determinazione dei prezzi dei noli attraverso l'introduzione del cosiddetto "sea margin", che contribuisce a mitigare i rischi economici e finanziari associati ai cambiamenti delle rotte e/o ai ritardi dei servizi di trasporto a causa di condizioni di navigazione avverse.

I requisiti del mercato e, in particolare, **quelli normativi in merito al mix di combustibili** impiegati dalla flotta continuano **a influire sulle attività operative, richiedendo investimenti in upgrade tecnici e attività R&D**. Tuttavia, con riferimento specifico ai test e all'adozione di carburanti alternativi e biocarburanti, il 2025 è stato considerato da DIS, nonché dai noleggiatori e clienti, un anno di transizione o di prova, destinato alla valutazione degli sviluppi normativi e delle loro implicazioni per le attività di trasporto marittimo.



PIANO ESG: OBIETTIVI, TARGET E AZIONI⁽⁴⁰⁾

Sebbene il Gruppo non abbia ancora adottato un piano di transizione formale⁽⁴¹⁾, nel 2024 DIS ha pubblicato il suo primo Piano ESG, in cui si stabiliscono specifici target per misurare i progressi verso gli obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici, mettendo l'accento sulle riduzioni delle emissioni di CO2. Le azioni chiave per la mitigazione dei cambiamenti

climatici delineate nel **Piano ESG** di DIS si concentrano sul miglioramento dell'efficienza energetica, di cui è stato individuato il ruolo di leva principale per la decarbonizzazione. In linea con la Politica Energetica e Ambientale del Gruppo e con il sostegno del Sistema di Gestione Integrata di DIS, tali azioni includono l'ammodernamento della flotta, i test e l'adozione di

carburanti alternativi, nonché l'attuazione di soluzioni digitali avanzate mirate all'ottimizzazione delle operazioni e alla riduzione delle emissioni. **A partire dal 2025, è riportato il grado di raggiungimento dei target** definiti per ogni KPI incluso nel Piano: il segno di spunta verde scuro indica un target raggiunto pienamente, mentre un segno di spunta verde chiaro indica un target raggiunto per almeno il 75%.

Qualora i target non siano stati raggiunti, viene fornita una giustificazione in una nota esplicativa dedicata.

Obiettivo	Strategia	KPI	Baseline	Target 2025	Risultati 2025	Target 2027	Target 2030
Contributo all'ambizione Net-Zero dell'IMO entro il 2050⁽⁴⁵⁾	Progressiva implementazione della ricerca della rotta ottimale per le navi (OSR) come azione di mitigazione	Quota dei viaggi spot superiori ai 5 giorni eseguiti con il sistema di ricerca del percorso ottimale per le navi	10,70% (2023)	50%	76% V	60%	100%
	Miglioramento dell'efficienza della flotta attraverso l'adozione progressiva di tecnologie di efficientamento	Indici di efficienza energetica di progetto della flotta (EEDI / EEXI) ⁽⁴²⁾	4,96 (2020)	4,50	41,51 V	/	4,12
		Indicatore operativo di efficienza energetica della flotta (EEOI) ⁽⁴³⁾	15,72 (2020)	14,21	13,11 V	13,65	12,84
		Indicatore di intensità carbonica della flotta (CII) ⁽⁴⁴⁾	6,8 (2019)	/	6,24	5,85	5,81
	Riduzione delle emissioni con l'ambizione di contribuire ad un percorso net-zero	Numero di navi equivalenti a zero emissioni (risparmi di CO2 sulla flotta complessiva divisi per le emissioni medie di CO2 delle navi della flotta)	0,49 (2021)	3,39	2,51 ⁽⁴⁵⁾	3,07	3,47
	Passaggio progressivo ai biocarburanti	Quota di miscele di biocarburanti/carburanti ad alta energia da materie prime rinnovabili rispetto al carburante totale consumato	0%	/	0,9%	/	5%

(40) Nelle seguenti pagine sono inoltre affrontati gli obblighi di informativa relativi al SASB TR-MT-110a.2

(41) DIS sta lavorando attivamente alla definizione di un piano di transizione. Finora, il Gruppo ha definito (nel 2024) e monitorato (nel 2025) i target di riduzione dell'intensità delle emissioni, inclusi nel Piano ESG. Nel corso del prossimo paio d'anni, il Gruppo modellerà i target di riduzione delle emissioni in termini assoluti, che verranno quindi integrati ai target esistenti, formando così il piano di transizione verso le emissioni nette zero.

(42) Unità di misura: g di CO2 / dwt * miglia nautiche.

(43) Unità di misura: g di CO2 / tonnellata di merce effettivamente trasportata * miglia nautiche.

(44) Unità di misura: g di CO2 / dwt * miglia nautiche.

(45) Il risultato raggiunto nel 2025 è inferiore al target del 25%. Ciò è dovuto soprattutto a una riduzione delle attività di pulizia dello scafo e delle eliche rispetto alle previsioni del 2024. I fattori che hanno contribuito a tale tendenza sono i seguenti: lo squilibrio tra il numero di navi vendute (3) e prese in consegna (2), insieme alle relative tempistiche, che ha determinato una riduzione delle opportunità di eseguire operazioni pulizia; il posticipo di alcuni interventi di bacino pianificati nel corso dell'esercizio; la gestione di alcune navi per un periodo esteso in viaggi brevi e/o aree che non consentono la pulizia dello scafo o delle eliche.



Strategia	Azioni	Overview risultati 2025
Progressiva adozione della ricerca della rotta ottimale per le navi (OSR) come azione di mitigazione	Strategia di digitalizzazione Impiego della ricerca del percorso ottimale per le navi (OSR) su tutte le navi di proprietà e a noleggio a scafo nudo durante tutti i viaggi spot superiori ai 5 giorni per migliorare gli aspetti di sicurezza, ridurre il rischio di danneggiamento e i costi operativi, nonché il consumo di carburanti e le emissioni di CO2.	La ricerca della rotta ottimale per le navi è stata efficacemente impiegata per il 76% dei viaggi spot con una durata superiore ai 5 giorni, rispetto a un target del 50%.
Miglioramento dell'efficienza della flotta attraverso l'adozione progressiva di tecnologie di efficientamento Riduzione delle emissioni con l'ambizione di costruire un percorso net-zero	Miglioramento dell'efficienza progettuale ed operativa - Miglioramento del sistema antivegetativo dello scafo per rispondere all'incremento della temperatura dell'acqua di mare e ridurre il tasso di attrito - Installazione di limitatore di potenza con funzione override (OPL)⁽⁴⁶⁾ - Rinnovo della flotta tramite l'eliminazione graduale delle navi meno recenti a favore di navi più efficienti - Installazione di dispositivi di risparmio energetico come <i>Propeller Boss Cap Fins</i> (PBCF), <i>Wake Equalizing Duct</i> (WED), luci LED, <i>Preswirl Vane</i> (PSV), sistema ad ultrasuoni delle eliche, vernice silconica sulle eliche, <i>eco nozzle ME</i>, variatori di frequenza Tecnologia di cattura del carbonio - Svolgimento di studi di fattibilità sulla tecnologia di cattura del carbonio Strategia di digitalizzazione - Attuazione del software Xpert per migliorare l'efficienza delle macchine - Miglioramento del sistema di calcolo del CII in tempo reale tramite la digitalizzazione - Estensione della manutenzione predittiva (Condition Based Maintenance - CBM) per tenere in condizioni ottimali le macchine.	Miglioramento dell'efficienza progettuale ed operativa Per migliorare la performance della flotta in termini di efficienza energetica e intensità carbonica, DIS ha sviluppato un piano strutturato che, per il 2025, si è incentrato sull'eliminazione graduale delle navi meno recenti della flotta, in combinazione con la progressiva installazione di dispositivi di risparmio energetico per migliorare l'efficienza delle navi attualmente operative. Ad esempio, nel 2025 DIS ha installato i primi WED su 2 navi. Inoltre, il ciclo antivegetativo è stato migliorato tramite l'applicazione di vernici a bassissimo attrito, incluso sugli scafi delle navi, allo scopo di ridurre la resistenza e migliorare la performance idrodinamica. DIS ha anche ordinato due navi MR1 dotate di una combinazione di dispositivi di risparmio energetico, tra cui PSV e PBCF, nonché un rivestimento silconico sull'elica. Tali navi sono certificate per l'uso di biocarburanti e sono dotate di presa di banchina che consente il collegamento agli impianti di "<i>cold ironing</i>" ove disponibili. Per ulteriori informazioni, consultare il paragrafo "Aggiornamento e gestione tecnica della flotta" nel capitolo corrente. Tecnologia di cattura del carbonio Dopo gli studi iniziali eseguiti negli esercizi precedenti, attualmente DIS monitora attivamente gli sviluppi partecipando ai gruppi di lavoro di INTERTANKO, che regolamentano le diverse fasi dell'adozione di tale tecnologia, tra cui stoccaggio, smaltimento e metodologie di contabilizzazione della CO2 catturata. Strategia di digitalizzazione Come parte della sua strategia di digitalizzazione, DIS sta progressivamente installando il software Tekomar, che contribuisce all'ottimizzazione dell'efficienza del consumo di carburante e della performance dei motori attraverso informazioni diagnostiche e avvisi. Nel 2025, abbiamo raggiunto il numero di 15 navi dotate di tale strumento. Prosegue l'attuazione della CBM per le attrezzature di bordo delle navi. Per ulteriori informazioni, consultare i paragrafi "Strategia di digitalizzazione" e "Manutenzione" nel capitolo corrente.
Passaggio progressivo ai biocarburanti	Ricerca sulle tecnologie a emissioni zero o quasi zero Test di biocarburanti B50-B40 ottenuti da materie prime rinnovabili e/o combustibili ad alto contenuto energetico e conseguimento delle relative certificazioni sulla base dei criteri del motore principale (Parent Engine).	Nel 2025, il Gruppo ha incrementato in modo significativo l'impiego di miscele di biocarburanti, che ha raggiunto quasi l'1% del consumo totale di carburante bunker nell'intera flotta di proprietà e noleggiata a scafo nudo, in parte in ragione dei requisiti stabiliti nella normativa marittima FuelEU. Secondo le linee guida provvisorie, i biocarburanti possono essere usati nelle miscele fino a B30 (vale a dire con un 30% massimo del carburante da biomassa) senza richiedere la rimisurazione dei NOx. A tal riguardo, nel 2024 l'IMO ha rilasciato una circolare che consente l'uso di miscele B30 senza alcuna modifica della certificazione del motore.⁽⁴⁷⁾ Sebbene le miscele B40 e B50 non siano ancora state testate sulla flotta DIS, sono stati ottenuti risultati positivi nelle prove condotte su altre navi del Gruppo d'Amico, come parte delle attività più generali di ricerca e sviluppo attualmente in corso nell'intero Gruppo. Per ulteriori informazioni, consultare il paragrafo "Aggiornamento e gestione tecnica della flotta" nel capitolo corrente.

(46) L'OPL è un meccanismo che limita la potenza dei motori di una nave per migliorare l'efficienza dei consumi e ridurre le emissioni, con la possibilità di escludere tale meccanismo in caso di necessità per ragioni di sicurezza od operative

(47) MEPC.1/Circ.795/Rev.9: circolare IMO rilasciata nell'aprile 2024, contenente le Interpretazioni Unificate della MARPOL Allegato VI, l'allegato che regola la prevenzione dell'inquinamento atmosferico dovuto alle navi.



Piano di azione per il cambiamento climatico di DIS

DIS si impegna a migliorare la **sostenibilità ambientale** della sua flotta e a mitigare gli impatti del cambiamento climatico legati alle **operazioni marittime**. Le iniziative principali includono:

- **Miglioramento dell'efficienza progettuale** – messa a punto dei progetti di navi cisterna per massimizzare l'efficienza energetica attraverso progettazioni avanzate dello scafo, il miglioramento dei sistemi di propulsione e tecnologie per ridurre il consumo di carburante.
- **Ottimizzazione dell'efficienza operativa** – attuazione di misure quotidiane quali la pianificazione efficiente delle rotte, il monitoraggio dello scafo e dell'elica, la pulizia proattiva, l'illuminazione a LED e l'adattamento dei rivestimenti all'aumento delle temperature del mare, il tutto mirato a ridurre l'uso di carburante e migliorare l'efficienza operativa complessiva.
- **Tecnologia di cattura del carbonio** – esplorazione delle tecnologie di cattura e di stoccaggio della CO2 sia post-combustione, sia pre-combustione a bordo.
- **Formazione dell'equipaggio** – offerta di formazione specializzata sulla gestione energetica e sulla navigazione efficiente dal punto di vista dei consumi per migliorare l'uso dell'energia in tutta la flotta.
- **Ricerca sulle tecnologie a emissioni zero o quasi zero** – svolgimento di studi sulle tecnologie a emissioni zero per le navi cisterna
- **Analisi degli impatti del Net Zero Framework dell'IMO** – con il confronto delle diverse opzioni disponibili, tra cui a titolo esemplificativo e non limitativo i carburanti a basso contenuto di carbonio.

DIS sta inoltre valutando due ulteriori **misure innovative (la propulsione assistita dal vento e i sistemi di lubrificazione ad aria)** tramite uno specifico studio in collaborazione con le società di classificazione. La Società sta vagliando i **biocarburanti** da fonti rinnovabili, svolgendo prove per la loro integrazione graduale nel *mix* energetico della flotta.

Inoltre, la **strategia di digitalizzazione** di DIS comprende l'attuazione di sistemi come **FRIDA** per il monitoraggio della *performance* della flotta e **OSR** (Optimum Ship Routing) per ottimizzare le rotte, migliorando la sicurezza e riducendo al minimo gli impatti ambientali.

TARGET LEGATI AL CLIMA

DIS non ha ancora adottato un piano di transizione né ha stabilito target di riduzioni delle emissioni in valore assoluto.

Tale decisione rispecchia la natura complessa delle emissioni di Scopo 1 prodotte dalla flotta, che rappresentano all'incirca il 98,2% delle emissioni totali di gas serra (Scopo 1 e 2).

Determinare un target di riduzione lineare rispetto a un anno base potrebbe essere fuorviante a causa della variabilità influenzata da fattori che vanno oltre la progettazione della nave, l'efficienza energetica e delle emissioni. Per una singola nave, tali fattori possono essere **endogeni**, ad esempio le miglia percorse, la velocità ordinata e il tonnellaggio effettivo trasportato (che sono più controllabili) o **esogeni**, ad esempio le condizioni meteorologiche, la congestione dei porti, i periodi di inattività, la corrente marina avversa che sono più difficoltosi da gestire. Inoltre, il **valore lordo delle emissioni di gas serra dipende largamente dal numero di navi** nella flotta ed è direttamente proporzionale a tale cifra.

Ciononostante, DIS si è impegnata a contribuire all'ambizione Net-Zero dell'IMO attraverso il miglioramento costante della *performance* energetica e di quella delle emissioni nell'intera flotta. Di conseguenza, **il Gruppo ha stabilito i propri target per le emissioni di gas serra in termini di progettazione energetica ed efficienza operativa, nonché di intensità carbonica per attività di trasporto**, in linea con i primi due "livelli di ambizione" della **Strategia 2023 dell'IMO per la riduzione delle emissioni di gas serra dalle navi**.

Nel suo Piano ESG per il 2024, DIS si è concentrata su **6 KPI⁽⁴⁸⁾**. Il KPI primario e generale è **"navi con emissioni tank-to-wake equivalenti a zero"**, che misura i risparmi di CO2 per nave in base agli ammodernamenti pianificati o alle iniziative mirate alla riduzione del consumo energetico. Tale KPI converte in risparmi di CO2 sull'intera flotta in navi con emissioni equivalenti a zero: un valore di 3 indica le emissioni equivalenti di 3 navi evitate.

Gli altri KPI sono:

- **Efficienza progettuale della flotta** per le navi di nuova costruzione ed esistenti (**EEDI/EEEXI**)
- **Indicatore di intensità carbonica (CII)** raggiunto dalla flotta
- **Efficienza operativa della flotta (EEOI)**
- **Passaggio alle miscele di biocarburanti**, vale a dire carburanti ad alta energia da materie prime rinnovabili (misurati in proporzione al consumo totale di carburante)
- Incidenza dei viaggi che usano **la ricerca del percorso ottimale (OSR)** rispetto al numero totale di viaggi.

Tali KPI sono in linea con gli obiettivi dell'IMO per l'efficienza energetica, la riduzione dell'intensità carbonica e l'adozione di nuove tecnologie. I target per i primi tre indicatori si concentrano sulla diminuzione delle emissioni, mentre i target per l'uso dei biocarburanti e l'applicazione di un sistema OSR sono destinati ad aumentare. Tutti i KPI si concentrano sulle emissioni di CO2, che nel 2025 rappresentano il 98,6% delle emissioni di Scopo 1 prodotte dalla flotta.

I KPI del Piano sono utilizzati per monitorare l'efficacia delle strategie legate a ciascun obiettivo a lungo termine. Tutte le azioni stabilite nel Piano ESG contribuiscono alla realizzazione dei target provvisori, ma nel caso degli indicatori di intensità carbonica (EEDI/EEEXI, EEOI, CII) e dell'indicatore delle navi equivalenti a zero, i valori raggiunti sono influenzati anche da fattori contingenti, ad esempio la vendita o l'acquisizione di navi oppure i volumi commerciali.

(48) I target per tali KPI non sono assicurati esternamente.



Aggiornamento e gestione tecnica della flotta

Nuove costruzioni e ammodernamenti

DIS ha attuato diverse tecnologie volte a ridurre i **consumi energetici** della flotta **durante la fase di nuova costruzione**. In particolare, i motori a due tempi di potenza superiore al necessario, ma depotenziati e controllati elettronicamente, contribuiscono ad abbassare la curva del consumo specifico e riducono i giri dell'albero motore, rendendo possibile l'installazione di eliche più grandi e più efficienti.

Le **navi "eco" di DIS⁽⁴⁹⁾** sono progettate per ottimizzare la velocità a livelli inferiori rispetto alle precedenti generazioni, comportando una riduzione significativa del carburante di 6 tonnellate al giorno per ogni nave.

Le tecnologie come il condotto Mewis e le alette dello Statore migliorano il flusso d'acqua sull'elica, consentendo di ottenere risparmi rispettivamente del 2%-4% e del 3%-5% circa di potenza. Le forme di scafo idrodinamiche, i rivestimenti a basso attrito e i blocchi alloggi aerodinamici riducono ulteriormente la resistenza. Infine, il Propeller Boss Cap Fins, installato sul 55% della flotta di DIS, risparmia all'incirca il 2% di potenza, mentre il Wake Equalizing Duct pianificato su 8 navi e già installato su 2 risparmia il 4%.

Illuminazione a LED

A partire dal 2023, DIS ha completato la transizione dall'illuminazione tradizionale a quella a LED, ottenendo la **certificazione del 100%** della sua flotta (di proprietà e a scafo nudo). Tale cambiamento ha consentito una riduzione annuale di 90 tonnellate circa di CO2 per nave.

Mix ed efficienza dei consumi di carburante bunker

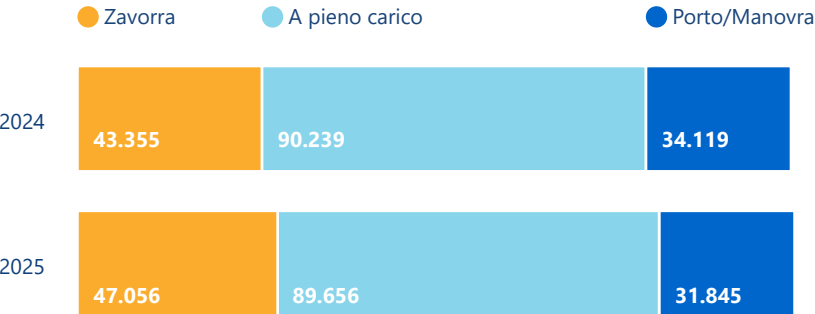
Il **carburante bunker totale consumato** dalla flotta di proprietà e a noleggio a scafo nudo di DIS nel 2025 ammontava a **168.557 tonnellate**, di cui il 27,9% è stato usato durante la fase di navigazione a zavorra, il 53,2% durante la fase di navigazione a pieno carico (la fase con il consumo massimo di carburante bunker) e il 18,9% durante la fase di navigazione in porto / di manovra.

L'intensità dei consumi di carburante per miglio nautico è notevolmente superiore durante le fasi di navigazione in porto e di manovra. In tal senso DIS ha ottenuto una riduzione importante nel 2025, poiché le miglia navigate sono aumentate del 29,9% mentre i consumi di carburante sono diminuiti del 6,7%.

Consumi di carburante bunker e distanza percorsa (navi di proprietà e a scafo nudo)

Fase	2025		2024		Δ	
	Carburante bunker [tonnellate]	Distanza percorsa [miglia nautiche]	Carburante bunker [tonnellate]	Distanza percorsa [miglia nautiche]	Carburante bunker [tonnellate]	Distanza percorsa [miglia nautiche]
Zavorra	47.055,66	590.501	43.355,22	555.924,8	+8,5%	+6,2%
A pieno carico	89.656,01	1.039.913,7	90.238,90	1.062.643,8	-0,6%	-2,1%
Porto/Manovra	31.844,96	53.548,0	34.118,52	41.225,4	-6,7%	+29,9%
Totale	168.556,63	1.683.965,8	167.712,64	1.659.794,0	+0,5%	+1,5%

Consumi di carburante bunker (tonnellate) - navi di proprietà e a scafo nudo



(49) Le navi "eco" sono conformi alla fase 1, alla fase 2 o alla fase 3 dell'EEDI.



Nel complesso, i consumi di carburante bunker sono rimasti stabili nel 2025 (+0,5%), **i consumi di carburante per miglio nautico percorso hanno avuto una lieve riduzione (-0,9%), mentre i consumi di carburante per unità di trasporto sono diminuiti dell’8,5%.** La significativa riduzione dei

consumi di carburante per unità di trasporto si spiega con un incremento del 9,9% delle tonnellate di prodotti trasportati nel corso del 2025, a implicare che le navi hanno viaggiato con più merce rispetto al precedente esercizio.

Consumi di carburante bunker per miglio nautico [tonnellate/miglio nautico] (navi di proprietà e a scafo nudo)	2025	2024	Δ
Zavorra	0,080	0,078	+2,2%
A pieno carico	0,086	0,085	+1,5%
Porto / manovra	0,595	0,828	-28,1%
Nel complesso	0,1001	0,1010	-0,9%

Consumi di carburante bunker per unità di trasporto (navi di proprietà e a scafo nudo)	2025	2024	Δ
Consumi di carburante bunker per unità di trasporto (tonnellate/tonnellate)	0,0105	0,0115	-8,5%
Merce caricata [tonnellate] (navi di proprietà e a scafo nudo)	16.093.912	14.646.410	+9,9%



Nel 2025, il **mix di combustibili impiegato dalla flotta è cambiato**, nel dettaglio:

- **L'olio combustibile pesante a bassissimo tenore di zolfo**, nonostante un decremento dei valori assoluti (-15,1%), è rimasto il combustibile maggiormente utilizzato e rappresenta il 60% del *mix* totale
- **Il Diesel Oil a basso tenore di zolfo** ha inciso per 1/4 circa sui consumi totali nel 2025
- **L'olio combustibile pesante ad alto tenore di zolfo**

rappresenta tuttora il 13% del *mix* ed è aumentato in termini sia assoluti sia relativi

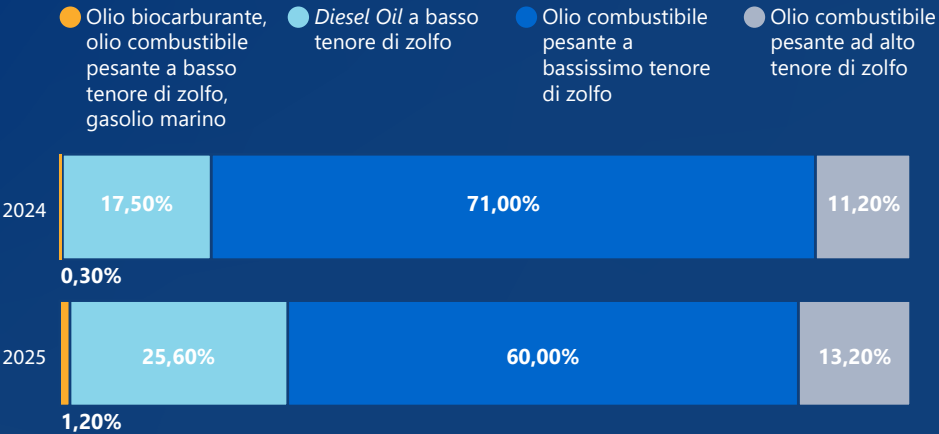
- **L'olio combustibile pesante a basso tenore di zolfo** è stato introdotto nel *mix*, mentre è cessato l'impiego di gasolio marino
- I consumi di **olio biocarburante** si sono più che triplicati e nel 2025 hanno rappresentato lo 0,86% del *mix* totale, in linea con gli obiettivi del Gruppo.

Consumi di carburante bunker per tipo [tonnellate] (navi di proprietà e a scafo nudo) ⁽⁵⁰⁾	2025	2024	Δ
Olio combustibile pesante ad alto tenore di zolfo	22.148,21	18.826,92	+17,6%
Olio combustibile pesante a basso tenore di zolfo	520,50	0	-
Olio combustibile pesante a bassissimo tenore di zolfo	101.165,75	119.141,04	-15,1%
Diesel Oil a basso tenore di zolfo	43.265,04	29.195,98	+48,2%
Olio biocarburante	1.457,13	398,50	+265,7%
Gasolio marino	0	150,20	-100,0%
Totale	168.556,63	167.712,64	+0,5%

Nel 2025, l'**olio combustibile pesante a qualsiasi tenore di zolfo** (la somma delle prime 3 righe della tabella) **rappresenta il 73,5% del mix energetico totale utilizzato dalla flotta** (-8,8 punti percentuali di riduzione dal 2024).⁽⁵¹⁾ Al contrario, i consumi di olio biocarburante sono aumentati in misura significativa. Infatti, **DIS è autorizzata a utilizzare miscele contenenti fino al 30%** di esteri metilici di acidi grassi (FAME) **su tutta la sua flotta** senza ulteriori prove. Nel 2025, il biocarburante era impiegato soprattutto sulla High Voyager, High Adventurer e Cielo di Ulsan, miscelato con

Diesel Oil a basso tenore di zolfo (LSFO) o con gasolio marino (MGO). In particolare, la flotta di navi cisterna di DIS usufruirà inoltre dei test delle miscele di biocarburanti B40 eseguiti sulla divisione addetta ai trasporti di carico secco.

Consumi di carburante bunker per tipo (%) - navi di proprietà e a scafo nudo



(50) Tutte le tabelle in questa pagina contengono informazioni specifiche per le entità.
(51) Tali informazioni soddisfano gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-110a.3 riguardanti la percentuale di olio combustibile denso nel *mix* di combustibili usato.



CONSUMO ENERGETICO TOTALE

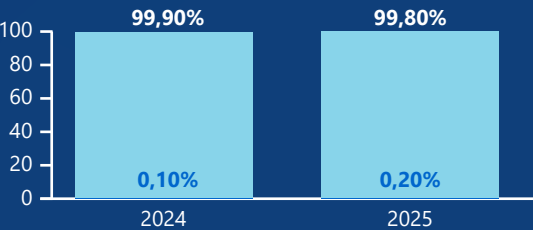
Nel 2025 DIS ha registrato un **consumo energetico totale di 1,9 milioni di MWh**, un dato che ha segnato l'1% di incremento in linea con la tendenza delle miglia nautiche percorse (+1,5%). **Il 99,8% dell'energia consumata proviene**

tuttora da combustibili fossili, principalmente greggio e prodotti petroliferi. Ciononostante, il **consumo di energia rinnovabile si è più che triplicato**, come conseguenza diretta della progressiva integrazione delle miscele di biocarburanti nel *mix* energetico della flotta.

Consumo energetico totale (di proprietà e a scafo nudo, sedi) ⁽⁵²⁾ [MWh]	2025	2024	Δ
Consumo di carburante da carbone e prodotti derivati dal carbone	0,0	0,0	-
Consumo di carburante da greggio e prodotti petroliferi	1.907.379,4	1.891.835,5	+0,8%
Consumo di carburante da gas naturale (flotta)	N.A.	N.A.	-
Consumo di carburante da gas naturale (sedi)	58,7	56,9	+3,2%
Consumo di carburante da altre fonti fossili	N.A.	N.A.	-
Consumo di elettricità, riscaldamento, vapore o raffreddamento acquistati o acquisiti da fonti fossili (sedi)	36,9	38,3	-3,7%
Consumo di elettricità, riscaldamento, vapore o raffreddamento acquistati o acquisiti da fonti fossili (flotta)	0,0	14,5	-100,0%
Consumo energetico totale da combustibili fossili	1.907.475,1	1.891.945,3	+0,8%
Quota delle fonti fossili rispetto al consumo energetico totale	99,8%	99,9%	-0,17 p.p.
Consumo energetico totale da fonti nucleari	52,9	51,5	+2,7%
Quota dei consumi da fonti nucleari rispetto al consumo energetico totale	0,003%	0,003%	-
Consumo di carburante da fonti rinnovabili (biocarburante)	4.614,2	1.261,9	+265,7%
Consumo di elettricità, riscaldamento, vapore e raffreddamento acquistati o acquisiti da fonti rinnovabili	4,6	8,7	-47,1%
Consumo di energia rinnovabile non combustibile autogenerata	0,0	0,0	-
Consumo totale di energia rinnovabile	4.618,8	1.270,6	+263,5%
Quota delle fonti rinnovabili rispetto al consumo energetico totale	0,242%	0,067%	+0,17 p.p.
TOTALE	1.912.146,8	1.893.267,3	+1,0%

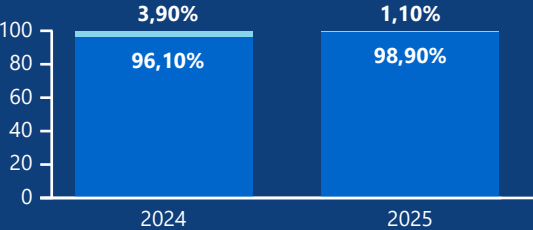
Consumo energetico totale (MWh) - Flotta e sedi

- Consumo energetico totale da altre fonti
- Consumo energetico totale da combustibili fossili



Consumo energetico da fonti non fossili (MWh) - Flotta e sedi

- Consumo energetico totale da fonti nucleari
- Consumo totale di energia rinnovabile



(52) Tale tabella soddisfa inoltre gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-110a.3 riguardanti il consumo energetico totale e la percentuale di energia rinnovabile.



Nel 2025 l'intensità energetica di DIS è aumentata del 40%.
Ciò è dovuto in massima parte alla riduzione dei ricavi rispetto ai livelli del 2024 (-28%), a fronte di un aumento dell'1% dei consumi energetici.

Intensità energetica nei settori ad elevato impatto climatico (HCI) - Flotta di proprietà e a scafo nudo e sedi	2025	2024	Δ
Consumo energetico associato alle attività nei settori HCI [MWh]	1.912.146,8	1.893.096,9	+1,0%
Ricavi netti totali associati alle attività nei settori HCI [\$]	US\$ 268.128.732	US\$ 371.852.068	-27,9%
Energy intensity based on net revenue (considering both energy intensity and net revenues in high climate impact sectors) ⁽⁵³⁾ [MWh/\$]	0,0071315	0,005091	+40,1%

(53) E1-5_21 I ricavi netti totali usati per calcolare l'intensità energetica sono allineati alle informazioni riportate nella Nota 3 del bilancio.

CRITERI DI RENDICONTAZIONE ESG – CONSUMO ENERGETICO

Il **consumo energetico** si basa sui dati relativi al carburante acquistato dal Gruppo durante l'esercizio di rendicontazione. I valori di densità energetica definiti dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) – HFO (olio ad alto tenore di zolfo) = 40.200 kJ/kg e MDO (gasolio marino) = 42.700 kJ/kg – in conformità alla risoluzione MEPC.308, sono stati usati per calcolare il consumo energetico, espresso sotto forma di watt-ora (Wh).

Per l'**olio biocarburante**, il calcolo si basa sulla composizione media della miscela, tenendo conto delle rispettive quote di ciascun componente: si stima una quota del 30% di FAME (esteri metilici di acidi grassi), con un contenuto energetico di 38.000 kJ/kg (fonte: AIE), mentre si presume che la parte restante sia olio combustibile pesante.

Il consumo energetico delle sedi deriva in parte dalle fatturazioni dei fornitori di energia o da stime basate sulla metratura della struttura e il personale presente in sede, qualora non siano disponibili dati. Infine, il consumo energetico da fonti nucleari è stato stimato usando i dati dell'Associazione degli enti emittenti (Association of Issuing Bodies - AIB), tenendo conto delle varie località geografiche delle sedi.

Le **metriche dell'intensità energetica** sono calcolate mettendo in correlazione il consumo energetico totale con i ricavi netti totali del Gruppo, rispecchiando il settore del trasporto marittimo e costiero di merci, che è classificato come a elevato impatto climatico conformemente al codice NACE.



Rendicontazione delle emissioni di gas serra

EMISSIONI GHG SCOPO

Le emissioni di Scopo 1 di DIS sono associate principalmente alle operazioni della flotta (in particolare i consumi di carburante *bunker* a bordo) e, in misura marcatamente minore, ai consumi di gas per il riscaldamento delle sedi amministrative. Come spiegato nella sezione Criteri di rendicontazione ESG, le emissioni di gas serra dalla flotta sono calcolate per le navi e i viaggi sui quali DIS ha mantenuto il controllo operativo nel corso dell'esercizio, ovvero tutte le navi impiegate ai sensi di contratti *spot*, indipendentemente dallo stato di proprietà.

Le seguenti tabelle riportano i principali dati usati per

calcolare le **emissioni di Scopo 1** associate al consumo di carburante bunker e prodotte dalle navi di proprietà e prese a noleggio impiegate ai sensi di contratti spot. **Nel 2025 il numero di navi di proprietà e a noleggio *time charter* (TC-IN) impiegate sul mercato *spot***, calcolato su base proporzionale, ossia tenendo conto della durata effettiva del loro impiego nell'ambito dei viaggi spot, **è diminuito da 18,6 a 14,1. Il numero di viaggi spot è diminuito del 15,7%**, mentre la distanza percorsa totale si è ridotta di una percentuale superiore (-40,3%), poiché la flotta è stata impiegata in viaggi spot su distanze inferiori, in media.

Navi impiegate tramite contratti spot e numero di viaggi spot			
	2025	2024	Δ
N. di navi (proporzionale)	14,1	18,6	-24,2%
N. di viaggi	209	248	-15,7%
Merce caricata [tonnellate]	7.247.837,7	9.860.971	-26,5%



Nel 2025 i **consumi totali di carburante *bunker*** per le navi impiegate con contratti spot ammontavano a **76.781 tonnellate**. Sul totale, il 25,4% del carburante *bunker* è stato consumato durante la **fase di navigazione a zavorra**, il 57,1% durante la fase di navigazione a pieno carico e il 17,5%

durante la fase di navigazione in porto. In linea con la riduzione sia delle miglia nautiche, sia della merce caricata, i **consumi di carburante *bunker*** attribuibili ai viaggi spot sono calati del **37,3% nel 2025**.

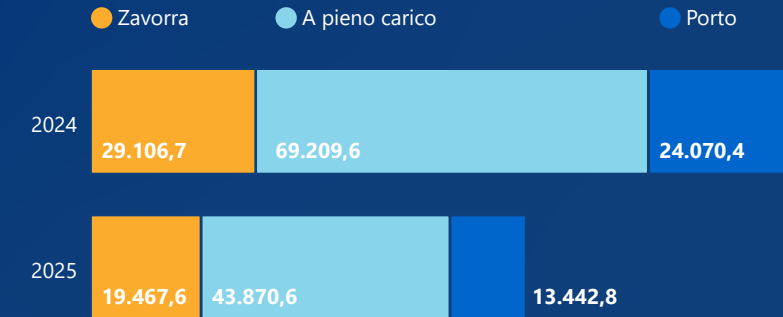
Consumo di carburante bunker e distanza percorsa (flotta di proprietà e a noleggio impiegata con contratti spot)⁽⁵⁴⁾

Fase	2025		2024		Δ	
	Carburante <i>bunker</i> [tonnellate]	Distanza percorsa [miglia nautiche]	Carburante <i>bunker</i> [tonnellate]	Distanza percorsa [miglia nautiche]	Carburante <i>bunker</i> [tonnellate]	Distanza percorsa [miglia nautiche]
Zavorra	19.467,6	233.336,3	29.106,7	378.300,0	-33,1%	-38,3%
A pieno carico	43.870,6	505.806,9	69.209,6	856.329,0	-36,6%	-40,9%
Porto	13.442,8	18.479,4	24.070,4	35.226,0	-44,2%	-47,5%
Totale	76.781,0	757.622,6	122.386,7	1.269.855,0	-37,3%	-40,3%

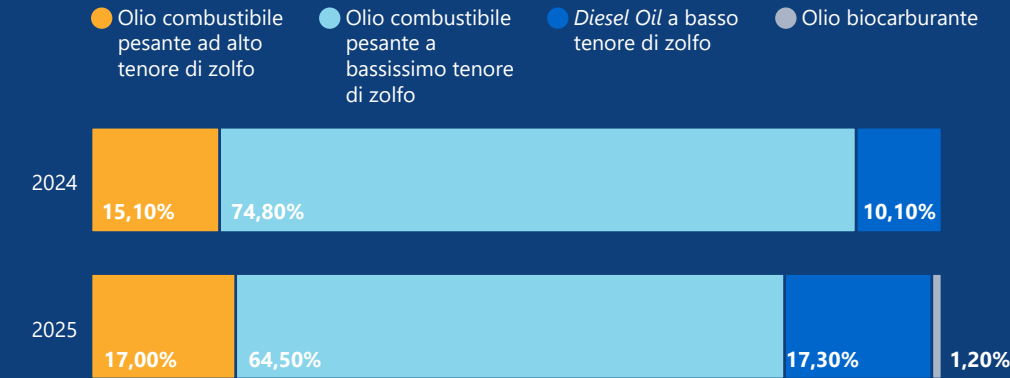
Consumo di carburante bunker per tipo [tonnellate] (flotta di proprietà e a noleggio impiegata con contratti spot)

	2025	2024	Δ
Olio combustibile pesante ad alto tenore di zolfo	13.258,8	12.350,7	+7,4%
Olio combustibile pesante a bassissimo tenore di zolfo	49.511,5	91.590,0	-45,9%
Diesel Oil a basso tenore di zolfo	13.089,2	18.446,0	-29,0%
Olio biocarburante	921,5	0,0	-
Totale	76.781,0	122.386,7	-37,3%

Consumo di carburante bunker (tonnellate) - flotta di proprietà e a noleggio impiegata con contratti spot



Consumo di carburante bunker per tipo (%) - flotta di proprietà e a noleggio impiegata con contratti spot



(54) Tutte le tabelle in questa pagina contengono informazioni specifiche per le entità.



Le **emissioni di CO₂** (239.439,3 tCO₂ nel 2025) dipendono direttamente dal consumo di carburanti e pertanto **hanno fatto registrare un calo del 30,4% nel 2025** rispetto al 2024, in linea con la riduzione dei consumi complessivi di carburante *bunker* (-37,3%). Le emissioni di CO₂ per unità di trasporto sono diminuite anch'esse, poiché il numeratore è calato a un ritmo superiore rispetto al denominatore (-26,5%). Invece, le emissioni di CO₂ per miglio nautico sono aumentate, rispecchiando una riduzione del 40,3% delle miglia nautiche percorse.

Emissioni di CO ₂ (flotta di proprietà e a noleggio impiegata con contratti spot) ⁽⁵⁵⁾	2025	2024	Δ
Emissioni di CO₂ [tCO₂]	239.439,3	344.072,0	-30,4%
CO ₂ per miglio nautico [tCO ₂ / miglio nautico]	0,3160	0,2710	+16,6%
CO ₂ per unità di trasporto [tCO ₂ /tonnellata]	0,0330	0,0349	-5,3%

Per calcolare le **emissioni** di gas a effetto serra di Scopo 1 **prodotte dalla flotta** nel 2025, sono state prese in considerazione le emissioni di anidride carbonica, biossido di azoto e metano. In particolare, le **emissioni di anidride carbonica rappresentano il 98,6% delle emissioni di Scopo 1 della flotta**. Le emissioni di Scopo 1 totali sono state quindi calcolate includendo le emissioni prodotte dal **consumo di gas fluorurati** e dalle **operazioni delle sedi**. **Le emissioni della flotta rappresentano il 98,2% delle emissioni di Scopo 1 totali**.

Il 2025 ha segnato una riduzione delle emissioni di gas serra dalla flotta (-30,5%) e delle emissioni di gas fluorurati (-19,5%), mentre le emissioni di gas serra dalle sedi sono aumentate del 3,2% rispetto ai livelli del 2024. Nel complesso, le emissioni di Scopo 1 lorde totali sono diminuite del 30,3%.

Tali risultati sono dovuti alle azioni in fase di attuazione nell'intera flotta e a fattori contingenti, in particolar modo la vendita delle navi meno recenti e l'attività di trasporto della flotta, ossia il prodotto delle miglia nautiche percorse e delle tonnellate trasportate, che dipendono dai contratti firmati con i clienti nel corso dell'esercizio. Tali fattori spiegano gran parte delle fluttuazioni su base annua delle emissioni di Scopo 1, poiché influiscono direttamente sui consumi di carburante *bunker*, mentre gli aggiornamenti tecnici della flotta e altre strategie perseguite producono risultati nel lungo termine.

Emissioni di Scopo 1 lorde [tCO₂eq]⁽⁵⁶⁾	2025	2024	Δ
Biossido di carbonio (CO ₂)	239.439,3	344.072,0	-30,4%
Protossido di azoto (N ₂ O)	3.356,0	5.295,5	-36,6%
Metano (CH ₄)	138,8	218,8	-36,6%
Emissioni di Scopo 1 totali prodotte dalla flotta (flotta di proprietà e in noleggio time charter impiegata ai sensi di contratti spot)	242.934,1	349.586,3	-30,5%
Emissioni di Scopo 1 prodotte dal consumo di gas fluorurati	4.355,8	5.413,0	-19,5%
Emissioni di Scopo 1 totali prodotte dalle sedi	11,9	11,5	+3,2%
Emissioni di gas serra di Scopo 1 totali	247.301,9	355.010,8	-30,3%

In linea con il Protocollo GHG per la contabilizzazione delle emissioni, le emissioni di gas serra di Scopo 1 sopra riportate non includono le emissioni biogeniche di CO₂ generate dalla combustione delle miscele di biocarburanti, per un totale 740,9 tonnellate nel 2025. Nessuna miscela di biocarburanti è stata consumata a bordo delle navi impiegate tramite contratti spot nel 2024⁽⁵⁷⁾.

(55) Tutte le tabelle in questa pagina contengono informazioni specifiche per le entità.

(56) Tale tabella soddisfa inoltre gli obblighi di informativa del SASB TR-MT-110a.1.

(57) Le emissioni biogeniche del Gruppo sono interamente associate al consumo di miscele di biocarburanti a bordo delle navi impiegate tramite contratti spot. Di conseguenza, tali emissioni sono escluse dalla rendicontazione delle emissioni di gas serra di Scope 1. Non esistono emissioni biogeniche relativamente allo Scope 2 e pertanto non sono incluse nel relativo calcolo.



CRITERI DI RENDICONTAZIONE ESG – EMISSIONI DI SCOPO 1

L'**accuratezza** della maggior parte dei dati ambientali è garantita da osservazioni dirette raccolte dalla divisione preposta al monitoraggio della performance della flotta del Gruppo d'Amico. I dati provengono prevalentemente dai sistemi operativi della Società e sono supportati da sistemi di gestione certificati, in particolare il Codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM), nonché le norme ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001 e ISO 50001. Le stime sono elaborate in caso di indisponibilità dei dati primari o in presenza di dati primari di bassa qualità, sulla base di ipotesi ed evidenze derivate dalla letteratura scientifica in materia. Per quanto riguarda le emissioni di gas serra, **tutte le entità controllate da DIS sono consolidate a livello del Gruppo**.

Di conseguenza, tutte le emissioni comunicate in questo capitolo rientrano sotto il controllo operativo del Gruppo.

Nei calcoli delle **emissioni di gas serra lorde** è stato preso in considerazione quanto segue:

- Emissioni di Scopo 1 generate dalla flotta – associate al consumo di combustibili (dati primari disponibili, ipotesi sulle quote di biomassa e di combustibile fossile nelle miscele di biocarburante)
- Emissioni da gas fluorurati generate dalla flotta, sulla base dei dati primari, usando i fattori di emissione del Sesto rapporto di valutazione (IPCC, 2023)
- Emissioni di Scopo 1 generate dalla combustione del carburante nelle sedi – in base ai dati primari

- Emissioni di Scopo 2 generate dall'energia acquistata e consumata dalle sedi – stime basate sulla metratura della sede
- Emissioni di Scopo 2 generate dall'energia acquistata e consumata durante gli interventi di bacino, sulla base dei dati primari.

Per quanto riguarda specificamente le emissioni di gas serra della flotta, per i calcoli è stato tenuto conto del seguente perimetro: le emissioni di **Scopo 1** generate dal consumo di combustibili riguardano la flotta operativa ai sensi di **contratti "Voyage Charter" (vale a dire "Spot")**, **indipendentemente dallo stato di proprietà**, fintanto che tali navi siano impiegate tramite contratti spot.

Ciò si attiene al **principio del controllo operativo**, che nel settore dei trasporti marittimi è allineato al controllo commerciale ed è definito come la capacità di una parte contrattuale di prendere decisioni operative chiave, tra cui la selezione della rotta, la movimentazione delle merci e gli scali in porto, a differenza della gestione tecnica della nave⁽⁵⁸⁾. In conformità linee guida del BIMCO (Baltic and International Maritime Council) sulla rendicontazione delle emissioni delle navi⁽⁵⁹⁾, la responsabilità della contabilizzazione e della rendicontazione delle emissioni di Scopo 1 è a carico dell'armatore per i contratti Voyage Charter, mentre per i viaggi Time Charter e Single Trip Time Charter la responsabilità delle operazioni commerciali (e quindi della rendicontazione delle emissioni) è a carico del noleggiatore.

Con le future edizioni della Relazione annuale, tali emissioni saranno rendicontate nello Scopo 3. **Il medesimo perimetro è stato applicato a tutte le metriche utilizzate come parametri dell'intensità** (ricavi, merce caricata, miglia nautiche).

Il consumo di carburante bunker delle navi impiegate tramite contratti spot, vale a dire le navi sulle quali DIS ha esercitato il controllo operativo, viene valutato e riferito direttamente da DIS. Non sono stati utilizzati software per i calcoli di Scopo 1 e Scopo 2. Nel dettaglio, le emissioni di CO₂ sono calcolate applicando i seguenti **fattori di emissione specifici per i carburanti**, definiti dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) nel suo Quarto studio IMO sui gas a effetto serra (2020).

Tipo di olio combustibile	CF (tonnellate-CO ₂ / tonnellata metrica)
Olio combustibile pesante (riferimento: ISO 8217 Grades RME through RMK)	3.114
Olio combustibile leggero (riferimento: ISO 8217 Grades RMA through RMD)	3.151
Diesel/gasolio (riferimento: ISO 8217 Grades DMX through DMB)	3.206
Olio combustibile a bassissimo tenore di zolfo (0,5% di zolfo)	3.114
Gas di petrolio liquefatto (propano)	3.000
Gas di petrolio liquefatto (butano)	3.030
Gas naturale liquefatto	2.750
Metanolo	1.375
Etanolo	1.913

Le altre emissioni di gas a effetto serra sono state stimate utilizzando i fattori di emissioni estratti dallo stesso studio dell'IMO⁽⁶⁰⁾. Il valore totale delle emissioni di gas a effetto serra, espresso sotto forma di equivalente-biossido di carbonio (CO₂eq), sono state determinate applicando i **potenziali di riscaldamento globale (Global Warming Potential - GWP)** per un orizzonte temporale di 100 anni. Tali GWP, estratti dal Sesto rapporto di valutazione dell'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC, 2023) sono i seguenti: 1 per l'anidride carbonica (CO₂), 29,8 per il metano (CH₄) e 273 per il protossido di azoto (N₂O).

Infine, i fattori di emissione definiti dal Dipartimento per Sicurezza Energetica e il Net Zero del Regno Unito sono stati usati per calcolare le emissioni di gas a effetto serra generati dalla combustione del gas naturale nei sistemi di riscaldamento delle sedi e per stimare le emissioni biogeniche associate alla combustione del biocarburante. Le **emissioni biogeniche** sono state stimate applicando un fattore di 2,68 tonnellate di CO₂ per tonnellata di biocarburante e ipotizzando una miscela costituita dal 30% di biocarburante (FAME), che è considerata senza emissioni di CO₂ fossile e pertanto allocata alle emissioni biogeniche. Si ipotizza che il resto sia 70% di olio combustibile pesante.

Per il 2025, DIS non riporta le emissioni di gas serra Scope 3, avvalendosi della disposizione transitoria prevista dagli ESRS, che è stata estesa all'esercizio 2025 mediante l'atto delegato "quick fix" per le società della prima ondata con meno di 750 dipendenti.

(58) Si noti che per i KPI riguardanti l'efficienza energetica e delle emissioni delle navi (EEOI, AER e CII), nonché per gli indici di efficienza riguardanti la progettazione delle navi (EEDI/EEXI), il perimetro non coincide con quello usato per la rendicontazione dei gas a effetto serra. Si riferisce piuttosto all'intera flotta di proprietà e a scafo nudo, indipendentemente dal tipo di contratto ai sensi del quale le navi sono impiegate.

(59) BIMCO. (2022, revisione nel 2025). *Who is responsible for accounting and reporting a ship's emissions?* <https://www.bimco.org/regulatory-affairs/our-regulatory-work/insights/reporting-ship-emissions/>

(60) I fattori di emissione dell'IMO sono stati selezionati in ragione della loro considerazione completa del settore marittimo a livello internazionale, sono stati invece esclusi i fattori di emissione definiti a livello europeo (regolamento delegato (UE) della Commissione 2023/2776 del 12 ottobre 2023).



EMISSIONI DI GAS SERRA DI SCOPO 2

Le emissioni di Scopo 2 coincidono con l'energia acquistata durante gli interventi di bacino riguardanti tutte le navi di proprietà e il consumo energetico delle sedi.

Nel 2025, **le emissioni di Scopo 2, sia market-based sia location-based, si sono ridotte in assenza di interventi di bacino il consumo energetico di terra.** Nel 2024 le emissioni associate agli interventi di bacino hanno totalizzato 8,1 tCO₂e e hanno rappresentato il 32,6% del totale delle emissioni market-based e il 44,6% di quelle location-based.

Emissioni di Scopo 2 [tCO ₂ e]	2025	2024	Δ
Metodo market-based	15,4	24,9	-38,2%
<i>Di cui collegate all'elettricità acquistata in combinazione con garanzie di origine</i>	6,0%	11,3%	-5,3 p.p.
Metodo location-based	7,8	18,2	-57,0%

CRITERI DI RENDICONTAZIONE ESG – EMISSIONI DI SCOPO 2

Le emissioni di Scopo 2 coincidono con l'energia acquistata durante gli interventi di bacino concernenti tutte le navi di proprietà (vale a dire ad esclusione delle navi a noleggio a scafo nudo, poiché tecnicamente queste ultime non sono gestite dal Gruppo, ove la gestione tecnica include gli interventi di bacino per la manutenzione). Inoltre, una quota limitata delle emissioni di Scopo 2 è stata modellizzata per tenere conto del consumo energetico delle sedi, considerandone la località, la dimensione e il numero di dipendenti.

Le emissioni di gas serra indirette (Scopo 2) sono calcolate e comunicate con i due metodi, market-based e location-based, prendendo in considerazione le emissioni prodotte dall'energia acquistata e consumata durante gli interventi di bacino.

Le emissioni di gas serra indirette location-based, espresse sotto forma di tonnellate di CO₂ equivalente (CO₂eq), sono state calcolate utilizzando i fattori di emissione pubblicati dall'AIB per ogni paese, i quali tengono conto del *mix* produttivo nazionale. Qualora non fossero disponibili dati dell'AIB, nello specifico per i paesi non UE, sono stati utilizzati i fattori di emissione del database Enerdata. Le emissioni di gas serra indirette market-based, anch'esse misurate sotto forma di tonnellate di CO₂eq, sono state determinate utilizzando i fattori di emissione del *mix* residuo pubblicati dall'AIB. In mancanza di tali fattori, sono stati utilizzati i dati relativi alle emissioni del database Enerdata.



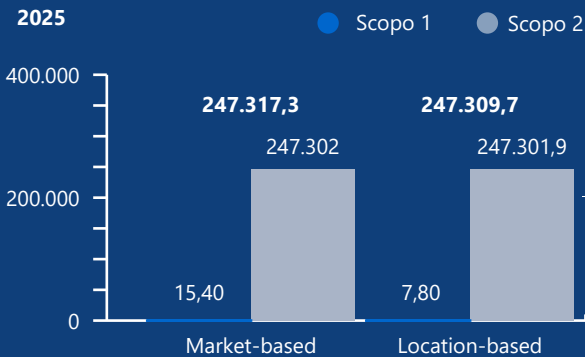
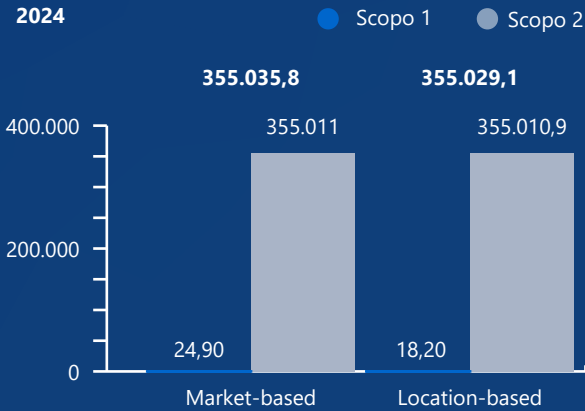
EMISSIONI TOTALI DI GAS SERRA (SCOPO 1 E 2) E INTENSITÀ DELLE EMISSIONI

Nel 2025 DIS ha registrato una riduzione complessiva pari al 30,3% delle emissioni di gas serra di Scopo 1 e di Scopo 2 lorde, secondo gli approcci sia *market-based*, sia *location-based*. La riduzione complessiva è perfettamente in linea con la tendenza delle emissioni di Scopo 1 generate dalla flotta, che rappresentano la gran parte delle emissioni di Scopo 1 e 2.

La seguente tabella presenta le emissioni di gas serra di Scopo 1 e di Scopo 2 lorde di DIS per il 2025, insieme alle metriche d'intensità. I ricavi netti totali usati per calcolare l'intensità delle emissioni di gas serra sono allineati alle informazioni riportate nella Nota 3 del bilancio (US\$268.128.732 nel 2025, -27,9% rispetto al 2024).

	2025	2024	Δ
Metodo <i>market-based</i> – Intensità delle emissioni di gas serra in base ai ricavi netti [tco ₂ e/\$]	0,00092238	0,00095478	-3,4%
Metodo <i>location-based</i> – Intensità delle emissioni di gas serra in base ai ricavi netti [tco ₂ e/\$]	0,00092235	0,00095476	-3,4%

Emissioni di gas serra lorde - Flotta e sedi





Sebbene garantisca la comparabilità tra le aziende e i settori, la metrica dell'intensità delle emissioni richiesta ai sensi degli ESRS - intensità in base ai ricavi netti - non rispecchia pienamente l'intensità delle emissioni come intesa comunemente nel settore dei trasporti marittimi.

I flussi di impiego delle navi possono variare in misura significativa da un esercizio all'altro; nel 2025, ad esempio, i ricavi dai contratti spot sono scesi del 38,6%, con la quota corrispondente dei ricavi totali in calo di 9,4 punti percentuali. Per tale ragione, nella seguente tabella è presentata l'intensità delle emissioni relativa alle metriche miglia nautiche e merce caricata, mentre nella sezione successiva del presente capitolo riguarda le metriche dell'intensità carbonica entity-specific.

Intensità delle emissioni di gas serra lorde (Scopo 1 e Scopo 2) per miglio nautico e merce caricata – Specifica dell'entità	2025	2024	Δ
Metodo <i>market-based</i> - Emissioni di gas serra per miglio nautico [tCO ₂ e/miglio nautico]	0,32644	0,27959	+16,8%
Metodo <i>market-based</i> - Emissioni di gas serra per merce caricata [tCO ₂ e/t]	0,03412	0,03600	-5,2%
Metodo <i>location-based</i> - Emissioni di gas serra per miglio nautico [tCO ₂ e/miglio nautico]	0,32643	0,27958	+16,8%
Metodo <i>location-based</i> - Emissioni di gas serra per merce caricata [tCO ₂ e/t]	0,03412	0,03600	-5,2%

Indipendentemente dal metodo di calcolo (market-based o location-based), le emissioni di gas serra per miglio nautico sono aumentate del 16,8%, poiché le miglia nautiche sono diminuite in percentuale (-40,3%) maggiormente rispetto alle emissioni (-30,3%), in funzione del numero di viaggi brevi eseguiti dalle navi.

D'altra parte, l'intensità in base alla merce caricata si è ridotta del 5,2%, poiché la riduzione percentuale delle emissioni di gas serra è superiore a quella della merce caricata (-20,6%).



Metriche d'intensità carbonica entity-specific – Informativa volontaria

EMISSIONI DI ANIDRIDE CARBONICA GENERATE DAL CONSUMO DI CARBURANTE A BORDO

Per calcolare le metriche d'intensità carbonica richieste dai regolamenti dell'IMO e dell'UE, DIS fa riferimento alle stime delle emissioni di CO₂ in base al consumo di carburante osservato a bordo dell'intera flotta controllata⁽⁶¹⁾.

Le emissioni di CO₂ sono calcolate applicando fattori di emissione specifici per i carburanti, definiti dall'IMO, e sono rendicontate nel Piano di monitoraggio e comunicazione di ogni nave e certificate dal RINA, per conto delle Autorità di Bandiera, in conformità al regolamento (UE) 2015/757 che

stabilisce la procedura di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) per le emissioni di CO₂ prodotte nel corso dei viaggi tra i porti europei. Dall'attuazione del Piano di monitoraggio e comunicazione nel 2018, tutte le navi di DIS coinvolte in viaggi nell'UE hanno ottenuto le certificazioni richieste.

Le emissioni di CO₂ generate dalla flotta per il 2025 hanno totalizzato **528.136 tonnellate, con un incremento dello 0,6%** rispetto al 2024, **in linea con la tendenza del consumo di carburante *bunker***, da cui dipendono direttamente ed esclusivamente.

Emissioni di CO2 (navi di proprietà e a scafo nudo)	2025	2024	Δ
Emissioni di CO2 [tCO2]	528.136	524.957	+0,6%
CO2 per miglio nautico [tCO2/miglio nautico]	0,3136	0,3163	-0,8%
CO2 per unità di trasporto [tCO2/tonnellata]	0,0328	0,0358	-8,4%

(61) Le metriche del consumo di carburante *bunker* sono disponibili nel capitolo "Aggiornamento e gestione tecnica della flotta: *Mix* ed efficienza dei consumi di carburante *bunker*", a pagina 94.



**INDICATORE DI INTENSITÀ CARBONICA (CII) E
INDICATORE OPERATIVO DI EFFICIENZA ENERGETICA
(EEOI)**

Nel 2021 il Gruppo ha avviato un progetto strategico per calcolare e monitorare in tempo reale **l'indicatore di intensità carbonica (CII)** raggiunto dalla flotta, allo scopo di mantenerne una valutazione dinamica e consentire l'attuazione di azioni correttive tempestive quando necessario. Nel corso del **2022**, DIS ha completato lo sviluppo e la certificazione del SEEMP Parte III, per documentare come intende raggiungere i propri obiettivi relativi all'indicatore di intensità carbonica (CII). Nel **2023** lo strumento di monitoraggio per il CII raggiunto è stato utilizzato efficacemente, dimostrando l'approccio proattivo del Gruppo verso la gestione ambientale e l'impegno alla conformità alle misure a breve termine dell'IMO per la riduzione delle emissioni dalle attività marittime. Per le navi il cui SEEMP Parte III è stato emesso nel 2023 e ha coperto il periodo triennale 2023-2025, DIS ha aggiornato i piani per includere i dati effettivi del 2025 e le previsioni per il successivo periodo triennale 2026-2028, in conformità ai requisiti dell'IMO.

Il calcolo dell'indicatore di intensità carbonica (CII) è **influenzato da diversi fattori che esulano dal controllo dell'armatore**, il che lo rende un parametro più "commerciale" che di sola "efficienza". Una significativa limitazione del CII è la mancata considerazione del peso del carico effettivamente trasportato durante tutto l'anno, poiché la formula presume che le navi operino costantemente alla loro piena capacità. Tale approccio rende difficile distinguere e premiare le navi gestite in modo più efficiente su base tonnellata-miglio: una nave che trasporta un carico maggiore su distanze più lunghe durante l'anno apporta intrinsecamente maggiori benefici sociali per unità di emissione rispetto a una nave che opera in ballast.

L'indicatore operativo di efficienza energetica (EEOI) è un secondo indice, monitorato da DIS, che contribuisce ad affrontare tale limitazione considerando il carico utile effettivo. Questo parametro fornisce una valutazione più sfumata dell'efficienza della nave, **tenendo conto del carico effettivo trasportato e delle distanze effettivamente percorse, offrendo quindi una valutazione più completa** rispetto al CII.

Nella seguente tabella sono riportati i valori dei due indici, che **nel 2025 registrano entrambi un miglioramento**.

Intensità carbonica (navi di proprietà e a scafo nudo)	2025	2024	Δ
CII [g CO ₂ / Tpl (Dwt) *miglia]	6,24	6,31	-1,2%
EEOI [g CO ₂ /tonnellata*miglia]	13,11	14,00	-6,4%



EEDI - INDICE PROGETTUALE DI EFFICIENZA ENERGETICA

L'efficienza energetica delle nuove navi è misurata dall'**Indice Progettuale di Efficienza Energetica (Energy Efficiency Design Index - EEDI)**, definito dall'IMO e il cui valore **riflette quanto la progettazione della nave sia efficiente in termini di emissioni di CO₂ per attività di trasporto** (Tpl (Dwt)*miglio nautico).

L'IMO richiede il miglioramento dell'efficienza tecnica delle

navi in tre fasi. queste prevedono che l'“EEDI richiesto” per tipo di nave sia soggetto a una graduale riduzione percentuale rispetto al valore di riferimento:

- **Fase 1** (2015-2019): riduzione del **10%** rispetto al valore di riferimento
- **Fase 2** (2020-2024): riduzione del **20%** rispetto al valore di riferimento
- **Fase 3** (dal 2025 in poi): riduzione del **30%** rispetto al valore di riferimento.

Alla fine del 2025, **il valore medio dell'EEDI della flotta è 4,51⁽⁶³⁾ e soltanto il 6,9% della flotta di DIS non era conforme alla Fase II dell'EEDI**. Tuttavia, grazie all'ammodernamento tecnico effettuato, le navi **pre-EEDI sono conformi all'EEXI**.

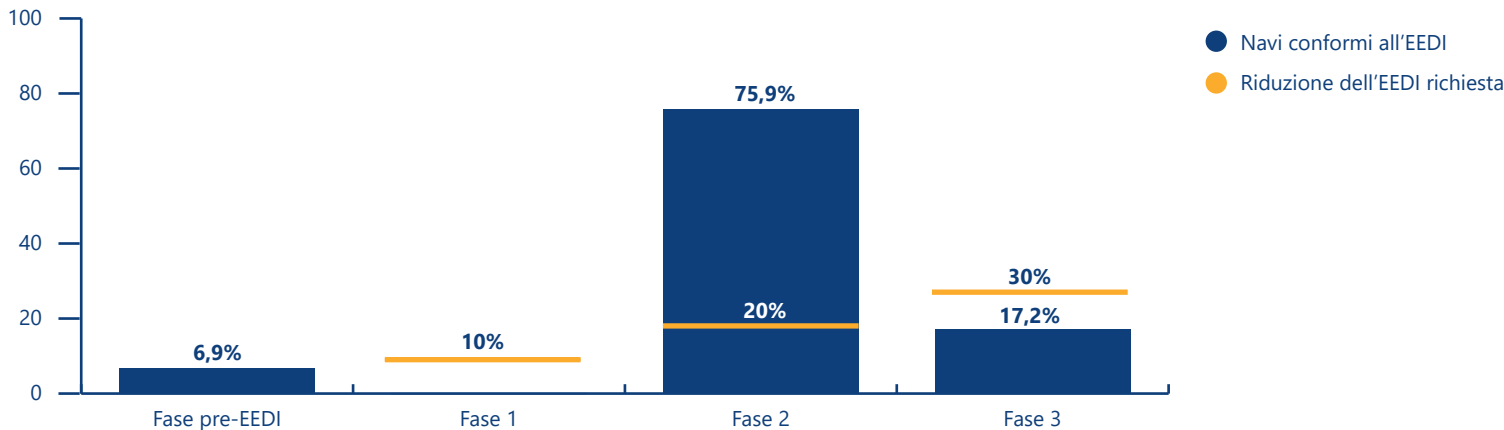
DIS si impegna a garantire che **tutte le navi di nuova costruzione soddisfino o superino i requisiti prevalenti dell'Indice di Progettuale di Efficienza Energetica (EEDI)**. In particolare, le nuove navi cisterna LR1, la cui consegna è programmata nel 2027, sono progettate per ottenere un EEDI che di oltre il 40% superiore ai requisiti della Fase 3, superando sostanzialmente tali rigorosi *standard* di efficienza.

EEXI - INDICE DI EFFICIENZA ENERGETICA DELLE NAVI ESISTENTI

L'**indice di efficienza energetica delle navi esistenti (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI)** comporta l'**applicazione retroattiva dell'EEDI a tutte le navi** esistenti al di sopra di una determinata dimensione. In particolare, ciò impone un requisito equivalente alla Fase 2 o 3 dell'EEDI, indipendentemente dall'anno di costruzione, ed è inteso come una certificazione una tantum. DIS ha già tenuto conto di tale norma: **nel corso del 2025, l'intera flotta ha ottenuto la certificazione di conformità all'EEXI**.

Navi conformi all'EEDI (di proprietà e a scafo nudo) – a fine esercizio ⁽⁶²⁾ [%]	2025	2024	Δ (p.p.)
Pre-EEDI	6,9%	16,7%	-9,8
Fase 1	0,0%	0,0%	0
Fase 2	75,9%	66,7%	+9,2
Fase 3	17,2%	16,7%	+0,5

Conformità all'EEDI - navi di proprietà e a scafo nudo (2025)



(62) Informazioni specifiche per le entità.

(63) Tali informazioni coprono i requisiti di informativa SASB TR-MT-110a.4 riguardanti l'Indice Progettuale di Efficienza Energetica (EEDI) medio per le nuove navi.



Conformità all'UE-ETS e FuelEU⁽⁶⁴⁾

Dal 1° gennaio 2024, DIS è sottoposta al nuovo sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE (UE-ETS), **un meccanismo cap-and-trade ideato per ridurre le emissioni attraverso un mercato regolamento del carbonio**. L'UE-ETS si applica a tutte le navi di oltre 5.000 tonnellate lorde, indipendentemente dallo Stato di bandiera, e a tutti i viaggi all'interno dello Spazio economico europeo (SEE), nonché ai viaggi di inizio o termine in un porto del SEE. Nello specifico, è conteggiato il 100% delle emissioni per i viaggi tra porti del SEE, mentre è conteggiato il 50% delle emissioni per i viaggi che iniziano o terminano in un porto del SEE, ma che si estendono oltre tale regione. La conformità all'UE-ETS **richiede a DIS l'acquisto di quote UE (EUA), che conferiscono il diritto di emettere una specifica quantità di gas a effetto serra**.

Nel 2023 il Piano di monitoraggio e comunicazione è stato aggiornato per allinearsi alla direttiva UE-ETS e DIS ha istituito le procedure interne per la gestione dell'acquisto e della comunicazione di quote UE. Tali misure comprendono la conformità agli obblighi introdotti dall'inclusione dei trasporti marittimi nell'UE-ETS da gennaio 2024⁽⁶⁵⁾.

Nella seguente tabella è presentata la quantità di emissioni di CO2 coperte da crediti UE-ETS, in valore assoluto e come quota delle emissioni totali generate dalla flotta. La quantità totale di emissioni coperte dall'UE-ETS è aumentata in misura superiore all'80% rispetto al 2024 e attualmente rappresenta il 10% circa delle emissioni totali.

Emissioni di Scopo 1 coperte dall'UE-ETS	2025	2024	Δ
Emissioni coperte da crediti UE-ETS	53.209,86	29.179,73	+82,4%
Emissioni coperte da crediti non UE-ETS	n.a.	n.a.	n.a.
Emissioni di CO ₂ generate dalla flotta – di proprietà e a scafo nudo	528.136,01	524.957,00	+0,6%
Emissioni coperte da crediti UE-ETS come quota delle emissioni totali di CO ₂ dalla flotta – di proprietà e a scafo nudo ⁽⁶⁶⁾	10,08%	5,56%	+4,52 p.p.

D'altra parte, **la normativa marittima FuelEU** stabilisce limiti all'intensità delle emissioni di gas serra dell'energia usata a bordo e richiede agli armatori di misurare l'intensità delle emissioni di gas serra dei carburanti per unità di energia e di presentare una relazione entro il 31 gennaio.

Per conformarsi ai requisiti della normativa, nel corso del 2025 **DIS** ha monitorato tutti i viaggi in partenza e/o in arrivo nei porti del SEE per le navi di oltre 5.000 tonnellate lorde e alla fine di gennaio 2026 **ha presentato la sua relazione FuelEU per la verifica e la certificazione successiva**. Il valore del nuovo KPI richiesto per il 2025 è **1.550,4 gCO₂e/MJ**, superiore al riferimento stabilito dall'UE. Pertanto, per il 2025, DIS risulterà non conforme alla normativa.

(64) Le metriche riportate nel presente capitolo si riferiscono esclusivamente alla flotta di proprietà e sono soggette a revisione di terzi, i cui risultati sono disponibili dopo la pubblicazione del presente documento. Le eventuali modifiche apportate in corso di revisione saranno comunicate nell'edizione della Relazione annuale del prossimo anno.

(65) DIS non impiega altri sistemi ETS e E1-8_01 non ha ancora attuato un meccanismo interno di determinazione dei prezzi del carbonio.

(66) A differenza dei requisiti di informativa ESRS, che prescrivono la rendicontazione nelle "Emissioni coperte dall'UE-ETS come quota delle emissioni di Scope 1 totali", in questo caso il KPI è presentato utilizzando un denominatore differente, vale a dire le emissioni di anidride carbonica generate dalla flotta di proprietà e a scafo nudo. Si tratta delle emissioni di CO2 riportate ai sensi della Procedura MRV dell'UE e rappresentano la quasi totalità delle emissioni di Scope 1. Nel caso delle navi impiegate ai sensi di contratti spot, ad esempio, nel 2025 la CO2 ha rappresentato il 98,6% delle emissioni di Scope 1, ma il valore è una buona approssimazione per qualsiasi genere di viaggio. Per ulteriori informazioni su tale aspetto, consultare il capitolo "Introduzione alla Dichiarazione sulla sostenibilità" e la Tabella 4 nell'Appendice. Ulteriori miglioramenti di tale KPI sono previsti per le future edizioni della Relazione annuale, in modo da conformarsi pienamente ai requisiti ESRS.



Strategia di digitalizzazione

Nel prossimo futuro, DIS prevede uno scenario in cui un flusso continuo di dati dalle navi consente agli operatori della flotta di monitorare le navi in ogni momento, migliorando significativamente l'assistenza all'equipaggio a bordo. L'analisi avanzata dei dati elaborati consentirà ai gestori della flotta di **fornire consulenze esperte ai capitani e agli equipaggi su aspetti quali navigazione, rotte meteorologiche, consumo di carburante, manutenzione intelligente, diagnostica remota e analisi delle sollecitazioni strutturali**. Si prevede che tali miglioramenti ridurranno i rischi associati agli errori umani, diminuendo gli incidenti e allo stesso tempo **aumentando l'efficienza, l'affidabilità e le prestazioni ambientali**. Nel perseguire tali obiettivi, il Gruppo è attivamente coinvolto in diversi progetti di innovazione e digitalizzazione della flotta.

DIGITALIZZAZIONE E BIG DATA

Con la continua espansione del volume, della varietà e della velocità delle informazioni, i dati sono diventati un asset sempre più prezioso per aumentare l'efficienza della flotta e migliorare le prestazioni ambientali. Per sfruttare tale risorsa, DIS ha attuato **sistemi di monitoraggio in tempo reale** per raccogliere dati in merito le navi di proprietà e prese a noleggio a scafo nudo. Ogni giorno viene inviato almeno un rapporto per nave. Inoltre, per la gran parte delle sue navi di proprietà e a scafo nudo, DIS riceve dati digitali relativi ai macchinari e alla navigazione ogni cinque minuti, e ciò consente adeguamenti precisi e tempestivi delle strategie operative.

La disponibilità dei dati agevola il processo decisionale, poiché permette al Gruppo di:

- determinare quando è il momento migliore per pulire lo scafo/l'elica (Hull & Propeller Management ISO 19030)

- valutare l'effetto dei dispositivi di riduzione di CO₂
 - valutare le condizioni della vernice antivegetativa a basso coefficiente di frizione
 - convalidare il modello di performance della nave prendendo in considerazione l'altezza d'onda, il vento, l'assetto, il pescaggio e la corrente
 - valutare l'efficienza idrodinamica delle proprie navi.
- Inoltre, l'adozione dei **registri elettronici (ELB)** consente al dipartimento tecnico di **svolgere da remoto parte delle ispezioni dell'audit ambientale**, che è oramai parte delle ispezioni di routine della nave attuate da DIS. La digitalizzazione della maggior parte dei registri di bordo (idrocarburi, rifiuti, carico, gestione zavorra) permette a DIS di monitorare in tempo reale le operazioni eseguite a bordo, garantendo la conformità alle attuali norme MARPOL e ambientali.

Infine, il Gruppo ha sviluppato e attuato un **database interno e sistema di rendicontazione** chiamato **FRIDA**, ideato per razionalizzare la raccolta dei dati e la condivisione dei processi. FRIDA riceve i dati direttamente dalle navi e li distribuisce sia internamente, con modelli personalizzati su misura per ogni divisione, sia esternamente con terze parti. FRIDA è utilizzato per creare e gestire il flusso di reporting necessario per ottemperare alle normative vigenti in materia di emissioni (direttive IMO e UE) e per soddisfare altre esigenze interne. Nello specifico, FRIDA è strumentale al monitoraggio in tempo reale dell'indicatore di intensità carbonica (CII), alla gestione delle emissioni coperte dall'UE-ETS e alla garanzia del rispetto dei requisiti relativi al bilancio di conformità ai sensi della normativa FuelEU.

SOFTWARE TEKOMAR

Tekomar è un software innovativo che contribuisce a **ottimizzare l'efficienza del consumo di carburante e la performance dei motori attraverso informazioni diagnostiche e avvisi sui motori**. Tra le funzioni principali di Tekomar troviamo:

- **Diagnostica** – monitoraggio continuo delle prestazioni del motore per fornire una diagnostica in tempo reale
- **Suggerimenti automatici** – l'equipaggio viene avvisato di potenziali problemi o azioni correttive necessarie per ottimizzare l'efficienza del consumo di carburante sulla base dei dati diagnostici
- **Processo decisionale migliorato** – mette l'equipaggio e gli operatori in condizione di prendere decisioni informate, in grado di prevenire i guasti, ridurre al minimo i tempi di fermo e prolungare la vita dei motori
- **Automazione** – invio automatico di informazioni diagnostiche e avvisi, consentendo una comunicazione tempestiva ed efficiente.

A fine 2025, il sistema risulta installato su 15 navi (52% della flotta di proprietà e a scafo nudo a fine esercizio).

PROGETTO DI OTTIMIZZAZIONE DELLE ROTTE

Il progetto di Ottimizzazione delle rotte, avviato nel 2020, impiega l'analisi dei big data per valutare l'impatto dei dispositivi per il risparmio di CO₂, convalidare il modello di performance della nave tenendo conto delle condizioni meteorologiche e valutare l'efficienza idrodinamica delle sue navi.

Il progetto mira a **definire piani di viaggio ottimali in termini di rotta e velocità della nave, contribuendo così a risparmiare carburante, ridurre le emissioni e garantire la**

sicurezza della navigazione. Il processo di ottimizzazione si svolge in tre fasi. Innanzitutto, la rotta viene simulata per valutare fattori ambientali quali vento, onde e correnti, insieme al loro impatto su velocità e consumo di carburante. Successivamente, la simulazione viene adeguata in modo da rispecchiare gli orari effettivi di partenza e di arrivo, garantendo l'allineamento tra il consumo di carburante modellato e quello comunicato. Infine, un'ultima simulazione confronta la rotta ottimizzata con le effettive condizioni di viaggio per confermare l'accuratezza dell'ottimizzazione. Tale processo consente di **mettere a punto la rotta futura in modo da migliorare l'efficienza del consumo di carburante e le performance**.

Nel 2025, la procedura di Ottimizzazione delle rotte è stata applicata a 143 viaggi "spot" superiori ai 5 giorni, con un significativo risparmio di combustibile risultante di circa 414,23 tonnellate metriche.



Manutenzione⁽⁶⁷⁾ - Informativa entity-specific

DIS garantisce che tutte le navi e i relativi macchinari e attrezzature siano soggetti a manutenzione in modo da garantire sempre **piena affidabilità e altissima efficienza**. Ciò è fondamentale per assicurare che le operazioni commerciali in porto e in navigazione siano svolte nel rispetto dei più **elevati criteri di sicurezza**, ai sensi delle norme e dei regolamenti applicabili.

DIS integra la **manutenzione predittiva (CBM)** a quella **tradizionale manuale a tempo**, adottando un approccio basato sull'analisi dei rischi per migliorare l'efficienza, la sicurezza e la protezione ambientale della flotta. Tale strategia contribuisce a individuare le attrezzature cruciali il cui guasto potrebbe mettere in pericolo la nave, l'equipaggio o l'ambiente, e determina i pezzi di ricambio fondamentali richiesti per le riparazioni immediate. Il Gruppo ha inoltre definito un inventario ottimale per i pezzi di ricambio, considerando fattori quali modelli commerciali, tempi di consegna e intensità di utilizzo.

Con l'attuazione della CBM attraverso strumenti, tecniche e sistemi software specializzati, DIS si pone i seguenti obiettivi:

- Ottimizzare la **pianificazione della manutenzione**
- Ottenere **risparmi sui costi**
- Aumentare l'**efficienza energetica**
- **Ridurre i tempi di fermo** e
- Migliorare la **flessibilità operativa**.

La CBM consente frequenze dinamiche di ispezione strutturale in base a fattori quali la qualità costruttiva, i modelli di *business*, i cicli di carico e l'età della nave, in linea con le *best practice* e gli *standard* del settore come il

programma di gestione ed autovalutazione delle navi cisterna (Tanker Management and Self-Assessment - TMSA). **Alla fine del 2025, la CBM era applicata al 69% della flotta di proprietà**, rafforzando l'impegno di DIS nei confronti dell'innovazione e dell'eccellenza operativa.

DIS ha posto in essere un sistema di **ispezioni programmate** con visite periodiche effettuate dal personale di terra durante la navigazione per valutare le esigenze di manutenzione di macchinari, attrezzature impianti cruciali. Eventuali non conformità o guasti delle attrezzature che influiscono sulla sicurezza o protezione ambientale vengono documentati, segnalati e analizzati approfonditamente ai fini di azioni preventive.

Per migliorare la conformità ambientale, il modulo di ispezione MARPOL è stato ripensato per includere checklist dettagliate in linea con le politiche aziendali, gli *standard* internazionali e i requisiti tecnici. I sovrintendenti supervisionano le prove sulle apparecchiature cruciali, ad esempio inceneritore, OWS (separatore olio-acqua), ODME (apparecchiatura di monitoraggio degli scarichi di olio), sistema fognario, BWTS (sistema di trattamento dell'acqua di zavorra) e IBTS (sistema integrato di trattamento dell'acqua di sentina).

Il sistema di manutenzione definisce input, output e indicatori di performance per ciascun processo. **Gli indicatori più significativi presi in considerazione sono l'affidabilità della flotta, la disponibilità della flotta, le attività di manutenzione non eseguite su macchinari non cruciali, le attività di manutenzione non eseguite su macchinari**

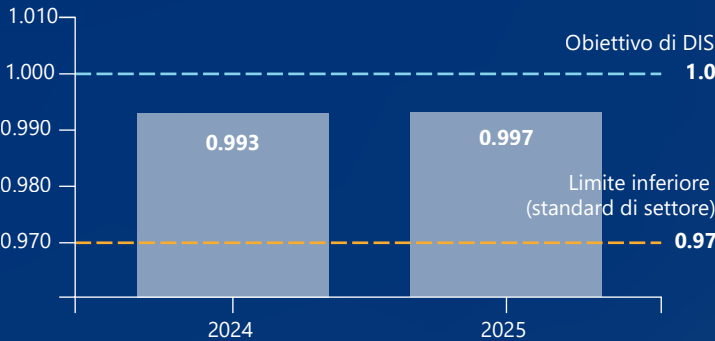
cruciali e la performance di pianificazione degli interventi di bacino.

Gli indici dell'affidabilità e della disponibilità della flotta, nonché la *performance* di pianificazione degli interventi di bacino evidenziano un miglioramento per il 2025, mentre gli indici delle attività di manutenzione in sospeso sono aumentati.

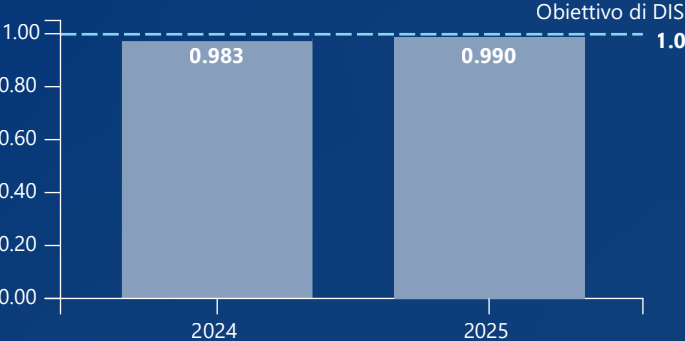
(67) Tutti i grafici in questa pagina riportano informazioni specifiche per le entità.



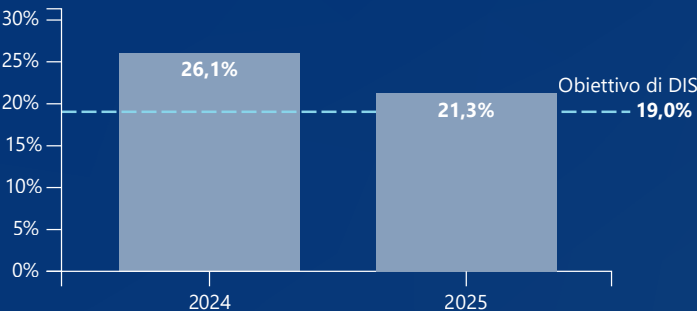
Affidabilità della flotta - di proprietà e a scafo nudo



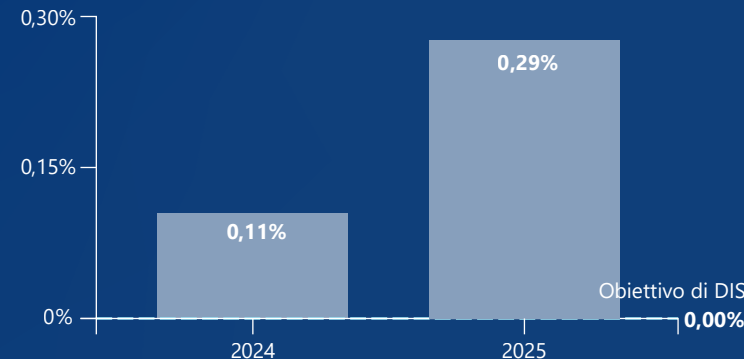
Disponibilità della flotta - di proprietà e a scafo nudo



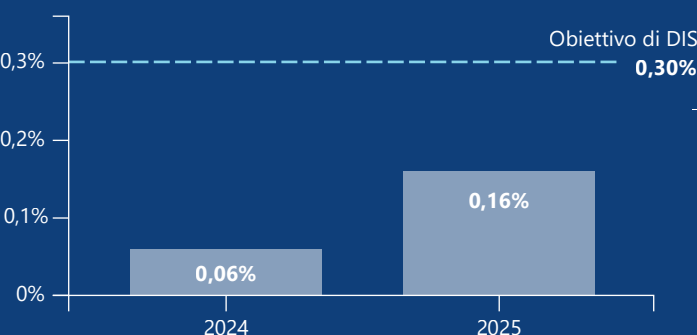
Performance di pianificazione degli interventi dei bacini di carenaggio - navi di proprietà e a scafo nudo



Attività di manutenzione in sospeso su macchinari critici (%)



Attività di manutenzione in sospeso su macchinari non critici (%)





Tassonomia UE per le attività sostenibili

FORMULAZIONE DELLA TASSONOMIA PER D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A (DIS)

Alla data di pubblicazione delle Informazioni di natura non finanziaria di d'Amico International Shipping S.A ("DIS") al 31 dicembre 2025, il regolamento delegato (UE) 2021/2139 della Commissione, del 4 giugno 2021 ("Atto delegato sul clima"), modificato dal regolamento delegato (UE) 2023/2485 della Commissione ("Atto delegato complementare sul clima") e dal regolamento delegato (UE) 2023/2486 della Commissione ("Atto delegato sull'ambiente"), del 27 giugno 2023, che integra il regolamento (UE) 2020/852 ("Regolamento sulla tassonomia") ha stabilito l'elenco delle attività economiche ammissibili e i criteri di vaglio tecnico per determinare le condizioni in base alle quali esse si qualificano come un contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici, all'adattamento ai cambiamenti climatici, all'uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine, alla transizione verso un'economia circolare, alla prevenzione e riduzione dell'inquinamento e alla protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi – i sei obiettivi ambientali stabiliti dal Regolamento sulla tassonomia. L'Atto delegato sul clima è applicabile dal 1° gennaio 2022, mentre l'Atto delegato complementare sul clima e l'Atto delegato sull'ambiente sono entrambi applicabili dal 1° gennaio 2024 (per le imprese che presentano il bilancio per l'esercizio chiuso nel 2023).

In seguito alla più recente proposta [Omnibus per la finanza sostenibile \(CSRD/CSDDD\)](#) della Commissione europea, mirata alla semplificazione della rendicontazione di sostenibilità e alla riduzione degli oneri di *due diligence*, è stato adottato il nuovo Regolamento sulla Tassonomia.

Sebbene l'atto delegato emendato introduca nuove soglie di rilevanza e modelli semplificati di rendicontazione, per il momento la rendicontazione prosegue ai sensi del *framework* sulla Tassonomia (pre Omnibus) esistente. Ciò è dovuto all'esenzione transitoria che prevede un'esenzione temporanea dall'applicazione delle nuove regole semplificate di rendicontazione della Tassonomia per l'esercizio 2025, consentendo alle imprese di proseguire la rendicontazione conformemente ai precedenti requisiti della Tassonomia prima che il nuovo regime entri pienamente in vigore.

d'Amico International Shipping ("DIS") rientra nell'ambito di applicazione della direttiva 2014/95/UE sulla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario (*Non-Financial Reporting Directive* o NFRD). Pertanto, per ottemperare agli obblighi di informativa per le imprese non finanziarie stabiliti dal regolamento delegato 2021/2178 della Commissione del 6 luglio 2021 ("Atto delegato sulle informative"), modificato nell'ambito dell'Atto delegato sull'ambiente, che integra il Regolamento sulla tassonomia, DIS riporta la quota delle attività ammissibili e non ammissibili alla tassonomia e delle attività allineate e non allineate alla tassonomia in termini di fatturato, spese in conto capitale (CapEx) e spese operative (OpEx) per il 2025 a fianco del bilancio consolidato di DIS al 31 dicembre 2025.

Al 31 dicembre 2025, DIS riporta l'ammissibilità alla tassonomia e l'allineamento alla tassonomia delle proprie attività, come richiesto dall'Atto delegato sulle informative e modificato nell'ambito dell'Atto delegato sull'ambiente, in base ai primi due obiettivi ambientali per i quali sono stati fissati criteri di vaglio tecnico finali nella legislazione (Atto delegato sul clima, e successive modifiche) – mitigazione dei

cambiamenti climatici e adattamento ai cambiamenti climatici. DIS riferisce anche in merito all'ammissibilità alla tassonomia delle proprie attività per gli altri quattro obiettivi ambientali stabiliti nella legislazione sulla tassonomia UE.

MONITORAGGIO NORMATIVO E IMPATTO SULLA TASSONOMIA UE

DIS ha implementato un processo strutturato per il monitoraggio degli sviluppi normativi, tra cui gli aggiornamenti relativi alla Tassonomia UE e i suoi Atti Delegati. Tale processo garantisce quanto segue:

- Analisi periodica dei cambiamenti normativi (es. nuove versioni dell'Atto Delegato Informativa e dei criteri tecnici)
- Valutazione degli impatti sulle informative obbligatorie ai sensi dell'Articolo 8 del Regolamento (UE) 2020/852
- Aggiornamento dei modelli e delle procedure interne per mantenere la conformità ai requisiti attuali.
- Le informazioni ottenute grazie a tale monitoraggio vengono integrate nella rendicontazione di sostenibilità e nelle informative finanziarie, con la tracciabilità delle modifiche rispetto alle precedenti versioni.



AMMISSIBILITÀ NELL'AMBITO DEI SEI OBIETTIVI AMBIENTALI (MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI, ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI, USO SOSTENIBILE E PROTEZIONE DELLE ACQUE E DELLE RISORSE MARINE, TRANSIZIONE VERSO UN'ECONOMIA CIRCOLARE, PREVENZIONE E RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO E PROTEZIONE E RIPRISTINO DELLA BIODIVERSITÀ E DEGLI ECOSISTEMI)

Tale approccio valuta l'ammissibilità alla tassonomia delle attività di DIS seguendo rigorosamente il sistema di classificazione NACE iniziale applicato per definire le attività ammissibili nell'ambito degli obiettivi ambientali definiti nella legislazione sulla tassonomia UE.

Le attività economiche di DIS sono state attribuite al singolo codice NACE *"H50.20 - Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie"* descritto nell'Atto delegato sul clima come: *"Acquisto, finanziamento, noleggio (con o senza equipaggio) e gestione di navi progettate e attrezzate per il trasporto di merci o per il trasporto combinato di merci e passeggeri in acque marittime o costiere, di linea o meno. Acquisto, finanziamento, noleggio e gestione di navi necessarie per le operazioni portuali e attività ausiliarie come rimorchiatori, ormeggiatori, navi pilota, unità di salvataggio e rompighiaccio"*. Si noti che tale attività non fa parte dell'Atto delegato sull'ambiente, che stabilisce l'elenco delle attività economiche ammissibili e i criteri di vaglio tecnico per determinare le condizioni in base alle quali le attività economiche si qualificano come un contributo sostanziale all'uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine, alla transizione verso un'economia circolare, alla prevenzione e riduzione dell'inquinamento e alla protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

L'analisi risultante mostra che il 100% del fatturato, delle spese in conto capitale e delle spese operative delle attività di DIS nel 2025 sono ammissibili alla tassonomia UE per il contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento ai cambiamenti climatici, ma non per gli altri quattro obiettivi della legislazione sulla tassonomia UE. Informazioni dettagliate sull'ammissibilità alla tassonomia secondo tale approccio sono presentate nelle tabelle da 1 a 3 di questa sezione. Le informazioni finanziarie riportate in tali tabelle sono state estratte dal bilancio di DIS al 31 dicembre 2025, redatto in conformità agli International Financial Reporting Standards ("IFRS").

ALLINEAMENTO IN BASE AI PRIMI DUE OBIETTIVI AMBIENTALI (MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI E ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI)

Le attività economiche di DIS sono considerate al 100% ammissibili alla tassonomia UE per il contributo sostanziale all'adattamento ai cambiamenti climatici e alla mitigazione dei cambiamenti climatici. Tuttavia, una parte delle attività consiste nel trasporto di combustibili fossili (prodotti petroliferi raffinati), che non soddisfa i criteri di allineamento alla tassonomia UE. Pertanto, solo l'attività commerciale di trasporto di oli vegetali è stata considerata per la determinazione dell'allineamento agli obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici e adattamento ai cambiamenti climatici della tassonomia UE.

L'allineamento dell'attività economica di DIS è stato valutato attraverso l'esame dei criteri di vaglio tecnico definiti dalla normativa in relazione a:

- Il suo contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici, all'adattamento ai cambiamenti climatici o a entrambi;
- Il criterio "non arrecare un danno significativo" per uno

dei sei obiettivi ambientali; e

- Il criterio di salvaguardia minima.

L'analisi risultante mostra che lo 0% del fatturato, delle spese in conto capitale e delle spese operative delle attività di DIS nel 2025 è allineata alla tassonomia UE. Informazioni dettagliate sull'allineamento alla tassonomia secondo tale approccio sono presentate nelle tabelle da 1 a 3 di questa sezione.



Esercizio N	Anno			Criteri di contributo sostanziale						Criteri DNSH ("Does Not Significantly Harm")									
Attività economiche (1)	Codici ^(a) (2)	Fatturato (3)	Percentuale di fatturato, anno N (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua (7)	Inquinamento (8)	Economia circolare (9)	Biodiversità (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua (13)	Inquinamento (14)	Economia circolare (15)	Biodiversità (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Percentuale di fatturato allineata (A.1.) o ammissibile (A.2.) alla tassonomia, anno N-1 (18)	Attività abilitante della categoria (19)	Attività di transizione della categoria (20)
Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie è l'unica attività di d'Amico Shipping International S.A. nel campo di applicazione dei requisiti di informativa della tassonomia	CCM 6.10/CCA 6.10	US\$ migliaia	%	Y; N; N/EL ^{(b)(c)}	Y; N; N/EL ^{(b)(c)}	Y; N; N/EL ^{(b)(c)}	Y; N; N/EL ^{(b)(c)}	Y; N; N/EL ^{(b)(c)}	Y; N; N/EL ^{(b)(c)}	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	A	T
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																			
Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		-	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	0%		
Di cui abilitanti		-	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	0%	A	
Di cui di transizione		-	0%	0%						N	N	N	Y	N	N	Y	0%		T
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) ^(d)																			
				EL; N/EL ^(f)	EL; N/EL ^(f)	EL; N/EL ^(f)	EL; N/EL ^(f)	EL; N/EL ^(f)	EL; N/EL ^(f)	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%		
Trasporto marittimo e costiero di merci		CCM 6.10/CCA 6,10	351,402	100%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	Y	N	N	Y	100%		
Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		351,402	100%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	100%		
A. Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1 + A.2)		351,402	100%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	100%		
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
Fatturato delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		0	0%																
TOTALE		351,402	100%																



- a) Il codice è costituito dall'abbreviazione dell'obiettivo pertinente a cui l'attività economica è passibile di dare un contributo sostanziale, nonché dal numero della sezione dell'attività nell'allegato pertinente della legislazione sulla tassonomia UE che copre l'obiettivo. Applicabile a DIS, l'attività "6.10. Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie" è idonea a contribuire agli obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici (CCM) e adattamento ai cambiamenti climatici (CCA). Pertanto, in conformità con la tassonomia UE, i codici dovrebbero essere i seguenti: CCM 6.10/ CCA 6.10 come descritto nella tabella precedente.
- b) Y – Sì, attività ammissibile alla tassonomia e allineata alla tassonomia con l'obiettivo ambientale pertinente
- c) N – No, attività ammissibile alla tassonomia ma non allineata alla tassonomia con l'obiettivo ambientale pertinente
- d) N/EL – Non ammissibile, attività non ammissibile alla tassonomia per l'obiettivo ambientale pertinente.
- e) EL – Attività ammissibile alla tassonomia per l'obiettivo pertinente
- f) N/EL – Attività non ammissibile alla tassonomia per l'obiettivo pertinente.
- g) Per le attività elencate in A2, le colonne da (11) a (17) sono state compilate su base volontaria per indicare i criteri DNSH soddisfatti e non soddisfatti finora.
- h) La versione più recente del Codice Etico di DIS incorpora un chiaro impegno nei confronti del rispetto delle Linee guida OCSE per le imprese multinazionali, dei Principi guida ONU, tra cui i principi e i diritti stabiliti nelle otto convenzioni fondamentali individuate nella Dichiarazione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) sui Principi e diritti fondamentali del lavoro e la Carta internazionale dei diritti dell'uomo. Inoltre, non si segnalano violazioni per il tema Diritti umani. Per ottenere un allineamento completo, DIS dovrebbe inoltre sviluppare una politica di due diligence dedicata ai diritti umani per chiarire il quadro di riferimento e i processi esistenti per la gestione di tale aspetto nel contesto delle attività interne e della catena di fornitura di DIS. È stato indicato "sì" nella tabella della Tassonomia UE per le salvaguardie, considerando l'attuale sviluppo relativo alle politiche sui diritti umani.

Il fatturato riportato nella tabella precedente rappresenta i ricavi da noli e time charter pari a US\$351.402 (migliaia) riportati nel Conto economico consolidato di DIS nel bilancio al 31 dicembre 2025 (pag. 202).

La percentuale di fatturato da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia è stata quantificata allo 0%.

Tabella 2. Percentuale di spese in conto capitale (CapEx) da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla Tassonomia

Esercizio N	Anno			Criteri di contributo sostanziale						Criteri DNSH										
Attività economiche (1)	Codici ^(a) (2)	CapEx (3)	Percentuale di CapEx, anno N (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua (7)	Inquinamento (8)	Economia circolare (9)	Biodiversità (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua (13)	Inquinamento (14)	Economia circolare (15)	Biodiversità (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Percentuale di fatturato allineata (A.1.) o ammissibile (A.2.) alla tassonomia CapEx, anno N-1 (18)	Attività abilitante della categoria (19)	Attività di transizione della categoria (20)	
Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie è l'unica attività di d'Amico Shipping International S.A. nel campo di applicazione dei requisiti di informativa della tassonomia	CCM 6.10/CCA 6.10	US\$ migliaia	%	Y; N; N/EL ^{(b)(c)}	Y; N; N/EL ^{(b)(c)}	Y; N; N/EL ^{(b)(c)}	Y; N; N/EL ^{(b)(c)}	Y; N; N/EL ^{(b)(c)}	Y; N; N/EL ^{(b)(c)}	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	A	T	
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																				
CapEx delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		-	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	0%			
Di cui abilitanti		-	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	0%	A		
Di cui di transizione		-	0%	0%						N	N	N	Y	N	N	Y	0%		T	
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)(g)																				
				EL; N/EL ^(f)	EL; N/EL ^(f)	EL; N/EL ^(f)	EL; N/EL ^(f)	EL; N/EL ^(f)	EL; N/EL ^(f)	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%			
Trasporto marittimo e costiero di merci		CCM 6.10/CCA 6.10	78,025	100%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	Y	N	N	Y	100%		
CapEx delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		78,025	100%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	100%			
A. CapEx delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1 + A.2)		78,025	100%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	100%			
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
CapEx delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		-	0%																	
TOTALE (A+B)		78,025	100%																	



a) Il codice è costituito dall'abbreviazione dell'obiettivo pertinente a cui l'attività economica è passibile di dare un contributo sostanziale, nonché dal numero della sezione dell'attività nell'allegato pertinente della legislazione sulla tassonomia UE che copre l'obiettivo. Applicabile a DIS, l'attività "6.10. Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie" è idonea a contribuire agli obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici (CCM) e adattamento ai cambiamenti climatici (CCA). Pertanto, in conformità con la tassonomia UE, i codici dovrebbero essere i seguenti: CCM 6.10/ CCA 6.10 come descritto nella tabella precedente.

b) Y – Sì, attività ammissibile alla tassonomia e allineata alla tassonomia con l'obiettivo ambientale pertinente

c) N – No, attività ammissibile alla tassonomia ma non allineata alla tassonomia con l'obiettivo ambientale pertinente

d) N/EL – Non ammissibile, attività non ammissibile alla tassonomia per l'obiettivo ambientale pertinente.

e) EL – Attività ammissibile alla tassonomia per l'obiettivo pertinente

f) N/EL – Attività non ammissibile alla tassonomia per l'obiettivo pertinente.

g) Per le attività elencate in A2, le colonne da (11) a (17) sono state compilate su base volontaria per indicare i criteri DNSH soddisfatti e non soddisfatti finora.

h) La versione più recente del Codice Etico di DIS incorpora un chiaro impegno nei confronti del rispetto delle Linee guida OCSE per le imprese multinazionali, dei Principi guida ONU, tra cui i principi e i diritti stabiliti nelle otto convenzioni fondamentali individuate nella Dichiarazione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) sui Principi e diritti fondamentali del lavoro e la Carta internazionale dei diritti dell'uomo. Inoltre, non si segnalano violazioni per il tema Diritti umani. Per ottenere un allineamento completo, DIS dovrebbe inoltre sviluppare una politica di due diligence dedicata ai diritti umani per chiarire il quadro di riferimento e i processi esistenti per la gestione di tale aspetto nel contesto delle attività interne e della catena di fornitura di DIS. È stato indicato "sì" nella tabella della Tassonomia UE per le salvaguardie, considerando l'attuale sviluppo relativo alle politiche sui diritti umani.

Le spese in conto capitale riportate nella tabella precedente rappresentano l'acquisizione di immobilizzazioni riportata nel Rendiconto finanziario consolidato di DIS nel bilancio al 31 dicembre 2025 (pag. 206).

Tale importo di spese in conto capitale non:

- è relativo ad attivi o processi associati ad attività economiche allineate considerate ecosostenibili ai sensi degli articoli 3 e 9 del Regolamento sulla tassonomia, o
- fa parte di un piano volto ad espandere le attività economiche allineate alla tassonomia o a consentire alle attività economiche ad essa ammissibili di allinearsi alla tassonomia, o
- è relativo all'acquisto di prodotti derivanti da attività economiche allineate alla tassonomia e a singole misure che consentono alle attività obiettivo di raggiungere basse emissioni di carbonio o di conseguire riduzioni dei gas a effetto serra.

Pertanto, la percentuale di spese in conto capitale da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia è stata quantificata allo 0%.

Tabella 3. Percentuale di spese operative (OpEx) da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla Tassonomia

Esercizio N	Anno			Criteri di contributo sostanziale						Criteri DNSH									
Attività economiche (1)	Codici ^(a) (2)	OpEx (3)	Percentuale di OpEx, anno N (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua (7)	Inquinamento (8)	Economia circolare (9)	Biodiversità (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua (13)	Inquinamento (14)	Economia circolare (15)	Biodiversità (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Percentuale di fatturato allineata (A.1.) o ammissibile (A.2.) alla tassonomia OpEx, anno N-1 (18)	Attività abilitante della categoria (19)	Attività di transizione della categoria (20)
Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie è l'unica attività di d'Amico Shipping International S.A. nel campo di applicazione dei requisiti di informativa della tassonomia	CCM 6.10/CCA 6.10	US\$ migliaia	%	Y; N; N/EL ^{(b)(c)}	Y; N; N/EL ^{(b)(c)}	Y; N; N/EL ^{(b)(c)}	Y; N; N/EL ^{(b)(c)}	Y; N; N/EL ^{(b)(c)}	Y; N; N/EL ^{(b)(c)}	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	A	T
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																			
OpEx delle attività ecosostenibili		-	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	0%		
Di cui abilitanti		-	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	0%	A	
Di cui di transizione		-	0%	0%						N	N	N	Y	N	N	Y	0%		T
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (g)																			
				EL; N/EL ^(f)	EL; N/EL ^(f)	EL; N/EL ^(f)	EL; N/EL ^(f)	EL; N/EL ^(f)	EL; N/EL ^(f)	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%		
Trasporto marittimo e costiero di merci	CCM 6.10/CCA 6.10	89,402	100%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	Y	N	N	Y	100%		
OpEx delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		89,402	100%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	100%		
A. OpEx delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1 + A.2)		89,402	100%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	N	N	N	Y	N	N	Y	100%		
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
OpEx delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		-	0%																
TOTALE (A+B)		89,402	100%																



- a) Il codice è costituito dall'abbreviazione dell'obiettivo pertinente a cui l'attività economica è passibile di dare un contributo sostanziale, nonché dal numero della sezione dell'attività nell'allegato pertinente della legislazione sulla tassonomia UE che copre l'obiettivo. Applicabile a DIS, l'attività "6.10. Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie" è idonea a contribuire agli obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici (CCM) e adattamento ai cambiamenti climatici (CCA). Pertanto, in conformità con la tassonomia UE, i codici dovrebbero essere i seguenti: CCM 6.10/ CCA 6.10 come descritto nella tabella precedente.
- b) Y – Sì, attività ammissibile alla tassonomia e allineata alla tassonomia con l'obiettivo ambientale pertinente
- c) N – No, attività ammissibile alla tassonomia ma non allineata alla tassonomia con l'obiettivo ambientale pertinente
- d) N/EL – Non ammissibile, attività non ammissibile alla tassonomia per l'obiettivo ambientale pertinente.
- e) EL – Attività ammissibile alla tassonomia per l'obiettivo pertinente
- f) N/EL – Attività non ammissibile alla tassonomia per l'obiettivo pertinente.
- g) Per le attività elencate in A2, le colonne da (11) a (17) sono state compilate su base volontaria per indicare i criteri DNSH soddisfatti e non soddisfatti finora.
- h) La versione più recente del Codice Etico di DIS incorpora un chiaro impegno nei confronti del rispetto delle Linee guida OCSE per le imprese multinazionali, dei Principi guida ONU, tra cui i principi e i diritti stabiliti nelle otto convenzioni fondamentali individuate nella Dichiarazione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) sui Principi e diritti fondamentali del lavoro e la Carta internazionale dei diritti dell'uomo. Inoltre, non si segnalano violazioni per il tema Diritti umani. Per ottenere un allineamento completo, DIS dovrebbe inoltre sviluppare una politica di due diligence dedicata ai diritti umani per chiarire il quadro di riferimento e i processi esistenti per la gestione di tale aspetto nel contesto delle attività interne e della catena di fornitura di DIS. È stato indicato "sì" nella tabella della Tassonomia UE per le salvaguardie, considerando l'attuale sviluppo relativo alle politiche sui diritti umani.

Le spese operative riportate nella tabella precedente rappresentano gli altri costi operativi diretti riportati nel Conto economico consolidato di DIS nel bilancio al 31 dicembre 2025 (pag. 206).

Tale importo di spese operative non:

- è relativo ad attivi o processi associati ad attività economiche allineate considerate ecosostenibili ai sensi degli articoli 3 e 9 del Regolamento sulla tassonomia, o
- fa parte di un piano volto ad espandere le attività economiche allineate alla tassonomia o a consentire alle attività economiche ad essa ammissibili di allinearsi alla tassonomia, o
- è relativo all'acquisto di prodotti derivanti da attività economiche allineate alla tassonomia e a singole misure che consentono alle attività obiettivo di raggiungere basse emissioni di carbonio o di conseguire riduzioni dei gas a effetto serra.

Pertanto, la percentuale di spese operative da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia è stata quantificata allo 0%.



Inquinamento



ESRS E2.IRO-1; E2.IRO-2; E2.MDR-P; E2.MDR-A; E2.MDR-T; E2-1; E2-4

L'analisi di doppia materialità ha individuato la **rilevanza** del tema di sostenibilità **“Inquinamento”**, dal punto di vista sia degli impatti sia degli aspetti finanziari.

SOTTO TEMA	Impatti e rischi rilevanti	Catena del valore upstream	Attività operative	Catena del valore downstream	Downstream VC
INQUINAMENTO ATMOSFERICO	Impatto	Potenziale negativo (breve termine) - Contributo alla concentrazione di particolato e di inquinanti nell’atmosfera, potenzialmente a causa della cattiva gestione e manutenzione delle fonti inquinanti, del malfunzionamento delle apparecchiature di monitoraggio (soprattutto per le navi dotate di depuratori), della cattiva gestione e dell’errato smaltimento dei filtri per le emissioni e della non conformità del carburante fornito rispetto alle BDN (bolle di accompagnamento del <i>bunker</i>)		V	
	Impatto	Negativo - Contributo all’inquinamento atmosferico a causa delle emissioni dalle attività svolte lungo la catena del valore e necessarie per le operazioni	V		V
INQUINAMENTO IDRICO	Impatto	Potenziale negativo (breve termine) - Contributo all’inquinamento idrico marino a causa dello sversamento della merce trasportata, del carburante o di altri inquinanti a bordo		V	
	Impatto	Negativo - Contributo all’inquinamento delle acque marine e dolci a causa delle emissioni dalle attività svolte lungo la catena del valore e necessarie per le operazioni	V		V
INQUINAMENTO ATMOSFERICO; INQUINAMENTO IDRICO	Rischi	Rischi di transizione – Sviluppi normativi - Mancato adeguamento alle normative più recenti in materia di limiti all’inquinamento e requisiti più rigorosi per i noleggiatori che richiedono l’installazione o l’aggiornamento dei sistemi di monitoraggio e di riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti prodotte dalle navi e proprietà - Penali e contenziosi risultanti dall’errata o mancata conformità alle nuove normative ambientali - Penali e contenziosi risultanti dagli incidenti legati a perdite e sversamenti - Aumenti dei costi relativi al personale a causa della necessità di ampliare la forza lavoro per garantire la conformità alle nuove normative	V	V	

Inquinamento

-7,5%
emissioni di SOx dal 2024

0
sversamenti registrati dal 2024



IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI

Gli impatti negativi potenziali ed effettivi individuati attraverso l'**analisi di doppia materialità** sono legati esclusivamente all'**inquinamento di aria e acqua**. Tali impatti riguardano prevalentemente i **prodotti legati al petrolio**: il consumo di carburante bunker per le attività operative causa emissioni di sostanze inquinanti nell'aria, mentre la potenziale dispersione della merce trasportata, incluso il carburante bunker, genera gravi rischi in termini di inquinamento idrico. Ulteriori potenziali impatti negativi possono derivare dall'inadeguata gestione e manutenzione delle fonti inquinanti, dal malfunzionamento delle apparecchiature di monitoraggio (soprattutto per le navi dotate di depuratori), della cattiva gestione e dell'errato smaltimento dei filtri per le emissioni e della non conformità del carburante fornito rispetto alle BDN (bolle di accompagnamento del bunker).

I **rischi legati all'inquinamento** più significativi derivano dalla necessità di dotare le navi e le proprietà con sistemi di monitoraggio e di riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti o di aggiornare quelli esistenti per conformarsi alle normative regionali e globali in evoluzione e ai requisiti sempre più rigorosi per i noleggiatori. Il mancato mantenimento della conformità può causare **penali e contenziosi** legati a violazioni delle normative, nonché a incidenti che comportano **perdite e sversamenti**. Tali incidenti possono avere conseguenze finanziarie e reputazionali per il Gruppo, insieme a impatti ambientali potenzialmente gravi. Inoltre, la crescente complessità delle normative ambientali può richiedere ulteriore personale, causando l'**aumento dei costi operativi** per gestire in modo efficace la conformità.

POLITICHE E PROCEDURE DI GESTIONE

Tutte le navi gestite sono conformi alla **Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi (MARPOL)** e rispettano tutte le leggi nazionali o internazionali pertinenti in materia di protezione ambientale.

Tale impegno è formalizzato attraverso la **Politica per la sicurezza e la prevenzione degli inquinamenti in mare**, la quale stabilisce misure stringenti per promuovere una cultura della protezione ambientale, attuare salvaguardie contro i potenziali rischi per le navi, il personale e l'ambiente, e tentare incessantemente di ridurre al minimo gli incidenti e gli inquinamenti. A tutti i dipendenti, a terra e in mare, è richiesto di avere piena consapevolezza di tale politica e ci si aspetta che si conformino attivamente alle sue disposizioni. La **Politica energetica e ambientale** asserisce l'impegno del Gruppo nei confronti della riduzione al minimo delle emissioni di inquinanti atmosferici e della protezione dell'ambiente marino attraverso il monitoraggio continuo della *performance* e l'incoraggiamento costante dell'innovazione.

In linea con l'impegno di DIS a favore di una comunicazione trasparente e con il Codice Etico della Società, è stata introdotta una procedura di segnalazione ambientale denominata **"Sistema di segnalazione aperta"**. Tale sistema consente a tutto il personale di segnalare casi di non conformità ambientale senza timori di ritorsioni. Tutto il personale, sia di terra che marittimo, può segnalare in forma anonima qualsiasi violazione del sistema di gestione ambientale della Società, dei requisiti di protezione dell'ambiente marino o del piano di conformità ambientale. Le informazioni relative al Sistema di segnalazione aperta sono disponibili su tutte le navi della flotta.

Per migliorare ulteriormente la reattività dei marittimi e garantire la conformità agli *standard* di sicurezza del Gruppo, DIS ha adottato la **Politica "STOP Working Card"**, la quale consente a qualsiasi marittimo di fermare le attività in caso di pericolo ambiente imminente o minacce alla sicurezza dell'equipaggio.



Piano ESG: obiettivi, target e azioni

Obiettivo	Strategia	KPI	Baseline 2023	Target 2025	Risultati 2025	Target 2027	Target 2030
Protezione degli ecosistemi marini	Mantenimento di un track record di zero sversamenti inquinanti	Numero di sversamenti nell'anno	0	0	0 V	0	0

Strategia	Azioni	Overview risultati 2025
Mantenimento di un track record di zero sversamenti inquinanti	Utilizzo degli audit esterni per certificare la conformità agli <i>standard</i> di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi.	Con il programma biennale di audit volontari della conformità ambientale (VECA) (2025-2026), 14 navi sono state ispezionate durante il 2025 , senza osservazioni significative segnalate. Per ulteriori informazioni su tale iniziativa, consultare il capitolo "Inquinamento", paragrafo "Conformità alle normative ambientali".
	Attuazione del sistema di gestione ISO 14001 che prevede <i>audit</i> interni dedicati, procedure di gestione e controllo, la valutazione degli aspetti e impatti ambientali, azioni preventive e di miglioramento, nonché piani di gestione delle emergenze.	Nel mese di novembre 2025, DIS ha completato il processo di audit della certificazione annuale , ottenendo la conferma del certificato senza problematiche segnalate alla flotta. Per ulteriori informazioni su tale iniziativa, consultare il capitolo corrente, paragrafo "Conformità alle normative ambientali".
	Formazione continua sul tema dell'inquinamento in mare per tutti i lavoratori marittimi.	La formazione è stata svolta nel 2025 conformemente alla pianificazione e nel corso delle visite dei sovrintendenti. Nel 2025, in totale sono state svolte 5.104 ore di formazione su inquinamento e protezione ambientale per 486 marittimi.



Conformità alle normative in materia di prevenzione degli inquinamenti

Per garantire una supervisione e una gestione diligenti dei potenziali impatti negativi, nonché l'attuazione di salvaguardie appropriate, DIS svolge **audit interni** dedicati ed è soggetta a **controlli esterni**. Tali misure sono concepite per garantire che il Gruppo soddisfi i massimi *standard* per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico e idrico e che tutte le navi rispettino le normative ambientali pertinenti.

Gli **audit** sono condotti in conformità alle norme ISO 9001, ISO 14001 e ISO 50001 e ai principi di *audit* della norma ISO 19011. Ogni *audit* fornisce una valutazione completa del rispetto da parte della Società delle politiche, delle procedure e dei requisiti stabiliti nel Sistema di gestione ambientale (SGA), contribuendo a raggiungere – e, ove possibile, a superare – gli obiettivi stabiliti. Nel 2025 sono stati condotti circa **100 audit interni e ispezioni**, e i risultati sono stati utilizzati per migliorare l'SGA.

A integrazione dell'usuale programma di *audit* ambientali interni, DIS ha introdotto un ulteriore programma di *audit* esterni chiamato **VECA - Voluntary Environmental Compliance Audit**. Tale programma prevede ispezioni ambientali eseguite da un'azienda terza indipendente ed è organizzato in base a un ciclo biennale, con l'obiettivo di coprire l'intera flotta entro ogni ciclo. Il primo ciclo VECA, a copertura del periodo biennale 2023-2024, è stato completato con successo, mentre il secondo ciclo, a copertura del periodo 2025-2026, è attualmente in corso. Il programma è stato introdotto per rafforzare ulteriormente il sistema di monitoraggio ambientale e garantire la verifica indipendente della conformità e delle best practice ambientali.

Inoltre, le navi cisterna di DIS sono sottoposte ad **ispezioni esterne annuali** per garantire la conformità alle normative nazionali e internazionali applicabili, tra cui:

- **Ispezioni dello Stato di bandiera:** ispezioni eseguite dallo Stato di bandiera per monitorare la conformità alle norme e ai regolamenti internazionali.
- **Ispezioni di controllo dalla parte dello Stato di approdo (Port State Control - PSC):** ispezioni delle navi straniere nei porti nazionali al fine di verificare la conformità ai requisiti dalle convenzioni internazionali, tra cui lo stato, le attrezzature, l'equipaggio e le operazioni della nave.
- **Vetting inspection:** valutazioni condotte dalle principali società operanti nel settore petrolifero ed energetico per valutare la conformità agli *standard* di sicurezza, ambientali e operativi.

Tutte le navi gestite da DIS sono conformi alla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi (MARPOL), nonché a tutte le altre normative nazionali e internazionali pertinenti in materia di protezione ambientale. **Nel 2025 non sono stati registrati casi di non conformità significative** alle leggi e normative ambientali che abbiano comportato sanzioni pecuniarie o non pecuniarie.

Inquinamento dell'aria

Gli inquinanti sono sostanze rilasciate nell'atmosfera che possono avere effetti nocivi sulla salute dell'uomo e sugli ecosistemi. I principali inquinanti segnalati da DIS comprendono:

- **NOx (ossidi di azoto):** principalmente prodotti dalla combustione di carburanti alle alte temperature che contribuiscono alla formazione di smog.
- **SOx (ossidi di zolfo):** prodotti dalla combustione di carburanti contenenti zolfo che contribuiscono all'inquinamento atmosferico.
- **PM10 (particolato 10):** particelle fini con un diametro massimo di 10 micrometri, in grado di penetrare nell'apparato respiratorio e di influire sulla qualità dell'aria.
- **CO (monossido di carbonio):** gas inodore e incolore prodotto dalla combustione incompleta dei carburanti, nocivo per gli esseri umani alle alte concentrazioni.
- **NMVOC (composti organici volatili non metanici):** sostanze chimiche organiche che evaporano nell'aria e contribuiscono alla formazione di ozono e smog.

Tali emissioni sono direttamente legate alle performance in termini di consumo di carburante bunker della flotta.

Di conseguenza, sono gestite in modo analogo alle emissioni di gas serra attraverso strategie quali ammodernamenti, aggiornamenti tecnologici, etc., poiché la loro riduzione è spesso il risultato di un calo della quantità o di un cambiamento del tipo di carburante bunker consumato.

Nel 2025 le **emissioni totali di inquinanti atmosferici** sono state stimate a **12.550 tonnellate**, in lieve riduzione rispetto al 2024 **(-0,8%)** e in linea con le tendenze del consumo di carburante *bunker*. Gli **ossidi di azoto (NOx)** hanno **rappresentato la gran parte delle emissioni (76,6%)**, seguiti dagli ossidi di zolfo (SOx, 10,6%).



Emissioni totali di inquinanti atmosferici [tonnellate]	2025	2024	Δ
Emissioni totali di inquinanti [t]	12.549,7	12.656,6	-0,8%
Inquinanti totali per miglio nautico [t/miglio nautico]	0,00745	0,00763	-2,3%
Inquinanti totali per unità di trasporto [t/tonnellata]	0,00078	0,00086	-9,8%

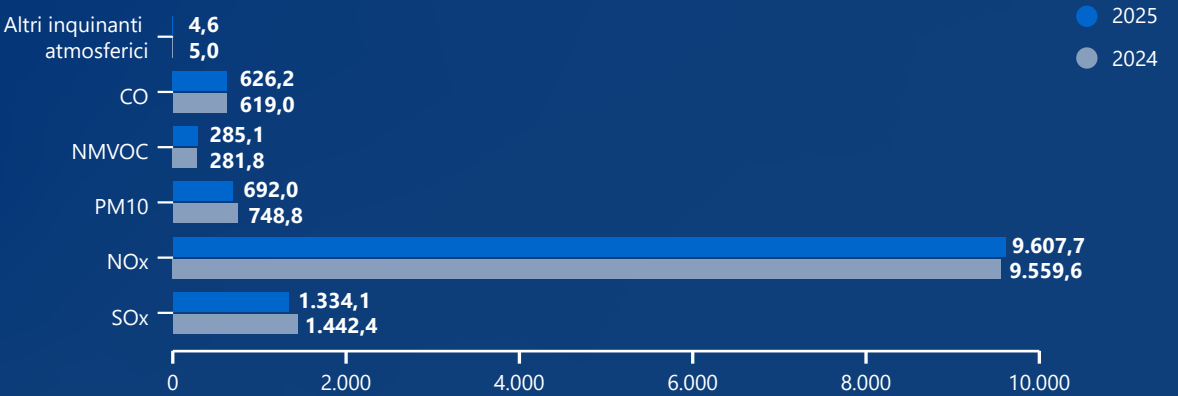
Rispetto al 2024, **le emissioni di SOx e PM10 si sono ridotte significativamente** (rispettivamente -7,5% e -7,6%), **grazie ai cambiamenti apportati al mix energetico della flotta**. La riduzione delle emissioni di SOx non è soltanto desiderabile

da un punto di vista ambientale, ma è anche richiesta dall'IMO, che ha istituito svariate Aree di controllo delle emissioni (ECA) di zolfo, tra cui il Mediterraneo a partire dal mese di maggio 2025.

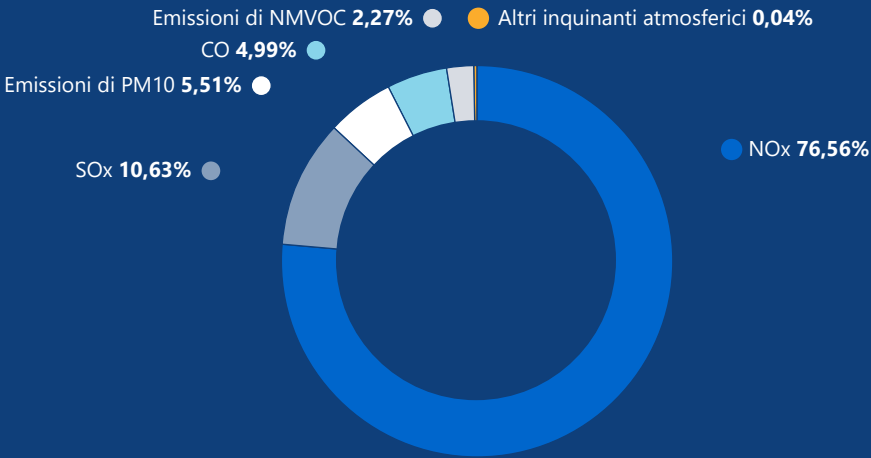
Emissioni dei principali inquinanti atmosferici (flotta di proprietà e a scafo nudo) ⁽⁶⁸⁾	2025	2024	Δ
Emissioni di NOx [tNOx]	9.607,7	9.559,6	+0,5%
NOx per miglio nautico [tNOx/miglio nautico]	0,00571	0,00576	-0,9%
NOx per unità di trasporto [tNOx/tonnellata]	0,00060	0,00065	-8,5%
Emissioni di SOx [tSOx]	1.334,1	1.442,4	-7,5%
SOx per miglio nautico [tSOx/miglio nautico]	0,00079	0,00087	-8,8%
SOx per unità di trasporto [tSOx/tonnellata]	0,00008	0,00010	-15,8%
Emissioni di PM10 [tPM10]	692,0	748,8	-7,6%
PM10 per miglio nautico [tPM10/miglio nautico]	0,00041	0,00045	-8,9%
PM10 per unità di trasporto [tPM10/tonnellata]	0,00004	0,00005	-15,9%
Emissioni di CO [tCO]	626,2	619,0	+1,2%
CO per miglio nautico [tCO/miglio nautico]	0,00037	0,00037	-0,3%
CO per unità di trasporto [tCO/tonnellata]	0,00004	0,00004	-7,9%
Emissioni di NMVOC [tNMVOC]	285,1	281,8	+1,2%
NMVOC per miglio nautico [tNMVOC/miglio nautico]	0,00017	0,00017	-0,3%
NMVOC per unità di trasporto [tNMVOC/tonnellata]	0,00002	0,00002	-7,9%

(68) Tale tabella soddisfa inoltre gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-120a.1.

Emissioni dei principali inquinanti atmosferici (tonnellate) - navi di proprietà e a scafo nudo



Emissioni di inquinanti atmosferici (2025) - navi di proprietà e a scafo nudo





Le emissioni di altri inquinanti dalla combustione di carburante bunker a bordo, tra cui tracce di arsenico, cromo, rame, nichel zinco, sono molto limitate: insieme rappresentano meno dell'1% delle emissioni totali di inquinanti atmosferici.

missioni di altri inquinanti atmosferici [tonnellate] (flotta di proprietà e a scafo nudo)	2025	2024	Δ
Emissioni di altri inquinanti atmosferici [t Ni]	4,007	4,444	-9,8%
Emissioni di altri inquinanti atmosferici [t Cu]	0,194	0,198	-2,1%
Emissioni di altri inquinanti atmosferici [t Zn]	0,202	0,201	+0,7%
Emissioni di altri inquinanti atmosferici [t Cr]	0,091	0,101	-9,3%
Emissioni di altri inquinanti atmosferici [t AS]	0,086	0,095	-9,5%

CRITERI DI RENDICONTAZIONE ESG –
INQUINAMENTO ATMOSFERICO

Le metriche nel presente capitolo si riferiscono alla flotta di proprietà e controllata da DIS. Il calcolo delle emissioni di inquinanti atmosferici si basa sui dati primari raccolti direttamente dal Gruppo sul consumo di carburanti per tipo e sul loro contenuto di SOx . Si è ipotizzato che le miscele di biocarburanti siano composte al 70% olio combustibile denso ai fini del calcolo delle emissioni.

Per il calcolo delle **emissioni di SOx** (che spiegano la presenza di depuratori, in grado di catturare le emissioni di SOx) vengono usate le seguenti **percentuali** medie del contenuto di **zolfo** nel combustibile bruciato:

- 3,5% di HSFO (olio combustibile ad alto tenore di zolfo)
- 1% di LSFO (olio combustibile a basso tenore di zolfo)
- 0,5% di VLSFO (olio combustibile a bassissimo tenore di zolfo) e HSDO (*Diesel Oil* ad alto tenore di zolfo)
- 0,1% di LSDO (*Diesel Oil* a basso tenore di zolfo)

Per il calcolo delle **emissioni di NOx** non viene fatta distinzione tra motori a bassa velocità (motore principale) e generatori (media velocità), utilizzando un fattore di emissione medio stabilito a 57 kg NOx/tonnellata di combustibile.

Le emissioni di **altri inquinanti** (ossia PM10, NMVOC, CO e altri inquinanti atmosferici) sono state calcolate utilizzando i fattori di emissione specificati dall'Agenzia europea dell'ambiente nella sua Guida tecnica per la preparazione degli inventari nazionali delle emissioni - Navigazione marittima internazionale (2023).

Soltanto gli inquinanti che superano il livello di soglia specificato nell'Allegato II del regolamento (CE) n. 166/2006 sono stati riferiti in bilancio.



Inquinamento idrico

SCARICHI IDRICI⁽⁶⁹⁾

Le acque e le risorse marine non sono state individuate come tema rilevante per DIS, poiché la Società reperisce oltre il **96% della sua acqua potabile dal mare** trattandola a bordo per ridurre al minimo il suo impatto sugli ecosistemi terrestri. Ciononostante, DIS ribadisce il suo **impegno nei confronti di una gestione responsabile degli scarichi idrici onde evitare o limitare l'inquinamento oceanico**. Il Gruppo riferisce volontariamente informazioni sugli scarichi di acqua in mare, riconoscendo il loro potenziale impatto sugli ecosistemi marini e sulla qualità dell'acqua.

Oltre ai potenziali sversamenti di prodotti, l'inquinamento prodotto da metalli pesanti e altri contaminanti in acqua è stato valutato tenendo conto degli scarichi associati all'acqua per il lavaggio delle cisterne e alle acque di sentina.

L'acqua per il lavaggio delle cisterne è trattata con l'apparecchiatura per il monitoraggio degli scarichi di olio (**Oil Discharge Monitoring Equipment - ODME**) che, in parallelo alle procedure operative stabilite, garantisce la conformità alle normative internazionali che regolamentano lo scarico in mare dell'acqua per il lavaggio delle cisterne (MARPOL Allegato I). Tali normative consentono gli scarichi esclusivamente a specifiche condizioni⁽⁷⁰⁾. L'acqua per il lavaggio delle cisterne è trattata attraverso l'ODME prima dello scarico in mare, mentre gli idrocarburi e alcuni residui chimici prodotti dal processo di decantazione sono classificati

come rifiuti e smaltiti a terra. **Tutti i prodotti chimici utilizzati per il lavaggio delle cisterne sono ecologici**. È recentemente stato effettuato un aggiornamento dei sistemi ODME per trattare tutta l'acqua per il lavaggio delle cisterne risultante da lavaggi di cisterne che trasportano miscele di biocarburanti. Nel 2025 il sistema ODME ha trattato in totale 39.217 m3 di acqua per il lavaggio delle cisterne.

Inoltre, il **separatorio olio-acqua (Oil Water Separator - OWS)** garantisce che il tenore di olio nell'effluente scaricato resti al di sotto di 15 parti per milione. Specifico del settore marittimo, tale dispositivo separa l'olio dalle acque reflue miste a olio, ad esempio le acque di sentina, prima dello scarico nell'ambiente. È dotato di un allarme e un dispositivo di arresto automatico che si attiva quando il tenore di olio nelle acque reflue supera il limite consentito.

In particolare, i sensori di entrambi i **sistemi ODME e OWS sono calibrati annualmente, superando il requisito di calibrazione della MARPOL** (almeno una volta ogni cinque anni), favorendo quindi l'accuratezza e l'affidabilità dei sistemi.

Tutte le navi di DIS sono dotate di **serbatoi delle acque grigie da utilizzare nelle aree in cui lo scarico è vietato**. Inoltre, la politica ambientale di DIS richiede **analisi specifiche degli effluenti di acque grigie per rilevare la presenza di inquinanti BOD** (domanda biochimica di

ossigeno) e **COD** (domanda chimica di ossigeno), ai sensi dei requisiti del Vessel General Permit (VGP). Poiché lo scarico di acque grigie è ancora soggetto in buona parte a normative locali e non internazionali, DIS ha attuato **una procedura specifica per guidare gli equipaggi delle navi** nel trattamento delle acque grigie nelle diverse regioni.

L'acqua dolce utilizzata dall'equipaggio, tra cui le acque grigie (da docce, lavabi, lavanderie e cambusa) e le acque reflue (da servizi igienici e ospedalieri), viene smaltita in mare in conformità alle normative vigenti.

Per gestire lo scarico di acque reflue in modo sicuro, tutte le navi di DIS sono dotate di un **impianto di trattamento delle acque reflue** che include una vasca di ritenzione, approvato dall'autorità di bandiera secondo i requisiti dell'Allegato IV della MARPOL. Le autorità locali possono imporre ulteriori requisiti o istituire Zone di non scarico (NDZ) che vietano lo scarico di acque reflue nelle proprie acque anche se la nave è dotata di un impianto di trattamento delle acque reflue approvato dall'amministrazione di bandiera. DIS rispetta tali requisiti più rigorosi ove applicabile.

Infine, **le navi di nuova costruzione di DIS sono dotate di sistemi di servizio igienico sottovuoto** che riducono significativamente il consumo di acqua, favorendo un uso più efficiente dell'acqua e riducendo al minimo lo scarico di acque reflue.

PROGRAMMI GREEN FLAG, COAST QUALSHIP 21 ed E-ZERO

Il programma Green Flag promosso dal porto di Long Beach, California, premia gli operatori che riducono la velocità delle navi a 12 nodi o meno entro 40 miglia nautiche da Point Fermin, vicino all'ingresso del porto. La velocità di ogni nave nella zona di riduzione della velocità viene misurata e registrata dal Marine Exchange of Southern California. Il programma ha riscosso un enorme successo nel miglioramento della qualità dell'aria grazie alla riduzione significativa delle emissioni sia di gas a effetto serra, sia degli altri inquinanti. Si stima che prevenga oltre 1.000 tonnellate di inquinamento atmosferico all'anno. **Il Gruppo d'Amico ha aderito volontariamente al programma Green Flag e ha ottenuto una certificazione per d'Amico Tankers DAC**. Tale iniziativa ha portato anche a una riduzione delle tariffe di attracco per le navi di DIS.

L'iniziativa **Coast QUALSHIP 21**, attuata dalla Guardia costiera statunitense, identifica le navi dagli elevati *standard* qualitativi e fornisce incentivi per promuovere operazioni di qualità, mirando allo **shipping di qualità per il XXI secolo**. Le navi caratterizzate da tale certificazione di qualità sono operate a società ben gestite e sono classificate da organizzazioni con un *track record* di qualità, sono immatricolate presso amministrazioni di bandiera che vantano un eccellente *Port State Control Record* e vantano una specchiata *Port State Control History* nelle acque statunitensi negli ultimi tre anni. Inoltre, a partire da luglio del 2017, le navi iscritte al programma QUALSHIP 21 possono richiedere la designazione E-Zero se ne soddisfano i rigorosi requisiti. Il **programma E-Zero** riconosce le navi che non solo sono costantemente conformi alle normative ambientali, ma che dimostrano anche un profondo impegno nella tutela dell'ambiente.

Nel 2025 10 delle navi di DIS erano iscritte al programma QUALSHIP 21.

(69) Informativa volontaria.

(70) Secondo quanto disposto dalla regola 4 dell'Allegato I, è vietato qualsiasi scarico in mare a meno che non siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- la nave non si trova in una zona speciale
- la nave si trova a più di 50 miglia nautiche di distanza dalla terraferma più vicina
- la nave sta procedendo in rotta
- il tasso istantaneo di scarico del contenuto di olio non supera i 30 litri per miglio nautico
- la quantità totale di olio scaricato in mare non supera 1/30.000 della quantità totale del carico particolare di cui i residui facevano parte
- la nave dispone di un ODME e di una cassa di decantazione.



DISSOLVIMENTO DI VERNICI

Il dissolvimento di vernici rappresenta una fonte di inquinamento idrico distinto rispetto agli sversamenti, i quali sono oggetto di una prevenzione sistematica. Tale tipo di inquinamento deriva dal **dissolvimento delle vernici antivegetative applicate agli scafi delle navi**. In base alla valutazione della composizione chimica delle vernici, DIS ha

individuato il **rame** e lo **zinco** come principali inquinanti idrici che superano le soglie di rilevanza e sono quindi segnalati.

Poiché tali emissioni sono modellate sul numero di navi della flotta a fine esercizio, la riduzione per il 2025 è identica per i due inquinanti e attribuibile in toto a una riduzione delle dimensioni della flotta.

Emissioni dei principali inquinanti idrici (navi di proprietà e a scafo nudo)	2025	2024	Δ
Emissioni di rame [tCu]	35,67	40,59	-12,1%
Emissioni di rame per miglio nautico [t/miglio nautico]	0,000021183	0,000024456	-13,4%
Emissioni di rame per unità di trasporto [t/tonnellate]	0,000002216	0,000002771	-20,0%
Emissioni di zinco [tZn]	0,11	0,13	-12,1%
Emissioni di zinco per miglio nautico [t/miglio nautico]	0,000000067	0,000000078	-13,4%
Emissioni di zinco per unità di trasporto [t/tonnellate]	0,000000007	0,000000009	-20,0%



SVERSAMENTI E INCIDENTI IN MARE

DIS difende la **sicurezza in mare, nonché la prevenzione degli incidenti e dei danni ambientali** – specialmente all’ambiente marino – e la **protezione della vita umana** come **priorità imprescindibili**.

Tutte le navi sono dotate di **attrezzature tecnologicamente avanzate** e delle risorse necessarie per supportare l’equipaggio nell’attuazione degli *standard* di sicurezza e ambientali del Gruppo. Ciò contribuisce alla prevenzione degli incidenti come incagli e collisioni, nonché l’inquinamento ambientale risultante. Inoltre, il Gruppo

mantiene una **polizza assicurativa** completa (assicurazione Protection and Indemnity) che copre un massimo di un US\$1 miliardo per i danni da inquinamento dagli sversamenti di carburante bunker o merce.

Nel 2025 per la flotta di proprietà e in noleggio a scafo nudo non sono stati segnalati sversamenti di alcun genere, inclusi idrocarburi, sostanze pericolose o altre sostanze liquide nocive di cui all’Allegato II della MARPOL.⁽⁷¹⁾ **Inoltre, nel corso dell’esercizio non si è verificato alcun sinistro marittimo.**

Numero di incidenti in mare (navi di proprietà e a scafo nudo) ⁽⁷²⁾	2025	2024
Perdita di una nave	0	0
Presunta perdita di una nave	0	0
Abbandono di una nave	0	0
Danno rilevante a una nave	0	0
Incaglio o messa fuori uso di una nave	0	0
Coinvolgimento di una nave in una collisione	0	0
Danno rilevante all’infrastruttura marina esterna alla nave, che potrebbe mettere seriamente a rischio la sicurezza della nave, di un’altra nave o di una persona	0	0
Danno grave all’ambiente dovuto al danneggiamento di una o più navi	0	0
Potenziale danno grave all’ambiente dovuto al danneggiamento di una o più navi	0	0

CRITERI DI RENDICONTAZIONE ESG – INQUINAMENTO IDRICO

Le quantità di inquinanti rilasciati in acqua vengono stimati in base alle caratteristiche tecniche e fisiche delle vernici, nonché ai dati relativi alla loro durata e alle attività di manutenzione.

La metodologia adottata si basa sulla valutazione di una procedura di manutenzione standardizzata, rappresentativa delle condizioni operative medie, mirata a identificare il tipo di rivestimento applicato allo scafo di una nave di riferimento e il relativo contenuto corrispondente di sostanze inquinanti. Il rilascio di sostanze nell’ambiente marino è stimato tramite l’applicazione di un tasso di perdita annuale medio del rivestimento. La quantità stimata è successivamente ridimensionata per l’intera flotta del Gruppo, in base al numero totale di navi, per ottenere una stima aggregata dei potenziali inquinanti rilasciati in mare.

L’informativa su tali inquinanti è limitata a quelli che superano i livelli di soglia specificati nell’Allegato II del regolamento (CE) n. 166/2006, nello specifico **rame** e **zinco**.

(71) Tali informazioni specifiche per le entità soddisfano gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-160a.3.
(72) Tale tabella riporta informazioni specifiche per le entità e soddisfa gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-540a.1.



Biodiversità ed ecosistemi



ESRS 2 BP-2

L'analisi di doppia materialità ha individuato la **rilevanza** del tema di sostenibilità **“Biodiversità ed ecosistemi”** dal punto di vista sia degli impatti sia degli aspetti finanziari. A tale tema si applicano le disposizioni di introduzione graduale stabilite negli ESRS e prorogate con l’atto delegato Quick Fix.

SOTTO TEMA	Impatti e rischi rilevanti		Catena del valore <i>upstream</i>	Attività operative	Catena del valore <i>downstream</i>
Impatti sulla portata e sulle condizioni degli ecosistemi	Impatto	Negativo Introduzione di specie non autoctone a causa della gestione inadeguata delle incrostazioni biologiche: errata rimozione e conservazione della vegetazione durante le operazioni di pulizia dello scafo e delle eliche		V	
	Impatto	Negativo Introduzione di specie non autoctone a causa del trattamento inadeguato dell’acqua di zavorra		V	
	Rischio	RISCHI DI TRANSIZIONE – Reputazionali: I rischi per la biodiversità possono generare danni reputazionali a causa di: • Significative riduzioni degli ecosistemi naturali nelle aree lungo le catene del valore • Incidenti relativi a un’errata gestione dell’acqua di zavorra e incrostazioni biologiche • Campagne di sensibilizzazione in merito alla protezione della biodiversità marina e della biodiversità degli ecosistemi in base all’impatto delle attività lungo le catene del valore	V	V	V
	Rischio	RISCHI DI TRANSIZIONE – Sviluppi normativi: L’evoluzione delle normative crea incertezza e difficoltà di conformità, richiedendo potenzialmente: • Migliori performance dei sistemi antivegetativi e migliori impianti di gestione dell’acqua di zavorra, insieme a migliori operazioni di pulizia e manutenzione dello scafo • Esclusione degli scali prolungati in porto per ridurre le incrostazioni • Intensificazione delle attività di monitoraggio del profilo di rischio dello scafo • Penali e contenziosi • Cambiamenti delle rotte di navigazione per tutelare le aree di pesca o gli ecosistemi marini in via di estinzione	V	V	

Biodiversità ed ecosistemi

100%
navi gestite nel 2025 dotate di un Sistema di trattamento dell’acqua di zavorra

Rinnovo
della partecipazione ai programmi di riduzione della velocità volontaria (Voluntary Speed Reduction - VSR) lungo le coste della California



IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI

L'analisi della rilevanza ha individuato due **impatti legati alla biodiversità** prodotti dalle attività del Gruppo.

Gli impatti negativi comprendono **l'introduzione di specie non autoctone a causa della gestione inadeguata delle incrostazioni biologiche**, ad esempio la rimozione e lo smaltimento errati delle incrostazioni biologiche durante le operazioni di pulizia dello scafo e delle eliche, nonché l'introduzione di specie esotiche **a causa del trattamento inadeguato dell'acqua di zavorra**.

Infatti, oltre ai danni ambientali associati, un'errata gestione dell'acqua di zavorre e delle incrostazioni biologiche, nonché le potenziali interferenze con la flora e la fauna marine, rischiano di causare **danni reputazionali**. In alcuni casi, tali problematiche possono anche portare a **contenziosi legali e sanzioni**.

Inoltre, gli **sviluppi normativi** in evoluzione potrebbero imporre ulteriori requisiti ai sistemi di monitoraggio e alle procedure di manutenzione e pulizia del Gruppo, in particolare per quanto riguarda i sistemi antivegetativi e di trattamento dell'acqua di zavorra.

POLITICHE E PROCEDURE DI GESTIONE

Al momento attuale, DIS non ha adottato specifiche politiche per la gestione dei suoi impatti, dei suoi rischi e delle sue opportunità in correlazione alla biodiversità.

Tuttavia, **il Gruppo rispetta pienamente le normative IMO e le altre leggi in materia di prevenzione dei danni ambientali e di protezione degli ecosistemi marini**.

In conformità alla **Convenzione internazionale per il controllo e la gestione dell'acqua di zavorra e dei sedimenti delle navi**, DIS ha attuato piani, registri di bordo e procedure per la prevenzione dei danni agli ecosistemi associati allo scarico dell'acqua di zavorra.

Piano ESG: obiettivi, target e azioni

DIS non ha ancora definito specifici obiettivi e target che affrontano esplicitamente la biodiversità. Il Gruppo ha però attuato varie azioni a tutela della biodiversità e dell'ambiente. Sono inclusi un piano completo di gestione delle incrostazioni biologiche, il monitoraggio dei profili di rischio di

incrostazioni biologiche, l'ammodernamento delle navi in modo da soddisfare le certificazioni BWTS (*Ballast Water Treatment Systems*) della Guardia costiera degli Stati Uniti, il miglioramento dei BWTS in presenza di acqua torbide e conduzione di analisi periodiche per garantire la conformità ai Vessel General Permit (VGP).

Obiettivo	Strategia	KPI	Baseline 2023	Target 2025	Risultati 2025	Target 2027	Target 2030
Protezione degli ecosistemi marini	Mantenimento di una riduzione della velocità volontaria (VSR) lungo la costa della California	Quota dei viaggi con VSR lungo la costa della California	100%	100%	100% 	100%	100%

Strategia	Azioni	Overview risultati 2025
Mantenimento di una riduzione della velocità volontaria (VSR) lungo la costa della California	Protecting Blue Whales and Blue Skies: Continuazione della partecipazione al programma di riduzione della velocità volontaria (VSR) in California.	È continuata la partecipazione al programma di riduzione della velocità volontaria (VSR) per tutte le navi in transito in tale area. Il Gruppo ha emesso 2 lettere circolari con istruzioni dedicate nel corso del 2025. Per ulteriori informazioni su tale iniziativa, consultare il capitolo corrente, box "Zone di rallentamento volontario".



PROTEZIONE DELL'AMBIENTE MARINO

Nel 2004 l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha adottato la **Convenzione internazionale per il controllo e la gestione dell'acqua di zavorra e dei sedimenti delle navi**, mirata a prevenire la diffusione di specie invasive attraverso l'acqua di zavorra. Tale nuova Convenzione sulla gestione dell'acqua di zavorra è entrata in vigore nel settembre 2017. L'acqua di zavorra contiene diversi organismi, tra cui flora e fauna marine e costiere provenienti da diverse regioni del mondo. Quando raccolte in un posto e rilasciate in un altro, alcuni di tali **“specie non autoctone”** possono sopravvivere e prosperare, causando potenzialmente gravi impatti ecologici, economici e sulla salute pubblica del nuovo ambiente.

Percentuale di flotta dotata di sistemi di trattamento e di scambio dell'acqua di zavorra, a fine esercizio (navi di proprietà e a scafo nudo)⁽⁷³⁾

	2025	2024
Flotta con sistema di scambio dell'acqua di zavorra installato	100%	100%
Flotta con sistema di trattamento dell'acqua di zavorra installato (%)	100%	100%

Per tutelare ulteriormente la biodiversità e l'ambiente, DIS ha attuato **più azioni** tra cui:

- Sviluppare e rispettare un **piano completo di gestione del biofouling**, in conformità con le normative e i requisiti di regioni come la Nuova Zelanda, l'Australia, la California e altre
- Monitorare il **profilo di rischio per formazione di biofouling sugli scafi** attraverso una collaborazione con il produttore di vernici per affrontare e mitigare i problemi identificati

Per affrontare tale problematica, DIS ha attuato **piani, registri e procedure** completi non solo al fine di rispettare i requisiti della convenzione, ma anche per garantire la prevenzione di tale tipo di inquinamento.

Il 100% delle navi di proprietà e a scafo nudo di DIS è dotato di un sistema di trattamento dell'acqua di zavorra (Ballast Water Treatment System - BWTS). Sono inoltre in atto misure specifiche di emergenza per prevenire e reagire a eventuali guasti e operazioni errate dei sistemi.

- Completare gli ammodernamenti richiesti per ottenere le **certificazioni della Guardia Costiera degli Stati Uniti** per i BWTS su tutte le navi di proprietà e a scafo nudo
- Migliorare i BWTS per l'utilizzo in acque torbide e condizioni in presenza di fango
- Condurre **analisi periodiche** dei BWTS per garantirne la conformità ai Vessel General Permit (VGP).

ZONE DI RALLENTAMENTO VOLONTARIO

A partire dal 2021, il Gruppo si è impegnato a aderire al programma **Right Whale Slow Zones** per la protezione della balena franca nel Nord Atlantico. Tale programma comunica agli operatori delle navi le aree in cui mantenere una velocità di 10 nodi o meno può contribuire a ridurre in misura significativa il rischio di collisioni con le balene franche.

A partire dal 2023, il Gruppo ha inoltre partecipato a un programma di riduzione della velocità volontaria denominato **“Protecting Blue Whales and Blue Skies”**. Analogamente all'iniziativa precedente, tale programma promuove la creazione di zone a bassa velocità per ridurre il rischio di collisioni con le balene blu e diminuire allo stesso tempo le emissioni di gas serra e altri inquinanti, nonché l'inquinamento acustico. La società partecipanti ricevono premi in base alla percentuale della distanza totale percorsa a 10 nodi o meno. Nel 2024, **sette navi di DIS** hanno partecipato al programma al livello Gold, che richiede alle navi di navigare a una velocità massima di 10 nodi all'interno delle zone di riduzione della velocità volontaria VSR) per almeno il 70% della distanza percorsa. A livello del programma, i risultati del 2024 includevano una riduzione del 50% del rischio di collisioni mortali tra le navi e le balene, un decremento del 38% del rumore sottomarino e riduzioni pari a 1.400 tonnellate della formazione di smog inquinante e pari a 50.000 tonnellate metriche delle emissioni di gas serra lunga la costa della California⁽⁷⁴⁾.

La partecipazione a tali programmi è stata confermata per il 2025.

(73) Tali informazioni specifiche per le entità soddisfano gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-160a.2

(74) Fonte: [Program Impact and Latest Results | Blue Whales Blue Skies](#)



Economia circolare



ESRS 2 MDR-P; E5-4; E5-5

L'analisi di doppia materialità ha determinato che il tema di sostenibilità **“Economia circolare”** è rilevante per DIS, **ma soltanto con riferimento agli afflussi di risorse**. DIS ho comunque scelto di riferire anche in merito alle risorse in uscita su base volontaria.

Economia circolare (ESRS E5)					
SOTTO TEMA	Impatti e rischi rilevanti		Catena del valore <i>upstream</i>	Attività operative	Catena del valore <i>downstream</i>
Afflussi di risorse, tra cui utilizzo di risorse	Impatto	Negativo Contributo all'esaurimento delle materie prime a causa dell'utilizzo intensivo per le attività svolte lungo la catena del valore e necessarie sia per le operazioni, sia per la disponibilità delle merci trasportate	V		

Economia circolare

22.368
tonnellate

peso dell'acciaio delle 2 navi MR moderne di tipo “eco” acquisite

48,1 m⁵
rifiuti prodotti per nave



IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI

Come società orientata ai servizi, **DIS non impiega processi produttivi che consumano materie prime o generano output e rifiuti legati alle attività produttive.** Tuttavia, il Gruppo **riconosce una dipendenza dagli afflussi di risorse chiave**, in particolare **acciaio per la costruzione di navi** e la manutenzione, nonché **olio combustibile** — sia per il carburante bunker sia per i prodotti legati al petrolio trasportati dal Gruppo.

I rifiuti non sono considerati un sotto-tema rilevante di default, a causa della natura delle procedure di gestione dei rifiuti nel settore del trasporto marittimo. **I rifiuti prodotti a bordo devono infatti essere correttamente movimentati e conferiti in porto**, dove le agenzie portuali hanno la responsabilità di stipulare contratti con terzi per il trattamento e/o lo smaltimento dei rifiuti. In tali condizioni, chi conferisce mantiene un controllo scarso o nullo sulla destinazione finale dei rifiuti. Ciononostante, DIS si impegna alla trasparenza nella gestione dei rifiuti e comunica volontariamente le relative metriche.

Inoltre, le società attive nel settore del trasporto marittimo devono inoltre considerare la gestione delle navi in disuso e le relative procedure di bordo. Sebbene non rappresenti un tema rilevante di per sé, poiché tali attività non sono svolte direttamente da DIS né sono date in appalto a terzi dal Gruppo, il riciclo delle navi di DIS rispetta le normative in materia. Sono inclusi il mantenimento e l'aggiornamento di un elenco di tutti i materiali pericolosi, tra cui le sostanze (altamente) preoccupanti, presenti a bordo.

POLITICHE E PROCEDURE DI GESTIONE

DIS non ha ancora definito specifici obiettivi e target che affrontano esplicitamente gli afflussi di risorse, eccetto che per il carburante *bunker*. Tuttavia, l'attenzione verso gli aspetti dell'economia circolare sta aumentando e assume diverse forme.

DIS mantiene un **inventario dei materiali pericolosi** per l'intera flotta. Tale inventario viene aggiornato continuamente durante l'approvvigionamento, le riparazioni e il riciclo per rispettare i massimi *standard* ambientali e di sicurezza.

Inoltre, la Società ha implementato un **sistema di manutenzione preventiva (Preventive Maintenance System - PMS)** che riduce il rischio di guasti delle navi attraverso le ispezioni tecniche programmate e una corretta gestione dei pezzi di ricambio critici, garantendo una durata utile superiore agli asset chiave.

Infine, DIS garantisce che la **gestione dei rifiuti** nella sua flotta rispetti rigorosamente le **normative IMO/MARPOL 73/78** attraverso procedure interne complete. In ragione dell'impegno nei confronti della **riduzione al minimo dell'impatto ambientale**, **DIS assegna la priorità alla riduzione dei rifiuti alla fonte, il riutilizzo, il riciclo, il trattamento a bordo e il corretto conferimento presso le strutture portuali.**



Utilizzo di risorse

Per condurre con successo le proprie attività commerciali, DIS fa affidamento su **3 dipendenze chiave** in termini di input di risorse:

- Petrolio per il carburante bunker, essenziale per le operazioni di trasporto marittimo
- Petrolio per i prodotti trasportati
- Acciaio per le nuove costruzioni utilizzato nella costruzione delle navi che entrano nella flotta.

I primi due input sono descritti nel dettaglio in altre sezioni della presente Dichiarazione di sostenibilità⁽⁷⁵⁾, mentre per quanto riguarda l'acciaio per le navi di proprietà, nel 2025 il Gruppo ha acquisito 2 navi di seconda mano – la High Navigator e la High Leader – che insieme hanno rappresentato un afflusso di **22.368 tonnellate di acciaio**.

Considerando il ruolo cruciale che le navi hanno nel modello di business, DIS riconosce l'importanza strategica dell'acciaio come risorsa chiave e si impegna per monitorarne l'utilizzo e l'impatto.

Gestione dei rifiuti – Informativa volontaria

I rifiuti prodotti delle attività operative di DIS provengono quasi interamente dalle attività della flotta. In conformità alle normative IMO e MARPOL, DIS garantisce il corretto smaltimento dei rifiuti generati su tutte le sue navi. Il personale marittimo della Società esegue una raccolta differenzia completa dei rifiuti a bordo, classificandoli nelle seguenti tipologie: **alimentari, operativi, plastica, domestici, elettronici e ceneri da inceneritore**.

Dopo una corretta raccolta differenziata a bordo, i rifiuti vengono consegnati all'**agenzia portuale** all'arrivo della nave in porto. Come **unico punto di contatto per DIS**, l'agenzia portuale ha la responsabilità della successiva gestione di tali rifiuti, tra cui il loro trasferimento a entità terze **in base ai suoi accordi contrattuali**. Di conseguenza, anche se garantisce che i rifiuti vengano separati correttamente e consegnati in conformità alle normative, DIS non mantiene la supervisione diretta sulla destinazione finale né sugli specifici metodi di smaltimento utilizzati dopo la consegna in porto.

Nel 2025 **il volume e il peso totali dei rifiuti generati e smaltiti dalla flotta** ammontavano a 116,1 tonnellate, **con un incremento** del 16,5% in termini di peso rispetto al precedente esercizio.

All'incirca la metà dei rifiuti generati a bordo nel 2025 è stata scaricata in mare (50,47%), in piena conformità alle normative applicabili, mentre quasi tutta la quota rimanente è stata smaltita a terra (49,47%). Una quota trascurabile (0,06%) è stata incenerita a bordo.

⁽⁷⁵⁾ Le metriche del consumo di carburante **bunker** sono comunicate nel capitolo "Cambiamento climatico", mentre le **quantità dei prodotti trasportati** sono comunicate, per tipo di prodotto, nel capitolo "Clienti" della presente Relazione.

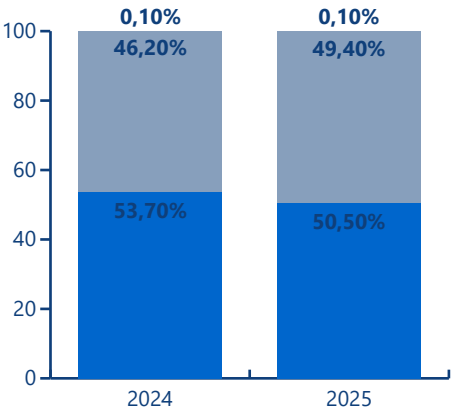


Rifiuti generati e smaltiti - Flotta (di proprietà e a scafo nudo)

		2025 [m³]	2025 [kg]	2024 [m³]	2024 [kg]	Δ [kg]
Rifiuti scaricati in mare	Rifiuti alimentari	136,5	68.250,0	124,3	62.141,5	+9,8%
	Rifiuti operativi ⁽⁷⁶⁾	0,0	0,0	2,8	211,5	-100,0%
	Rifiuti totali scaricati in mare	136,5	68.250,0	127,1	62.353,0	+9,5%
Rifiuti inceneriti	Ceneri da inceneritore	42,2	84,4	37,7	75,4	+11,9%
Rifiuti smaltiti a terra	Plastica e plastica mista a rifiuti non plastici	541,7	8.667,2	516,5	8.264,2	+4,9%
	Rifiuti domestici, rifiuti operativi e materiale riciclabile o riutilizzabile ⁽⁷⁷⁾	396,1	29.707,5	345,9	25.944,4	+14,5%
	Rifiuti operativi ⁽⁷⁸⁾	336,3	25.222,5	221,1	16.581,5	+52,1%
	Rifiuti elettronici ⁽⁷⁹⁾	43,9	3.292,5	38,4	2.881,5	+14,3%
	Rifiuti totali smaltiti a terra	1.318,0	66.889,7	1.121,9	53.671,5	+24,6%
Totale		1.496,7	135.224,1	1.286,8	116.099,9	+16,5%

Rifiuti generati e smaltiti a bordo (%)

● Inceneriti ● Smaltiti a terra ● Scaricati in mare



(76) Ad esempio: pirotecnici scaduti, stracci oleosi e ogni altro materiale oleoso, vernici/fusti chimici, detergenti e additivi contenuti in coperta e acqua di lavaggio della superficie esterna.

(77) Ad esempio: prodotti di carta, stracci, legno, alluminio, vetro, bottiglie di metallo, stoviglie, lampadine, batterie, rifiuti medici, ecc.

(78) Ad esempio: pirotecnici scaduti, stracci oleosi e ogni altro materiale oleoso, vernici/fusti chimici, detergenti e additivi contenuti in coperta e acqua di lavaggio della superficie esterna.

(79) Ad esempio: schede elettroniche, gadget, strumenti, attrezzature, computer, toner e cartucce per stampanti, apparecchi di illuminazione, ecc.



Una tendenza analoga è stata osservata per l'intensità dei rifiuti, misurata come rifiuti generati per nave, che è aumentata in misura superiore all'8% in termini sia di volume che di peso.

Rifiuti della flotta per nave (di proprietà e a scafo nudo) – entity-specific ⁽⁸⁰⁾	2025	2024	Δ
Rifiuti totali della flotta per nave [m³/nave]	48,1	44,4	+8,5%
Rifiuti totali della flotta per nave [kg/nave]	4.349,4	4.003,5	+8,6%

Nel 2025 i **rifiuti generati alle attività delle sedi** ammontavano a 6,6 tonnellate circa, con una diminuzione dell'1,7% rispetto al precedente esercizio.

Rifiuti delle sedi [kg] – entity-specific	2025	2024	Δ
Plastica	337,0	343,5	-1,9%
Carta	5.070,0	5.151,9	-1,6%
Rifiuti solidi urbani (MSW)	1.179,5	1.202,1	-1,9%
Totale	6.586,5	6.697,5	-1,7%

Nel complesso, le attività operative di DIS hanno generato un totale di 141.810,6 kg di rifiuti nel 2025. Di tale importo, il 95,4% è stato generato dalle operazioni della flotta (135.224,1 kg), mentre la quota rimanente è stata generata dalle attività delle sedi (6.586,5 kg).

Rifiuti totali [kg] – entity-specific	2025	2024	Δ
Rifiuti generati dalla flotta	135.224,1	116.099,9	+16,5%
Rifiuti generati dalle sedi	6.586,5	6.697,5	-1,7%
Rifiuti totali generati	141.810,6	122.797,4	+15,5%

Dei rifiuti totali prodotti, il **21,1% è stato classificato come rifiuti pericolosi**, tra cui rifiuti operativi (Cat. F), ceneri da inceneritore (Cat. E) e rifiuti elettronici (Cat. I). I rifiuti pericolosi vengono consegnati sistematicamente agli impianti di ricezione portuali per lo smaltimento appropriato.

Rifiuti pericolosi e nucleari [kg] prodotti	2025	2024	Δ
Rifiuti pericolosi totali prodotti⁽⁸¹⁾	28.599,4	19.749,9	+44,8%
Rifiuti radioattivi totali prodotti	0	0	-

(80) Informazioni specifiche per le entità.
(81) I rifiuti prodotti a bordo e considerati rifiuti pericolosi includono i rifiuti operativi (CAT-F), le ceneri da inceneritore (CAT-E) e i rifiuti elettronici (CAT-I).

CRITERI DI RENDICONTAZIONE ESG – RIFIUTI

I rifiuti generati dalla flotta di DIS sono misurati in metri cubi dal Gruppo. Le quantità in chilogrammi sono stimate utilizzando i seguenti valori di densità media per ogni tipo di rifiuto:

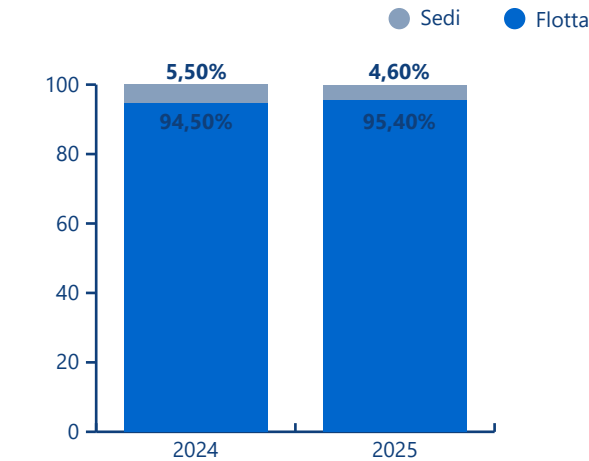
Fattori di conversione	(kg/m³)
CAT B - Alimenti	500
CAT E - Ceneri da inceneritore	2
CAT A - Plastiche	16
CAT C - Domestici	75
CAT F - Operativi	75
CAT I - Elettronici	75

Le metriche per nave sono calcolate su base proporzionale, tenendo conto dell'impiego mensile delle navi nel corso dell'intero esercizio (ad es. una nave che è stata impiegata per 6 mesi e poi ceduta rappresenta 0,5 navi).

Qualora i dati relativi ai rifiuti generati presso le sedi non fossero disponibili, le quantità di rifiuti prodotti dalle sedi sono state stimate in base al numero di dipendenti, utilizzando valori medi statistici per la generazione dei rifiuti in ambienti amministrativi.

Plastica	6 kg/dipendente
Carta	97 kg/dipendente
Rifiuti indifferenziati	23 kg/dipendente

Rifiuti totali prodotti (%) - Flotta e sedi





Gestione del processo di demolizione delle navi – Informativa volontaria, entity-specific

DIS garantisce la conformità alla Convenzione di Hong Kong e al Regolamento (UE) 1257/2013 dotando tutte le sue navi di un **inventario dei materiali pericolosi** completo, il quale include una mappatura dettagliata di tali materiali a bordo, la loro posizione specifica e i rischi associati per la salute dell'uomo e l'ambiente. Tale inventario è determinante per il mantenimento di elevati *standard* di sicurezza e il supporto di pratiche di riciclo responsabili delle navi.

Per garantire che l'inventario resti accurato e rilevante, DIS ha attuato una **procedura dedicata** denominata Procedura di riciclo navi. Ciò richiede la designazione di un funzionario responsabile, con il supporto di un team di cooperazione, il quale supervisiona la procedura per garantire che i registri dei materiali siano costantemente aggiornati durante le attività di approvvigionamento, sostituzione e riparazione in cantiere. Tale approccio proattivo consente al Gruppo di gestire efficacemente i materiali pericolosi per l'intero ciclo di vita di una nave, garantendo la conformità alle normative di sicurezza e ambientali.

Nel 2025 la Società non ha svolto alcuna attività di riciclo delle navi.



Valore sociale



Forza lavoro propria⁽⁸²⁾

ESRS 2 BP-2

L'analisi di doppia materialità ha individuato la **rilevanza del tema** di sostenibilità **“Forza lavoro propria”**. Nessuno degli impatti rilevanti, potenziali e negativi legati alla forza lavoro si è concretizzato nel corso del 2025.

Forza lavoro propria (ESRS S1)					
SOTTO TEMA	Impatti e opportunità rilevanti		Catena del valore <i>upstream</i>	Attività operative	Catena del valore <i>downstream</i>
Trattamento equo e opportunità per tutti	impatto	Potenziale negativo (breve termine) - Situazioni di molestie, abusi e violenze sul luogo di lavoro		V	
Altri diritti legati al lavoro	impatto	Potenziale negativo (breve termine) - Situazioni di violazioni della privacy e fughe di dati sensibili del personale		V	
Condizioni di lavoro	Impatto	Positivo - Miglioramento della soddisfazione del personale nei confronti dell’organizzazione del lavoro e della flessibilità offerta per la loro vita privata e familiare		V	
	Impatto	Positivo - Miglioramento del clima aziendale e allineamento tra esigenze del personale e risposte della società		V	
	Impatto	Positivo - Miglioramento delle capacità e competenze professionali del personale, con un incremento risultante della qualità dei servizi e delle <i>performance</i> del Gruppo		V	
	Impatto	Positivo - Miglioramento del clima lavorativo e del benessere del personale grazie ad alloggi adeguati (a bordo)		V	
	Impatto	Positivo - Miglioramento della salute fisica e mentale risultante dall’adozione di programmi assicurativi e dall’attuazione di attività di prevenzione e di gestione dello stress da parte del Gruppo		V	
	Impatto	Potenziale negativo (breve termine) - Situazioni di infortuni, malattie professionali e decessi		V	
	Impatto	Potenziale negativo (breve termine) - Disagio psicologico del personale a causa di situazioni di stress, bullismo, <i>mobbing</i> , e discriminazione		V	
Tutti i sotto temi	Opportunità	Miglioramento della capacità del Gruppo di fidelizzare i talenti nella forza lavoro propria		V	
	Opportunità	Miglioramento della capacità del Gruppo di attirare i talenti nella forza lavoro propria		V	
	Opportunità	Miglioramento della produttività della forza lavoro del Gruppo		V	

(82) In particolare, poiché la forza lavoro di DIS non ha superato i 750 dipendenti a fine esercizio, il Gruppo usufruisce della disposizione di introduzione graduale di cui all'ESRS 1, Appendice C per la Relazione annuale 2025. Tuttavia, in ragione dell'importanza che il Gruppo assegna a tale tema, nelle seguenti pagine verranno fornite volontariamente informazioni su politiche, obiettivi, linee di azione e metriche rilevanti di vario genere.



Nell'ottica del suo impegno continuo nei confronti di uno sviluppo sostenibile del settore dei trasporti marittimi, **DIS assegna enorme valore ai propri dipendenti, stakeholder fondamentali per la strategia e il modello di business del Gruppo**. La competenza, la dedizione e l'impegno del personale sia di terra che marittimo sono determinati per garantire l'efficienza, la sicurezza e l'eccellenza delle attività operative di DIS. Ciò rende i dipendenti un asset essenziale per il successo a lungo termine del Gruppo.

EMPLOYEE EXPERIENCE IN DIS

Con "esperienza dei dipendenti" si intendono le **percezioni che i dipendenti sviluppano durante tutte le loro interazioni con il Gruppo**. DIS si impegna a promuovere il benessere sia fisico che emotivo dei propri dipendenti grazie a luoghi di lavoro di qualità, relazioni di supporto, equilibrio vita privata-lavoro, strumenti tecnologici e una remunerazione equa.

DIS attua **pratiche concepite per attirare e fidelizzare i talenti, migliorando al contempo le performance dell'organizzazione**. Le località delle sedi sono scelte strategicamente per favorire importanti collegamenti commerciali e supportare il benessere dei dipendenti. Inoltre, per aumentare l'agilità, la produttività e la flessibilità della propria forza lavoro, il Gruppo DIS ha dotato i propri dipendenti una gamma completa di strumenti tecnologici.

L'esperienza dei dipendenti ha le sue radici nella cultura, nella mentalità e nei valori dell'organizzazione.

DIS è da sempre fortemente impegnata a realizzare le procedure operative corrette, la sicurezza e la tutela dell'ambiente. **L'eccellenza professionale è incoraggiata, motivando le persone a essere responsabili, flessibili e pragmatiche**. Di conseguenza, il gruppo dà la priorità allo sviluppo delle competenze dei dipendenti e alla loro continua crescita professionale. DIS si impegna a prevenire ogni tipo di incidente sul lavoro e a tutelare la salute e il benessere dei propri dipendenti, promuovendo così un diffuso senso di sicurezza sia a bordo delle navi, sia negli ambienti delle sedi.

Anche l'**affidabilità** è un valore primario, fondamentale per mantenere rapporti trasparenti, aperti e positivi con tutti gli *stakeholder*. La passione e l'impegno nei confronti del settore del trasporto marittimo dimostrati dai dipendenti di DIS sorreggono gli obiettivi realizzati, rispecchiandone il coinvolgimento, la dedizione e lo spirito di squadra.

A ciò si aggiunge l'**integrazione multiculturale** negli uffici e a bordo delle navi. Il **forte senso di appartenenza e identificazione** che le persone provano nei confronti di DIS è fondamentale per il successo e la continuità della sua attività.



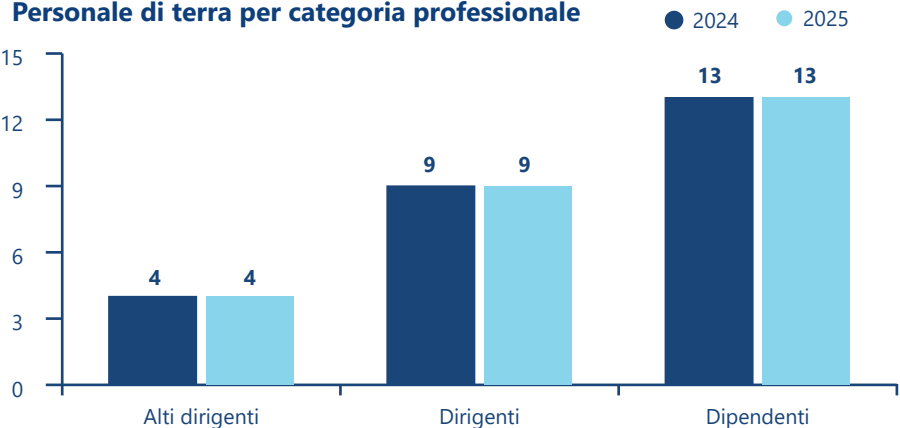
Persone che lavorano per il Gruppo

ESRS S1-6; S1-9; S1-12

Al 31 dicembre 2025, DIS impiegava **658 dipendenti** (-3,7% rispetto al 2024): **632** dipendenti marittimi e **26** dipendenti di terra⁽⁸³⁾. In particolare, 10 donne facevano parte della forza lavoro di DIS, rispetto a 648 uomini, impiegati soprattutto in India (583 dipendenti).

Per agevolare un'analisi maggiormente dettagliata della forza lavoro, i capitoli e le sezioni seguenti sono stati strutturati distinguendo tra personale marittimo e di terra. Tale approccio garantisce che le caratteristiche univoche di ciascun segmento della forza lavoro vengano affrontate correttamente.

Personale di terra per categoria professionale



PERSONALE DI TERRA

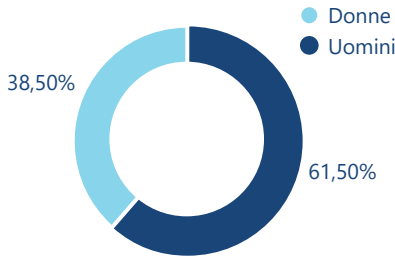
In linea con i precedenti esercizi, nel 2025 DIS contava 26 dipendenti di terra. Le donne rappresentavano il 38,5% della forza lavoro di terra e occupavano il 30,8% delle posizioni manageriali.

Personale di terra per regione e genere (a fine esercizio)

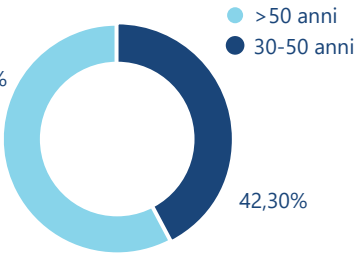
Paese	2025				2024				Δ
	U	D	Tot	% D	U	D	Tot	% D	
Irlanda	4	3	7	42,9%	5	3	8	37,5%	-12,5%
Monaco	5	4	9	44,4%	5	4	9	44,4%	-
Lussemburgo	0	1	1	100,0%	0	1	1	100,0%	-
Regno Unito	7	2	9	22,2%	6	2	8	25,0%	+12,5%
Totale	16	10	26	38,5%	16	10	26	38,5%	-

Nel complesso, il 42,3% del personale di terra di DIS rientra nella fascia di età 30-50 anni. Al 31 dicembre 2025, DIS non aveva dipendenti con disabilità nella sua forza lavoro di terra.

Personale di terra per genere (2025)



Personale di terra per fascia di età (2025)



(83) Il numero di dipendenti è allineato alle informazioni riportate nella Nota A-6 del bilancio consolidato. I numeri dei dipendenti sono riferiti per conteggio e a fine esercizio (31.12.2025).

Persone che lavorano per il Gruppo

658

dipendenti totali (a fine esercizio)

1.448

marittimi impiegati nel 2025

29,1%

giovani marittimi (meno di 30 anni)

30,8%

donne in posizioni manageriali (di terra)



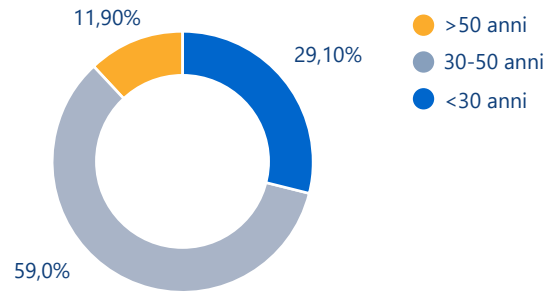
PERSONALE MARITTIMO

Al 31 dicembre 2025, il Gruppo DIS impiegava **632 dipendenti come personale marittimo⁽⁸⁴⁾** a bordo di 28 navi⁽⁸⁵⁾. Tale dato è inferiore rispetto a quello del 2024 (-3,8%), in ragione del numero inferiore di navi gestite alla fine del periodo di riferimento.

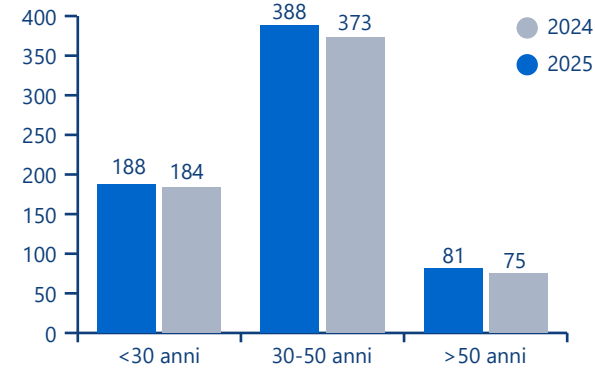
Una caratteristica tipica del settore dei trasporti marittimi è la **rotazione del personale degli equipaggi**, strutturata tramite i contratti di assunzione degli ufficiali che solitamente prevedono una media di 3 mesi di riposo ogni 5 mesi trascorsi a bordo. In conseguenza di tale modello rotazionale, DIS ha impiegato un totale di 1.448 marittimi nel corso del 2025.

Tutto il personale marittimo era di genere maschile. Dal punto di vista della distribuzione demografica, il 59,0% dei marittimi di DIS aveva un'età compresa tra i 30 e i 50 anni, mentre il 29,1% era costituito da giovani di età inferiore a 30 anni. Al 31 dicembre 2025, DIS non aveva dipendenti con disabilità nella sua forza lavoro marittima. Il 92,2% dei marittimi (583 persone nel 2025) era di nazionalità indiana.

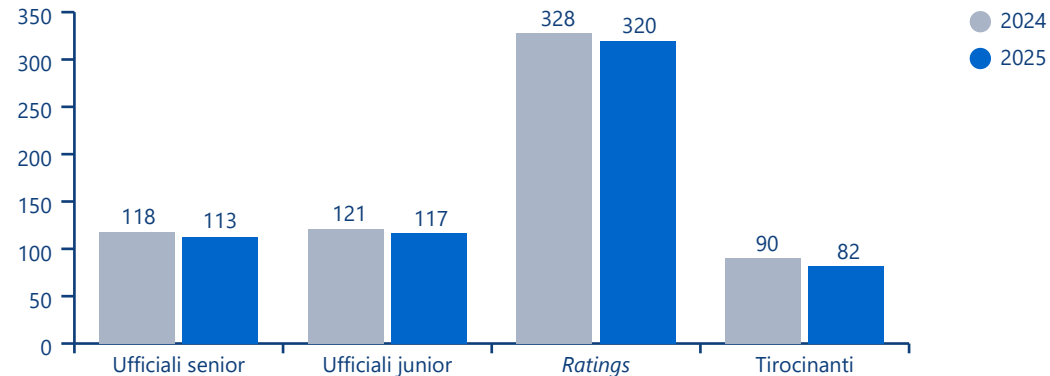
Personale marittimo per fascia di età (2025)



Personale marittimo per età (a fine anno)



Personale marittimo per categoria professionale



(84) Tali informazioni soddisfano gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-000.A

(85) Il dato esclude la M/T Bright Future, che è stata data in noleggio a scafo nudo alla fine del periodo di riferimento e, di conseguenza, non era gestita dal personale marittimo di DIS.



Occupazione sicura e dialogo sociale



ESRS 2 BP-2; S1-1; S1-4; S1-5; S1-6; S1-7; S1-8; S1-9; S1-10

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI

Tra gli impatti più rilevanti individuati nell'analisi si trovano quelli relativi al **soddisfacimento delle condizioni contrattuali e di reddito dei dipendenti**. Le opportunità significative per DIS risiedono nel migliorare **l'attrazione dei talenti, la fidelizzazione e la produttività del personale**.

POLITICHE E PROCEDURE DI GESTIONE

La strategia di gestione delle risorse umane del Gruppo si focalizza sulle condizioni contrattuali e sulla **continuità** dei rapporti di lavoro con i dipendenti, ritenute strategicamente importanti per il raggiungimento degli obiettivi di *business* della Società.

Oltre a gestire il processo di selezione in conformità con gli *standard* internazionali – in particolare per quanto riguarda il personale marittimo – **il Gruppo investe nell'acquisizione di talenti tramite la partecipazione a *network* di settore e collaborazioni** con rinomate università, istituzioni educative e centri formativi.

Il reclutamento e la formazione introduttiva della forza lavoro di terra, nonché la dotazione di personale e il reclutamento del personale di terra, insieme ai relativi processi di licenziamento, sono regolamentati da **procedure** dedicate.

Occupazione sicura e dialogo sociale

100%

contratti a tempo pieno e indeterminato per il personale di terra

96%

tasso di *retention* del personale di terra, tasso di turnover del 9%

83,1%

tasso di *retention* del personale marittimo



PIANO ESG: OBIETTIVI, TARGET E AZIONI

A partire dal 2025, è riportato il grado di realizzazione dei target definiti per ogni KPI incluso nel Piano: il segno di spunta verde scuro indica un target raggiunto pienamente,

mentre un segno di spunta verde chiaro indica un target raggiunto per almeno il 75%. Qualora i target non siano stati raggiunti, viene fornita una giustificazione in una nota esplicativa dedicata.

Obiettivo	Strategia	KPI	Baseline 2023	Target 2025	Risultati 2025	Target 2027	Target 2030
Mantenimento di una cultura di sviluppo dei talenti	Consolidamento della fidelizzazione dei talenti	Tasso di retention dei nuovi assunti marittimi (Comandanti e direttori di macchina)	95%	>90%	100%	>90%	>90%
		Tasso di retention dei dipendenti a terra	100%	>96%	96%	>96%	>96%

Strategia	Azioni ⁽⁸⁴⁾	Overview risultati 2025
Consolidamento della fidelizzazione dei talenti	Adozione di una nuova politica per l'inclusione dei nuovi assunti e giovani dipendenti (personale di terra) che comprende: - Controlli regolari: conduzione di regolari incontri individuali con⁽⁸⁶⁾ i nuovi assunti per affrontare eventuali problematiche e fornire supporto. - Riesame del processo di inserimento per garantire che la formazione introduttiva sia esaustiva e completa	DIS non ha ancora adottato una politica formale per l'inclusione dei nuovi assunti e giovani dipendenti per il personale di terra. Ciononostante, la Società si sta adoperando attivamente per progredire in tale direzione attraverso una serie di iniziative mirate. Nel corso dell'intero esercizio, si sono svolti regolari incontri individuali con i nuovi assunti e un ex Comandante esperto che ha lavorato a bordo della flotta della Società per supportare un'integrazione efficace, una guida continua e una risoluzione tempestiva delle problematiche individuate. Inoltre, nel 2025 il Gruppo ha lanciato "Ahoy!", il nuovo programma di <i>onboarding</i> internamente alla d'Amico Academy. Per ulteriori informazioni sulla nuova procedura di <i>onboarding</i>, consultare il paragrafo "Reclutamento e fidelizzazione - personale di terra" nel capitolo corrente.
	Adozione di una nuova politica per l'inclusione dei nuovi assunti e giovani dipendenti (personale marittimo) che comprende: - Programmi di <i>mentoring</i>: abbinamento dei neoassunti a mentori esperti che li guideranno nei primi anni. - Controlli regolari: conduzione di regolari incontri individuali con i neoassunti per affrontare eventuali problematiche e fornire supporto. - Riesame del processo di inserimento per garantire che la formazione introduttiva sia esaustiva e completa. - Sviluppo di un piano di miglioramento basato sul feedback ricevuto dal sondaggio sull'<i>engagement</i>, concentrandosi sulle aree interne per il miglioramento.	Nel 2025 DIS ha aggiornato la Procedura di Organizzazione di Bordo per mettere in evidenza l'inclusione dei nuovi assunti e giovani dipendenti del personale marittimo introducendo una sezione dedicata all'<i>onboarding</i> dei tirocinanti sotto la stretta supervisione dell'Ufficiale designato (solitamente il Primo Ufficiale o il Secondo Direttore di Macchina). I registri di bordo dei tirocinanti vengono verificati regolarmente dall'Ufficiale designato a bordo e dal dipartimento addetto alla formazione dopo lo sbarco. Inoltre, dopo i risultati di un sondaggio interno, è stato concordato che, a partire dal 2026, a tutti i marittimi verrà fornito allo sbarco un volo di ritorno presso l'aeroporto più vicino al loro domicilio, piuttosto che al punto di assunzione.

(86) L'azione "Sviluppo di un piano di miglioramento basato sul feedback ricevuto dal sondaggio sull'engagement, concentrandosi sulle aree interne per il miglioramento", è stato riportato erroneamente per il personale sia di terra sia marittimo, ma è riferito soltanto a quest'ultimo. È stato quindi rimosso con riferimento al personale di terra.



TIPI DI CONTRATTI – PERSONALE DI TERRA

Tutto il personale di terra è assunto con **contratti a tempo indeterminato**. Nel corso del 2025, nessun lavoratore non

dipendente apparteneva alla forza lavoro di terra. In linea con i *benchmark*⁽⁸⁷⁾ applicabili, tutti i dipendenti di terra hanno ricevuto **stipendi commisurati ai loro ruoli e responsabilità**.

Personale di terra per tipologia contrattuale e genere (a fine esercizio) S1-6_07	2025				2024				Δ
	U	D	Altro / N.D.	Tot	U	D	Altro / N.D.	Tot	
Numero di dipendenti	16	10	0	26	16	10	0	26	-
Numero di dipendenti a tempo indeterminato	16	10	0	26	16	10	0	26	-
Numero di dipendenti a tempo determinato	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Numero di dipendenti a ore non garantite	0	0	0	0	0	0	0	0	-

Personale di terra per tipologia contrattuale e regione (a fine esercizio)	2025					2024					Δ	
	Irlanda	Monaco	Lussemburgo	Regno Unito	Tot	Irlanda	Monaco	Lussemburgo	Regno Unito	Tot	Tot	Tot
Numero di dipendenti	7	9	1	9	26	8	9	1	8	26	26	=
Numero di dipendenti a tempo indeterminato	7	9	1	9	26	8	9	1	8	26	26	=
Numero di dipendenti a tempo determinato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	=
Numero di dipendenti a ore non garantite	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	=

TIPI DI CONTRATTI – PERSONALE MARITTIMO

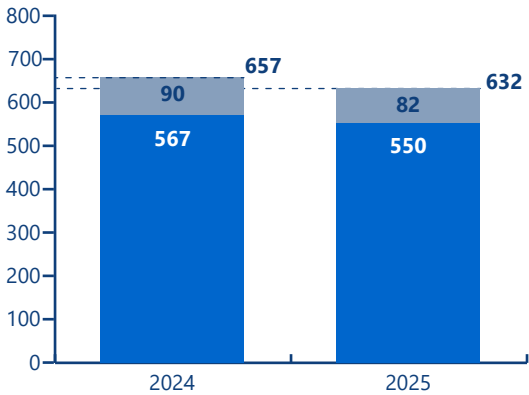
DIS impiega tutto il proprio personale marittimo con un contratto di arruolamento in linea con gli *standard* e le normative internazionali (Maritime Labour Convention 2006), come descritto nel Contratto collettivo di lavoro (CBA). Tutti i marittimi di DIS sono rappresentati dalla Federazione Internazionale dei Lavoratori dei Trasporti (ITF). In linea con i *benchmark* applicabili, tutti i dipendenti marittimi hanno ricevuto stipendi commisurati ai loro ruoli e responsabilità.

DIS garantisce inoltre la **continuità nella rotazione del personale su tipologie di navi simili**, dando la priorità ai marittimi già impiegati dalla Società.

Nel 2025, la Società aveva **82 tirocinanti a bordo della flotta**, pari al 13,0% del personale totale impiegato a bordo. **Non erano presenti lavoratori non dipendenti** nella forza lavoro di DIS, sia di terra che di bordo.

Tirocinanti tra il personale marittimo

- Tirocinanti
- Dipendenti a tempo determinato (escl. tirocinanti)



(87) Il Gruppo si è avvalso del supporto di una società di consulenza leader operativa nel settore dei trasporti marittimi, allo scopo di eseguire un'analisi di *benchmarking* sul tema della remunerazione, anche con il contributo dei sondaggi sulla retribuzione eseguiti con riferimento alle banche dati del settore.



RECLUTAMENTO, TURNOVER E FIDELIZZAZIONE –
PERSONALE DI TERRA

La fase di reclutamento⁽⁸⁸⁾ rappresenta un momento cruciale per DIS, poiché è in tale fase che la Società identifica e seleziona le risorse umane in grado di apportare contributi significativi all'organizzazione coerentemente con la cultura e i valori aziendali. **La qualità dei dipendenti è considerata un asset strategico.** Pertanto, viene attribuita considerevole importanza all'accurata identificazione dei profili professionali da ricercare in termini di competenze, capacità, anzianità di servizio ed esperienza.

Un'importante fonte di reclutamento di professionisti di terra altamente qualificati, soprattutto per posizioni che supportano direttamente le operazioni e la gestione delle navi, **è lo stesso personale marittimo di DIS.** Tale sinergia tra personale di bordo e di terra offre opportunità di crescita professionale e rafforza ulteriormente la cultura aziendale di DIS.

I nuovi assunti partecipano a un **processo di formazione introduttiva** (*onboarding*) per costruire una profonda comprensione dei loro ruoli e integrarsi efficacemente nell'ambiente organizzativo. Nel 2025 il Gruppo ha lanciato **"Ahoy!"**, il nuovo programma di *onboarding* internamente alla d'Amico Academy appena istituita. Il progetto è stato ideato per rispondere all'evoluzione degli approcci al reclutamento e all'apprendimento, offrendo ai nuovi colleghi un'esperienza di

onboarding più moderna, coinvolgente e inclusiva. Il programma include video infografici sui valori, sulle principali aree di business, sulla struttura organizzativa e sulle politiche del Gruppo, nonché podcast che presentano storie e approfondimenti sul personale di d'Amico, quiz interattivi a supporto dell'apprendimento e una guida dedicata, Amerigo, che accompagna i nuovi colleghi alla navigazione nel contenuto interattivo. Tale *onboarding* consiste in incontri con il proprio responsabile di linea e con il dipartimento Risorse Umane, oltre che in una formazione *on the job*, che assicura che i neoassunti acquisiscano tutti gli strumenti e le informazioni necessari per diventare parte integrante del team e dell'organizzazione.

DIS rispetta rigorosi *standard* di conformità, garantendo di non instaurare rapporti commerciali né sottoscrivere contratti con persone o entità incluse nelle liste di riferimento antiterrorismo, persone o entità sanzionate o direttamente o indirettamente possedute/controllate da persone sanzionate.

Nel 2025 il Gruppo DIS ha registrato **1 assunzione e 1 dimissione** tra il personale di terra, con un **tasso di turnover risultante del 9% e un tasso di retention del 96%.**

Tassi di <i>turnover</i> e di <i>retention</i> per il personale di terra (a fine esercizio)	2025	2024	Δ (p.p.)
Tasso di <i>turnover</i> ⁽⁸⁹⁾	9,0%	4,0%	+5,0
Tasso di <i>retention</i> ⁽⁹⁰⁾	96,0%	100,0%	-4,0

(88) Consultare la colonna "Monitoraggio" della tabella "Piano ESG: obiettivi, target e azioni" all'inizio del presente capitolo per ulteriori informazioni sugli aggiornamenti più recenti del processo di reclutamento.

(89) Per calcolare il tasso di turnover del personale di terra, DIS applica la seguente formula: [(Nuovi assunti+Dipendenti che hanno lasciato la Società durante l'esercizio)/Organico annuale medio]*100

(90) Per calcolare il tasso di retention del personale di terra e di quello marittimo, DIS applica la formula di retention degli ufficiali di INTERTANKO:

Tasso di retention % = 100 - [(S - (UT + BT)) / AE * 100]

- S = Numero totale di cessazioni per qualsiasi causa (ciò indica in pratica il numero totale di dipendenti che hanno lasciato la società per qualsiasi motivo)
- UT = cessazioni inevitabili (ossia pensionamenti e malattie a lungo termine)
- BT = cessazioni vantaggiose (ossia talvolta il personale che se ne va offre alla società un vantaggio, ad esempio nel caso dei dipendenti sottoperformanti)
- AE = Numero medio di dipendenti che lavorano per la società nel corso dello stesso periodo preso in considerazione per il calcolo, che deve corrispondere a un qualsiasi periodo di 24 mesi



RECLUTAMENTO E FIDELIZZAZIONE – PERSONALE MARITTIMO

La qualità degli equipaggi è di primaria importanza per DIS, in quanto garantisce sicurezza, efficienza e affidabilità nella gestione della flotta. L'accesso a personale altamente qualificato richiede un **efficace programma di reclutamento e di fidelizzazione**.

Per rispondere a tali esigenze, DIS adotta un processo approfondito di selezione, che prevede anche lo stretto coordinamento con Sirius Ship Management S.r.l., la società del Gruppo d'Amico cui sono affidate le attività di reclutamento che opera **in linea con gli standard e le disposizioni internazionali** (Maritime Labour Convention 2006) e con i contratti collettivi di lavoro (CBA – *Collective Bargaining Agreement*), al fine di operare una selezione che possa assicurare personale altamente qualificato e garantirgli ampia tutela dei diritti.

Per aumentare ulteriormente il bacino di candidati altamente qualificati, il Gruppo d'Amico **collabora con istituti nautici** come l'ITS Fondazione G. Caboto, il National Maritime College of Ireland, l'International Maritime Institute (IMI) di Mumbai e la Maritime Academy of Asia and the Pacific (MAAP) di Manila per la selezione e la formazione dei suoi giovani cadetti.

Per le **posizioni di responsabilità nella gestione delle navi**, la politica del Gruppo favorisce la selezione di candidati tra le fila del proprio personale navigante, ove possibile.

Fedeltà e identificazione nella cultura aziendale del Gruppo sono sottolineati come valori fondamentali presso DIS. Per rafforzare il senso di appartenenza dei dipendenti, il

Gruppo d'Amico ha istituito **strutture di crewing e di formazione nei paesi di origine dei marittimi**. La politica generale del Gruppo mira infatti a reclutare personale dai Paesi in cui ha istituito tali strutture.

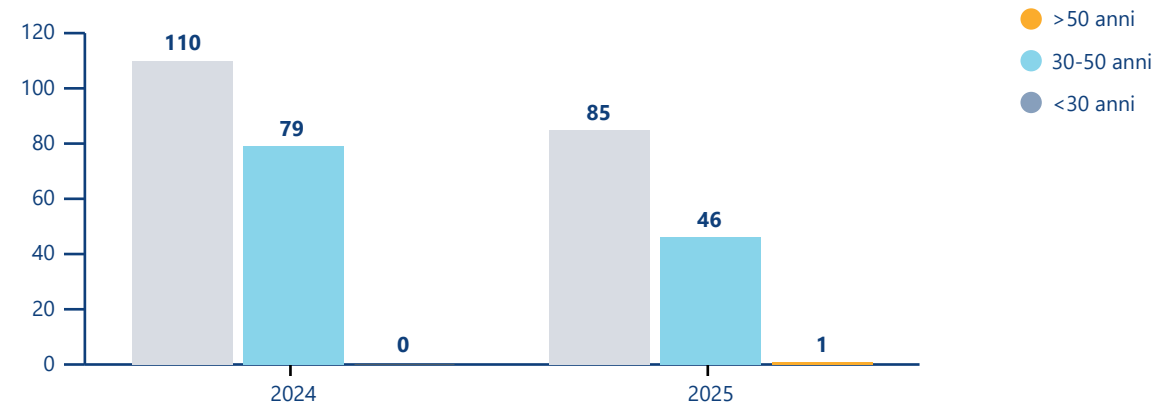
Nel 2025, il Gruppo ha registrato **132 nuove assunzioni e 0 dimissioni** tra il personale marittimo. Il numero di nuovi assunti è diminuito del 30,2% rispetto al precedente esercizio, poiché rispecchia soltanto i contratti in vigore a fine esercizio. Tenendo conto della forza lavoro totale gestita da DIS nel corso dell'esercizio, che include le rotazioni dei marittimi (1.448 lavoratori), le nuove assunzioni totali ammontavano a 230 nel 2025.

Alla fine del 2025, il **tasso di retention** per il personale marittimo era pari all'**83,1%**, in diminuzione di 5,2 punti percentuali rispetto al precedente esercizio (88,3%).

In India, dove il numero di dipendenti supera i 50 e rappresenta oltre il 10% della forza lavoro, **i contratti collettivi di lavoro coprono il 100% dei marittimi assunti**.

Nel 2025, in media, per ogni rotazione gli ufficiali hanno trascorso 4,7 mesi a bordo, mentre i *rating* 7,3 mesi⁽⁹¹⁾. La tipica rotazione del personale (specialmente per gli ufficiali) prevede **una media di 3 mesi di riposo per ogni 5 mesi trascorsi a bordo**.

Personale marittimo - Assunzioni per fascia di età



(91) Il tempo trascorso a bordo è calcolato come somma delle durate dei vari contratti di ciascuna persona. Una persona può avere più contratti nel corso dell'anno.



Salute e sicurezza



ESRS 2 BP-2; S1-1; S1-4; S1-5; S1-14

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI

Sono stati identificati impatti materiali, positivi e negativi, relativi al **benessere fisico** del personale, con impatti positivi associati all’attuazione di programmi assicurativi e impatti negativi derivanti da infortuni, malattie professionali o perdita di vite umane. Tali fattori generano opportunità materiali, soprattutto in termini di **attrazione e fidelizzazione dei talenti**.

Politiche e procedure di gestione

Il settore del trasporto marittimo è fortemente disciplinato e rigoroso con i suoi operatori quando si tratta di conformità agli *standard* internazionali sulla sicurezza. Per ridurre ulteriormente i rischi inerenti alle attività di navigazione, DIS ha una **Politica in materia di salute e sicurezza sul lavoro** molto restrittiva, che forma **parte del Sistema di gestione integrata del Gruppo** ed è volta a fornire condizioni di lavoro sicure e salutarie, in linea con le finalità, la dimensione e il contesto dell’organizzazione. Promuove una cultura della “sicurezza prima di tutto” per ottenere un ambiente di lavoro senza infortuni e malattie, garantendo allo stesso tempo la consultazione e la partecipazione dei lavoratori e dei loro rappresentanti.

Con specifico riferimento ai marittimi, DIS ha adottato la **Politica di sicurezza a bordo**, volta a garantire il massimo livello di efficienza operativa e tecnica delle sue navi. La politica fornisce un ambiente di lavoro sicuro istituendo e mantenendo le misure di sicurezza richieste per prevenire atti illegali che potrebbero compromettere la sicurezza del personale, gli asset a bordo delle navi della Società e le navi stesse.

DIS rispetta i requisiti del **Codice internazionale di gestione della sicurezza** dell’IMO e gli *standard* internazionali per la salute e la sicurezza sul lavoro (**ISO 45001**). Tale certificazione copre l’intera forza lavoro ed è stata rinnovata nel 2023, dopo l’audit annuale del RINA, con validità fino al 2026.

Le procedure pertinenti sono condivise con tutto il **personale di DIS** per incrementare la consapevolezza delle proprie responsabilità nella gestione della salute e sicurezza. Inoltre, il sistema di gestione integrata è accessibile per tutte le parti interessate e viene riesaminato periodicamente per mantenerne l’efficacia e la rilevanza.

Salute e sicurezza

100%

personale coperto dal sistema di gestione su salute e sicurezza

0

infortuni gravi sul lavoro⁽⁹²⁾

(92) Gli infortuni sul lavoro sono definiti come effetti negativi sulla salute derivanti dall’esposizione a pericoli sul lavoro. Il dato include soltanto gli “infortuni gravi”, vale a dire quelli che portano allo sbarco del membro dell’equipaggio e/o al primo soccorso, in linea con i regolamenti e le linee guida dell’OCIMF applicabili.



Piano ESG: obiettivi, target e azioni

Obiettivo	Strategia	KPI	Baseline 2023	Target 2025	Risultati 2025	Target 2027	Target 2030
Promozione di un <i>engagement</i> e un benessere migliori	Garanzia della salute e sicurezza (H&S) per tutti	Numero di infortuni gravi (qualsiasi infortunio che potrebbe causare una disabilità permanente parziale, una disabilità permanente totale o il decesso)	0	0	0	0	0

Strategia	Azioni	Overview risultati 2025
Garanzia della salute e sicurezza (H&S) per tutti	Mantenimento e rinnovo del “Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro” a norma ISO 45001, a copertura del 100% della forza lavoro del Gruppo	Il “Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro” copre il 100% della forza lavoro del Gruppo e la validità del certificato è stata confermata per il 2025. Su una nave della flotta di DIS sono stati eseguiti un audit di sorveglianza e un’ispezione di bordo nel contesto del processo di mantenimento e rinnovo della certificazione ISO 45001. Per ulteriori informazioni su tale iniziativa, consultare il capitolo corrente, paragrafo “Sistemi di gestione della salute e sicurezza e certificazioni”.

SISTEMI DI GESTIONE DELLA SALUTE E SICUREZZA E CERTIFICAZIONI

DIS si impegna a garantire la massima performance dal punto di vista della gestione della salute e sicurezza, nonché delle attività correlate per la prevenzione e la mitigazione dei rischi, soprattutto per il personale marittimo, che è maggiormente esposto a tali rischi.

Al fine di gestire i rischi legati alle condizioni d’impiego dei marittimi e garantire il completo rispetto dei principi e delle norme previste dalla Convenzione sul lavoro marittimo (MLC 2006), tutto il personale di bordo viene selezionato tramite agenti di reclutamento debitamente autorizzati dalle autorità pubbliche locali o da organizzazioni riconosciute. Il dipartimento Equipaggi di DIS ispeziona periodicamente tali agenzie per accertarne l’ottemperanza alle proprie procedure e agli *standard* normativi applicabili. In conformità alle disposizioni previste dalla MLC 2006, ogni nave e società di gestione di navi deve inoltre essere ispezionata periodicamente dall’autorità di bandiera, che rilascia un certificato di conformità per la nave e il gestore.

Tutte le navi gestite da DIS sono dotate di un Certificato del lavoro marittimo valido.

DIS promuove attivamente la sicurezza a bordo ed il rispetto per l’ambiente, con l’obiettivo di eliminare il rischio di incidenti quali incagli, incendi, collisioni e fuoriuscite di raffinati, che potrebbero avere impatti economici considerevoli per il Gruppo. In tale contesto, il Gruppo gestisce:

- il **programma di gestione e autovalutazione delle navi cisterna (TMSA)**, lanciato nel 2004 dall’OCIMF (Oil Companies International Marine Forum)⁽⁹³⁾
- il **sistema di gestione integrata di salute, sicurezza, qualità, ambiente ed efficienza energetica (HSQE)**.

Anche prima dell’introduzione del programma TMSA, DIS ha promosso **procedure interne di gestione delle tematiche HSQE**, avvalendosi di un **Sistema di gestione integrata su tutte le navi** in conformità con le norme qualitative e ambientali **ISO 9001** e **ISO 14001** introdotte

dall’Organizzazione internazionale per la normazione, come certificato dalla società di classificazione internazionale RINA S.p.A. (Registro Italiano Navale) nel 2003.

Per promuovere ulteriormente la sicurezza degli equipaggi, il Sistema di gestione integrata include la certificazione di conformità alla norma internazionale **ISO 45001, che copre la totalità della forza lavoro**.

La politica è comunicata a tutto il personale di DIS così da aumentarne la consapevolezza dei propri doveri individuali nella gestione della salute e della sicurezza. È inoltre disponibile a tutte le parti interessate e viene rivista periodicamente per garantire che sia sempre aggiornata e appropriata.

Una **valutazione dettagliata dei rischi e un’opportuna formazione e informazione** del personale marittimo e di terra permettono di esaminare correttamente *ex ante* ogni situazione di pericolo e adottare misure preventive adeguate.

DIS vanta una solida **struttura di gestione del rischio quantitativo**, che viene utilizzata per condurre un’analisi sistematica volta a impedire che lo sviluppo e la progressione di qualsiasi atto e condizione non sicuro si traduca in un incidente.

(93) Il programma TMSA è stato raccomandato dalle principali compagnie petrolifere per aiutare gli operatori marittimi a valutare e migliorare i sistemi di gestione della sicurezza utilizzando gli indicatori chiave di performance (KPI). Stabilisce le best practice, utilizza strumenti elettronici per il monitoraggio e viene riesaminato ogni sei mesi, a fondamento del miglioramento continuo delle performance ambientali e di sicurezza.



FORMAZIONE SU SALUTE E SICUREZZA

DIS investe significativamente nella **formazione degli equipaggi e del personale d'ufficio**, garantendo la preparazione attraverso piani operativi della nave idonei, adeguati ed efficaci, procedure di emergenza per la sicurezza della navigazione, sistemi di gestione ambientale ed energetica, ed efficaci sistemi di manutenzione programmata. Tali iniziative sono ulteriormente potenziate da un forte sostegno e supervisione da parte della struttura a terra. Nel 2025 tutti i dipendenti di terra neoassunti sono stati introdotti alle politiche di salute e sicurezza sul lavoro del Gruppo durante il processo di inserimento.

La formazione su salute e sicurezza ricevuta, in media, dai dipendenti marittimi ha totalizzato 1,62 ore nel 2025

(-26,6% rispetto al 2024). Ciò è dovuto alla natura ciclica e alla contenuta frequenza della formazione obbligatoria sul tema: in alcuni casi, le attività di formazione si svolgono una volta soltanto. Nel 2025 la formazione sulla salute e sicurezza sul lavoro era destinata principalmente ai tirocinanti, con un aumento del 22,7% rispetto al 2024.

Il comandante di ogni nave ha la responsabilità di valutare se le istruzioni, le procedure e i documenti siano rilevanti per la sicurezza e l'efficacia dell'attività della nave, in base alla propria esperienza e alle attività svolte a bordo. **Ogni tre mesi, il comandante convoca una riunione con il personale chiave a bordo per discutere del Sistema di gestione integrata (IMS)** e propone miglioramenti quando necessario. I risultati di tali revisioni vengono raccolti e inoltrati al dipartimento HSQE. Le valutazioni della divisione di terra danno la priorità al feedback in base alla sua importanza e contribuiscono al Riesame annuale della dirigenza effettuato dal top management. Il feedback di tali sessioni viene quindi ritrasmesso alla nave dal dipartimento HSQE.

Su ogni nave è stato istituito un Comitato per la Sicurezza e la Salute incaricato di svolgere i compiti di Prevenzione e Protezione a bordo e composto da tutti gli ufficiali senior e junior. Le riunioni del Comitato si tengono almeno una volta al mese e tutti gli argomenti discussi vengono registrati e riportati in un apposito modulo⁽⁹⁴⁾.

Personale marittimo – media di ore di formazione su salute e sicurezza sul lavoro

Categoria	2025	2024	Δ		Δ	
	U	D	U	D	U	D
Ufficiali senior	1,63	-	3,36	-	-51,5%	-
Ufficiali junior	2,78	-	3,77	-	-26,3%	-
Ratings	1,08	-	1,37	-	-21,3%	-
Tirocinanti	2,04	-	1,67	-	+22,7%	-
Totale	1,62	-	2,2	-	-26,6%	-

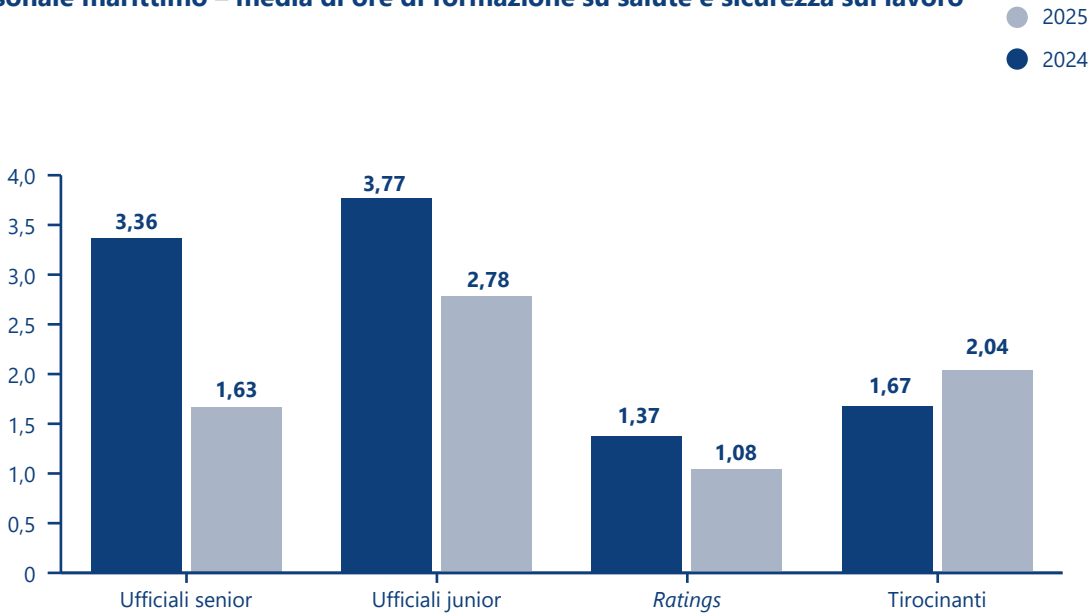
METRICHE DI SALUTE E SICUREZZA

Durante il 2025, DIS non ha registrato alcun infortunio sul lavoro, compresi infortuni gravi, personale disperso o decessi.

Personale marittimo e di terra – infortuni sul lavoro

	2025	2024
Numero di decessi	0	0
Numero di incidenti sul lavoro registrabili	0	0
Tasso di incidenti sul lavoro registrabili (Lost Time Incidente Rate - LTIR) ⁽⁹⁵⁾	0	0
Numero di casi di malattie professionali / problemi di salute registrabili	0	0
Numero totale di giorni persi a causa di uno qualsiasi dei casi descritti sopra	0	0

Personale marittimo – media di ore di formazione su salute e sicurezza sul lavoro



(94) I registri che documentano l'efficacia del programma di salute e sicurezza sono conservati per tutto il tempo necessario.

(95) Tali informazioni soddisfano gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-320a.1.



Benessere



ESRS 2 BP-2; S1-1; S1-4; S1-11; S1-15

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI

L'analisi identifica come prioritari un numero significativo di impatti legati al miglioramento o al peggioramento del benessere mentale, all'ambiente di lavoro e all'allineamento tra le esigenze del personale e le risposte della società. Tra le specifiche aree di preoccupazione si annovera la soddisfazione dei dipendenti per l'equilibrio tra lavoro e vita privata per il personale di terra e le sistemazioni per il personale marittimo.

Il miglioramento dell'ambiente di lavoro, in termini sia di percezione del lavoratore sia di benessere effettivo, presenta opportunità e rischi. La DMA ha rilevato che le opportunità legate ad attrazione dei talenti, fidelizzazione e produttività sono rilevanti.

Inoltre, è riconosciuta la possibilità di impatti negativi in aree quali violazioni della privacy, riposo inadeguato per il personale marittimo, disagio psicologico, molestie, discriminazione e abusi.

POLITICHE E PROCEDURE DI GESTIONE

L'attenzione alle persone e il benessere dei propri dipendenti rivestono fondamentale importanza per DIS. La Società dimostra il suo impegno attraverso varie iniziative, incentrate soprattutto su benessere psicologico, equilibrio vita privata-lavoro e ulteriori benefici superiori ai requisiti legali.

In DIS, i dipendenti sono considerati una risorsa chiave e la loro crescita sia professionale che personale rappresenta una priorità. La Società promuove un ambiente di lavoro che non solo garantisce *performance* elevate, ma supporta anche un sano equilibrio vita privata-lavoro.

Dal 2022, DIS ha attuato una politica di lavoro da remoto per i dipendenti di terra, offrendo una maggiore flessibilità nei contratti di lavoro senza rinunciare all'efficienza e alla produttività.

Per il personale marittimo, il Comandante di ogni nave garantisce il rispetto di periodi di riposo per l'equipaggio in linea con le norme internazionali (Organizzazione internazionale del lavoro - ILO). Il Gruppo applica una politica di tolleranza zero per la falsificazione delle ore di lavoro/riposo registrate.

Benessere

100%

personale coperto dall'assicurazione per malattia e assistenza sanitaria, disoccupazione, infortuni sul lavoro e prestazioni pensionistiche

Regimi pensionistici complementari

introdotti per il personale di terra

Nuova polizza assicurativa medica

introdotta per i marittimi e i loro familiari



PIANO ESG: OBIETTIVI, TARGET E AZIONI

Obiettivo	Strategia	KPI	Baseline 2023	Target 2025	Risultati 2025	Target 2027	Target 2030
Promozione di un engagement e un benessere migliori	Garanzia della salute e sicurezza (H&S) per tutti	Quota dei dipendenti coinvolti in programmi per la salute mentale e H&S	100%	100%	100%	100%	100%

Strategia	Azioni	Overview risultati 2025
Garanzia della salute e sicurezza (H&S) per tutti	Attivazione di una <i>partnership</i> con il Centro Internazionale Radio Medico (C.I.R.M.) per fornire assistenza medica gratuita via radio ai marittimi sulle navi senza un medico a bordo.	Il servizio è stato varato ufficialmente nel 2025, dopo la stipulazione dell'accordo di collaborazione con il C.I.R.M. nel 2024. Per ulteriori informazioni su tale iniziativa, consultare il capitolo corrente, paragrafo "Benessere fisico e psicologico dei marittimi".
	<i>Newsletter</i> trimestrale "Lighthouse": rivista interna che propone contenuti interessanti e rappresenta un efficace collegamento di comunicazione terra-nave.	La pubblicazione della <i>newsletter</i> è proseguita incorporando temi di benessere nei numeri del 2025.



BENESSERE ORGANIZZATIVO

Nel 2025, DIS ha rafforzato il suo impegno continuando il progetto **Benessere Organizzativo** lanciato nel 2023. Tale iniziativa mira a fornire un quadro strutturato per tutte le iniziative in corso e a individuare ulteriori azioni per

migliorare l'allineamento della società alle esigenze dei suoi dipendenti. A supporto di questa analisi, il Gruppo ha lanciato un sondaggio interno che **ha contribuito a individuare le seguenti priorità:**

Benessere fisico	Benessere emotivo	Benessere finanziario	Benessere sociale	Benessere Organizzativo
Prevenzione e assistenza	- Genitorialità - Caregiving - Salute mentale - Equilibrio vita privata-lavoro	- Formazione finanziaria e previdenziale - Copertura assicurativa	- Team building - Diversità e inclusione - Volontariato e sostenibilità	- Inserimento - Riconoscimento - Impegno e prestazioni - Sicurezza - Sviluppo

Alla luce di tali risultati, a partire dal 2023 il Gruppo ha varato diverse iniziative dedicate al personale.

Nel mese di maggio **2024**, una nuova **iniziativa di psicoeducazione** incentrata sulle dinamiche generazionali è stata introdotta in collaborazione con Mindwork e Game2Value. Tra luglio e agosto 2024, il Gruppo ha lanciato **Workdown**, un innovativo sondaggio ispirato ai videogiochi che ha fornito una panoramica completa del benessere organizzativo, identificando i principali fattori di influenza e le differenze generazionali. Lo strumento è inoltre compatibile con le iniziative di gestione delle risorse umane e promuove la sensibilizzazione nei confronti della salute mentale sul luogo di lavoro.

Sulla base delle informazioni approfondite raccolte con Workdown, nel 2025 il Gruppo ha attuato il **programma di formazione “Generazioni nella Società: tra motivazioni, valori e aspettative”**. Tale iniziativa di psicoeducazione affronta temi come la sicurezza psicologica, la motivazione e le dinamiche relazionali sul luogo di lavoro, esplorate dalla prospettiva di differenti generazioni. Il programma ha promosso il dialogo intergenerazionale, che sta avendo sempre più riconoscimento in quanto fattore significativo del benessere individuale e collettivo, la qualità delle relazioni e il successo dei processi di trasformazione organizzativa, nonché la capacità della Società di attirare e fidelizzare talenti di massimo livello.

BENESSERE FISICO E PSICOLOGICO DEI MARITTIMI

Per garantire il benessere dei marittimi, DIS supera costantemente i livelli minimi di equipaggio richiesto per legge sulle proprie navi, pianificando il numero di membri degli equipaggi sulla base di una valutazione realistica delle attività. **DIS si impegna a mantenere livelli di equipaggio sufficienti a gestire il carico di lavoro atteso da ciascun marittimo senza superare le normative in materia di “ore di lavoro massime”**.

Tale approccio tiene conto dell'impatto del periodo di picco di lavoro, come gli scali in porto, e delle possibili conseguenze della stanchezza dell'equipaggio sulla sicurezza della nave e sul benessere del personale marittimo. Eccetto che per i casi di emergenza, e soltanto per la minor durata necessaria, DIS non opera con equipaggi ridotti. Ogni quattro/sei mesi sono pianificate rotazioni degli equipaggi per ridurre il tempo trascorso lontano da casa.

Inoltre, nel 2024 il Gruppo ha avviato un'altra iniziativa mirata al miglioramento del benessere di tutti i membri degli equipaggi: **un programma di supporto alla salute mentale** in collaborazione con **TelePharmaTec**, specializzata in salute mentale e benessere nel settore marittimo. **TelePharmaTec** offre una **linea di supporto gratuita 24 ore su 24/7 giorni su 7** a cui i membri degli equipaggi possono accedere tramite telefono, WhatsApp, e-mail o SMS. Gestito da psicologi professionisti, il servizio **è completamente riservato e anonimo**, e garantisce la privacy e la facilità di accesso per tutti i dipendenti.

Infine, nel 2025 DIS ha lanciato un servizio che offre **assistenza medica gratuita via radio ai marittimi sulle navi senza un medico a bordo**, in collaborazione con il **Centro Internazionale Radio Medico (C.I.R.M.)**, dopo la firma di un accordo di collaborazione nel 2024.



BENEFIT

DIS dedica una speciale attenzione agli aspetti legati alla salute fornendo un’assicurazione sulla vita, un’assistenza sanitaria complementare, una copertura assicurativa di disabilità e invalidità, nonché prestazioni pensionistiche a tutti i suoi dipendenti, di terra e marittimi.

Tutti i dipendenti di DIS ricevono le assicurazioni legali richieste dalle leggi locali in materia di lavoro. Inoltre, la Società promuove una copertura estesa sponsorizzata dal datore di lavoro per quasi tutti i suoi dipendenti di terra, indipendentemente dal ruolo organizzativo.

Per tutti i dipendenti di terra di DIS è garantita la protezione di previdenza sociale che assicura un supporto in caso di malattia/assistenza sanitaria, disoccupazione, infortuni sul lavoro e prestazioni pensionistiche.

L’intera forza lavoro di terra ha diritto a congedi per motivi familiari ai sensi dei contratti collettivi di lavoro. Nel 2025 nessun dipendente si è avvalso di tale possibilità.

Nel 2025 DIS ha introdotto nuovi benefici per i dipendenti sia di terra che marittimi:

- **Regimi pensionistici complementari per il personale di terra**
- **Polizza assicurativa che garantisce l’accesso a prestazioni sanitarie e il rimborso delle spese mediche dei marittimi** – a copertura dell’intero anno, sia a terra sia a bordo – **e dei loro familiari** (partner e figli).

Personale marittimo - Dipendenti coperti dalla protezione sociale	2025		2024	
	N.	%	N.	%
Malattia/assistenza sanitaria	632	100%	657	100%
Disoccupazione ⁽⁹⁶⁾	632	100%	657	100%
Infortuni sul lavoro	632	100%	657	100%
Pensionamento ⁽⁹⁷⁾	632	100%	657	100%
Congedo parentale ⁽⁹⁸⁾	11	1,74%	7	1,07%

(96) Secondo l'IBF (International Bargaining Forum), il contratto collettivo di lavoro (CBA) applicabile ai membri dell'equipaggio/agli ufficiali non italiani, nello stipendio di ogni marittimo è incluso un importo mensile di cui è obbligatorio il pagamento come contributo sociale nel loro paese di origine, come concordato con i sindacati internazionali firmatari del CBA. La relativa copertura dipende dall'assicurazione. Per gli equipaggi dalle Filippine, il contributo sociale obbligatorio nazionale è debitamente calcolato e versato dagli armatori.

(97) Si veda la nota 96.

(98) Per gli equipaggi non italiani, il congedo di maternità viene concesso ai sensi dei termini del CBA. Il rimpatrio a spese dell'armatore in caso di gravi motivi familiari viene concesso a tutte le nazionalità.



Diversità e pari opportunità



ESRS 2 BP-2; S1-1; S1-4; S1-16

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI

L'approccio di DIS all'**equità per quanto riguarda l'occupazione, le retribuzioni e i ruoli** ha il potenziale per creare impatti positivi e opportunità in termini di **attrazione dei talenti, fidelizzazione e produttività del personale**, nonché per prevenire potenziali impatti negativi in termini di molestie, abusi e violenze sul posto di lavoro.

POLITICHE E PROCEDURE DI GESTIONE

Come operatore globale, DIS è mossa dalla convinzione che una forza lavoro diversificata non solo rifletta la comunità più ampia, ma favorisca anche un migliore processo decisionale, innovazione e sostenibilità a lungo termine. **Un ambiente di lavoro improntato alla diversità garantisce un vantaggio competitivo a DIS**, che si confronta con interlocutori in tutto il mondo e gestisce navi che viaggiano in tutto il globo.

Uno dei principali successi recenti di DIS è stato il **potenziamento delle sue politiche su diversità e inclusione**. Il Gruppo ha pubblicato le **Linee guida per la parità di genere a bordo**, sottolineando il proprio impegno a promuovere un ambiente di lavoro eterogeneo e inclusivo. Tal linee guida promuovono la parità di genere a tutti i livelli dell'organizzazione, in linea con gli obiettivi strategici della Società nel campo della diversità. I principi e i valori chiave identificati sono:

- **Parità di genere:** garantisce parità di trattamento sociale ed economico e facilità di accesso alle risorse e alle opportunità di lavoro per tutti i dipendenti, indipendentemente dal genere.
- **Cultura inclusiva:** promozione di un ambiente sociale e organizzativo che valorizzi e rispetti la diversità degli individui.

Diversità e pari opportunità

17

nazionalità tra il personale di terra e marittimo



Piano ESG: obiettivi, target e azioni

Obiettivo	Strategia	KPI	Baseline 2023	Target 2025	Risultati 2025	Target 2027	Target 2030
Promozione di una cultura della diversità e inclusione	Quota di donne in posizioni apicali (dirigente + alto dirigente)	30,8%	31%	31%	30,8% V	32%	35%

Strategia	Azioni	Overview risultati 2025
Promozione di una cultura della diversità e inclusione	Attuazione di iniziative di reclutamento per la diversità, incentrate sull'attrazione di candidati diversificati.	Il Gruppo sta lavorando ad una nuova piattaforma HR , attualmente in fase di implementazione, che include un modulo di reclutamento per la gestione più efficiente delle candidature. La piattaforma sostiene i principi di diversità e inclusione svolgendo uno screening iniziale dei candidati basato sulle competenze che non raccoglie alcun tipo di informazione personale, eliminando così i potenziali pregiudizi nel processo di selezione. Ciò garantisce un approccio moderno, equo e inclusivo al reclutamento. Allo stesso tempo, il nuovo Career Site in fase di sviluppo è stato progettato per rendere le opportunità di lavoro non solo più visibili, ma anche più attraenti, chiare e facilmente accessibili per i candidati, mettendo in evidenza le loro capacità ed esperienze professionali. Tali iniziative rappresentano un passo importante nella modernizzazione del processo di reclutamento e nell'attrazione dei talenti che meglio si allineano alle esigenze della Società.
	Attività di promozione interne, incentrate sulla promozione del genere meno rappresentato all'interno della società.	La Società mantiene il proprio impegno a garantire un ambiente di bordo senza alcuna forma di discriminazione, rivedendo con regolarità le sue procedure e i suoi processi per agevolare l'assunzione di marittimi di genere femminile. Nel 2025 DIS ha avviato la sistematizzazione di tutte le iniziative in tale direzione per implementare una serie di attività per gli anni a venire, scegliendo una combinazione di formazione e comunicazione con la sua forza lavoro. Sono stati selezionati nuovi corsi di formazione che saranno introdotti il prossimo anno per tutti i marittimi, tra cui prevenzione delle molestie sessuali, evitamento dei pregiudizi nel reclutamento dei talenti e attrazione e fidelizzazione dei talenti di massimo livello. Inoltre, verranno pubblicati post sui social media per incoraggiare e promuovere l'assunzione di marittimi di genere femminile.



PERSONALE DI TERRA

A fine 2025, la forza lavoro di terra di DIS era costituita da dipendenti provenienti da **11 diverse nazioni**, con le **donne** pari al **38,5%**.

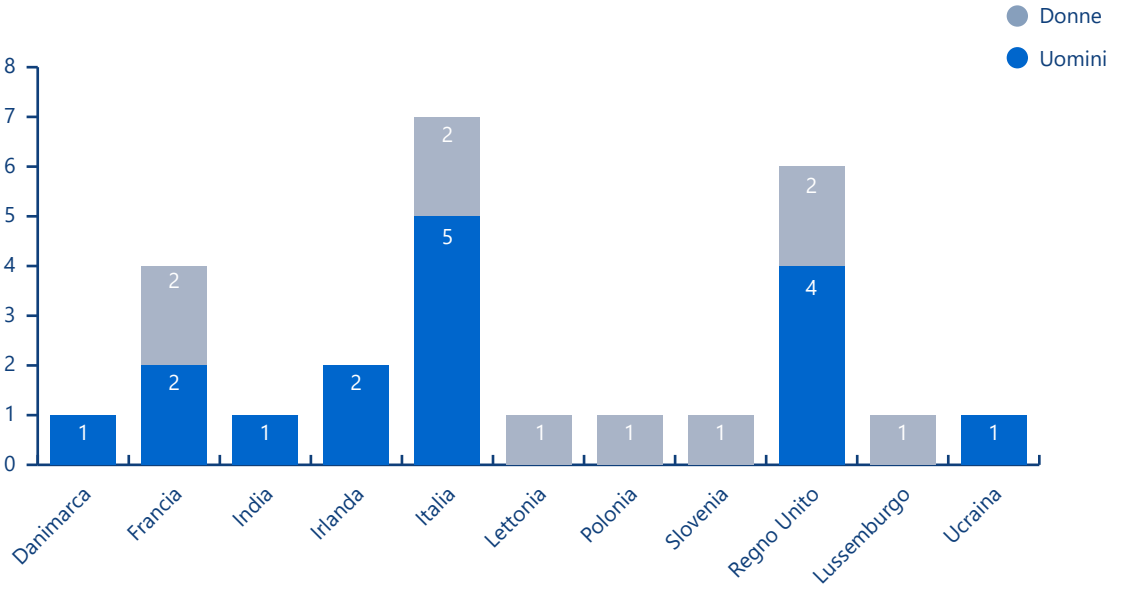
Un indicatore chiave per la valutazione delle pari opportunità per le donne internamente alla Società è il **divario retributivo di genere**, calcolato come la differenza tra la retribuzione oraria media lorda degli uomini e quella delle donne, divisa per la retribuzione oraria media lorda dei dipendenti di genere maschile. Nel 2025 il divario rimane significativo e rispecchia in larga misura la concentrazione di dipendenti di genere maschile in ruoli altamente specializzati e strategici. Nel settore dei trasporti marittimi, storicamente i ruoli professionali maggiormente retribuiti (specialmente nelle funzioni tecniche e commerciali) sono stati occupati prevalentemente da uomini, **rispecchiando uno squilibrio di genere di lunga data sul mercato del lavoro**.

Di conseguenza, le differenze di retribuzione oraria media rispecchiano prevalentemente la distribuzione di uomini e donne in ruoli con livelli differenti di responsabilità e remunerazione, una situazione tipica del settore in cui il Gruppo opera, piuttosto che differenze di retribuzione per posizioni comparabili o prassi discriminatorie. Tale dinamica è evidente soprattutto nelle aree professionali in cui è richiesta o comune una previa esperienza di bordo, un contesto che continua a essere caratterizzato da una forza lavoro prettamente maschile.

Nel 2025, il divario retributivo di genere, calcolato in base alla retribuzione media oraria lorda sia per i dirigenti che per i dipendenti, ammontava al **34,5%** (+1,8% punti percentuali rispetto al 2024).

Personale di terra – divario retributivo di genere per categoria professionale ⁽⁹⁹⁾	2025	2024	Δ
Alti dirigenti ⁽¹⁰⁰⁾	N.A.	N.A.	N.A.
Dirigenti	35,8%	42,2%	-6,35
Dipendenti	12,5%	0,0%	+12,50

Personale marittimo per paese di origine (2025)



(99) Il divario retributivo di genere per il personale di terra e marittimo è calcolato come la differenza tra la retribuzione media oraria lorda dei dipendenti di sesso maschile e la retribuzione media oraria lorda dei dipendenti di sesso femminile, rispetto alla retribuzione media oraria lorda dei dipendenti di sesso maschile.

(100) In ragione della presenza di una sola donna nell'alta dirigenza al 31 dicembre 2024 e 2025, non sarà prevista alcuna informativa su tale specifica categoria per motivi di privacy.



PERSONALE MARITTIMO

A fine 2025, il **personale marittimo di DIS** proveniva da **10 nazioni**, con la gran parte dei marittimi proveniente dall’India. Il resto è stato reclutato prevalentemente in Ucraina, Italia, Russia e Bangladesh. Tra i nuovi assunti del 2025, due nazionalità (irlandese e georgiana) sono rappresentate per la prima volta.

Personale marittimo per paese d'origine			2025			2024		
Paese	U	D	%	U	D	%		
Bangladesh	3	0	0,5%	9	0	1,4%		
Etiopia	0	0	0,0%	1	0	0,2%		
India	583	0	92,2%	604	0	91,9%		
Italia	11	0	1,7%	7	0	1,1%		
Lettonia	1	0	0,2%	2	0	0,3%		
Liberia	3	0	0,5%	1	0	0,2%		
Filippine	1	0	0,2%	2	0	0,3%		
Irlanda	2	0	0,3%	0	0	0,0%		
Russia	9	0	1,4%	10	0	1,5%		
Georgia	1	0	0,2%	0	0	0,0%		
Ucraina	18	0	2,8%	21	0	3,2%		
Totale	632	0	100%	657	0	100%		

A fine 2025, nessuna donna lavorava a bordo delle navi di DIS. Tuttavia, nel corso dell’esercizio 2 donne si sono imbarcate e hanno ricevuto un trattamento equo rispetto ai loro colleghi di genere maschile con esperienza e anzianità di servizio equivalenti⁽¹⁰¹⁾.

(101) S1-16_01 Divario retributivo di genere non applicabile al personale marittimo, poiché al 31.12.2025 nessuna donna era parte della forza lavoro.



Formazione e sviluppo delle competenze



ESRS 2 BP-2; S1-1; S1-4; S1-5; S1-10; S1-13; S1-16

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI	POLITICHE E PROCEDURE DI GESTIONE
L'analisi evidenzia la rilevanza dell'impatto positivo associato al miglioramento delle capacità e delle competenze del personale e come la formazione e sviluppo abbiano un ruolo cruciale nel determinare opportunità rilevanti in termini di attrazione e fidelizzazione dei talenti. Il Gruppo attribuisce grande importanza alla definizione e all'attuazione di piani di formazione sia per il personale marittimo che per quello di terra. Tali iniziative garantiscono che i dipendenti acquisiscano nuove competenze e aggiornino quelle esistenti, rafforzando al contempo il proprio senso di appartenenza al Gruppo. La corretta gestione di tali attività contribuisce a mitigare i rischi associati alla disponibilità del personale.	Le attività di formazione per il personale di terra sono organizzate in base alla procedura di pianificazione e gestione dedicata, volta a garantire che i divari tra le capacità previste e quelle effettive vengano analizzati per identificare e gestire adeguatamente le esigenze di formazione. Per quanto riguarda il personale marittimo, DIS si avvale di un consolidato approccio di collaborazione con vari istituti di formazione marittima al fine soprattutto di diffondere la conoscenza delle problematiche di sicurezza e di quelle ambientali. L'offerta di formazione è soggetta a esame periodico, con il coinvolgimento anche del personale marittimo di DIS e di ispezioni di terzi. Come parte del suo impegno nei confronti dello sviluppo delle risorse umane, DIS monitora le prestazioni ai fini del loro allineamento al massimo standard del settore e premia di conseguenza i dipendenti, garantendo allo stesso tempo che una <i>performance</i> bassa sia gestita con integrità. Il sistema di valutazione delle prestazioni istituito promuove lo sviluppo professionale, mentre la retribuzione è concepita per premiare sia le prestazioni individuali che quelle di squadra. I responsabili di linea e i dipendenti collaborano strettamente per definire obiettivi stimolanti e condurre valutazioni efficaci nel corso dell'intero esercizio.

Formazione e sviluppo delle competenze

6,6
ore medie di formazione per il personale di terra

20,3
ore medie di formazione per il personale marittimo



Piano ESG: obiettivi, target e azioni

Obiettivo	Strategia	KPI	Baseline 2023	Target 2025	Risultati 2025	Target 2027	Target 2030
Mantenimento di una cultura di sviluppo dei talenti	Rafforzamento della formazione per il personale a terra	Realizzazione del 100% della formazione ESG per tutti i livelli della forza lavoro della società	12%	75%	0%*	80%	100%
	Rafforzamento della formazione per il personale marittimo	Media di ore di formazione pro capite	22,7	> 20	20,3 V	> 20	> 20

Nel 2025 il Gruppo d’Amico ha varato un progetto per lo sviluppo di piattaforma di ispirazione ludica, che sarà accessibile per tutti i dipendenti ed è concepita per fornire informazioni sui temi ESG e l’approccio generale alla

sostenibilità del Gruppo. Tuttavia, a causa di ritardi nello sviluppo della piattaforma, il suo lancio è stato posticipato al 2026, con l’obiettivo di formare come minimo il 75% dei dipendenti entro fine anno.

Strategia	Azioni	Overview risultati 2025
Rafforzamento della formazione per il personale a terra	Valutazioni continue per identificare specifiche esigenze di formazione ESG tra le divisioni e i ruoli all’interno dell’organizzazione.	Il Gruppo mantiene l’attenzione nei confronti delle esigenze e richieste di formazione ESG della sua intera forza lavoro.
	Integrazione dei moduli di formazione ESG nei programmi di formazione esistenti per razionalizzare i processi apprendimento e garantire la coerenza	Nel 2025 il Gruppo d’Amico ha varato un progetto volto a sviluppare un gioco incentrato sulla sua strategia della sostenibilità. La piattaforma sarà accessibile per tutti i dipendenti e fornirà informazioni in merito ai temi ESG e alla strategia generale della sostenibilità del Gruppo. Tale iniziativa consentirà al Gruppo di offrire una formazione adeguata ai dipendenti. A causa di un ritardo nel suo sviluppo, la piattaforma sarà disponibile nel 2026, con l’obiettivo di coprire il 75% dei dipendenti con la formazione entro fine anno.
Rafforzamento della formazione per il personale marittimo	Mappatura delle esigenze di formazione interna e raccolta delle richieste di formazione interna, attraverso: - Rivalutazioni delle offerte di formazione in base alle esigenze - Offerta di programmi di formazione personalizzata su richiesta - Selezione dei partner per la fornitura delle attività di formazione	Nel 2025 DIS ha eseguito un riesame del suo modulo “Matrice di formazione” per ampliare la sua offerta e includere ulteriori corsi di formazione su temi quali: ingresso in spazi confinati, gestione dell’acqua di zavorra, sistema di pulizia dei gas di scarico, sensibilizzazione verso la salute mentale, molestie e bullismo. Per ulteriori informazioni sulla Matrice di formazione, consultare il capitolo corrente, box “Matrice di formazione dell’equipaggio”. Il 2025 è stato inoltre segnato dalla nomina di un nuovo centro di formazione specializzato sulla salute mentale.



FORMAZIONE E SVILUPPO DELLE PERSONE

Gli investimenti nelle attività di formazione dimostrano la costante attenzione di DIS alla crescita e allo sviluppo professionale delle proprie persone. Nel 2025, la spesa per la formazione di DIS ammontava a US\$264.037 per il personale marittimo⁽¹⁰²⁾ (-13,6% rispetto al 2024) e a US\$33.025⁽¹⁰³⁾ per il personale di terra, con un aumento del 23,9% rispetto al precedente esercizio.

Spese per la formazione di personale di terra e marittimo (US\$)	2025	2024	Δ
Spese medie di formazione per dipendente – marittimo	418 \$	465 \$	-10,2%
Spese medie di formazione per dipendente – di terra	1,270 \$	1,025 \$	+23,9%

PERSONALE DI TERRA

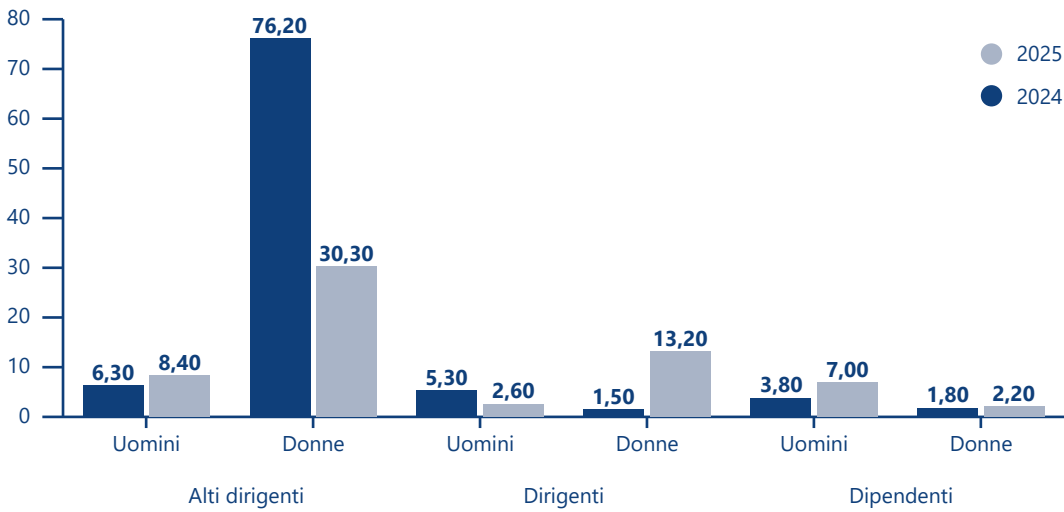
Formazione e sviluppo sono parte integrante del sistema di gestione delle risorse umane presso DIS, concepito per lavorare in concomitanza al sistema di riconoscimento e di valutazione delle prestazioni. Tale integrazione intende sostenere e migliorare le prestazioni dei dipendenti, promuovendo l'apprendimento continuo per assicurare che tutto il personale sia perfettamente preparato ad affrontare le sfide attuali e future.

A supporto di tali obiettivi, per il personale di terra è stata istituita la **d'Amico Corporate Academy**. L'obiettivo dell'Academy è **costruire una comunità di dipendenti, colleghi ed esperti che condividano le conoscenze manageriali e di shipping tramite una piattaforma di apprendimento comune**. L'Academy raccoglie tutte le

iniziative di formazione e sviluppo volte a creare un ambiente in cui si sviluppino competenze e si rafforzino le relazioni professionali, contribuendo così al miglioramento e al consolidamento della cultura dell'apprendimento a tutti i livelli organizzativi.

Nel corso del 2025, il personale di terra ha usufruito di oltre **170 ore di formazione**, pari a **6,6 ore pro capite** (+2,4% rispetto al 2024).

Personale di terra - Ore medie di formazione



(102) Tale importo si riferisce soltanto ai marittimi effettivamente impiegati a bordo a fine esercizio. È calcolato moltiplicando il numero di marittimi impiegati a bordo a fine esercizio per il costo medio della formazione pro capite, che a sua volta è stato ottenuto dividendo le spese complessive (US\$604.945 per il 2025) per il numero totale di marittimi impiegati nell'esercizio (1.448).

(103) Il budget per la formazione del personale di terra è allocato a livello del Gruppo d'Amico. Nel 2025 la spesa ha totalizzato US\$362.000 per 285 dipendenti di terra, di cui 26 (circa il 9%) lavorano per DIS. I dati relativi alla spesa totale e a quella pro capite sono stati ottenuti rispettivamente moltiplicando la spesa totale per 9% e dividendolo per il numero totale di dipendenti.

INIZIATIVE DI FORMAZIONE PRINCIPALI

La d'Amico's **Corporate Academy** ha lanciato diverse iniziative di formazione nel corso degli anni, coinvolgendo la gran parte dei dipendenti del Gruppo e promuovendo rapporti professionali più stretti. Nel corso del 2025 ai dipendenti di DIS sono stati offerti diversi **programmi di e-learning**.

Il **Gruppo DIS** ha continuato la sua collaborazione con **The European House – Ambrosetti** che, attraverso i suoi corsi specializzati, ha offerto **approfondimenti e opportunità di sviluppo professionale** ai dirigenti di DIS. Tale iniziativa è stata incentrata specialmente sulla **gestione del cambiamento**, una capacità cruciale in un momento in cui il Gruppo affronta sfide associate a **rapida innovazione, digitalizzazione, transizione energetica e importanza crescente della sostenibilità**.

Nell'ambito delle sue **iniziative di sviluppo e gestione del cambiamento**, nel 2023 DIS ha avviato un **programma di coaching** che è proseguito per tutto il 2025. Erogato attraverso una combinazione tra sessioni frontali e a distanza, il programma intende **migliorare l'adattabilità del personale di terra alle continue trasformazioni organizzative, culturali e di mercato**. Il programma è concepito per dotare i dipendenti di nuovi strumenti e prospettive per comprendere e gestire meglio i cambiamenti complessi nel panorama organizzativo e di mercato. Un obiettivo chiave è lo **sviluppo della capacità strategica dei dipendenti di analizzare e interpretare con efficacia l'evoluzione dell'ambiente di business**. Ciò promuove una **mentalità adattiva**, migliora l'engagement dei dipendenti nella loro crescita professionale e garantisce l'allineamento agli obiettivi più generali del Gruppo.



PERSONALE MARITTIMO

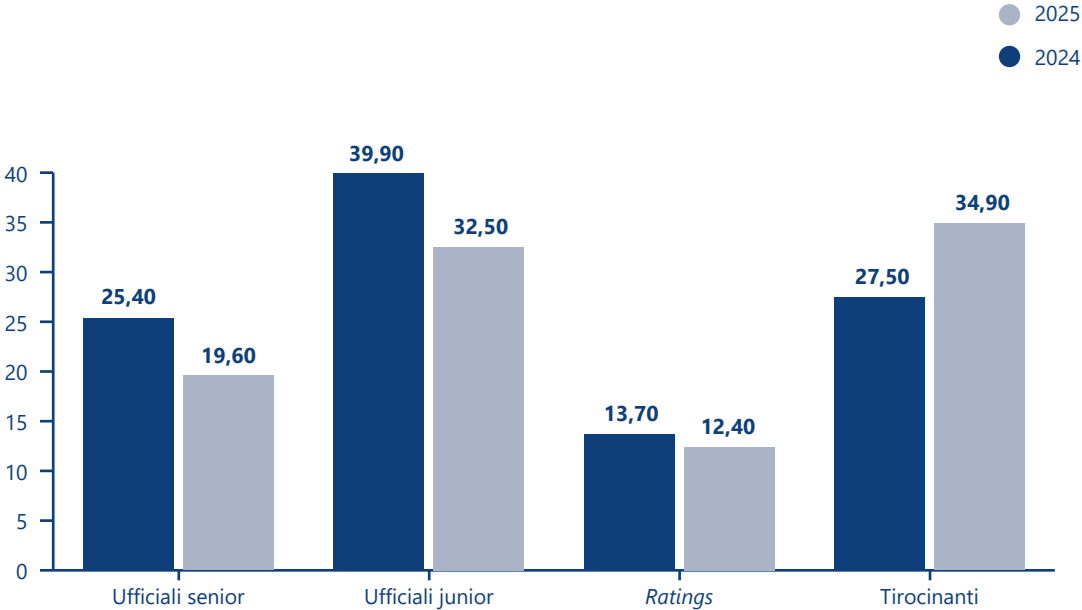
DIS ha attuato un **rigoroso programma di formazione per i membri degli equipaggi** che, a partire dal periodo pre-imbarco, prosegue per l'intera carriera dell'ufficiale. Il programma capitalizza le ampie conoscenze sviluppate all'interno della Società e prevede la partecipazione di personale senior, garantendo un'esperienza di apprendimento solida e completa.

Speciale attenzione viene data anche alla **componente comportamentale**, attribuendo grande importanza, oltre alle competenze tecniche richieste dai diversi ruoli, alla metodologia di lavoro. A tale scopo il Gruppo promuove iniziative specifiche per favorire comunicazione, leadership e spirito di squadra tra i membri degli equipaggi a bordo delle proprie navi.

Nel 2025, il personale marittimo ha usufruito di **12.840 ore di formazione⁽¹⁰⁴⁾**, equivalenti a **20,3 ore pro capite** (-9,8% rispetto al 2024). Il 2025 è stato segnato da un aumento della formazione dei tirocinanti, a fronte di una riduzione per le posizioni di rango superiore.

Una *partnership* importante per le attività di formazione è quella con l'**ITS Fondazione G. Caboto**, che offre programmi di formazione degli allievi concepiti per dare una solida base tecnica insieme a una conoscenza approfondita della struttura organizzativa, delle politiche e della visione del Gruppo. Tale *partnership* non solo migliora la competenza settoriale degli allievi, ma agevola inoltre un inserimento lavorativo efficace all'interno del Gruppo, garantendo una transizione senza problemi ai ruoli operativi.

Personale marittimo - ore medie di formazione



MATRICE DI FORMAZIONE DELL'EQUIPAGGIO

DIS ha istituito una **matrice di formazione dell'equipaggio** che fornisce orientamenti tutti gli uffici di gestione del personale. Si tratta di uno strumento dinamico che viene aggiornato costantemente dal dipartimento Equipaggi così da rispettare qualsiasi modifica o emendamento rispetto alla Convenzione internazionale sugli *standard* di formazione, certificazione e tenuta della guardia dei marittimi, tenuta a bordo delle navi impegnate in viaggi internazionali. La qualità della formazione dell'equipaggio viene misurata durante le ispezioni delle navi condotta dai sovrintendenti tecnici e marittimi.

(104) Si noti che l'ammontare effettivo di ore organizzate da DIS nel 2025 è in realtà superiore, poiché il dato si riferisce soltanto al personale a fine esercizio.



SISTEMI DI VALUTAZIONE DELLE PRESTAZIONI E REMUNERAZIONE

La politica sulle remunerazioni di DIS si fonda sui seguenti principi:

- **Sostenibilità economica** – il costo totale del personale deve essere economicamente sostenibile per il Gruppo
- **Comparabilità con l'esterno** – il Gruppo tiene conto dei benchmark di settore a livello internazionale nella definizione della politica di remunerazione
- **Coerenza** – criteri uniformi devono essere applicati in modo coerente ed equo all'intera forza lavoro
- **Remunerazione basata sulle performance** – le revisioni degli stipendi e i bonus sono strettamente legati alle valutazioni delle performance individuali e di squadra. Inoltre, l'assegnazione di bonus premia la realizzazione di progetti straordinari e un forte impegno nei confronti degli obiettivi del Gruppo
- **Conformità alle normative del mercato del lavoro** – la politica rispetta le normative del mercato del lavoro dei paesi di origine del personale, garantendo conformità legale ed equità.

Per il personale marittimo, **il salario minimo di riferimento viene concordato ogni anno con la Federazione Internazionale dei Lavoratori dei Trasporti (ITF)**, in conformità con il salario minimo stabilito dall'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO).

Inoltre, **nessun dipendente, sia di terra che marittimo, riceve un salario inferiore agli standard di settore**, mantenendo pratiche di remunerazione etiche ed eque nell'intera Società.

PERSONALE DI TERRA

Tutte le revisioni delle performance pianificate per il 2025

sono state completate con esito positivo, coprendo 25 dipendenti (15 uomini e 10 donne) che rappresentano il 96,2% del personale di terra totale.

Personale di terra – valutazione delle prestazioni	2025	2024	Δ (p.p.)
Previsto (%)	96,2%	88,5%	+7,7
Ricevuto (%)	96,2%	88,5%	+7,7

Nel 2025 **il rapporto tra la retribuzione della persona più pagata e la retribuzione mediana⁽¹⁰⁵⁾ era pari a 5,44**, con una riduzione del 6,4% rispetto al 2024. Tale decremento è stato determinato soprattutto da una riduzione generale della remunerazione variabile riconosciuta alla dirigenza rispetto al precedente esercizio.

Personale di terra – rapporto retributivo totale annuo	2025	2024	Δ
Rapporto tra la retribuzione della persona più pagata e la retribuzione mediana dei dipendenti	5,44	5,81	-6,4%

(105) Calcolata escludendo la persona con il salario più elevato.



PERSONALE MARITTIMO

Il Gruppo si impegna per lo **sviluppo di carriera degli ufficiali junior**, a partire dagli allievi, e si focalizza sulla promozione dall'interno degli ufficiali senior. Ciò è supportato da programmi specifici e valutazioni delle performance il cui scopo è migliorare e sviluppare le competenze di ogni grado. Inoltre, DIS offre opportunità di carriera assegnando, quando possibile, incarichi temporanei a terra a personale di bordo, ampliando ulteriormente l'esperienza e le capacità dei dipendenti.

Una pietra miliare di tale strategia è la filosofia degli **“ufficiali cresciuti internamente”**, attraverso cui il Gruppo attua piani completi di sviluppo professionale che sono sottoposti a monitoraggio e aggiornamento regolari a supporto della crescita professionale.

Nel 2025 **sono state valutate le prestazioni di tutto il personale marittimo, dando luogo all'avanzamento di carriera di 44 dipendenti**. I piani di carriera per tutti i marittimi sono strutturati formalmente, prendendo in considerazione le qualifiche di studio e gli anni di esperienza professionale a supporto dell'avanzamento all'interno del Gruppo.

Personale marittimo – valutazione delle prestazioni	2025			2024			Δ	
	% valutati	Avanzamenti di carriera		% valutati	Avanzamenti di carriera		Avanzamenti di carriera	
		U	D		U	D	U	D
Ufficiali senior	100%	4	0	100%	6	0	-33,3%	-
Ufficiali junior	100%	12	0	100%	11	0	+9,1%	-
Ratings	100%	20	0	100%	15	0	+33,3%	-
Tirocinanti	100%	8	0	100%	9	0	-11,1%	-
Totale	100%	44	0	100%	41	0	+7,3%	-

A fine 2025 **il rapporto tra la retribuzione del marittimo più pagato e la retribuzione mediana⁽¹⁰⁶⁾ era pari a 3,97.**

Personale marittimo – rapporto retributivo totale annuo ⁽¹⁰⁷⁾	2025	2024	Δ
Rapporto tra la retribuzione della persona più pagata e la retribuzione mediana dei dipendenti	3,97	3,92	+1,3%

(106) Calcolata escludendo la persona con il salario più elevato.

(107) La retribuzione annuale è calcolata moltiplicando per 12 lo stipendio mensile dell'equipaggio a bordo a dicembre.



Lavoratori nella catena del valore



ESRS 2 BP-2

L'analisi di doppia materialità ha identificato la **rilevanza** del **tema di sostenibilità “Lavoratori nella catena del valore” dal punto di vista finanziario.**

Lavoratori nella catena del valore (ESRS S2)					
SOTTO TEMA	Impatti, rischi e opportunità (IRO) rilevanti		Catena del valore <i>upstream</i>	Attività operative	Catena del valore <i>downstream</i>
Trattamento equo e opportunità per tutti	Opportunità	Aumento della competitività dell'intera catena del valore del settore marittimo attraverso la formazione di lavoratori altamente qualificati	V		V
Tutti i temi secondari	Rischio	Rischi di mercato/reputazionali - Incremento di costi dei fornitori e riduzione della capacità di spesa dei clienti in conseguenza di danni reputazionali, sanzioni e spese per violazioni delle condizioni di lavoro, pari opportunità lavorative e altri diritti in materia di lavoro - Inefficienze operative e necessità di sostituire i fornitori a causa di una loro formazione inadeguata	V		V

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI

Per DIS, i *lavoratori nella catena del valore* rappresentano un tema rilevante, in ragione dei rischi significativi associati ai suoi rapporti commerciali, vista la complessità e la diversità geografica dell'ambiente commerciale in cui opera. Le **violazioni dei diritti in materia di lavoro o mancanze di professionalità da parte di qualsiasi operatore nella catena del valore** costituiscono una violazione dei diritti umani, che il Gruppo si è fermamente impegnato a prevenire. Inoltre, tali problematiche potrebbero danneggiare la **reputazione di DIS**, nonché quella dell'intero settore dei trasporti marittimi. Tali rischi potrebbero inoltre influire sulla capacità di DIS di soddisfare i requisiti e le aspettative dei clienti. Inoltre, i lavoratori nella catena del valore insufficientemente qualificati e l'inadeguatezza della formazione possono spingere il Gruppo a cambiare *partner* commerciali al fine di non perdere il proprio vantaggio competitivo.

Allo stesso tempo, il monitoraggio attivo delle attività delle catene del valore e la diffusione di best practice tramite la formazione dei lavoratori rappresentano un'opportunità strategica sia per DIS che per il settore del trasporto marittimo nel suo insieme.

POLITICHE E PROCEDURE DI GESTIONE

Al momento attuale, DIS non ha adottato specifiche politiche per la gestione di impatti, rischi e opportunità in correlazione ai lavoratori nella catena del valore.

Tuttavia, per **prevenire il lavoro forzato nelle proprie attività e in quelle dei propri *partner* operativi**, specialmente in caso di schiavitù per debiti **lungo la catena del valore**, il Gruppo conduce **audit annuali** per verificare che i marittimi non abbiano pagato alcun compenso o altri oneri per il reclutamento o collocamento. Tale requisito è inoltre incluso espressamente nei contratti dell'armatore con i servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi.

Inoltre, il dipartimento ESG, in coordinamento con varie funzioni organizzative, sta attualmente sviluppando il **Codice di Condotta ESG dei Fornitori del Gruppo**, che **verrà distribuito ai fornitori strategici dal 2027 in avanti**. Tale iniziativa è parte di una strategia di più ampio respiro per l'allineamento graduale alla direttiva di due diligence sulla sostenibilità aziendale (CSDDD) in arrivo.

Al momento attuale, DIS non ha ancora definito specifici obiettivi, azioni e target che affrontano espressamente le catene del valore e i loro lavoratori. Tuttavia, dopo la mappatura e l'analisi delle catene del valore di navi, operazioni marittime e prodotti trasportati nella seconda metà del 2024, DIS ha acquisto una comprensione molto più approfondita degli stakeholder e delle dinamiche delle catene del valore. Di conseguenza, la strategia complessiva per la gestione degli IRO rilevanti verrà riesaminata per includere gli impegni presi verso le catene del valore.



Impegni nei confronti delle comunità – Informativa volontaria



Il tema di sostenibilità “Comunità interessate” non è stato identificato come rilevante in ragione della natura dell’attività commerciale del Gruppo, il quale opera in un contesto globale altamente dinamico che ricomprende vari continenti. Inoltre, le decisioni operative sono influenzate dagli specifici requisiti dei clienti e dalle condizioni di navigazione, rendendo difficoltoso identificare specifiche comunità interessate.

Ciononostante, DIS ribadisce fortemente il proprio impegno nei confronti della **responsabilità sociale d’impresa** e difende i principi e le pratiche stabiliti nella politica dedicata. Il Gruppo **supporta attivamente le iniziative sociali** attraverso la sponsorizzazione di varie organizzazioni, nonché programmi culturali e di solidarietà.

SOLIDARIETÀ

DIS sostiene progetti volti a **generare un impatto positivo per le comunità locali**. Attraverso il Gruppo d’Amico, DIS finanzia progetti di solidarietà, di formazione e in ambito culturale nei paesi in cui opera e contribuisce a iniziative di beneficenza per fornire assistenza alle popolazioni e ai territori più bisognosi. Un’attenzione particolare è dedicata a supportare gli eventi a favore della protezione della vita umana e della ricerca scientifica.

ATLANTIC YOUTH TRUST

Nel 2022 d’Amico Tankers DAC, controllata operativa di DIS, ha siglato una *partnership* con l’Atlantic Youth Trust per sostenere le attività sociali e ambientali di tale ente di beneficenza, il cui obiettivo è quello di **mettere in contatto i giovani con l’oceano e i suoi valori**, non soltanto sviluppando le loro competenze marittime, ma anche con

programmi educativi sulla conservazione e la sostenibilità ecologica. La *partnership* con l’Atlantic Youth Trust è proseguita nel 2025.

MERCY SHIPS

Nel 2025 DIS ha supportato Mercy Ships, una ONG internazionale per la gestione di navi ospedale **che offrono gratuitamente interventi chirurgici e altri servizi di assistenza sanitaria a coloro che hanno un accesso limitato alle cure mediche**. In collaborazione con *partner* nazionali, Mercy Ships fornisce inoltre istruzione e formazione per rafforzare i sistemi sanitari e creare un impatto durevole. Da oltre tre decenni, Mercy Ships collabora con le nazioni africane che sono classificate tra le più povere al mondo secondo l’Indice di Sviluppo Umano (Human Development Index - HDI) delle Nazioni Unite. Tali navi ospedale sono dotate di strutture mediche all’avanguardia e il loro organico è costituito da medici, infermieri, personale medico, tecnici, docenti, fisioterapisti e altro personale di cura volontario, e tutti sono spinti da una missione di compassione e accessibilità all’assistenza sanitaria.

ARTE E CULTURA

Oltre alle iniziative sociali, DIS e il Gruppo d’Amico sostengono attivamente l’arte e la cultura, con l’intento di **presentare temi sociali, culturali, economici e ambientali ad un pubblico sempre più ampio**. Nel 2015 il Gruppo ha lanciato “**The Owner’s Cabin**”, un programma di residenza artistica unico che promuove la creazione di opere ispirate al trasporto marittimo internazionale. Agli artisti selezionati viene data l’occasione di sperimentare la vita a bordo di una nave del Gruppo, utilizzando il loro viaggio come ispirazione per il loro lavoro.



Cienti – Informativa volontaria

Il tema di sostenibilità “Consumatori e utilizzatori finali” non è considerato rilevante in ragione della natura delle operazioni del Gruppo. Poiché DIS opera in un contesto business-to-business (B2B), le sue interazioni dirette avvengono **principalmente con clienti aziendali piuttosto che con consumatori individuali**.

Tuttavia, **l’interazione con i clienti, la loro soddisfazione e la qualità del servizio rappresentano priorità fondamentali per il Gruppo**. Pertanto, DIS riferisce volontariamente in merito alle sue strategie di gestione dei rapporti con i clienti e agli indicatori chiave di *performance* relativi alla soddisfazione dei clienti, ribadendo il proprio **impegno nei confronti della trasparenza e del miglioramento continuo della gestione dei rapporti con i clienti**.

Qualità del servizio

Per DIS, la qualità del servizio è essenziale e viene mantenuta attraverso *standard di performance* elevati in linea con il Gruppo d'Amico. Tali *standard* si fondano su **personale qualificato, apparecchiature idonee, regolari ispezioni della flotta, controllo dei processi e comunicazioni efficaci** con tutti gli *stakeholder*, tra cui clienti, noleggiatori, fornitori e autorità.

Il Gruppo valuta singolarmente le esigenze dei clienti e le trasmette alle divisioni di competenza, il tutto al fine di migliorare la **soddisfazione dei clienti**. Per misurare tale aspetto, **DIS** utilizza strumenti quali la **comunicazione diretta**

con i clienti, i reclami, i rapporti navali, i risultati degli audit e il feedback dei dipendenti. Inoltre, il **dipartimento commerciale** raccoglie **feedback annuali** sulla qualità del servizio per favorire il miglioramento continuo.

RECLAMI DEI CLIENTI

L’Ufficio Legale è il dipartimento responsabile della gestione dei reclami ricevuti da terzi e nei confronti di terzi. I reclami possono essere suddivisi nelle seguenti categorie principali:

- **Reclami sul carico** – riguardano generalmente la qualità o la quantità della merce
- **Controversie contrattuali** – sorgono dalle condizioni contrattuali, ad esempio quelle nei contratti di noleggio
- **Reclami MOA** – controversie aventi ad oggetto un *Memorandum d’intesa* (MOA) per la compravendita di una nave
- **Controversie sulla performance della nave** – presentate dai clienti per una non adeguata *performance* della nave, spesso aventi ad oggetto la velocità della nave e il

consumo di carburante, secondo quanto garantito dai contratti di noleggio.

La maggior parte dei reclami ricevuti da DIS rientra nella copertura assicurativa P&I (*Protection and Indemnity*) o FD&D (*Freight, Demurrage and Defence*).

Una volta pervenuto un reclamo, l’Ufficio Legale lo comunica tempestivamente agli assicuratori, i quali forniscono assistenza nella sua gestione e contribuiscono economicamente qualora la pretesa della controparte sia ritenuta fondata. I reclami possono essere risolti in via extragiudiziale, senza assistenza legale esterna o attraverso un procedimento legale formale, circostanza nella quale il Gruppo si avvale di un’ampia rete di legali esterni incaricati di rappresentarne gli interessi in tribunale.

Nel 2025 sono stati risolti in totale **4 reclami superiori a US\$50 migliaia⁽¹⁰⁸⁾** ricevuti da d'Amico Tankers DAC nei precedenti esercizi. **Nel 2025 non sono stati ricevuti nuovi reclami**.

Reclami dei clienti – entity specific	2025	2024	Δ
Reclami di valore superiore a US\$50 migliaia ricevuti e non ancora risolti	0	4	-100,0%
Reclami di valore superiore a US\$50 migliaia risolti	4	2	+100,0%

(108) I reclami includono solo quelli relativi a navi cisterna di proprietà o noleggiate a scafo nudo, contro il Gruppo e di valore superiore a US\$50 migliaia.

Cienti

0
reclami ricevuti nel 2025

0
Fermi per il controllo da parte dello Stato di approdo (“*port-state control*”, PSC) nel 2025



ISPEZIONI ESTERNE

La **qualità di servizio** fornito da DIS è ulteriormente confermata da **ispezioni condotte dalle autorità marittime**. La **Condizione di Classe** è un requisito emesso da un istituto di classificazione quando durante un'ispezione si rileva un difetto o un danno. Anche se il problema non compromette

nell'immediato la classificazione della nave, è necessario procedere alla sua rettifica entro un periodo di tempo stabilito per mantenere la validità del certificato di classificazione della nave. Tale certificazione è essenziale per garantire l'idoneità alla navigazione e la conformità agli *standard* internazionali della nave.

Numero di Condizioni di Classe o raccomandazioni ⁽¹⁰⁹⁾	2025	2024	Δ
Numero di Condizioni di Classe o raccomandazioni ricevute da un'amministrazione di bandiera o un'Organizzazione riconosciuta Recognized Organization - RO)	10	14	-28,6%

Il **controllo da parte dello Stato di approdo (Port State Control - PSC)** è un sistema di ispezioni effettuate dalle autorità marittime degli Stati di approdo per verificare che le navi battenti bandiera estera che fanno scalo nei loro porti siano conformi alle normative internazionali in materia di sicurezza e ambiente. Tali ispezioni possono essere programmate, casuali o senza preavviso e non dipendono dallo Stato di bandiera della nave. In caso vengano identificate carenze (ossia non conformità alle normative), è

possibile che la nave debba porvi rimedio prima della partenza. Nei casi di carenze gravi che rappresentano un rischio per la sicurezza o l'ambiente, le autorità possono imporre un **fermo**, onde impedire alla nave di lasciare il porto prima della risoluzione dei problemi.

Nel 2025 **le navi di DIS hanno ricevuto 0 fermi e 28 carenze minori**, concernenti principalmente la gestione della sicurezza, il carico e il sistema di zavorra.

Numero di carenze e fermi per controllo da parte dello Stato di approdo (PSC) - entity specific	2025	2024	Δ
Carenze rilevate	28	30	-6,7%
Numero medio di carenze rilevate per ogni ispezione	0,39	0,38	+4,0%
Numero di fermi ricevuti	0	0	-

(109) Tutte le tabelle in questa pagina contengono informazioni specifiche per le entità. Le due tabelle coprono i requisiti rispettivamente del SASB TR-MT-540a.2 e del TR-MT-540a.3.

Condotta di Business





Condotta di Business

ESRS G1

Nell'analisi di doppia materialità è emersa la rilevanza del tema di sostenibilità “Condotta di business”. Gli IRO rilevanti riguardano sia le attività operative dirette di DIS, sia i suoi rapporti con gli *stakeholder* lungo le catene del valore.

Condotta di business ⁽¹¹⁰⁾					
Sotto tema	Impatti, rischi e opportunità (IRO) rilevanti		Catena del valore upstream	Attività operative	Catena del valore downstream
Engagement politico e attività di lobbying	impatto	Positivo Attuazione di politiche a favore del settore marittimo attraverso la partecipazione ad associazioni di settore leader, per la promozione della crescita e dell'occupazione nel settore, nonché lo sviluppo di <i>standard</i> contrattuali in linea con le aspettative del settore	V	V	V
	Impatto	Positivo Aumento dell'equità del mercato attraverso la promozione di normative commerciali trasparenti	V		
	Impatto	Negativo Contributo negativo allo sviluppo sostenibile da parte degli <i>stakeholder</i> della catena del valore a causa di resistenza, nonché strategie e politiche inadeguate per mitigare gli impatti della crisi climatica	V		V
	Impatto	Potenziale positivo (medio termine) Contributo positivo allo sviluppo sostenibile da parte degli operatori della catena del valore attraverso l'attuazione di politiche di <i>lobbying</i> , tra cui la partecipazione ad associazioni di settore	V	V	V
	Opportunità	Rafforzamento dei rapporti con i <i>partner</i> commerciali e gli altri <i>stakeholder</i>	V		V
Cultura aziendale	Impatto	Positivo Diffusione di informazioni sugli impatti economici, sociali e ambientali, con un contributo allo sviluppo sostenibile dell'economia marittima attraverso il Bilancio di sostenibilità		V	
	Impatto	Potenziale positivo (medio termine) Contributo all'integrazione della sostenibilità tra i soggetti in tutte le catene del valore del Gruppo	V	V	V
	Impatto	Potenziale positivo (medio termine) Promozione della sostenibilità, della consapevolezza, della cultura e delle <i>best practice</i>	V	V	V
	Rischio	Rischio legale/reputazionale: - Elusione accidentale delle disposizioni in materia di sanzioni internazionali (ad es. a causa della mancanza di trasparenza lungo le catene del valore) - Danno reputazionale a causa di una condotta impropria da parte degli <i>stakeholder</i> della catena del valore	V		V
Protezione dei whistleblower	Impatto	Potenziale positivo (medio termine) Promozione di politiche e pratiche a protezione dei <i>whistleblower</i>	V	V	V
Gestione dei rapporti con i fornitori, tra cui pratiche di pagamento	Impatto	Potenziale positivo (medio termine) Supporto allo sviluppo di attività economiche e alla creazione di un'occupazione stabile attraverso una corretta gestione dei rapporti con i fornitori, tra cui pratiche di pagamento eque	V	V	V
	Impatto	Potenziale negativo (medio termine) Peggioramento della <i>performance</i> di sostenibilità nell'intera catena del valore a causa dell'incapacità di alcuni operatori di conformarsi agli <i>standard</i> di sostenibilità	V		V

(110) Impatti relativi ai Lavoratori nella catena del valore e alla Condotta aziendale possono derivare sia alle attività degli *stakeholder* della catena del valore, sia dalle attività operative del Gruppo.



Etica, integrità e diritti umani



ESRS S1-1; S1-3; S1-17; G1.MDR-P; G1.MDR-PA; G1-1; G1-3; G1-4; G1-5

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI

L'analisi di doppia materialità per il 2024 ha identificato i temi secondari “*Engagement* politico e attività di *lobbying*”, “*Cultura aziendale*” e “*Protezione dei whistleblower*” come rilevanti.

Relativamente all'*engagement* politico e alle attività di *lobbying*, sebbene non sia coinvolta direttamente in tali attività DIS riconosce la sua responsabilità di **fare leva sulla sua leadership** internamente alle associazioni e organizzazioni di settore per promuovere lo sviluppo sostenibile del settore dei trasporti marittimi, anche in termini di etica aziendale.

Un approccio analogo si applica ai temi della cultura aziendale e della protezione dei *whistleblower*. Sebbene abbia un controllo maggiore sulla propria cultura aziendale, DIS riconosce inoltre come il suo impegno nei confronti dell'integrità e di una condotta di business responsabile possa dare l'esempio agli operatori della catena del valore, incoraggiando l'adozione di *best practice* nell'intero settore. Ciò risulta particolarmente rilevante nella diffusione di **politiche e procedure anticorruzione e di protezione dei whistleblower**, nonché nella promozione di pratiche legate alle sostenibilità, anche attraverso la pubblicazione della Relazione annuale.

Il rafforzamento dei rapporti e lo sfruttamento delle sinergie con i *partner* commerciali e gli *stakeholder* nell'intera catena del valore offrono a DIS l'occasione crescente di promuovere *standard* elevati di condotta di business. L'adozione generalizzata di procedure rigorose e pratiche commerciali etiche lungo la catena del valore è essenziale per la prevenzione dei rischi legali e reputazionali che possono insorgere a causa della cattiva condotta degli operatori della catena del valore.

POLITICHE E PROCEDURE DI GESTIONE

DIS promuove una condotta etica sul luogo di lavoro, come descritto nel suo **Codice Etico**, che costituisce il fondamento della cultura aziendale della Società e funge da costante riferimento per tutti i suoi nella conduzione delle loro attività, degli affari aziendali e nei rapporti con tutti gli *stakeholder*.

Il Gruppo vieta il lavoro forzato, il lavoro minorile e la tratta di esseri umani, e si impegna incondizionatamente a rispettare i diritti umani dei marittimi, indipendentemente da qualsiasi considerazione legata allo status sociale, alle origini, alla posizione professionale o al genere. Tale impegno è stato formalizzato nella “**Politica sui diritti umani dei marittimi**”.

Ancorato nella sua **Politica di responsabilità sociale d'impresa**, l'approccio di DIS alla condotta di business e alle negoziazioni è guidato da un forte senso di responsabilità sociale e radicato nell'**integrità e trasparenza a tutti i livelli dell'organizzazione**, a rispecchiare un impegno concreto nei confronti di professionalità, equità e onestà.

DIS adotta un approccio di tolleranza zero alla corruzione e richiede a tutte le persone di agire di conseguenza, in conformità alle leggi, normative, politiche e procedure anticorruzione applicabili. Insieme al Codice Etico e al **Modello 231 – Modello di organizzazione**, gestione e controllo, la **Politica anticorruzione** offre indicazioni complete in merito a una condotta di business equa, etica e legale.

La **Politica sul whistleblowing** stabilisce la procedura e il canale per segnalare una violazione presunta o tentata del Codice Etico di DIS, del Modello di organizzazione, gestione e controllo, delle politiche e di tutte le leggi o normative applicabili commessa dalla Società, un suo dipendente o *partner* commerciale, garantendo un'indagine approfondita e indipendente.

DIS si è assunta l'impegno di diffondere i suoi valori etici fondamentali nelle intere catene del valore, anche attraverso la partecipazione ad associazioni di settore, all'introduzione della clausola di conferma e di accettazione del Codice Etico nei suoi contratti e alla pubblicazione della Relazione annuale.

Etica, integrità e diritti umani

0
casi di corruzione o comportamento
anticorrenziale, nel periodo 2022-2025

0
segnalazioni di violazione del Modello 231 o del
Codice Etico ricevute

Nessuna
discriminazione
rilevata nel corso dell'esercizio

Nessuna situazione
di lavoro forzato
e di servitù per debiti nelle fasi di reclutamento,
garantita da *audit* annuali



PIANO ESG: OBIETTIVI, TARGET E AZIONI

Nel 2024 DIS ha pubblicato il suo primo **Piano ESG**, con l’obiettivo di rafforzare il **framework di governance ESG** e di incrementare l’importanza dei **KPI in ambito ESG** nel piano di incentivazione a lungo termine (LTI) di DIS. Tale tema è approfondito ulteriormente nella sezione “Politica di remunerazione” del capitolo “Governo societario”. **A partire dal 2025, è rendicontato il grado di realizzazione dei target definiti** per ogni KPI incluso nel Piano: il segno di spunta verde scuro indica un target raggiunto pienamente, mentre un segno di spunta verde chiaro indica un target raggiunto per almeno il 75%. Qualora i target non siano stati raggiunti, viene fornita una giustificazione in una nota esplicativa dedicata.

Obiettivo	Strategia	KPI	Baseline 2023	Target 2025	Risultati 2025	Target 2027	Target 2030
Rafforzamento del framework di governance ESG del Gruppo	Aumento del peso dei KPI in ambito ESG nel piano di incentivi a lungo termine (LTI) di DIS	Quota dei KPI in ambito ESG sui KPI totali del piano LTI	10%	/	10% n.a.	12,5%	15%

Strategia	Azioni	Overview risultati 2025
Aumento del peso dei KPI in ambito ESG nel piano di incentivi a lungo termine (LTI) di DIS	Valutazione dell'introduzione di nuovi KPI in ambito ESG in aggiunta ai due esistenti	La quota dei KPI in ambito ESG nella struttura di incentivi a lungo termine di DIS è rimasta stabile al 10%. L'introduzione di ulteriori KPI in ambito ESG verrà valutata nel corso dei prossimi esercizi.



Codice Etico

A partire dal 2008, il Gruppo d'Amico ha adottato un proprio Codice Etico, che incarna i **valori fondamentali e la finalità** del Gruppo, come stabilito nella Carta Etica, e definisce i **principi guida di condotta** che plasmano le azioni di tutte le persone che operano per conto delle società del Gruppo, come specificato nel dettaglio nella sezione Principi di condotta generali.

Il Codice Etico rappresenta una pietra miliare del *framework* di conformità del Gruppo e costituisce una parte chiave del Modello di organizzazione, gestione e controllo, ma anche del Sistema di controllo interno e gestione del rischio del Gruppo. Attraverso tale documento, il Gruppo ribadisce il suo **impegno nei confronti di pratiche commerciali etiche e dell'engagement degli stakeholder**, principi che continuano a sostenere la sua reputazione e guidano l'approccio di lunga data a un governo societario trasparente e sostenibile.

Il Codice viene aggiornato regolarmente per allinearlo all'evoluzione delle normative, e la sua versione più recente è stata approvata in ultimo dal Consiglio di Amministrazione il 31 luglio 2025. Dopo l'ultimo aggiornamento del Codice, tutte le società del Gruppo d'Amico, tra cui DIS, lo hanno adottato, dimostrando ancora una volta l'impegno del Gruppo nei confronti di una condotta di business etica e la sua determinazione a spingersi oltre la semplice conformità al D.Lgs. 231/2001.

L'aggiornamento più recente prevedeva una **ristrutturazione completa del documento**. La prima novità chiave del Codice Etico di nuova adozione è l'introduzione di una sezione che delinea i **principali riferimenti normativi**. Tale sezione incorpora i principi già affrontati nella sezione "Rispetto della dignità della persona" e introduce ulteriori principi e

strumenti normativi. Sono incluse **linee guida nazionali e internazionali su diritti umani, responsabilità sociale d'impresa, protezione ambientale e governo societario**, da applicare alle attività del Gruppo e nell'intera catena del valore. Nel dettaglio, il Codice fa riferimento a quanto segue:

- Linee guida OCSE per le imprese multinazionali
- Principi guida ONU su imprese e diritti umani
- principi e diritti sanciti nelle otto convenzioni fondamentali individuate nella Dichiarazione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) sui Principi e diritti fondamentali del lavoro
- Dichiarazione universale dei diritti umani dell'ONU e i diritti stabiliti nei Patti internazionali
- Principi e *standard* della Convenzione sul lavoro marittimo (MLC 2006)
- *Standard* stabiliti dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO)

Una seconda novità chiave riguarda l'inclusione di una **Carta Etica**, che delinea la finalità e i valori fondamentali del Gruppo e promuove una cultura dell'integrità in tutte le operazioni aziendali e nelle relazioni con tutti gli *stakeholder*.

Inoltre, la sezione **Principi di condotta generali** è stata rivista e ampliata. I principi generali nuovi o migliorati includono:

- **Conformità alle leggi e procedure della Società** – principio migliorato che formalizza l'impegno del Gruppo ad assicurare la conformità non soltanto alle leggi esterne, ma anche alle procedure della Società

- **Protezione del patrimonio aziendale e uso delle risorse IT** – principio di nuova introduzione volto a prevenire l'uso improprio o irresponsabile del patrimonio e dei sistemi IT aziendali
- **Innovazione e uso dell'intelligenza artificiale** – principio migliorato che formalizza l'impegno del Gruppo a usare l'intelligenza artificiale in modo etico e trasparente, nonché a garantire il rispetto del personale e degli altri *stakeholder*

Anche la sezione **Principi di condotta nei confronti degli stakeholder** è stata rivista e ampliata. In particolare, l'elenco

Codice di Condotta		
Principi di condotta generali		
• Conformità alle leggi e alle procedure della Società • Onestà, equità e trasparenza • Rispetto della dignità della persona • Trattamento corretto delle informazioni riservate e protezione dei dati • Esclusione di conflitti di interessi		• Relazioni leali con la concorrenza • Responsabilità verso la comunità e liberalità • Rispetto dell'ambiente • Solidarietà • Protezione del patrimonio aziendale e uso delle risorse IT • Promozione dell'innovazione e uso dell'intelligenza artificiale
Principi di condotta nei confronti degli stakeholder interni		Principi di condotta nei confronti degli stakeholder esterni
• Rispetto dei diritti umani • Parità e pari opportunità nella gestione delle risorse umane • Formalizzazione dei rapporti di lavoro • Sviluppo professionale determinato dal merito e impegno, tramite un processo trasparente • Impegno nei confronti di condizioni di lavoro sicure e salutarie • Integrità, affidabilità e indipendenza degli organi sociali		• Affidabilità • Integrità • Trasparenza • Responsabilità • <i>Engagement</i> • Creazione di valore a lungo termine. DIS rispetta tutti tali principi nella gestione delle relazioni con gli <i>stakeholder</i> chiave riconosciuti nel suo Codice Etico: azionisti, clienti, fornitori, <i>partner</i> commerciali, <i>stakeholder</i> finanziari, istituzioni pubbliche e comunità locali.



INFORMAZIONE E FORMAZIONE SUL CODICE ETICO

Il Codice Etico viene **distribuito al personale di DIS**, a cui viene richiesto di familiarizzare con i suoi contenuti, rispettarne i principi e contribuire alla sua attuazione. Il rispetto del Codice costituisce un requisito fondamentale ai sensi del **Codice Disciplinare** ed è incluso espressamente nei **contratti di assunzione** dei neoassunti. Anche ai fornitori di servizi viene richiesto di riconoscere e accettare il Codice.

Le attività di comunicazione garantiscono che il Codice Etico e il Codice Disciplinare siano accessibili sulla intranet della Società⁽¹¹¹⁾ e a bordo delle sue navi. Il Codice viene pubblicato sul sito web della Società per tutti i destinatari, compresi i collaboratori esterni e i fornitori. Il personale neoassunto riceve informazioni sul Codice durante il programma di *onboarding*, e le eventuali modifiche del Codice vengono comunicate tramite posta elettronica a tutto il personale.

Una **formazione specifica e continua** viene fornita ai **dipendenti di DIS e al personale di altre società del Gruppo d'Amico** che collaborano con DIS, mentre una formazione generale viene fornita ai membri del Consiglio, con il supporto dell'Organismo di Vigilanza. Nel 2025 non si sono svolte attività di formazione specificamente correlate al Codice Etico e al Modello 231. Tali attività saranno realizzate nel prossimo esercizio e incorporeranno la versione aggiornata di luglio 2025 del Codice Etico.

Il Gruppo incoraggia inoltre **l'inclusione in tutti gli accordi di una clausola contrattuale che richiede il riconoscimento del Codice e l'impegno nei confronti dei suoi principi etici**. Tale clausola garantisce che il personale a tutti i livelli rispetti il Codice e riconosce il sistema di *whistleblowing* di DIS, disponibile sul sito web della Società, per la segnalazione delle non conformità.

Modello 231 - Modello di organizzazione, gestione e controllo

Dal 2008, la Società ha adottato un proprio Modello di organizzazione, gestione e controllo ("Modello organizzativo 231" o "Modello 231"), concepito per istituire e mantenere un sistema strutturato e integrato di norme e controlli inclusi nelle procedure esistenti del Gruppo. Tale sistema **è volto a prevenire e ridurre sistematicamente il rischio di commissione o di tentata commissione dei reati (ivi compresa la corruzione)** durante lo svolgimento di **attività sensibili**. Il Modello 231 è allineato ai requisiti del **decreto legislativo italiano n. 231 dell'8 giugno 2001** ("Decreto 231").

Il Modello 231 identifica le aree di rischio associate ai reati descritti nel Decreto 231 ("Aree di rischio") e istituisce misure di controllo preventive per mitigare tali rischi. Include specifici protocolli che disciplinano l'attività di monitoraggio dell'Organismo di Vigilanza, l'attuazione delle sue decisioni e la gestione di tali attività sensibili onde evitare i reati pertinenti.

DIS ha adottato formalmente il **Sistema di gestione integrata** della sua capogruppo, d'Amico Società di Navigazione S.p.A., le cui procedure vengono aggiornate continuamente per incorporare gli ulteriori controlli richiesti dal Modello 231. Il Modello 231 **richiede obbligatoriamente la segnalazione delle violazioni all'Organismo di Vigilanza** e include un sistema di sanzioni disciplinari per le non conformità. Richiede inoltre la formazione obbligatoria per tutti i dipendenti e i fornitori di servizi di DIS internamente al Gruppo d'Amico per garantire il rispetto delle procedure istituite.

Ogni anno, l'Organismo di Vigilanza conduce una valutazione

completa dell'adeguatezza e dell'efficacia del Modello 231. Sulla base dei risultati, l'Organismo raccomanda aggiornamenti della valutazione dei rischi, garantendo che il Modello 231 resti allineato ai cambiamenti interni e all'evoluzione dei requisiti di legge ai sensi del **Decreto 231**.

Dopo l'ultima **autovalutazione dei controlli e dei rischi (CRSA)** eseguita, il Modello 231 è stato ristrutturato ai fini del suo allineamento alle normative italiane e ai cambiamenti organizzativi interni, ed è stato approvato in ultimo dal Consiglio di Amministrazione il 6 novembre 2025.

Il Decreto 231

DIS ha l'obbligo di conformarsi al decreto legislativo italiano n. 231/2001 ("Decreto 231") in virtù della sua quotazione nel **segmento STAR di Borsa Italiana**. Il Decreto ha introdotto la responsabilità amministrativa degli enti in caso di reati commessi in Italia da soggetti che agiscono per conto della Società, quali rappresentanti, dirigenti, amministratori, subordinati e persone che, anche de facto, svolgono attività di gestione o controllo. Il Decreto 231 prevede che gli enti siano ritenuti responsabili di un elenco specifico di illeciti commessi, o anche tentati, nell'interesse e/o a vantaggio della Società. Tuttavia, la responsabilità amministrativa non si applica se il reato è stato commesso nell'interesse esclusivo proprio, nell'interesse di terzi non legati alla Società o a esclusivo vantaggio dell'autore del reato.

(111) https://en.damicointernationalshipping.com/corporate-governance/#_code-of-ethics



Whistleblowing

Per garantire la riservatezza e l'anonimato dei *whistleblower*, tra cui parti terze, DIS ha attuato una **piattaforma di segnalazione dedicata**⁽¹¹²⁾ nel marzo 2021. Tale piattaforma consente la segnalazione di irregolarità, condotte illegali o violazioni che riguardano il diritto dell'Unione Europea, nonché qualsiasi legge locale, nazionale o internazionale, tra cui il D.Lgs. 231/2001. È inoltre possibile l'uso per la segnalazione di violazioni del Codice Etico, delle politiche e delle procedure nel Sistema di gestione integrata del Gruppo, ad esempio la Politica anticorruzione, insieme a qualunque altra cattiva condotta o azione che potrebbe danneggiare gli interessi o la reputazione della Società. La piattaforma è inoltre accessibile per la segnalazione di incidenti che si verificano a bordo.

Nel 2024 DIS ha iniziato a perfezionare la sua politica sul whistleblowing, che è stata quindi approvata nel 2025 per garantire la conformità alla nuova normativa europea, con l'intento di creare un framework per le entità del Gruppo per l'adozione di specifiche procedure. Per promuovere la comprensione, è stato introdotto un processo di onboarding per tutto il personale di terra, affinché si familiarizzasse con il **Modello 231** e le relative procedure di *whistleblowing*.

Inoltre, nell'eventualità di un aggiornamento del Modello 231, DIS si impegna ad organizzare una **formazione dedicata** per tutto il personale di terra. Nel 2023 la Società ha completato un programma di formazione, avviato nel 2022, in collaborazione con l'Organismo di Vigilanza e il dipartimento Risorse Umane del Gruppo. Tale programma era rivolto a tutti i dipendenti di terra, all'alta dirigenza e ai membri del

Consiglio, con l'obiettivo di approfondire il Modello 231 ristrutturato e il sistema di whistleblowing. La Società pianifica l'avvio di un nuovo programma di formazione nel 2026, dopo l'ultima approvazione del Modello 231, della Politica sul *whistleblowing* e del Codice Etico.

Attraverso il sistema di *whistleblowing*, **DIS garantisce l'indagine tempestiva di tutte le segnalazioni relative alla condotta di business, mantenendo un processo obiettivo e indipendente**. Sono state poste in atto procedure chiare per assegnare le segnalazioni a un **Comitato Whistleblowing** ("Comitato WB") dedicato, affrontando i potenziali conflitti di interessi e garantendo l'imparzialità nel corso dell'intera indagine.

Le segnalazioni relative a incidenti sulle navi o legate alle operazioni delle stesse sono gestite dalla **Designated Person Ashore** (DPA), che è membro del Comitato WB responsabile della revisione di tali casi. Anche le violazioni del Decreto 231/2001 o della privacy sono gestite dal Comitato WB, in collaborazione con le parti pertinenti, ad esempio la DPA, gli Organismi di Vigilanza o il Direttore delle Risorse Umane del Gruppo (anch'egli membri del Comitato). Quando necessario, le segnalazioni possono essere condivise con le funzioni interne o l'alta dirigenza, sempre in conformità alle regole di trattamento riservato.

Nel 2025 non è stata segnalata all'Organismo di Vigilanza alcuna violazione del Modello 231 o del Codice Etico.

Diritti umani

Nel 2023 DIS ha introdotto una **Politica sui diritti umani dei marittimi**, mettendo in evidenza il rispetto e la dignità per tutti gli individui e l'impegno di DIS a conformarsi ai diritti umani riconosciuti in ambito internazionale, come stabilito nella Convenzione sul lavoro marittimo (Maritime Labour Convention). La politica viene applicata attraverso contratti standardizzati e *audit* per garantire la conformità sulle navi di DIS. I marittimi vengono informati dei loro diritti durante i *briefing* precedenti all'imbarco, e nel 2025 è stata condotta una formazione su diritti umani, parità di genere e inclusione.

A bordo, le ore di lavoro e di riposto sono rigorosamente monitorate per garantire il benessere dei marittimi, i quali dispongono inoltre dell'accesso garantito all'assistenza medica, tra cui il sostegno alla salute mentale, durante e dopo il servizio. Viene sempre rispettato il diritto a un rimpatrio sicuro. DIS proibisce il **lavoro forzato**, inclusa la servitù per debiti, e conduce *audit* annuali per garantire che i marittimi non versino alcuna tassa di reclutamento. Tale requisito è specificato nei

contratti con le agenzie di reclutamento.

Il Gruppo applica una **politica di tolleranza zero** nei confronti delle molestie e del bullismo, con rigorose procedure di segnalazione per gli incidenti sia a bordo che a terra. Le segnalazioni possono essere inoltrate per iscritto attraverso la piattaforma di *whistleblowing* dedicata del Gruppo o possono essere trasmesse oralmente tramite la linea verde o incontri di persona. Possono inoltre essere inoltrate autonomamente tramite altri canali di segnalazione usuali (non coperti dalle protezioni del *whistleblowing*), a condizione che siano fatte in buona fede.

Nel 2025 non sono state segnalate a bordo violazioni gravi dei diritti umani né casi di discriminazione. Di conseguenza, non sono state ricevute sanzioni, penali né richieste di risarcimento.

Gravi violazioni dei diritti umani (personale marittimo e di terra)	2025	2024
Numero di gravi violazioni dei diritti umani (ad es. lavoro forzato, tratta di esseri umani o lavoro minorile)	0	0
Importo totale di multe, sanzioni e risarcimenti dei danni per gravi violazioni dei diritti umani (\$)	0	0

(112) La piattaforma è disponibile all'indirizzo: <https://openreportingsystem.damicoship.com/> nonché sulla intranet e sui siti web di DIS.



Anticorruzione

Per DIS riveste la massima importanza agire in modo professionale, corretto, onesto ed etico in tutte le operazioni e i rapporti commerciali ovunque il Gruppo opera (o prevede di operare). La **Politica anticorruzione** adottata da DIS si propone di prevenire qualsiasi forma di corruzione, anche le tangenti, e rispettare le leggi anticorruzione di ogni paese in cui il Gruppo opera. La politica promuove un **approccio di “tolleranza zero” alla corruzione** in qualsiasi forma, anche da parte di dipendenti, consulenti, agenti o appaltatori.

Tutti i dipendenti di DIS sono responsabili della prevenzione, rilevazione e segnalazione di tangenti e altre forme di corruzione. I dipendenti sono tenuti a evitare qualsiasi attività che potrebbe comportare, o suggerire, una violazione della Politica anticorruzione. Per garantire che tutti i casi sospetti di corruzione vengano gestiti coerentemente, il Gruppo ha attuato misure specifiche che tutelano i *whistleblower* dalle ritorsioni o conseguenze negative, indipendentemente dal fatto che un’indagine corrobori una cattiva condotta. Analogamente, nessun dipendente di DIS dovrebbe subire ritorsioni o conseguenze negative per essersi rifiutato di adottare una condotta illecita o per avere segnalato in buona violazioni delle norme e dei regolamenti anticorruzione.

La conformità alla Politica anticorruzione viene monitorata attivamente attraverso vari meccanismi, tra cui sistemi di rimborso delle spese e di tracciamento dei regali, *audit* interni ed esterni e relazioni sull’autovalutazione di potenziali violazioni.

Nel **2025 non sono stati segnalati casi di corruzione o comportamento anticoncorrenziale**. Inoltre, non erano pendenti né si sono concluse azioni legali legate a comportamenti anticoncorrenziali o violazioni

delle leggi antitrust o sui monopoli in cui DIS è stata identificata come partecipante.

Casi di corruzione	2025	2024
Numero totale di casi confermati di corruzione	0	0
Numero totale di casi confermati in cui i dipendenti sono stati licenziati o puniti per corruzione	0	0
Numero totale di casi confermati in cui i contratti con partner commerciali sono stati rescissi o non rinnovati a causa di violazioni legate a corruzione	0	0
Casi legali pubblici in materia di corruzione presentati contro l’organizzazione o i suoi dipendenti	0	0
Numero di condanne risultanti da violazioni delle leggi anticorruzione	0	0
Importo totale delle perdite/pene pecuniarie in conseguenza di procedimenti legali (US \$) ⁽¹¹³⁾	0 \$	0 \$

A riconoscimento dell’importanza di coinvolgere la sua forza lavoro in una cultura basata su pratiche commerciali etiche, DIS ha organizzato **programmi di formazione per tutto il personale di terra**. La formazione anticorruzione viene condotta al momento dell’assunzione, e in tale occasione i dipendenti ricevono spiegazioni dettagliate in merito alla “Politica anticorruzione”. Tale iniziativa garantisce che i dipendenti comprendano i comportamenti da adottare nelle situazioni che potrebbero esporre la Società a rischi di corruzione. Poiché tutte le funzioni a terra di DIS sono considerate esposte a potenziali rischi di corruzione, al personale viene raccomandato di adottare una condotta appropriata in tutte le interazioni esterne per mantenere l’impegno del Gruppo nei confronti di pratiche commerciali etiche.

(113) Tali informazioni soddisfano gli obblighi di informativa a norma.



Formazione in materia di anticorruzione	Funzioni a rischio	Management	AMSB ⁽¹¹⁴⁾	Altri lavoratori propri
Copertura della formazione (personale di terra)				
Personale totale	Tutte le funzioni	13	9	13
Totale destinatario della formazione	Tutte le funzioni	13	9	13
Ore di formazione				
N. di ore pro capite	2	2	2	2
Frequenza				
Frequenza di formazione richiesta	Una volta	Una volta	Una volta	Una volta
Temî coperti				
Politica anticorruzione				
Scopo e ambito di applicazione	V	V	V	V
Responsabilità e doveri	V	V	V	V
Panoramica della politica <i>Regali, mance, omaggi aziendali e ospitalità, lobbying aziendale, donazioni di beneficenza e sponsorizzazioni</i>	V	V	V	V
Terzi <i>Due diligence per la riduzione dei rischi, inclusione di una clausola anticorruzione</i>	V	V	V	V
Misurazione della conformità	V	V	V	V
Conseguenza della violazione della politica	V	V	V	V
Segnalazione della violazione della politica (whistleblowing)	V	V	V	V

La seguente tabella presenta il numero di scali effettuati in porti situati nei paesi classificati tra le 20 ultime posizioni dell'indice di percezione della corruzione (CPI - Corruption Perception Index) di Transparency International.

Numero di scali nei porti dei paesi con le 20 posizioni più basse nell'indice di percezione della corruzione di Transparency International ⁽¹¹⁵⁾	2025	2024	Δ
Scali totali nei porti (nel mondo)	1.222	1.116	+9,5%
Scali nei porti dei paesi con le 20 posizioni più basse nell'indice di percezione della corruzione di Transparency International	0	0	-

(114) AMSB significa Administrative, Management and Supervisory Bodies (organi di amministrazione, direzione e controllo) (organi di governo)

(115) Tale tabella presenta specifiche per le entità che soddisfano gli obblighi di informativa a norma SASB TR-MT-000.F e SASB TR-MT-510a.1.



Partecipazione ad associazioni e organizzazioni leader del settore

DIS non è coinvolta in attività di *lobbying* dirette o autonome e non fornisce contributi politici – né finanziari né in natura – a partiti politici, rappresentanti eletti o soggetti che perseguono incarichi politici. Tuttavia, DIS si impegna a promuovere politiche che supportino lo sviluppo sostenibile del settore dei trasporti marittimi. Contribuisce attivamente al lavoro delle associazioni ed organizzazioni leader del settore, favorendo la collaborazione con le controparti di settori, sfruttando le sinergie e promuovendo la diffusione delle best practice.

Tra le organizzazioni e associazioni più rilevanti a cui DIS contribuisce direttamente o attraverso il Gruppo d'Amico sono annoverate: **INTERTANKO** (International Association of Independent Tanker Owners), the **International Chamber of Shipping**, **ECSA** (European Community Shipowners' Association), **CONFITARMA** (Confederazione Italiana Armatori, la principale associazione del settore della navigazione a livello italiano), **BIMCO** e l'**European Sustainable Shipping Forum** (ESSF). In varie di tali organizzazioni i dirigenti del Gruppo detengono ruoli di primo piano.

Nel dettaglio, il Presidente esecutivo di DIS è stato Presidente di INTERTANKO dal novembre 2018 al novembre 2024.

Pertanto, **attualmente è membro onorario del Comitato Esecutivo** e manterrà tale posizione a tempo indeterminato. In quanto associazione di categoria leader, INTERTANKO rappresenta gli armatori di navi cisterna indipendenti dal 1970, sostenendo un settore delle navi cisterna competitivo, trasparente e sostenibile dal punto di vista ambientale.

Svariate figure chiave di DIS e del Gruppo d'Amico rivestono posizioni nel Consiglio di INTERTANKO e nei seguenti Comitati: Commercial and Markets Committee, Environmental Committee, Human Element in Shipping Committee (HEISC), Safety and Technical Committee (ISTEC), Vetting Committee.



Gestione della catena di fornitura



ESRS G1-2; G1-6

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) RILEVANTI

L'analisi di doppia materialità del 2024 ha identificato un **potenziale impatto positivo** nel tema della **Gestione dei rapporti con i fornitori, anche per quanto riguarda i pagamenti**, come rilevanti. Nello specifico, le **pratiche di pagamento eque e trasparenti** e la **gestione responsabile dei rapporti con i fornitori** possono avere **un'influenza significativa sui fornitori, aiutandoli a mantenere operazioni commerciali stabili, creando posti di lavoro e sviluppando una cultura aziendale equa**. Tale impatto va oltre le pratiche aziendali, contribuendo all'adozione di pratiche più sostenibili all'interno della catena di fornitura.

La potenziale incapacità di alcuni operatori della catena del valore di conformarsi agli *standard* di sostenibilità può invece influire negativamente sulle prestazioni di sostenibilità dell'intera catena del valore.

L'impegno di DIS per l'engagement dei fornitori, in particolare nella promozione di pratiche commerciali sostenibili dal punto di vista sociale e ambientale, è stabilito nel Piano ESG di DIS.

POLITICHE E PROCEDURE DI GESTIONE

Le **procedure di screening dei fornitori** di DIS selezionano e valutano i candidati in **base alle loro performance in termini di qualità, sicurezza e rispetto dell'ambiente**. Le procedure in essere sono concepite per evitare *l'engagement* con soggetti coinvolti in violazioni dei diritti umani e impongono requisiti più rigorosi per i fornitori che operano nella categoria Ambiente e Sicurezza.

Come parte del Sistema di gestione integrata, tutti i fornitori sono incoraggiati a rispettare le regole, le procedure e i principi etici della Società. In tutti i contratti e nelle lettere di incarico, i fornitori devono confermare di avere letto e compreso il Codice Etico del Gruppo.

Per migliorare il rapporto con il fornitore e garantire allo stesso tempo che tutte le pratiche commerciali siano allineate alla cultura della trasparenza ed equità di DIS, il Gruppo **ha deciso di sviluppare un Codice di Condotta ESG dei Fornitori**. Tale iniziativa è volta a incorporare la catena del valore in un processo di trasformazione che promuove una condotta di business più responsabile e sostenibile.

Gestione della catena di fornitura

24

fornitori strategici identificati a cui verrà trasmesso il Codice di Condotta ESG a partire dal 2027

12,8%

percentuale di fornitori analizzati e valutati sulla base di criteri ambientali



Piano ESG: obiettivi, target e azioni

Obiettivo	Strategia	KPI	Baseline 2023	Target 2025	Risultati 2025	Target 2027	Target 2030
Miglioramento dell’impatto del Gruppo attraverso la catena del valore	Condivisione del Codice di Condotta ESG con i fornitori strategici	Quota dei fornitori strategici che hanno ricevuto il Codice di Condotta ESG	0%	Analisi dei fornitori per individuare i fornitori strategici	Analisi eseguita con successo	Codice condiviso con il 60% dei fornitori strategici	100%

Strategia	Azioni	Overview risultati 2025
Condivisione del Codice di Condotta ESG con i fornitori strategici	- Valutare l’avvio di un progetto dedicato per mappare i fornitori strategici di DIS, tenendo conto di fattori quali il valore degli ordini assegnati al fornitore, la sua sostituibilità, il potenziale impatto ESG e la supervisione degli aspetti ESG - Introduzione di un Codice di Condotta ESG dei Fornitori - Attuazione di una procedura di verifica (ad es. audit e/o whistleblowing)	Nel 2025 DIS ha redatto una bozza del Codice di Condotta ESG, che sarà pronto nel 2026. Nel corso dell’esercizio, il Gruppo ha inoltre condotto un’analisi approfondita dei suoi primi 50 fornitori per identificare quelli “strategici”. L’analisi ha portato all’identificazione di 24 fornitori a cui verrà trasmesso il Codice. Tali fornitori rappresentano il 48% circa della spesa totale verso i fornitori. Per ulteriori informazioni su tale iniziativa, consultare il capitolo corrente, paragrafo “Codice di Condotta ESG dei fornitori”.



Codice di Condotta ESG dei fornitori

Nel 2025 DIS ha redatto una **bozza del Codice di Condotta ESG**, che sarà pronto nel 2026, e ha eseguito un'approfondita **analisi dei suoi primi 50 fornitori**, applicando tre criteri principali:

- **Valore dei ricavi (analisi 80/20)**, usato come approssimazione della scala e dell'impatto potenziale delle operazioni del fornitore
- **Rilevanza strategica** nella catena di fornitura del Gruppo, con la valutazione della rilevanza strategica del ruolo del fornitore ai fini della continuità operativa e della creazione di valore
- **Rischio geografico**, con particolare attenzione ai fornitori che operano nelle regioni identificate come ad alto rischio per i diritti umani, gli aspetti ambientali o di governance in base a indici internazionali e framework normativi.

Per la metodologia di valutazione sono stati usati i rating di Allianz Trade (a breve e medio termine) come benchmark principale per il rischio paese, integrati con la Classificazione OCSE del rischio paese come riferimento secondario. Un livello di rischio consolidato (basso, medio, alto) è stato determinato attraverso regole di mappatura strutturata e rettifiche a breve termine, con ulteriori note per i paesi che presentano rischi elevati di trasferibilità o convertibilità. La rilevanza strategica è stata classificata come critica, alta o media a seconda della natura delle merci e dei servizi forniti, mentre l'analisi 80/20 ha identificato fornitori a copertura dell'80% circa della spesa annuale totale.

Tale approccio garantisce un *framework* affidabile per il monitoraggio del rischio della catena di fornitura e supporta un processo decisionale informato per l'approvvigionamento strategico. L'elenco verrà aggiornato a cadenza annuale per garantire l'allineamento al Codice di Condotta ESG.

L'analisi ha identificato 24 fornitori critici che rappresentano all'incirca la metà **(48%) delle spese totali** verso i fornitori. Tali fornitori riceveranno il Codice di Condotta ESG; una bozza del documento è stata redatta ed è attualmente in fase di perfezionamento, per iniziare la sua condivisione durante la seconda metà del 2027.

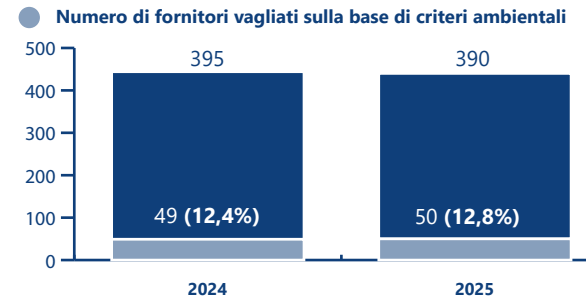
Valutazione dei fornitori⁽¹¹⁶⁾

In aggiunta al nuovo Codice di Condotta ESG, e alla luce della natura delle sue attività operative, nonché dei suoi impatti ambientali potenziali ed effettivi, DIS si è impegnata ad analizzare e valutare i suoi fornitori in base alle loro *performance* ambientali e ad altri criteri pertinenti.

A tale scopo, le parti correlate all'interno del Gruppo d'Amico che forniscono servizi a DIS mantengono un **registro di fornitori** selezionati sulla base della loro affidabilità, qualità, prezzo e tempi di consegna. I fornitori inseriti in tale elenco devono rispettare i seguenti criteri:

- possesso di **certificazioni** di conformità alle norme ISO 9001 e ISO 14001, rilasciate da un soggetto terzo riconosciuto
- **rispetto dei requisiti di DIS e del Gruppo** in tema di consumi ed efficienza energetica.

Fornitori analizzati e valutati sulla base di criteri ambientali



Grazie a procedure di pagamento strutturate ed efficienti, **DIS non aveva procedimenti legali in corso per pagamenti in ritardo a fine 2025**. Ciò sottolinea l'impegno del Gruppo nei confronti della disciplina finanziaria, della fiducia dei fornitori e dell'efficienza operativa.

DIS non è coinvolta in rapporti commerciali né sottoscrive contratti con soggetti o enti inclusi nelle liste di riferimento antiterrorismo, né con soggetti o enti sanzionati o quelli direttamente o indirettamente possedute/controllate da soggetti sanzionati. Tutti i potenziali nuovi fornitori vengono valutati in relazione alla loro conformità ai principi etici del Gruppo d'Amico e alle certificazioni possedute.

Come previsto nel Sistema di gestione integrata, **tutti i fornitori sono fortemente incoraggiati a rispettare le regole, le procedure e i principi etici e comportamentali di DIS**. Nei contratti e nelle lettere di incarico, i fornitori devono dichiarare formalmente di avere letto e compreso il contenuto del Codice Etico del Gruppo.

Inoltre, per **prevenire il lavoro forzato** — in particolare pratiche come la **servitù per debiti** — DIS conduce audit annuali per

verificare che i marittimi non abbiano pagato alcuna tassa di reclutamento o di collocamento. Tale requisito è inoltre incorporato nei contratti dell'armatore con i servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi.

Nella gestione della sua catena di fornitura d'Amico International Shipping S.A., attraverso il Sistema di gestione integrata (IMS) del Gruppo d'Amico, ha attuato misure volte a garantire che tutti i prodotti e i servizi approvvigionati siano conformi agli *standard* di qualità, di sicurezza e ambientali. Tali misure si applicano in particolare ai prodotti e ai servizi che hanno o potrebbero avere un impatto significativo sul consumo di energia, a quelli essenziali per un funzionamento ottimale delle attività di navigazione del Gruppo (ad es. interventi di bacino, manutenzione e riparazione delle navi e fornitura di carburanti) e ai servizi esternalizzati.

Tutti i prodotti e i servizi approvvigionati vengono sottoposti a una verifica dal punto di vista della tipologia, quantità e qualità come definito contrattualmente, con controlli condotti per identificare eventuali difetti. Tali **ispezioni** vengono svolte a bordo dal personale della nave e a terra dal dipartimento acquisti, con i risultati registrati e inviati all'Ufficio Tecnico per i potenziali aggiornamenti delle valutazioni delle *performance* dei fornitori. Inoltre, almeno una volta all'anno il dipartimento competente conduce una valutazione dei fornitori strategici, applicando un sistema di punteggi che determina una classifica finale.

Per i fornitori nella categoria Ambiente e Sicurezza, la valutazione è più severa. La classifica finale include valutazioni sul livello di consapevolezza dei fornitori e sulla loro capacità di gestire gli impatti ambientali, nonché una valutazione delle implicazioni per la sicurezza dei loro prodotti e servizi per il personale di d'Amico.

(116) Il dato si riferisce al numero totale di fornitori che sono stati analizzati dal Gruppo nel corso del tempo. Ciò implica che 1 ulteriore fornitore è stato valutato usando criteri ambientali nel 2025.



Pratiche di pagamento

Il Gruppo DIS opera nel settore dei trasporti marittimi, in cui una precisa gestione delle procedure di pagamento è essenziale in ragione del coinvolgimento di un'ampia gamma di fornitori.

In considerazione della natura delle operazioni marittime, le **strutture di pagamento** variano a seconda del **tipo di prodotto o servizio fornito**. In numerosi casi, una quota significativa o persino l'intero importo dovuto viene pagato prima della consegna. Un esempio significativo è la categoria dei fornitori Agenzie Portuali, in cui le condizioni contrattuali richiedono quasi sempre un anticipo del 95% rispetto all'importo totale concordato al momento della nomina. Ciò garantisce a DIS servizi cruciali, ad esempio il carico o lo

scarico di una nave, fondamentali per la continuità operativa. Una volta completato il servizio, DIS elabora il saldo rimanente. Analogamente, i contratti di noleggio passivo richiedono solitamente l'intero pagamento del noleggio mensile in anticipo.

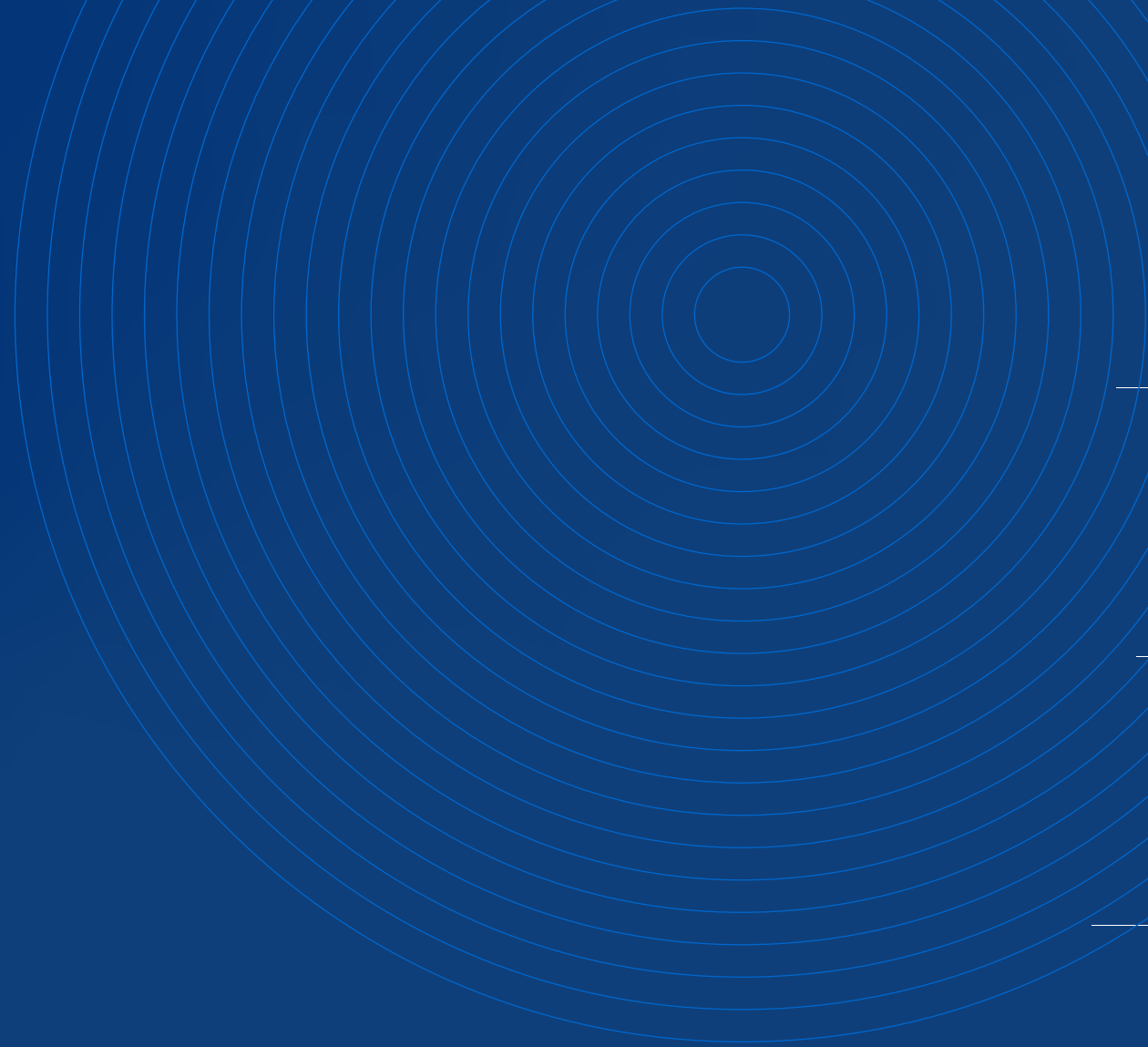
Per gli altri fornitori, le condizioni di pagamento possono variare in misura considerevole, da meno di 30 giorni prima della fornitura del servizio a oltre 120 giorni, a seconda della complessità del servizio o dell'accordo.

Nel 2025 DIS ha mantenuto un **efficiente processo dei pagamenti**, garantendo regolamenti puntuali ai suoi fornitori. I **giorni medi di pagamento** registrati sono stati:

Giorni medi di pagamento per categoria dei fornitori	2025	2024	Δ
Fornitori tecnici	2,41	6,70	-64,0%
Fornitori di servizi di trasporto	2,49	4,98	-50,0%

La riduzione dei termini medi di pagamento ottenuta nel 2025 è attribuibile principalmente alla liquidazione di fatture a valore elevato relative a interventi di bacino e acquisizioni di navi, che sono state saldate all'emissione senza ritardi. Inoltre, il Gruppo ha gestito un numero medio inferiore di navi a noleggio *time charter* (TC-in) nel corso dell'esercizio. Sebbene il noleggio *time charter* sia solitamente pagato in anticipo, i costi accessori correlati al *time charter* sono solitamente saldati in ritardo. Il numero inferiore di navi a noleggio *time charter* (TC-in) ha ridotto il volume di tali pagamenti differiti, incrementando quindi l'incidenza relativa dei pagamenti anticipati dei noleggi nella media complessiva.

Appendice





Cambiamenti della predisposizione e rappresentazione dei dati

Metrica o KPI		Unità di misura	Valore 2024	Valore 2024 rev.	Δ	Note esplicative
Resoconto di gestione: Overview (La nostra flotta)						
1	Distanza percorsa – flotta controllata	miglia nautiche	1.659.794,0	1.958.929,1	+18,02%	Il valore riportato per la Relazione annuale 2024 si riferiva soltanto alla flotta di proprietà e a scafo nudo, ad esclusione quindi delle navi noleggate in time charter: per garantire coerenza con il resto del capitolo, le due metriche sono state riviste includendo le navi a noleggio <i>time charter</i> (Tc-in) operative a fine esercizio, e si riferiscono quindi alla flotta controllata che include navi di proprietà, a scafo nudo e a noleggio <i>time charter</i> .
2	Merce caricata – flotta controllata	Tonnellate	14.646.410	15.659.427	+6,92%	
Valore ambientale: Cambiamento climatico (consumo energetico e mix di combustibili)						
3	[Energia dal] Consumo di carburante da greggio e prodotti petroliferi	MWh	1.891.145,00	1.891.835,50	+0,04%	Il biocarburante è stato erroneamente considerato sia nel consumo energetico da fonti rinnovabili, sia nel consumo da combustibili fossili (doppio conteggio). Per la Relazione annuale 2025, si è ipotizzato che la miscela di biocarburante fosse B30, composta al 30% da biocarburante e per il 70% da combustibile fossile (che si è ipotizzato essere olio combustibile denso): soltanto il 70% dell’energia proveniente dalle miscele di biocarburante è stato quindi allocato all’energia da combustibile fossile, mentre la quota rimanente all’energia da fonti rinnovabili. Ciò spiega le variazioni tra i KPI alle righe 3 e 4. Di conseguenza, sono state influenzate le seguenti metriche: consumo energetico totale da combustibili fossili (riga 5), quote delle fonti fossili e fonti rinnovabili rispetto al consumo totale (righe 6 e 7) e consumo energetico totale (riga 8). La riduzione del consumo energetico totale ha inoltre dato luogo a un’ulteriore diminuzione dell’intensità energetica (si veda la riga 10).
4	[Energia dal] Consumo di carburante da fonti rinnovabili (biocarburante)	MWh	1.782,0	1.261,9	-29,19%	
5	Consumo energetico totale da combustibili fossili	MWh	1.891.255,2	1.891.945,3	+0,04%	
6	Quota delle fonti fossili rispetto al consumo energetico totale	%	99,902%	99,930%	+0,028 p.p.	
7	Quota delle fonti rinnovabili rispetto al consumo energetico totale	%	0,095%	0,067%	-0,028 p.p.	
8	Consumo energetico totale	MWh	1.893.096,9	1.893.267,3	+0,01%	I ricavi utilizzati in precedenza come denominatore per gli indici dell’intensità facevano erroneamente riferimento ai ricavi totali. Con tale correzione, i ricavi riportati sono allineati ai Ricavi netti totali come segnalati a bilancio. Di conseguenza, l’intensità energetica in base ai ricavi netti è aumentata (si veda la riga 10).
9	Ricavi netti totali - Trasporto marittimo e costiero di merci	US\$	470.970.899,0	371.852.068,0	-21,05%	
10	Intensità energetica in base ai ricavi netti (tenendo conto sia dell’intensità energetica che dei ricavi netti nei settori ad elevato impatto climatico)	MWh/\$	0,0040	0,0051	+26,4%	L’intensità energetica è influenzata dai cambiamenti sia del numeratore (si veda la riga 8) sia del denominatore (si veda la riga 9).
Valore ambientale: Cambiamento climatico (rendicontazione delle emissioni di gas serra)						
11	Ricavi dai contratti spot	US\$	154.238.917,0	313.818.942,0	+103,46%	Errore nella precedente rendicontazione: i ricavi utilizzati per l’intensità delle emissioni erano quelli dei contratti TC-in (ovvero, il valore complementare dei contratti spot), al posto di quelli dal mercato <i>spot</i> . Di conseguenza, l’intensità delle emissioni è significativamente inferiore (si vedano le righe 12 e 13).
12	Indice di intensità delle emissioni - Market-based	tCO2e/\$	0,00230186	0,00095478	-50,85%	L’indice risulta più che dimezzato in ragione della variazione dei ricavi al denominatore, che attualmente sono allineati ai Ricavi netti totali come riportati a bilancio.



Metrica o KPI		Unità di misura	Valore 2024	Valore 2024 rev.	Δ	Note esplicative
13	Indice di intensità delle emissioni - Location-based	tCO2e	0,00230181	0,00095476	-58,52%	
14	Emissioni di Scopo 1 coperte dall'UE-ETS	tCO2e	12.341,00	29.179,73	+136,45%	Le emissioni di Scopo 1 prese in considerazione erano soltanto quelle legate ai contratti <i>spot</i> . Tuttavia, tale KPI deve coincidere con quello che il Gruppo riferisce all'UE ai fini degli acquisti di quote UE (EUA). Attualmente il valore riportato si riferisce all'intera flotta controllata, indipendentemente dalla modalità di impiego (spot o altro), che rientra nel campo di applicazione della Procedura MRV, vale a dire i viaggi tra porti del SEE o che iniziano o terminano nei porti del SEE.
15	Quota delle emissioni di Scopo 1 coperte dall'UE-ETS	%	3,48%	5,56%	+2,08 p.p.	Il KPI è stato riesaminato alla luce del cambiamento della metodologia di rendicontazione applicata al numeratore (che attualmente copre il perimetro richiesto dalla Procedura MRV ed è allineato a quanto riportato dalla Società all'UE ai sensi di tale procedura). Inoltre, la metrica cambia in ragione di una diversa valutazione in merito al perimetro da usare. Infatti, gli ESRS richiedono di riportare la voce Emissioni coperte dall'UE-ETS come quota delle emissioni di Scopo 1 totali. Tuttavia, le emissioni di Scopo 1 sono calcolate tenendo conto del consumo di carburante bunker soltanto dei viaggi "spot", del consumo di gas fluorurati e della combustione di carburante nelle sedi. Tale perimetro è diverso rispetto a quello che rientra nel campo di applicazione della Procedura MRV dell'UE, che copre invece tutti i viaggi tra i porti del SEE, oppure che iniziano o terminano in un porto del SEE, con tutte le debite correzioni definite nella Procedura MRV. Di conseguenza, risulterebbe fuorviante confrontare le emissioni coperte dall'UE-ETS e le emissioni di Scopo 1 basate sui viaggi spot, poiché si riferiscono a viaggi differenti. La soluzione adottata è quella di riferire in merito al KPI utilizzando un denominatore diverso, vale a dire le emissioni di CO ₂ dall'intera flotta (di proprietà o a scafo nudo), i cui valori sono calcolati applicando fattori di emissione specifici per i carburanti definiti dall'IMO, sono riportati nel Piano di monitoraggio e comunicazione di ciascuna nave e sono certificati dal RINA per conto delle autorità di bandiera, in conformità al Regolamento (UE) 2015/757 di istituzione della procedura per le emissioni di CO ₂ prodotte nel corso dei viaggi tra i porti europei.
Valore sociale: Forza lavoro propria (formazione e sviluppo delle competenze)						
16	Spese totali per la formazione (di terra)	US\$	30.000,00	26.652,33	-11,16%	Cambiamenti della metodologia di stima: attualmente il KPI si basa sulla spesa effettiva per la formazione piuttosto che sul budget pianificato. Inoltre, poiché le spese per la formazione sono pianificate e monitorate a livello del Gruppo d'Amico, la quota delle spese per il solo personale di DIS è stata stimata proporzionalmente, prendendo in considerazione la quota che il personale di terra di DIS rappresenta in rapporto al totale, tra cui i lavoratori in India che in precedenza erano esclusi. Le spese per la formazione pro capite sono state influenzate dalle variazioni apportate al numeratore (spesa totale) e sono state ulteriormente rettifiche in ragione di un errore di calcolo compiuto nella Relazione annuale 2024.
17	Spese di formazione per dipendente (terra)	US\$	1.162,00	1.025,09	-11,78%	
18	Rapporto retributivo totale annuo (di terra)	N.	5,72	5,81	+1,57%	I valori sono stati riportati erroneamente in euro invece che in dollari. Il cambiamento è dovuto all'applicazione del tasso di cambio da euro a dollaro e da sterlina a dollaro. Tali tassi di cambio sono quelli utilizzati dal dipartimento Risorse Umane ai fini della pianificazione del budget.

Indice dei contenuti ESRS

A decorative graphic consisting of numerous concentric circles in a lighter shade of blue, centered on the right side of the page. The circles vary in size, creating a ripple effect that extends towards the center of the slide.



Requisito di informativa ESRS	Sezione e capitolo ⁽¹¹⁷⁾	Pagina
BP-1 – Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità	SS – Informazioni generali: Introduzione alla dichiarazione di sostenibilità	63
BP-2 – Informative in relazione a specifiche circostanze	SS – Informazioni generali: Introduzione alla dichiarazione di sostenibilità; SS – Sostenibilità per DIS: Analisi di doppia materialità; SS – Appendice: Cambiamenti della predisposizione e rappresentazione dei dati	63; 67-68; 183-184
GOV-1 – Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	MR – Dichiarazione sul governo societario: Corporate Governance; SS – Sostenibilità per DIS: Governance ESG	47-56; 73
GOV-2 – Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate	SS – Sostenibilità per DIS: Governance ESG	73
GOV-3 - Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	MR – Dichiarazione sul governo societario: Corporate Governance	57-58
GOV-4 - Dichiarazione sulla <i>due diligence</i>	SS – Sostenibilità per DIS: Approccio di <i>due diligence</i>	74
GOV-5 – Gestione dei rischi e controlli interni della rendicontazione di sostenibilità	MR – Dichiarazione sul governo societario: Corporate Governance	59
SBM-1 – Strategia, modello di <i>business</i> e catena del valore	MR – Overview: Profilo del Gruppo; Struttura del Gruppo e presenza globale; La nostra attività; Le nostre catene del valore SS – Sostenibilità per DIS: Strategia ESG	9-11, 17-19, 76-78
SBM-2 – Interessi e opinioni degli <i>stakeholder</i>	MR – Overview: <i>Stakeholder</i> di DIS SS – Sostenibilità per DIS: Analisi di doppia materialità	20-23; 71
SBM-3 – Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di <i>business</i>	SS – Sostenibilità per DIS: Analisi di doppia materialità; SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	70-71; 82
IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	SS – Sostenibilità per DIS: Analisi di doppia materialità	70
IRO-2 – Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione di sostenibilità dell'impresa	SS – Indice dei contenuti ESRS; Elenco degli elementi d'informazione derivati da altra legislazione UE	186-190; 191-196
MDR-P – Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico; Inquinamento; Economia circolare; Condotta di <i>business</i> .	87, 121, 133, 170
MDR-A – Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti		89, 122, 171
MDR-T – Tracciamento dell'efficacia delle politiche e azioni attraverso i target		
Obbligo di informativa E1 relativo all'ESRS 2 GOV-3 – Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	MR – Dichiarazione sul governo societario: Corporate Governance	57-58
E1-1 – Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	89
Obbligo di informativa E1 relativo all'ESRS 2 SBM-3 – Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di <i>business</i>	MR – Dichiarazione sul governo societario: Corporate Governance	87
Obbligo di informativa E1 relativo all'ESRS 2 IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	86
E1-2 – Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	87
E1-3 – Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	90
E1-4 – Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	Comunicati come da MDR-T	89
E1-5 – Consumo di energia e mix energetico	Comunicati come da MDR-T	92-96

(117) SS – Dichiarazione di sostenibilità / MR – Resoconto di gestione



Requisito di informativa ESRS	Sezione e capitolo ⁽¹¹⁷⁾	Pagina
E1-6 – Emissioni lorde di GHG di Scopo 1, 2, 3 ed emissioni totali di GHG	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	99-103
E1-7 – Assorbimenti di GHG e progetti di mitigazione delle emissioni di GHG finanziati con crediti di carbonio	Non applicabile	-
E1-8 – Fissazione del prezzo interno del carbonio	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	108
E1-9 – Effetti finanziari attesi di rischi fisici e di transizione rilevanti e potenziali opportunità legate al clima	Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1	-
Obbligo di informativa E2 relativo all'ESRS 2 IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento	SS – Valore ambientale: Inquinamento	121
E2-1 – Politiche relative all'inquinamento	SS – Valore ambientale: Inquinamento	122
E2-2 – Azioni e risorse connesse all'inquinamento	Comunicati come da MDR-A	122
E2-3 – Obiettivi relativi all'inquinamento	N.A.	122
E2-4 – Inquinamento di aria, acqua e suolo	SS – Valore ambientale: Inquinamento	124-128
E2-5 – Sostanze preoccupanti e sostanze altamente preoccupanti	Non rilevante	-
E2-6 – Effetti finanziari attesi di impatti, rischi e opportunità legati all'inquinamento	Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1	-
Obbligo di informativa E3 relativo all'ESRS 2 IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alle acque e alle risorse idriche	Non rilevante	-
E3-1 – Politiche connesse alle acque e alle risorse marine		
E3-2 – Azioni e risorse connesse alle acque e alle risorse marine		
E3-3 – Obiettivi connessi alle acque e alle risorse marine		
E3-4 – Consumo idrico		
E3-5 – Effetti finanziari attesi di impatti, rischi e opportunità legati alle acque e alle risorse marine	SS – Valore ambientale: Biodiversità ed ecosistemi (Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni dell'ESRS 2 BP-2 Par. 17)	129-132
E4-1 – Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello di <i>business</i>		
Obbligo di informativa E4 relativo all'ESRS 2 SBM-3 – Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di <i>business</i>		
Obbligo di informativa E4 relativo all'ESRS 2 IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alla biodiversità e agli ecosistemi		
E4-2 – Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi		
E4-3 – Azioni e risorse relative alla biodiversità e agli ecosistemi		
E4-4 – Obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi	Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1	-
E4-5 – Metriche d'impatto relative ai cambiamenti della biodiversità e degli ecosistemi		
E4-6 – Effetti finanziari attesi di rischi e opportunità legati alla biodiversità e agli ecosistemi	N.A.	-
Obbligo di informativa E5 relativo all'ESRS 2 IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'uso delle risorse e all'economia circolare	N.A.	-

(117) SS – Dichiarazione di sostenibilità / MR – Resoconto di gestione



Requisito di informativa ESRS	Sezione e capitolo ⁽¹¹⁷⁾	Pagina
E5-1 – Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	Comunicare come da MDR-P	133
E5-2 – Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	N.A.	-
E5-3 – Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare	N.A.	-
E5-4 – Afflussi di risorse	SS – Valore ambientale: Economia circolare	134
E5-5 – Efflussi di risorse	SS – Valore ambientale: Economia circolare	134-135
E5-6 – Effetti finanziari attesi di impatti, rischi e opportunità legati all'uso delle risorse e all'economia circolare	Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1	-
Obbligo di informativa S1 relativo all'ESRS 2 SBM-2 – Interessi e opinioni degli <i>stakeholder</i>	SS – Valore sociale: Forza lavoro propria (Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni dell'ESRS 2 BP-2 Par. 17)	136-161
Obbligo di informativa S1 relativo all'ESRS 2 SBM-3 – Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di <i>business</i>		142 ,147 ,150, 154, 158
S1-1 – Politiche relative alla forza lavoro propria	SS – Condotta di <i>business</i> : Etica, integrità e diritti umani	142, 147, 150, 154, 158, 164
S1-2 – Processi di coinvolgimento della forza lavoro propria e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti	SS – Valore sociale: Forza lavoro propria (Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni dell'ESRS 2 BP-2 Par. 17)	172 140-163
S1-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alla forza lavoro propria di sollevare preoccupazioni	SS – Condotta di <i>business</i> : Etica, integrità e diritti umani	140-163
S1-4 – Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni	SS – Valore sociale: Forza lavoro propria (Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni dell'ESRS 2 BP-2 Par. 17)	174, 136-163
S1-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità		
S1-6 – Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa		
S1-7 – Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa		
S1-8 – Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale		
S1-9 – Metriche della diversità		
S1-10 – Salari adeguati		
S1-11 – Protezione sociale		
S1-12– Persone con disabilità		
S1-13 – Metriche di formazione e sviluppo delle competenze		
S1-14 – Metriche di salute e sicurezza		
S1-15 – Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata		
S1-16 – Metriche di remunerazione (divario retributivo e remunerazione totale)		
S1-17 – Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani	SS – Condotta di <i>business</i> : Etica, integrità e diritti umani	174

(117) SS – Dichiarazione di sostenibilità / MR – Resoconto di gestione



Requisito di informativa ESRS	Sezione e capitolo ⁽¹¹⁷⁾	Pagina
Obbligo di informativa S2 relativo all'ESRS 2 SBM-2 Interessi e opinioni degli <i>stakeholder</i>	SS – Valore sociale: Lavoratori nella catena del valore (Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni dell'ESRS 2 BP-2 Par. 17)	164
Obbligo di informativa S2 relativo all'ESRS 2 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di <i>business</i>		
S2-1 – Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore		
S2-2 – Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti		
S2-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di sollevare preoccupazioni		
S2-4 – Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni		
S2-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità		
Obbligo di informativa S3 relativo all'ESRS 2 SBM-2 – Interessi e opinioni degli <i>stakeholder</i>	Non rilevante	-
Obbligo di informativa S3 relativo all'ESRS 2 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di <i>business</i>		
S3-1 – Politiche relative alle comunità interessate		
S3-2 – Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti		
S3-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di sollevare preoccupazioni		
S3-4 – Interventi su impatti rilevanti per le comunità interessate e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alle comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni		
S3-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità		
Obbligo di informativa S4 relativo all'ESRS 2 SBM-2 – Interessi e opinioni degli <i>stakeholder</i>	Non rilevante	-
Obbligo di informativa S4 relativo all'ESRS 2 SBM-3 – Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di <i>business</i>		
S4-1 – Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali		
S4-2 – Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti		
S4-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di sollevare preoccupazioni		
S4-4 – Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali per la gestione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, nonché efficacia di tali azioni		
S4-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità		
Obbligo di informativa G1 relativo all'ESRS 2 GOV-1 – Ruolo degli organi di amministrazione, gestione e vigilanza	N.A.	-
Obbligo di informativa G1 relativo all'ESRS 2 IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	N.A.	-
G1-1 – Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese	SS – Condotta di <i>business</i> : Etica, integrità e diritti umani	170, 178,
G1-2 – Gestione dei rapporti con i fornitori	SS – Condotta di <i>business</i> : Gestione della catena di fornitura	178-181
G1-3 – Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	SS – Condotta di <i>business</i> : Etica, integrità e diritti umani	175-176
G1-4 – Casi di corruzione attiva o passiva	SS – Condotta di <i>business</i> : Etica, integrità e diritti umani	175

(117) SS – Dichiarazione di sostenibilità / MR – Resoconto di gestione



Requisito di informativa ESRS	Sezione e capitolo ⁽¹¹⁷⁾	Pagina
G1-5 – Influenza politica e attività di <i>lobbying</i>	SS – Condotta di <i>business</i> : Etica, integrità e diritti umani	177
G1-6 – Pratiche di pagamento	SS – Condotta di <i>business</i> : Gestione della catena di fornitura	181

(117) SS – Dichiarazione di sostenibilità / MR – Resoconto di gestione



Elenco degli elementi d'informazione derivati da altra legislazione UE

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento Pillar III	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Sezione e capitolo ⁽¹¹⁸⁾	Page
ESRS 2 GOV-1 Diversità di genere nel consiglio paragrafo 21 (d)	Indicatore numero 13 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, Allegato II		MR – Dichiarazione sul governo societario: Corporate Governance	48
ESRS 2 GOV-1 Percentuale di membri indipendenti del consiglio di amministrazione paragrafo 21 (e)			Regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II		MR – Dichiarazione sul governo societario: Corporate Governance	54
ESRS 2 GOV-4 Dichiarazione sul dovere di diligenza paragrafo 30	Indicatore numero 10 della Tabella n. 3 dell'Allegato 1				SS – Sostenibilità per DIS: Approccio di due diligence	74
ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate ad attività nel settore dei combustibili fossili paragrafo 40 (d) i	Indicatore numero 4 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1	Articolo 449a del regolamento (UE) n. 575/2013;	Regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II		MR – Overview: La nostra attività	11
ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate alla produzione di sostanze chimiche paragrafo 40 (d) ii	Indicatore numero 9 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1	regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, Tabella 1: Informazioni qualitative sul rischio ambientale e Tabella 2: Informazioni qualitative sul rischio sociale	Regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II		Non applicabile	-
ESRS 2 SBM-1 Partecipazione ad attività connesse ad armi controverse paragrafo 40 (d) iii	Indicatore numero 14 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1		Regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II		Non applicabile	-
ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate alla coltivazione e alla produzione di tabacco paragrafo 40 (d) iv			Regolamento delegato (UE) 2020/1818, Articolo 12(1) e regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II		Non applicabile	-
ESRS E1-1 Piano di transizione per conseguire la neutralità climatica entro il 2050 paragrafo 14				Regolamento (UE) 2021/1119, Articolo 2(1)	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	89
ESRS E1-1 Imprese escluse dagli indici di riferimento allineati con l'accordo di Parigi paragrafo 16 (g)		Articolo 449a del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione Modello 1: Portafoglio bancario – Rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: Qualità creditizia delle esposizioni per settore, emissioni e durata residua	Regolamento delegato (UE) 2020/1818, Articolo 12.1 da (d) a (g), e Articolo 12.2		Non applicabile	-

(118) SS – Dichiarazione di sostenibilità / MR – Resoconto di gestione



Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento Pillar III	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Sezione e capitolo ⁽¹¹⁸⁾	Page
ESRS E1-4 Obiettivi di riduzione delle emissioni di GES paragrafo 34	Indicatore numero 4 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1	Articolo 449a del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione Modello 3: Portafoglio bancario – Rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: metriche di allineamento	Regolamento delegato (UE) 2020/1818, Articolo 6		Non applicabile (comunicato come da MDR-T)	91
ESRS E1-5 Consumo di energia da combustibili fossili disaggregato per fonte (solo settori ad alto impatto climatico) paragrafo 38	Indicatore n. 5 della Tabella n. 1 e indicatore n. 5 della Tabella n. 2 dell'Allegato I				SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	95
ESRS E1-5 Consumo di energia e mix energetico paragrafo 37	Indicatore numero 5 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1				SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	94-95
ESRS E1-5 Intensità energetica associata con attività in settori ad alto impatto climatico paragrafi da 40 a 43	Indicatore numero 6 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1				SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	96
ESRS E1-6 Emissioni lorde di Scopo 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES paragrafo 44	Indicatori numero 1 e 2 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1	Articolo 449a del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione Modello 1: Portafoglio bancario – Rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: Qualità creditizia delle esposizioni per settore, emissioni e durata residua	Regolamento delegato (UE) 2020/1818, Articoli 5(1), 6 e 8(1)		SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	102,103
ESRS E1-6 Intensità delle emissioni lorde di GES paragrafi da 53 a 55	Indicatore numero 3 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1	Articolo 449a del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione Modello 3: Portafoglio bancario – Rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: metriche di allineamento	Regolamento delegato (UE) 2020/1818, Articolo 8(1)		SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	102
ESRS E1-7 Assorbimenti di GES e crediti di carbonio paragrafo 56				Regolamento (UE) 2021/1119, Articolo 2(1)	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	-
ESRS E1-9 Esposizione del portafoglio dell'indice di riferimento verso rischi fisici legati al clima paragrafo 66			Regolamento delegato (UE) 2020/1818, Allegato II e regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II		Non applicabile (Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1)	-

(118) SS – Dichiarazione di sostenibilità / MR – Resoconto di gestione



Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento Pillar III	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Sezione e capitolo ⁽¹¹⁸⁾	Page
ESRS E1-9 Disaggregazione degli importi monetari per rischio fisico acuto e cronico paragrafo 66 (a) ESRS E1-9 Posizione delle attività significative a rischio fisico rilevante, paragrafo 66 (c).		Article 449a Regulation (EU) No 575/2013; Commission Implementing Regulation (EU) 2022/2453 paragraphs 46 and 47; Template 5: Banking book - Climate change physical risk: Exposures subject to physical risk.			Non applicabile	-
ESRS E1-9 Ripartizione del valore contabile dei suoi attivi immobiliari per classi di efficienza energetica paragrafo 67 (c).		Articolo 449a del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione paragrafo 34, Modello 2: Portafoglio bancario – Rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: prestiti garantiti da beni immobili – Efficienza energetica delle garanzie reali			Non applicabile	-
ESRS E1-9 Grado di esposizione del portafoglio a opportunità legate al clima paragrafo 69			Regolamento delegato (UE) 2020/1818, Allegato II		Non applicabile <i>(Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1)</i>	-
ESRS E2-4 Quantità di ciascun inquinante che figura nell'Allegato II del regolamento E-PRTR (registro europeo delle emissioni e dei trasferimenti di sostanze inquinanti) emesso nell'aria, nell'acqua e nel suolo paragrafo 28	Indicatore numero 8 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1, indicatore numero 2 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1, indicatore numero 1 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1 e indicatore numero 3 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				SS – Valore ambientale: Inquinamento	122, 125
ESRS E3-1 Acque e risorse marine paragrafo 9	Indicatore numero 7 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				Non rilevante	-
ESRS E3-1 Politica dedicata paragrafo 13	Indicatore numero 8 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				Non rilevante	-
ESRS E3-1 Sostenibilità degli oceani e dei mari paragrafo 14	Indicatore numero 12 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				Non rilevante	-
ESRS E3-4 Totale dell'acqua riciclata e riutilizzata paragrafo 28 (c)	Indicatore numero 6,2 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				Non rilevante	-
ESRS E3-4 Consumo idrico totale in m 3 rispetto ai ricavi netti da operazioni proprie paragrafo 29	Indicatore numero 6,1 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				Non rilevante	-

(118) SS – Dichiarazione di sostenibilità / MR – Resoconto di gestione



Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento Pillar III	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Sezione e capitolo ⁽¹¹⁸⁾	Page
ESRS 2 - SBM 3 - E4 paragrafo 16 (a) i	Indicatore numero 7 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1				Non applicabile (Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17)	-
ESRS 2 - SBM 3 - E4 paragrafo 16 (b)	Indicatore numero 10 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				Non applicabile (Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17)	-
ESRS 2 - SBM 3 - E4 paragrafo 16 (c)	Indicatore numero 14 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				Non applicabile (Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17)	-
ESRS E4-2 Politiche o pratiche agricole/di utilizzo del suolo sostenibili paragrafo 24 (b)	Indicatore numero 11 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				Non applicabile	-
ESRS E4-2 Pratiche o politiche di utilizzo del mare/degli oceani sostenibili paragrafo 24 (c)	Indicatore numero 12 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				SS – Valore ambientale: Biodiversità ed ecosistemi	128-129
ESRS E4-2 Politiche volte ad affrontare la deforestazione, paragrafo 24 (d)	Indicatore numero 15 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				Non applicabile	-
ESRS E5-5 Rifiuti non riciclati paragrafo 37 (d)	Indicatore numero 13 della Tabella n. 2 dell'Allegato 1				Non rilevante	-
ESRS E5-5 Rifiuti pericolosi e rifiuti radioattivi paragrafo 39	Indicatore numero 9 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1				SS – Valore ambientale: Economia circolare	133
ESRS 2- SBM3 - S1 Rischio di lavoro forzato paragrafo 14 (f)	Indicatore numero 13 della Tabella n. 3 dell'Allegato I				Non applicabile (Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17)	-

(118) SS – Dichiarazione di sostenibilità / MR – Resoconto di gestione



Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento Pillar III	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Sezione e capitolo ⁽¹¹⁸⁾	Page
ESRS 2- SBM3 - S1 Rischio di lavoro minorile paragrafo 14 (g)	Indicatore numero 12 della Tabella n. 3 dell'Allegato I				Non applicabile <i>(Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17)</i>	-
ESRS S1-1 Impegni politici in materia di diritti umani paragrafo 20	Indicatore numero 9 della Tabella n. 3 e indicatore numero 11 della Tabella n. 1 dell'Allegato I				SS – Condotta di business: Etica, integrità e diritti umani	168, 172
ESRS S1-1 Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro paragrafo 21			Regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II		SS – Condotta di business: Etica, integrità e diritti umani SS – Sostenibilità per DIS: Approccio di <i>due diligence</i>	168, 172
ESRS S1-1 Procedure e misure per prevenire la tratta di esseri umani paragrafo 22	Indicatore numero 11 della Tabella n. 3 dell'Allegato I				SS – Condotta di business: Etica, integrità e diritti umani	168
ESRS S1-1 Politica di prevenzione o sistema di gestione degli infortuni sul lavoro paragrafo 23	Indicatore numero 1 della Tabella n. 3 dell'Allegato I				SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	145
ESRS S1-3 Meccanismi di trattamento dei reclami/delle denunce paragrafo 32 (c)	Indicatore numero 5 della Tabella n. 3 dell'Allegato I				SS – Condotta di business: Etica, integrità e diritti umani	172
ESRS S1-14 Numero di decessi e numero e tasso di infortuni connessi al lavoro paragrafo 88 (b) e (c)	Indicatore numero 2 della Tabella n. 3 dell'Allegato I		Regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II		SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	147
ESRS S1-14 Numero di giornate perdute a causa di ferite, infortuni, incidenti mortali o malattie paragrafo 88 (e)	Indicatore numero 3 della Tabella n. 3 dell'Allegato I				SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	147
ESRS S1-16 Divario retributivo di genere non corretto paragrafo 97 (a)	Indicatore numero 12 della Tabella n. 1 dell'Allegato I		Regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II		SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	154

(118) SS – Dichiarazione di sostenibilità / MR – Resoconto di gestione



Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento Pillar III	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Sezione e capitolo ⁽¹¹⁸⁾	Page
ESRS S1-16 Eccesso di divario retributivo a favore dell'amministratore delegato paragrafo 97 (b)	Indicatore numero 8 della Tabella n. 3 dell'Allegato I				SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	160, 161
ESRS S1-17 Incidenti legati alla discriminazione paragrafo 103 (a)	Indicatore numero 7 della Tabella n. 3 dell'Allegato I				SS – Condotta di business: Etica, integrità e diritti umani	172
ESR S1-17 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e OCSE paragrafo 104 (a)	Indicatore n. 10 della Tabella n. 1 e indicatore n. 14 della Tabella n. 3 dell'Allegato I		Regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II e regolamento delegato (UE) 2020/1818, Articolo 12(1)		SS – Condotta di business: Etica, integrità e diritti umani	172
ESRS 2 - SBM3 - S2 Grave rischio di lavoro minorile o di lavoro forzato nella catena del lavoro paragrafo 11 (b)	Indicatori numero 12 e n. 13 della Tabella n. 3 dell'Allegato I				Non applicabile (Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17)	-
ESRS S2-1 Impegni politici in materia di diritti umani paragrafo 17	Indicatore n. 9 della Tabella n. 3 e indicatore n. 11 della Tabella n. 1 dell'Allegato I				Non applicabile (Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17)	-
ESRS S2-1 Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore paragrafo 18	Indicatori numero 11 e n. 4 della Tabella n. 3 dell'Allegato I				Non applicabile (Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17)	-
ESR S2-1 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE paragrafo 19	Indicatore numero 10 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1		Regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II e regolamento delegato (UE) 2020/1818, Articolo 12(1)		Non applicabile (Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17)	-
ESRS S2-1 Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro paragrafo 19			Regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II		Non applicabile (Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17)	-

(118) SS – Dichiarazione di sostenibilità / MR – Resoconto di gestione



Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento Pillar III	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Sezione e capitolo ⁽¹¹⁸⁾	Page
ESRS S2-4 Problemi e incidenti in materia di diritti umani nella sua catena del valore a monte e a valle paragrafo 36	Indicatore numero 14 della Tabella n. 3 dell'Allegato 1				Non applicabile (Utilizzo delle disposizioni di introduzione graduale in conformità all'Appendice C dell'ESRS 1 - Le informative riportate nella relazione si attengono alle prescrizioni nell'ESRS 2 BP-2 Par. 17)	-
ESRS S3-1 Impegni politici in materia di diritti umani paragrafo 16	Indicatore numero 9 della Tabella n. 3 dell'Allegato I e indicatore numero 11 della Tabella n. 1 dell'Allegato I				Non rilevante	-
ESRS S3-1 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, dei principi dell'OIL o delle linee guida dell'OCSE paragrafo 17	Indicatore numero 10 della Tabella n. 1 dell'Allegato I		Regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II e regolamento delegato (UE) 2020/1818, Articolo 12(1)		Non rilevante	-
ESRS S3-4 Problemi e incidenti in materia di diritti umani paragrafo 36	Indicatore numero 14 della Tabella n. 3 dell'Allegato 1				Non rilevante	-
ESRS S4-1 Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali paragrafo 16	Indicatore numero 9 della Tabella n. 3 e indicatore numero 11 della Tabella n. 1 dell'Allegato I				Non rilevante	-
ESRS S4-1 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE paragrafo 17	Indicatore numero 10 della Tabella n. 1 dell'Allegato 1		Delegated Regulation (EU) 2020/1816, Annex II Delegated Regulation (EU) 2020/1818, Art 12 (1)		Non rilevante	-
ESRS S4-4 Problemi e incidenti in materia di diritti umani paragrafo 35	Indicatore numero 14 della Tabella n. 3 dell'Allegato 1				Non rilevante	-
ESRS G1-1 Convenzione delle Nazioni Unite contro la corruzione paragrafo 10 (b)	Indicatore numero 15 della Tabella n. 3 dell'Allegato 1				N.A.	-
ESRS G1-1 Protezione degli informatori paragrafo 10 (d)	Indicatore numero 6 della Tabella n. 3 dell'Allegato 1				SS – Condotta di business: Etica, integrità e diritti umani	172
ESRS G1-4 Ammende inflitte per violazioni delle leggi contro la corruzione attiva e passiva paragrafo 24 (a)	Indicatore numero 17 della Tabella n. 3 dell'Allegato 1		Regolamento delegato (UE) 2020/1816, Allegato II		SS – Condotta di business: Etica, integrità e diritti umani	173
ESRS G1-4 Norme di lotta alla corruzione attiva e passiva, paragrafo 24 (b)	Indicatore numero 16 della Tabella n. 3 dell'Allegato 1				SS – Condotta di business: Etica, integrità e diritti umani	173

(118) SS – Dichiarazione di sostenibilità / MR – Resoconto di gestione



Indice dei contenuti SASB

Requisito di informativa ESRS	Sezione e capitolo ⁽¹¹⁹⁾	Pagina
TR-MT-110a.1 – Emissioni globali lorde di Scopo 1	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	97
TR-MT-110a.2 – Discussione della strategia o del piano a lungo e breve termine per la gestione delle emissioni di Scopo 1, degli obiettivi di riduzione delle emissioni e dell’analisi delle prestazioni rispetto a tali obiettivi	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	87
TR-MT-110a.3 - Consumo energetico totale - Percentuale di olio combustibile denso e - Percentuale rinnovabile	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	92-93
TR-MT-110a.4 – Indice Progettuale di Efficienza Energetica (EEDI) per le nuove navi	SS – Valore ambientale: Cambiamento climatico	104
TR-MT-120a.1 – Emissioni atmosferiche dei seguenti inquinanti: - NOx (escluso N₂O), - SOx, - Particolato (PM10))	SS – Valore ambientale: Inquinamento	122
TR-MT-160a.1 – Durata della navigazione in aree protette marine o in aree protette di conservazione	N.A.	-
TR-MT-160a.2 – Percentuale della flotta che utilizza l’acqua di zavorra - scambio - trattamento	SS – Valore ambientale: Biodiversità ed ecosistemi	129
TR-MT-160a.3 - Numero di sversamenti e rilasci nell'ambiente - Volume aggregato di sversamenti e rilasci nell'ambiente	SS – Valore ambientale: Inquinamento	126
TR-MT-320a.1 Tasso di incidenti a tempo perso (LTIR)	SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	147
TR-MT-510a.1 Numero di scali nei porti dei paesi con le 20 posizioni più basse nell’indice di percezione della corruzione di Transparency International	SS – Condotta di business: Etica, integrità e diritti umani	174
TR-MT-510a.2 Importo totale delle perdite in conseguenza di procedimenti legali associati a corruzione attiva o passiva		173

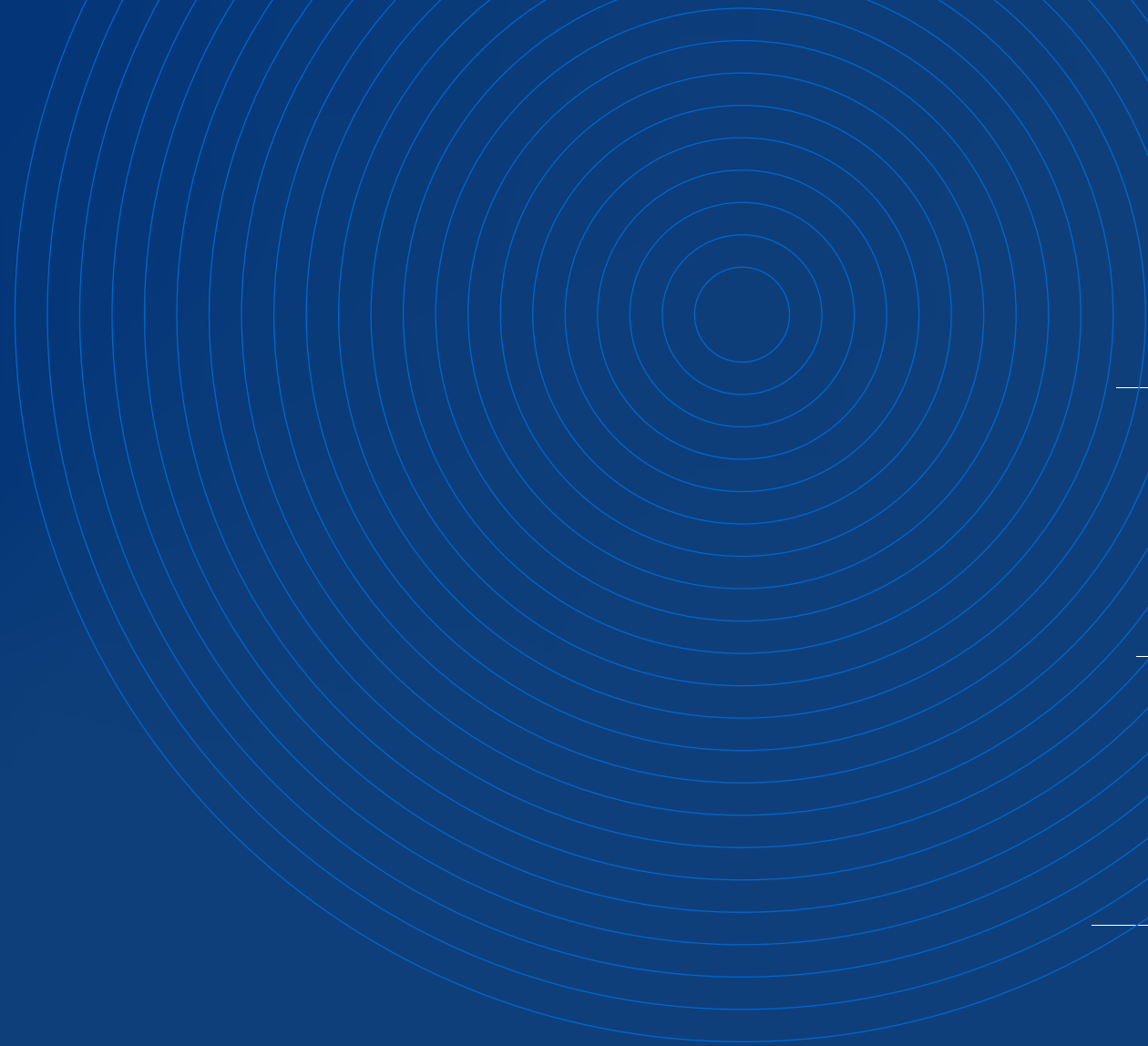
(119) SS – Dichiarazione di sostenibilità / MR – Resoconto di gestione



Requisito di informativa ESRS	Sezione e capitolo ⁽¹¹⁹⁾	Pagina
TR-MT-540a.1 - Numero di incidenti in mare - Percentuale classificata come molto grave	SS – Valore ambientale: Inquinamento	126
TR-MT-540a.2 Numero di condizioni di Classe o raccomandazioni	SS – Valore sociale: Clienti	165
TR-MT-540a.3 Numero di <i>Port-State Control</i> - carenze - fermi	SS – Valore sociale: Clienti	165
TR-MT-000.A Numero di dipendenti di bordo	SS – Valore sociale: Forza lavoro propria	139
TR-MT-000.B Distanza totale percorsa dalle navi	MR – Overview: La nostra flotta	12
TR-MT-000.C Giornate operative		12
TR-MT-000.D Tonnellaggio di portata lorda		10
TR-MT-000.E Numero di navi nella flotta totale di navigazione		10
TR-MT-000.F Numero di scali in porto delle navi	SS – Condotta di business: Etica, integrità e diritti umani	174

(119) SS – Dichiarazione di sostenibilità / MR – Resoconto di gestione

Bilanci Societari





Bilancio consolidato

- A-1

Principi contabili rilevanti
- A-2

Informativa sul capitale
- A-3

Ricavi, inclusi i ricavi da noleggio a scafo nudo
- A-4

Costi diretti di viaggio
- A-5

Ricavi base time charter
- A-6

Altri costi operativi diretti
- A-7

Costi generali ed amministrativi
- A-8

Risultato dalla vendita di immobilizzazioni
- A-9

Proventi (oneri) finanziari
- A-10

Onere fiscale per imposta sul reddito
- A-11

Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo
- A-12

Attività disponibili per la vendita
- A-13

Altre attività (passività) finanziarie
- A-14

Rimanenze
- A-15

Crediti e altre attività correnti
- A-16

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti
- A-17

Patrimonio netto
- A-18

Banche ed altri finanziatori
- A-19

Passività per leasing
- A-20

Debiti e altre passività correnti
- A-21

Debiti per imposte correnti
- A-22

Variazioni delle passività originate da attività finanziarie e dei derivati di copertura dei prestiti
- A-23

Gestione del rischio finanziario e strumenti finanziari
- A-24

Operazioni con parti correlate
- A-25

Impegni, diritti contrattuali e passività potenziali
- A-26

Società del Gruppo d'Amico International Shipping
- A-27

Utile base e diluito per azione
- A-28

Eventi successivi che non danno luogo a rettifiche

Resoconto di gestione e bilancio d'esercizio

- B-1

Principi contabili rilevanti
- B-2

Informativa sul capitale
- B-3

Ricavi
- B-4

Costi generali ed amministrativi
- B-5

Proventi (oneri) finanziari
- B-6

Imposte
- B-7

Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo
- B-8

Immobilizzazioni finanziarie
- B-9

Crediti e altre attività correnti
- B-10

Crediti finanziari
- B-11

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti
- B-12

Patrimonio netto
- B-13

Debiti per leasing
- B-14

Debiti e altre passività correnti
- B-15

Gestione del rischio finanziario e strumenti finanziari
- B-16

Operazioni con parti correlate
- B-17

Garanzie e impegni
- B-18

Controllante capofila
- B-19

Utile base e diluito per azione
- B-20

Eventi successivi che non danno luogo a rettifiche



d'Amico International Shipping S.A.

[Resoconto di gestione](#) [Dichiarazione di sostenibilità](#) [Indice dei contenuti ESRS](#) **[Bilanci societari](#)** [Relazioni della Società di revisione](#)

Relazione annuale 2025 204

Bilancio consolidato

Al 31 dicembre 2025



Conto economico consolidato

1° gennaio - 31 dicembre

US\$ migliaia	Nota A	2025	2024
Ricavi	(3)	346.529	488.217
Costi diretti di viaggio	(4)	(83.273)	(121.251)
Ricavi base time charter*	(5)	263.256	366.966
Ricavi da noleggio a scafo nudo	(3)	4.873	4.886
Totale ricavi netti		268.129	371.852
Altri costi operativi diretti	(6)	(89.402)	(91.647)
Costi generali ed amministrativi	(7)	(25.995)	(23.319)
Risultato dalla vendita di immobilizzazioni	(8)	(4)	4.050
Risultato operativo lordo (EBITDA*)		152.728	260.936
Ammortamenti e svalutazioni	(11), (12)	(53.785)	(58.398)
Risultato operativo (EBIT*)		98.943	202.538
Proventi finanziari	(9)	6.352	8.072
Oneri finanziari	(9)	(15.362)	(20.242)
Utile ante imposte		89.933	190.368
Onere fiscale per imposta sul reddito	(10)	(1.491)	(1.890)
Utile del periodo		88.442	188.478
Utile base e diluito per azione in US\$	(27)	0,743	1,564

Conto economico consolidato complessivo

1° gennaio - 31 dicembre

US\$ migliaia	Nota A	2025	2024
Utile del periodo		88.442	188.478
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>			
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (cash flow hedges)		(590)	(3.077)
Variazioni nella riserva di conversione		126	(139)
Utile complessivo del periodo		87.978	185.262
Utile base complessivo per azione in US\$	(27)	0,739	1,537

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance (IAP).

Le note riportate alle pagine da 209 a 257 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.



Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

Al 31 dicembre

US\$ migliaia	Nota A	2025	2024
ATTIVITÀ			
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	(11)	791.375	801.767
Altre attività finanziarie non correnti	(13)	93	675
Totale attività non correnti		791.468	802.442
Rimanenze	(14)	14.750	14.880
Crediti e altre attività correnti	(15)	35.678	49.648
Altre attività finanziarie correnti	(13)	1.338	3.030
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(16)	183.921	164.892
Attività Correnti		235.687	232.450
Attività disponibili per la vendita	(12)	-	19.676
Totale attività correnti		235.687	252.126
TOTALE ATTIVITÀ		1.027.155	1.054.568

US\$ migliaia	Nota A	2025	2024
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Capitale sociale	(17)	62.053	62.053
Utili portati a nuovo	(17)	409.086	371.922
Sovrapprezzo azioni	(17)	326.658	326.658
Altre riserve	(17)	(27.393)	(27.342)
Patrimonio netto totale		770.404	733.291
Banche ed altri finanziatori	(18)	154.188	190.429
Passività non correnti da leasing	(19)	31.097	33.535
Altre passività finanziarie non correnti	(13)	2.983	3.578
Totale passività non correnti		188.268	227.542
Banche ed altri finanziatori	(18)	19.278	26.231
Passività correnti da leasing	(19)	3.796	32.772
Debiti e altre passività correnti	(20)	43.484	31.258
Altre passività finanziarie correnti	(13)	1.400	3.083
Debiti per imposte correnti	(21)	525	391
Totale passività correnti		68.483	93.735
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		1.027.155	1.054.568

12 marzo 2026

Per il Consiglio di Amministrazione

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Consigliere, Amministratore Delegato

Federico Rosen
Direttore finanziario

Le note riportate alle pagine da 209 a 257 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.



Rendiconto finanziario consolidato

1° gennaio - 31 dicembre

US\$ migliaia	Nota A	2025	2024
Utile del periodo		88.442	188.478
Svalutazione di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	(11)	53.785	58.398
Onere fiscale per imposta sul reddito	(10)	1.491	1.890
Oneri per leasing	(9)	3.197	4.522
Altri oneri (proventi) finanziari	(9)	5.813	7.649
Risultato dalla vendita di immobilizzazioni	(8)	4	(4.050)
Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide		119	(235)
Assegnazioni e ratei passivi basati su azioni per il Piano d'incentivazione a lungo termine	(7)	708	629
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante		153.559	257.281
Variazioni delle rimanenze		131	(1.153)
Variazioni dei crediti a breve		14.681	26.053
Variazioni dei debiti a breve		11.828	(10.059)
Imposte pagate		(1.358)	(1.618)
Pagamento della quota di interessi della passività da <i>leasing</i>		(3.197)	(4.522)
Interessi netti (pagati)		(7.029)	(7.251)
Flussi di cassa netti da attività operative		168.615	258.731

US\$ migliaia	Nota A	2025	2024
Acquisizione di immobilizzazioni materiali		(76.943)	(115.612)
Risultato dalla vendita di immobilizzazioni		54.645	26.925
Flussi di cassa netti da attività di investimento		(22.298)	(88.687)
Acquisto di azioni proprie		(683)	(10.330)
Dividendi distribuiti		(50.891)	(60.076)
Rimborso finanziamenti bancari		(84.599)	(93.405)
Utilizzi di linee di credito		41.000	66.275
Rimborso della quota capitale di passività da leasing		(32.115)	(18.770)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie		(127.288)	(116.306)
Variazione netta in aumento delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti		19.029	53.738
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo		164.892	111.154
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo		183.921	164.892

Le note riportate alle pagine da 209 a 257 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.



Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

	Nota A	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve				Totale
					Pagamenti basati su azioni	Azioni proprie	Cash-flow hedge	Altro	
US\$ migliaia									
Saldo al 1° gennaio 2025	(17)	62.053	371.922	326.658	1.311	(36.209)	1.499	6.057	733.291
Acquisto di azioni proprie	(17)	-	-	-	-	(682)	-	-	(682)
Ratei passivi per Piano d’incentivazione a lungo termine, tutti i piani basati su azioni	(7), (17)	-	-	-	708	-	-	-	708
Assegnazioni del Piano d’incentivazione a lungo termine, basato su azioni	(17)	-	(85)	-	(517)	602	-	-	-
Accantonamento alla riserva legale	(17)	-	(302)	-	-	-	-	302	-
Distribuzione di dividendi	(17)	-	(50.891)	-	-	-	-	-	(50.891)
Utile del periodo	(17)	-	88.442	-	-	-	-	-	88.442
Altre componenti dell'utile complessivo	(17)	-	-	-	-	-	(590)	126	(464)
Saldo al 31 dicembre 2025	(17)	62.053	409.086	326.658	1.502	(36.289)	909	6.485	770.404

Saldo al 1° gennaio 2024	(17)	62.053	246.054	326.658	864	(26.117)	4.576	3.718	617.806
Acquisto di azioni proprie	(17)	-	-	-	-	(10.330)	-	-	(10.330)
Ratei passivi per Piano d’incentivazione a lungo termine, tutti i piani basati su azioni	(7), (17)	-	-	-	629	-	-	-	629
Assegnazioni del Piano d’incentivazione a lungo termine, basato su azioni	(17)	-	(56)	-	(182)	238	-	-	-
Accantonamento alla riserva legale	(17)	-	(2.478)	-	-	-	-	2.478	-
Distribuzione di dividendi	(17)	-	(60.076)	-	-	-	-	-	(60.076)
Utile del periodo	(17)	-	188.478	-	-	-	-	-	188.478
Altre componenti dell'utile complessivo	(17)	-	-	-	-	-	(3.077)	(139)	(3.216)
Saldo al 31 dicembre 2024	(17)	62.053	371.922	326.658	1.311	(36.209)	1.499	6.057	733.291

Le note riportate da pagina 209 a pagina 257 sono parti integranti del presente bilancio.



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 SpA. Il Gruppo DIS è attivo 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.



A-1 Principi contabili rilevanti

In questa nota e nel resto della nota al bilancio consolidato sono illustrati i principi contabili rilevanti, applicati in maniera uniforme.

Principi di redazione

Il presente bilancio consolidato 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 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 è presentato in dollari statunitensi, valuta funzionale della Società e delle principali società controllate. L'arrotondamento è applicato al migliaio.

Continuità aziendale

Il bilancio consolidato è stato redatto sulla base del principio di continuità aziendale, ipotizzando che il Gruppo DIS sarà in grado di estinguere le proprie passività alla relativa scadenza. Tale presupposto si basa sul bilancio preventivo annuale e sulle previsioni a lungo termine del Gruppo DIS, e liquidità strettamente monitorata attraverso proiezioni dei flussi di cassa. Inoltre, DIS monitora attentamente il rapporto tra il valore patrimoniale netto consolidato, definito come la somma del patrimonio netto e di qualsiasi prestito subordinato dell'azionista, e le attività totali consolidate (per ulteriori dettagli si rimanda all'informativa nella nota A-2).

Principi di consolidamento

Il bilancio consolidato presenta i risultati della società controllante, d'Amico International Shipping S.A., e delle sue controllate per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025.

Società controllate

Sono società controllate le entità sulle quali il gruppo esercita il controllo. Il gruppo controlla un'entità quando è esposto, o ha diritto, a rendimenti variabili risultanti dal proprio coinvolgimento con l'entità e la capacità di influire su tali rendimenti attraverso il proprio potere di indirizzare le attività dell'entità. Il Gruppo consolida le controllate alla data in cui il controllo viene trasferito, mentre le esclude dal perimetro di consolidamento dalla data in cui cessa il controllo.

Le attività e le passività della controllante e delle controllate sono consolidate linea per linea e il valore contabile degli investimenti detenuti dalla controllante e dalle altre controllate consolidate viene eliminato a fronte della corrispondente quota di patrimonio netto. In fase di redazione del bilancio consolidato vengono eliminati i saldi e le operazioni infragruppo e i rispettivi utili, nonché gli utili e le perdite non realizzati relativi alle operazioni infragruppo. Le partecipazioni di minoranza e la quota dell'utile di competenza di terzi, se del caso, sono esposti separatamente dal patrimonio netto del Gruppo DIS, in base alla percentuale delle attività nette del Gruppo DIS di loro pertinenza.

Entità a controllo congiunto

Le entità a controllo congiunto sono imprese sulle cui attività il Gruppo DIS esercita un controllo congiunto, come definito nell'IFRS 11 – Accordi a controllo congiunto. Il trattamento contabile dipende dal tipo di accordo a controllo congiunto, determinato dai diritti e dagli obblighi dell'investitore. Nel

bilancio consolidato, le attività, le passività, i ricavi e i costi delle entità a controllo congiunto sono esposti proporzionalmente in base alla quota di interessenza del Gruppo DIS.

Quando la quota del Gruppo DIS nelle perdite di una *joint venture* o di un'impresa collegata supera la partecipazione del Gruppo in tale *joint venture* o collegata, il Gruppo DIS cessa di rilevare la propria quota delle perdite future. Vengono costituiti accantonamenti per ulteriori perdite e viene iscritta una passività solamente nella misura in cui il Gruppo DIS abbia assunto obbligazioni legali o implicite o effettuato pagamenti per conto della *joint venture* o della collegata. A ogni data di bilancio, il Gruppo stabilisce se vi siano prove oggettive di svalutazione dell'investimento nella società collegata. In caso affermativo, il Gruppo DIS calcola l'importo della svalutazione come differenza tra il valore recuperabile della società collegata e il suo valore contabile e iscrive l'importo a una riga di conto economico consolidato adiacente alla "quota di utile (perdita) delle collegate".

Rendicontazione iXBRL/ESEF

DIS è tenuta a presentare la propria Relazione annuale nel formato elettronico unico europeo (European Single Electronic Format - ESEF) utilizzando il formato XHTML e taggare il bilancio consolidato e la nota utilizzando l'Inline Extensible Business Reporting Language (iXBRL). I tag iXBRL sono conformi alla tassonomia contabile IFRS e qualora una riga del bilancio non sia identificata nella tassonomia contabile IFRS, è possibile creare un'estensione della tassonomia.

La Relazione annuale presentata all'Autorità di vigilanza finanziaria del Lussemburgo è costituita dal documento XHTML insieme ad alcuni file tecnici, tutti contenuti in file zip

denominato "DIS 2025 Annual Report_EN".

Operazioni in valuta

Gran parte dei ricavi e dei costi del Gruppo DIS è espressa in dollari USA, la valuta funzionale del Gruppo. Le operazioni in altre valute nel corso dell'esercizio sono convertite al tasso prevalente alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite al tasso in vigore alla data di bilancio. Tutte le differenze di cambio sono imputate direttamente nel conto economico. Per le attività non monetarie si rimanda alle Principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili, riportate di seguito.

Nel bilancio consolidato, le voci dei proventi e degli oneri delle controllate i cui bilanci non sono redatti in dollari USA sono convertite al tasso di cambio medio del periodo (sempre che non si verifichino fluttuazioni significative), mentre le attività e le passività sono convertite ai tassi di cambio in vigore alla data di bilancio. Le differenze di cambio originate dalla conversione del bilancio in dollari USA sono imputate direttamente nelle altre voci dell'utile complessivo.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono rilevati quando il Gruppo DIS ha un obbligo attuale derivante da un evento passato che probabilmente sarà tenuto a onorare. I fondi sono valutati secondo la migliore stima, da parte del Management, dell'esborso richiesto per estinguere l'obbligo alla data di bilancio e sono aggiornati laddove l'effetto sia rilevante.

Informazioni di settore

Il Gruppo DIS fornisce servizi di trasporto di oli vegetali e prodotti petroliferi raffinati in un solo segmento, quello delle



A-1 PRINCIPI CONTABILI RILEVANTI – CONTINUA

navi cisterna. In termini geografici, il segmento di riferimento è unico poiché il Gruppo DIS valuta le opportunità d'impiego a livello mondiale. Il management del Gruppo DIS monitora, valuta e alloca le risorse del Gruppo DIS nel loro complesso e le operazioni sono condotte in un'unica valuta, il dollaro USA; DIS considera pertanto quello delle navi cisterna come un unico settore.

Stagionalità

In termini generali, e per d'Amico International Shipping in quanto operatore globale, nel *business* delle navi cisterna sono presenti elementi di stagionalità sui mercati dei noli; tuttavia esistono ulteriori fattori che hanno un'influenza più rilevante, sia a livello della domanda delle nostre navi, che a livello del potenziale dei ricavi.

R&S – Azioni proprie

La Società non ha costi di ricerca e sviluppo; le azioni proprie sono descritte nella nota A-17.

Nuovi requisiti di informativa finanziaria

Le modifiche allo IAS 21 – Mancanza di convertibilità si applicano agli esercizi aventi inizio a partire dal 1° gennaio 2025. Lo standard modificato definisce i criteri con cui un'entità debba valutare la convertibilità di una valuta e determinare un tasso di cambio a pronti in sua assenza. In base alla valutazione effettuata, tali modifiche non si applicano al Gruppo DIS, poiché nell'ambito del trasporto marittimo di navi cisterna vengono impiegate esclusivamente valute ad alta liquidità, principalmente il dollaro USA.

Una serie di nuovi *standard* contabili e modifiche a *standard* esistenti è entrata in vigore per i periodi di riferimento annuali a partire dal 1° gennaio 2026, con possibilità di applicazione anticipata. Tuttavia, il Gruppo non ha proceduto all'adozione anticipata di alcuno dei nuovi o modificati *standard* contabili

previsti, nella redazione del presente bilancio consolidato.

Standard contabili e modifiche emessi ma non ancora in vigore

- 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);
- L'IFRS 18 sostituisce l'IAS 1 (a decorrere dal 1° gennaio 2027); sebbene numerosi requisiti siano rimasti invariati, l'IFRS 18 introduce tre modifiche importanti:
 - Il conto economico dovrà essere ripartito in tre sezioni secondarie (operativa, di investimento e finanziaria), analogamente al layout del rendiconto finanziario.
 - I principi della misurazione della performance del Management utilizzate da un'entità nelle comunicazioni devono essere inclusi in una nota al bilancio, insieme a una riconciliazione con il principio IFRS equivalente più vicino.
 - Vengono date ulteriori indicazioni sulle modalità di aggregazione e disaggregazione delle informazioni nella presentazione del bilancio e nella nota integrativa per fornire agli utilizzatori informazioni più utili e dettagliate.
- Modifica all'IFRS 10 e allo IAS 28, Vendita o conferimento di attività tra un investitore e la sua associata o *joint venture*, pubblicato nel settembre 2014 (disponibile per l'adozione facoltativa, data di entrata in vigore rinviata a tempo indeterminato).

Sulla base delle valutazioni attuali, non si prevede che i principi contabili nuovi e modificati, emessi e non ancora in vigore, abbiano un impatto significativo sul bilancio consolidato del Gruppo DIS.

Cause fondamentali di incertezza nelle stime

L'ambiente geopolitico incerto ha continuato a influire notevolmente sul mercato globale delle navi cisterna nel 2025. I conflitti in corso e le sanzioni hanno determinato persistenti inefficienze commerciali, cambiamenti delle rotte commerciali e compromissione delle catene di fornitura tradizionali.

La guerra in Ucraina

Il conflitto in corso in Ucraina ha trasformato significativamente le dinamiche del mercato del trasporto marittimo di raffinati, lo spostamento delle esportazioni di greggio russo verso sbocchi più distanti ha comportato un incremento strutturale della lunghezza media delle tratte di navigazione e la durata dei viaggi. Le sanzioni di UE, Stati Uniti e Regno Unito, che hanno preso di mira le esportazioni di petrolio russo e le navi coinvolte nell'elusione delle restrizioni commerciali, comunemente definite "flotta ombra", hanno ridotto il numero di unità disponibili per il commercio legale, irrigidendo l'equilibrio tra la domanda e l'offerta di navi cisterna e contribuendo all'aumento della volatilità delle tariffe di nolo. La risoluzione di tale conflitto resta incerta e il proseguimento o l'escalation potenziale delle sanzioni e restrizioni commerciali potrebbe perpetuare la volatilità del mercato nel settore delle navi cisterna per tutto il 2026.

Conflitti in Medio Oriente

Il conflitto tra Israele e Hamas, insieme al proseguimento degli attacchi o delle minacce da parte degli Houthi al trasporto marittimo commerciale nel Mar Rosso e nello stretto di Bab-el-Mandeb, ha compromesso le rotte tradizionali attraverso il canale di Suez e le vie marittime circostanti. Tale interdizione ha costretto numerosi armatori, tra cui il Gruppo, a deviare le navi intorno al Capo di Buona Speranza, aumentando significativamente le distanze di

navigazione e la durata dei viaggi. Inizialmente, durante la prima parte del 2024, tali perturbazioni hanno sostenuto le tariffe di nolo grazie all'aumento della domanda di tonnellate-miglia; tuttavia, i loro effetti non sono stati uniformi nel corso del tempo, poiché le variazioni dei margini di raffinazione e dei costi di trasporto hanno ridotto, a fasi alterne, alcuni flussi commerciali e opportunità di arbitraggio. Nonostante la limitata ripresa dei transiti nel canale di Suez a inizio 2026, i livelli dei traffici restano inferiori a quelli pre-crisi e le perturbazioni delle rotte continuano a influenzare i mercati dei noli e i costi assicurativi. Un accordo di pace duraturo nella regione potrebbe stabilizzare le condizioni dei transiti e facilitare la riapertura completa di tale rotta strategica. Nel contempo, le tensioni geopolitiche in essere nella regione del Golfo, specialmente tra Stati Uniti e Iran, incluse le periodiche minacce relative allo stretto di Hormuz, un collo di bottiglia strategico per i flussi globali di greggio, continuano ad accrescere il rischio e la volatilità del mercato. Qualsiasi escalation che alteri in misura significativa il traffico attraverso questo o altri passaggi marittimi chiave potrebbe avere implicazioni rilevanti per le operazioni delle navi cisterna e per i flussi commerciali.

Sanzioni commerciali

Le restrizioni commerciali e i regimi sanzionatori in evoluzione restano una causa significativa di incertezza. Gli Stati Uniti, l'Unione Europea e il Regno Unito proseguono il rafforzamento delle misure esecutive che prendono di mira navi e operatori legati ai commerci russi illeciti. Inoltre, le sanzioni più rigide proposte per le esportazioni di petrolio dall'Iran potrebbero influire ulteriormente sui flussi commerciali, sulla disponibilità della flotta e sull'utilizzo delle navi, influenzando così le condizioni del mercato dei noli.

Nel complesso, le tariffe di nolo sono state influenzate da una



A-1 PRINCIPI CONTABILI RILEVANTI – CONTINUA

combinazione di tensioni geopolitiche, regimi sanzionatori, margini di raffinazione, interruzioni temporanee e permanenti dell'attività delle raffinerie e modifiche degli arbitraggi commerciali. Anche il contesto geopolitico più ampio può contribuire ad accrescere la volatilità delle dinamiche dei tassi di cambio e dei tassi di interesse, incidendo sui costi di finanziamento e sulla valutazione degli strumenti finanziari (si veda la nota A-23). Per il Gruppo DIS, gli effetti degli sviluppi geopolitici nel corso del 2025 si sono riflessi prevalentemente nelle dinamiche delle tariffe di nolo, nei flussi di viaggio e nelle variabili finanziarie correlate. Tuttavia, l'evoluzione di tali fattori nel 2026 resta intrinsecamente incerta e dipende dalla durata e dall'ambito delle tensioni geopolitiche, dai *framework* sanzionatori, dagli adeguamenti della capacità di raffinazione, dalle dinamiche di crescita della flotta, dall'andamento dei tassi di cambio e dei tassi di interesse, nonché dalle condizioni macroeconomiche più generali.

Transizione energetica e impatto sul settore

La transizione energetica in corso e l'introduzione di nuove normative ambientali stanno trasformando il settore del trasporto di prodotti petroliferi. Sebbene alcune prospettive per il settore energetico suggeriscano come la crescita della domanda globale di petrolio possa rallentare notevolmente verso la fine di questo decennio e potenzialmente stabilizzarsi intorno al 2030, le proiezioni variano a seconda degli sviluppi delle politiche energetiche, dei progressi tecnologici e delle condizioni macroeconomiche. Di conseguenza, la traiettoria a lungo termine del trasporto marittimo di raffinati resta soggetta a incertezza. Le tariffe di nolo sono influenzate principalmente dall'equilibrio tra la domanda e l'offerta di navi.

In previsione di una potenziale moderazione della crescita della domanda, l'offerta di navi potrebbe contrarsi a causa di

una maggiore attività di demolizione delle navi di età superiore e del livello relativamente basso degli ordini di nuove costruzioni osservato negli ultimi anni. Inoltre, secondo le previsioni, il mix di carichi trasportati dalle navi cisterna potrebbe evolversi nel corso del tempo, con una quota crescente di combustibili rinnovabili, come biocarburanti e metanolo verde, che potrebbero sostituire, almeno in parte, i prodotti petroliferi tradizionali.

Alla luce di tali incertezze, DIS riconosce le sfide insite nella previsione dell'impatto a lungo termine della transizione a combustibili più ecologici sul settore. I rischi legati al clima non hanno avuto un impatto finanziario rilevante nel corso del periodo di riferimento.

Impatto dell'EU-ETS

Il sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE (EU-ETS) è stato ampliato per includere il settore marittimo a partire dal gennaio 2024. Tale estensione si applica alle emissioni di CO₂ prodotte da tutte le navi di grandi dimensioni (stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate) che fanno scalo nei porti dell'UE, indipendentemente dalla loro bandiera. Il sistema rappresenta il 50% delle emissioni prodotte dai viaggi che iniziano o terminano all'esterno dell'UE e il 100% delle emissioni prodotte dai viaggi tra porti dell'UE e mentre le navi sono ferme nei porti dell'UE.

Per allinearsi agli obiettivi climatici dell'UE, il limite massimo alle emissioni complessive ai sensi dell'EU-ETS diminuisce annualmente, guidato da un fattore di riduzione lineare. Tale meccanismo riduce il numero di quote disponibili ogni anno, spingendone quindi al rialzo il prezzo.

Per le navi che utilizzano combustibili fossili, è previsto che l'inclusione nell'EU-ETS incrementi i costi operativi nel corso del tempo. Le società dovranno acquisire quote di emissione

sufficienti o investire in tecnologie più ecologiche per conformarsi al limite massimo sempre più stringente. L'EU-ETS è concepito per incentivare l'adozione di carburanti meno inquinanti, con i prezzi delle quote strutturati a supporto di tale transizione.

Integrazione nei calcoli del valore d'uso

Qualora si proceda con un *impairment test*, i fattori legati al clima sono incorporati nei calcoli del valore d'uso di DIS per stimare i valori recuperabili delle navi. Tuttavia, tali ipotesi non sono ritenute chiave. Le spese legate alla conformità climatica e ai miglioramenti dell'efficienza comprendono:

- Conformità all'EEXI ai sensi delle normative IMO: misure come la riduzione della potenza dei motori e l'installazione di dispositivi di risparmio energetico a bordo delle navi più vecchie.
- Investimenti pianificati nell'efficienza energetica: iniziative come l'applicazione di vernici a basso attrito agli scafi per migliorare l'efficienza energetica complessiva della flotta.

Per ulteriori informazioni, si rimanda all'Impatto ambientale e quadro normativo nella sezione Responsabilità ambientale della Dichiarazione sulla sostenibilità.



DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio consolidato 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. Nello specifico, tali rischi sono presi in considerazione nelle seguenti aree:

- Determinazione della vita utile delle immobilizzazioni materiali per il calcolo del valore contabile e

dell'ammortamento.

- Riesame delle stime e ipotesi applicate nell'*impairment test* delle attività.
- Valutazione dei rischi per la determinazione degli accantonamenti per passività potenziali e perdite.

Il Management prende in considerazione le ipotesi sottostanti al modello di *business* del Gruppo, insieme alle cause fondamentali di incertezza nelle stime alla fine del periodo di riferimento, e conclude che nessuna di tali ipotesi dà origine a un rischio significativo di portare a un adeguamento rilevante dei valori contabili delle attività non correnti nel corso dell'esercizio successivo. Pertanto, l'attuale livello di incertezza non ha influito sulla valutazione delle ipotesi fondamentali da parte del Management. Si rimanda alle note A-3, A-4 e A-11 per ulteriori dettagli.

Nota	Principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili e nell'utilizzo delle stime	Decisione (Judgement - J) o stima (Estimate - E)	Impatto
A-3. Ricavi	Noli in corso e proventi da controstallie	(E)	Bassa
A-7. Costi generali ed amministrativi	Piano d'incentivazione a lungo termine	(E)	Bassa
A-11. Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	Determinazione della CGU; Vita utile e valori residui; Perdite di valore e svalutazioni (" <i>impairment</i> ").	(J), (E)	Bassa



A-2 Informativa sul capitale

Al 31 dicembre

US\$ migliaia	2025	2024
Valore patrimoniale netto	770.404	733.291
Totale attività	1.027.155	1.054.568
Valore patrimoniale netto/attività totali > 25%	75%	70%

Gli obiettivi perseguiti dal Gruppo d'Amico International Shipping nella gestione del capitale sono i seguenti:

- Salvaguardare la continuità aziendale del Gruppo, in modo da continuare a remunerare gli azionisti e a beneficiare gli altri *stakeholder*.
- Fornire agli azionisti una remunerazione adeguata, gestendo il rischio di mercato attraverso la copertura di parte dei giorni di impiego delle sue navi con contratti a tariffa fissa.

Il capitale del Gruppo è stato costituito inizialmente in occasione della sua IPO nel 2007. Tale livello di capitale è stato fissato per tenere conto degli specifici rischi che riguardavano d'Amico International Shipping e il settore dei trasporti marittimi più in generale.

I successivi aumenti di capitale sono avvenuti in linea con la strategia del Gruppo di modernizzare la propria flotta e mantenere una solida situazione finanziaria.

Il Gruppo mantiene inoltre finanziamenti bancari, linee di credito e attività in *leasing*.

La struttura del capitale viene riesaminata regolarmente e modificata in base alle esigenze valutate di capitalizzazione del Gruppo, alle condizioni economiche generali e all'evoluzione prevedibile del settore. Il Gruppo monitora il

proprio capitale mediante un indice di copertura patrimoniale, calcolato come il rapporto tra la somma dell'importo residuo delle linee di credito e delle passività per *leasing* e il valore di mercato delle navi di proprietà e a scafo nudo (per ulteriori dettagli si vedano le note A-11, A-18 e A-19).

Inoltre, DIS monitora attentamente il rapporto tra il proprio valore patrimoniale netto consolidato, definito come la somma del suo patrimonio netto e di qualsiasi prestito subordinato dell'azionista, e le proprie attività totali consolidate. Secondo i vincoli finanziari (*covenant*) inclusi nella maggior parte dei contratti di finanziamento bancario di DIS, tale rapporto deve mantenersi sempre almeno al 25%.



A-3 Ricavi, inclusi i ricavi da noleggio a scafo nudo

1° gennaio - 31 dicembre

US\$ migliaia	2025	2024
Ricavi da noleggi a viaggio (<i>spot</i>) – trasporti e controstallie	143.090	313.819
Ricavi da <i>leasing</i> operativi (<i>time charter</i>)	134.677	140.053
Ricavi da <i>sub-leasing</i> di diritti di utilizzo (<i>time charter</i>)	68.168	34.182
Altri ricavi	594	163
Ricavi, esclusi i ricavi da noleggio a scafo nudo	346.529	488.217
Ricavi da noleggio a scafo nudo*	4.873	4.886
Ricavi totali	351.402	493.103

*Si vedano gli IAP.

I ricavi costituiscono i proventi derivanti dall'attività della flotta per noleggi attivi, controstallie e noleggi a scafo nudo, tutti rilevati nell'esercizio di competenza. 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.

A fine 2025, l'impatto economico dell'adempimento di un contratto (tra cui fattori quali i noli e i giorni di zavorra fino al primo porto di carico) ammontava a US\$1,0 milioni di ricavi (US\$0,8 milioni di costi al 31 dicembre 2024). Questi importi sono ammortizzati per la durata dei relativi contratti.

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

Altri ricavi comprendono principalmente i ricavi che sorgono dalle deviazioni di rotta, compreso il corrispettivo per le spese di bunkeraggio.

Nel 2025 un unico cliente ha contribuito ai ricavi con US\$24,3 milioni, pari a circa il 6,9% del totale del Gruppo. Nel 2024 un unico cliente aveva contribuito ai ricavi con US\$59,8 milioni, pari a circa il 12,1% del totale del Gruppo (si veda anche la nota 23 sul rischio di credito). I cinque clienti principali del Gruppo hanno contribuito a US\$105,4 milioni di ricavi per il Gruppo nel 2025, pari al 30,0% del totale. I 5 clienti principali del Gruppo rappresentavano US\$174,7 milioni di ricavi per la Società nel 2024, pari al 35,4% del totale.

Non ci sono stati cambiamenti nei criteri di rilevazione dei ricavi a seguito dei rischi geopolitici, inclusa la guerra in Ucraina, le escalation in Medio Oriente e le guerre commerciali o le sanzioni. Nel corso del 2025 non è stato registrato alcun impatto finanziario, positivo o negativo, a seguito di condizioni meteorologiche avverse, fatta eccezione per quanto rientra nella normale gamma di eventi nella navigazione.



A-3

• PRINCIPI CONTABILI

Ricavi da contratti con i clienti

Il Gruppo DIS applica l'IFRS 15: Ricavi da contratti con i clienti, ai ricavi da contratti *spot*, che sono rilevati nel corso del tempo utilizzando il metodo della percentuale di completamento. Nei "viaggi *spot*", la merce viene trasportata dal porto di carico a quello di scarico, con i ricavi rilevati nel corso del tempo durante i viaggi con carico. Il nolo viene pagato al completamento del viaggio; pertanto, in tale momento non rimane in sospeso alcuna obbligazione di fare. La percentuale di completamento per i viaggi *spot* e per quelli relativi a contratti di trasporto (contract of affreightment - COA) viene determinata con il metodo "da carico a scarico" (si vedano inoltre gli Indicatori alternativi di *performance*). Secondo tale metodo, i ricavi da trasporto sono rilevati lungo il periodo intercorso tra il carico di una nave nel porto di carico originario e il completamento dello scarico al porto di scarico finale ("da carico a scarico").

Sui viaggi *spot*, che vengono svolti attraverso contratti di noleggio a viaggio, i prezzi del contratto sono equivalenti al prodotto tra le tariffe di noleggio *spot* e la quantità di beni trasportati, al momento del perfezionamento dell'operazione. Poiché non è presente alcun elemento finanziario, la Società non si avvale dell'espedito pratico previsto dell'IFRS 15.

Quando è necessario un riposizionamento (dall'ultimo porto di scarico al porto di carico successivo) in modo tale che una nave possa soddisfare la propria obbligazione di fare (senza alcun beneficio aggiuntivo derivante da tale spostamento), i relativi costi, "costi di zavorra", sono

capitalizzati prima del carico se soddisfano tutte e tre le condizioni seguenti:

- sono legati direttamente ad un contratto;
- generano o incrementano risorse da utilizzarsi nel soddisfacimento degli obblighi previsti dal contratto;
- si prevede che saranno recuperati.

Tali costi saranno ammortizzati nel corso del viaggio con carico successivo in base al metodo "da carico a scarico".

Proventi da controstallie

Nei contratti di trasporto sono inserite alcune condizioni relative alla quantità di tempo permesso per il carico e lo scarico dalla nave. I proventi da controstallie, rilevati nel corso del tempo, rappresentano il corrispettivo per il tempo aggiuntivo necessario per caricare e/o scaricare la nave. Per i proventi da controstallie che il Gruppo stima siano irrecoverabili si provvede a un accantonamento secondo i requisiti dell'IFRS 9: Strumenti finanziari (si veda la nota A23).

Leasing

I ricavi "time charter" sono contabilizzati ai sensi dell'IFRS 16: *Leasing* proporzionalmente lungo il periodo del noleggio, in relazione al servizio prestato, e rappresentano ricavi da navi di proprietà impiegate in *time charter*.

I ricavi da *sub-leasing* riguardano le navi controllate tramite contratti *time charter* impiegate a loro volta in *time charter*.

♦ PRINCIPALI DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE
NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E
NELL'UTILIZZO DELLE STIME

Per i viaggi in corso alla fine di un periodo di rendicontazione, il Gruppo DIS contabilizza una percentuale dei ricavi stimati per il viaggio pari alla percentuale della durata stimata del viaggio completato alla data di bilancio. I ricavi stimati si basano sulla durata prevista e sulla destinazione del viaggio, e sono soggetti ai cambiamenti delle istruzioni di viaggio e ai ritardi imprevisti, ma la stima non comporta un rischio significativo di portare a un adeguamento rilevante dei valori contabili delle attività e passività nel corso dell'esercizio successivo.

I proventi da controstallie, che sono rilevati come parte del viaggio nel corso del tempo, conformemente ai termini e alle condizioni del contratto di noleggio e costituiscono il corrispettivo stimato per il tempo aggiuntivo necessario per caricare / scaricare la nave, si basano su una stima dell'importo contabilizzato durante il periodo sui viaggi non conclusi. I calcoli delle controstallie sono complessi e possono richiedere numerosi mesi per trovare un accordo con il noleggiatore e pertanto, sono oggetto di un fondo svalutazione crediti sulla base delle possibili perdite attese.



A-4 Costi diretti di viaggio

1° gennaio - 31 dicembre

US\$ migliaia	2025	2024
Carburanti (<i>bunker</i>)	(45.401)	(68.105)
Commissioni	(9.510)	(13.774)
Oneri portuali	(24.139)	(27.708)
Altre spese di viaggio	(4.223)	(11.664)
Totale costi diretti di viaggio	(83.273)	(121.251)

Il carburante (*bunker*) per la propulsione delle navi rappresenta la componente più onerosa dei costi diretti di viaggio. È fornito dalla parte correlata Rudder SAM (si veda la nota A-24).

Gli altri costi diretti di viaggio includono tutte le altre spese di viaggio sorte durante lo svolgimento del viaggio, ad esempio ispezioni, pulizia delle cisterne, assicurazione aggiuntiva e quote di crediti di carbonio (EUA) allocate a viaggi specifici. Durante l'esercizio, il Gruppo DIS ha allocato EUA a un costo di US\$1,3 milioni (2024 US\$0,8 milioni).

A-4

• PRINCIPI CONTABILI

Costi diretti di viaggio

I costi diretti di viaggio (oneri portuali, transito da canali, consumi di carburante *bunker* e commissioni) riguardano l'utilizzo della flotta sul mercato *spot*. Tali costi sono rilevati nel corso del tempo in base al principio corrispondente IFRS 15. I costi diretti di viaggio derivano dall'impiego delle navi di DIS attraverso noleggi a viaggio. Quando le navi sono impiegate in noleggi *time charter*, non si rilevano costi diretti di viaggio.

Sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE (EU-ETS) – Programma di fissazione del prezzo del carbonio
Le quote di carbonio (UEA) acquistate da DIS sono allocate al viaggio come costo diretto di viaggio e rilevate inizialmente nelle rimanenze al costo di acquisto. A fine esercizio, il saldo delle quote in eccesso rispetto a quelle richieste per soddisfare la passività è valutato al minore tra il costo e il valore di realizzo netto. L'allocazione al viaggio si basa sul costo medio delle rimanenze, applicato sistematicamente viaggio per viaggio per il "periodo di conformità" annuale, che si basa sull'anno civile; l'impatto sul conto economico consolidato del Gruppo è trascurabile in rapporto al volume delle quote consegnate, poiché nella gran parte dei casi si tratta di una responsabilità del noleggiatore. Ulteriori informazioni sull'EU-ETS sono disponibili nel Dichiarazione sulla sostenibilità, nelle sezioni Valore ambientale, Quadro normativo, Monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) delle emissioni di CO2 e "Fit for 55" dell'UE.

Costi diretti di viaggio sui viaggi non portati a termine

I costi diretti di viaggio sui viaggi non portati a termine sono stimati in base alle proiezioni più recenti di tali spese per ogni viaggio specifico; tali costi sono estremamente prevedibili e nella gran parte dei casi si basano su costi e tariffe *standard* per servizi specifici, la cui stima non comporta un rischio significativo di causare un adeguamento rilevante dei valori contabili delle attività e passività nel corso dell'esercizio successivo.



A-5 Ricavi base time charter

1° gennaio - 31 dicembre

US\$ migliaia	2025	2024
Ricavi base <i>time charter</i> *	263.256	366.966

*Si vedano gli IAP.

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 2025 i giorni-nave coperti con contratti a tariffa

fissa hanno rappresentato il 50,7% dei giorni-nave disponibili totali (41,5% nel 2024), mentre il resto dei giorni è stato impiegato sul mercato *spot*.

A-6 Altri costi operativi diretti

1° gennaio - 31 dicembre

US\$ migliaia	2025	2024
Costi per equipaggi	(44.062)	(40.256)
Spese tecniche	(19.262)	(16.590)
Lubrificanti	(2.889)	(2.889)
Gestione tecnica e controllo qualità	(13.546)	(11.611)
Assicurazione	(4.584)	(2.686)
Costi di servizio legati alle navi in <i>leasing</i>	(1.257)	(11.060)
Altri costi	(3.802)	(6.555)
Totale Altri costi operativi diretti	(89.402)	(91.647)

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

Al 31 dicembre 2025, d'Amico International Shipping S.A. e le sue controllate impiegavano l'equivalente di 632 dipendenti come personale marittimo e 26 dipendenti come personale di terra (al 31 dicembre 2024: 657 dipendenti marittimi e 26

dipendenti di terra).

I costi del personale di terra sono registrati tra i costi generali ed amministrativi. Il Gruppo non presenta passività riguardanti trattamenti di quiescenza o altri benefici post-pensionamento.

A-6

• PRINCIPI CONTABILI

Altri costi operativi diretti

Fra gli altri costi operativi diretti sono compresi i costi per gli equipaggi, le spese tecniche, i lubrificanti, i costi per la gestione tecnica e controllo qualità, le assicurazioni e gli altri costi di gestione delle navi.

I costi di servizio legati alle navi in *leasing* rappresentano una delle componenti non di *leasing* di un contratto *time charter*, e vengono imputati a conto economico.

I costi operativi relativi alle navi, quali ad esempio i costi per l'equipaggio, le riparazioni, i ricambi, le scorte, l'assicurazione, le spese commerciali e tecniche, sono imputati a conto economico quando sono sostenuti.

Il costo dei lubrificanti si basa sui consumi nel corso del periodo.



A-7 Costi generali ed amministrativi

1° gennaio - 31 dicembre

US\$ migliaia	2025	2024
Personale	(10.873)	(9.456)
Altri costi generali ed amministrativi	(15.122)	(13.863)
Totale costi generali ed amministrativi	(25.995)	(23.319)

Nel 2025 il costo del personale include i costi del personale amministrativo a terra, emolumenti agli amministratori per US\$1,1 milioni e una remunerazione di US\$3,8 milioni al Top Management, tra cui l'amministratore delegato, il direttore operativo, il direttore finanziario e altri dirigenti con responsabilità strategiche (2024: US\$1,0 milioni per emolumenti agli amministratori e US\$3,5 milioni per il Top Management).

Il costo del personale include inoltre un rateo passivo di US\$1,0 milioni relativo ai periodi 2022-2023, 2023-2024, 2024-2025 e 2025-2026 dei Piani di incentivazione a lungo termine (2024: US\$1,2 milioni relativi ai periodi continuativi 2022-2023, 2023-2024 e 2024-2025). Tale dato include US\$0,6 milioni per il periodo continuativo 2025-2026, basati in parte sui risultati stimati per il 2026. La passività relativa all'assegnazione delle azioni ai sensi del piano sarà soddisfatta con le azioni proprie di DIS detenute dalla Società (5.138.533 azioni proprie senza valore nominale al 31 dicembre 2025). Nel 2025 US\$2.090.381 sono stati versati ai beneficiari, per il periodo 2023-2024.

La voce "Altri costi generali ed amministrativi" comprende 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. Tali costi includono anche le commissioni di gestione con parti correlate per l'utilizzo dei marchi e marchi commerciali, delle risorse informatiche e degli altri servizi di tipo legale e di controllo interno del Gruppo per un importo di US\$11,9 milioni (US\$10,6 milioni nel 2024; si veda inoltre la nota 24). Nel 2025, le Autorità IVA lussemburghesi hanno concesso a DIS un rimborso pari a US\$0,5 milioni relativo all'IVA versata sugli emolumenti ai Consiglieri d'Amministrazione, a seguito delle modifiche alla normativa applicabile.

I compensi richiesti dalla società di revisione di d'Amico International Shipping S.A. e dai revisori delle sue controllate per le revisioni legali dei bilanci civilistici e consolidati, per la revisione dei bilanci consolidati intermedi sintetici, nonché per altri servizi di revisione, sono stati pari a US\$523,5 migliaia (2024: US\$474,4 migliaia). La società di revisione non ha fornito servizi aggiuntivi alla revisione al Gruppo DIS nel 2025 e nel 2024.



A-7

• PRINCIPI CONTABILI

Spese generali e amministrative

Le spese amministrative, che comprendono i costi amministrativi per il personale, gli emolumenti dei dirigenti e degli amministratori, le spese d'ufficio e altri oneri relativi all'amministrazione, sono iscritte a conto economico nel momento in cui sono sostenute.

Piano d'incentivazione azionaria a lungo termine (pagamenti basati su azioni e benefici per i dipendenti, LTI).

Il Piano stabilisce un *bonus pool* basato sul ROCE (ritorno sul capitale investito) medio conseguito da DIS nel corso di ciascuno dei tre periodi biennali consecutivi presi in considerazione ("Periodo/i" o "Ciclo/i"), con una soglia minima del 5% chiamata obiettivo di "gate". Il *bonus pool* viene quindi calcolato come percentuale (pari al 10% per il Piano di incentivazione a lungo termine 2022-2024 e al 12,5% per il Piano di incentivazione a lungo termine 2025-2027) della differenza tra l'EBIT medio raggiunto durante il Periodo e l'EBIT corrispondente ad un ROCE medio del 5%, fino a un EBIT massimo corrispondente ad un ROCE limitato al 7,5% per il Piano di incentivazione a lungo termine 2022-2024 e al 10% per il Piano di incentivazione a lungo termine 2025-2027.

Al *bonus pool* viene applicata una rettifica per riflettere il ritorno totale per gli azionisti (TSR) ottenuto dagli azionisti di DIS durante il Periodo, rispetto al TSR che sarebbe stato raggiunto investendo nelle azioni di una società appartenente ad un gruppo di concorrenti.

Il *bonus pool* viene allocato secondo definiti obiettivi di *performance* concepiti per misurare la *performance*

finanziaria di DIS tenendo conto dei rischi assunti, della solidità della strategia di copertura dei contratti, dell'efficienza in termini di costi della struttura gestionale e dell'impronta ambientale delle sue navi.

In tale piano per il Management, al termine del periodo di maturazione di ogni ciclo, il numero di azioni di DIS assegnate è determinata in base alla media aritmetica dei prezzi di chiusura ufficiali del mercato delle azioni ordinarie di DIS nel mese che precede il Consiglio di Amministrazione della Società che verificherà i risultati conseguiti nel corrispondente periodo di maturazione. Una descrizione dettagliata del Piano d'incentivazione a lungo termine per la remunerazione del Top Management di DIS è contenuta nella Dichiarazione sulla sostenibilità, nella sezione Governo societario, Politica di remunerazione.

Componente di cassa. La componente di cassa del Piano è classificata come beneficio a lungo termine ai sensi dello IAS 19 - Benefici per i dipendenti e la componente azionaria del Piano è classificata come Piano di pagamento basato su azioni regolato con strumenti rappresentativi di capitale ai sensi dell'IFRS 2 Pagamenti basati su azioni.

Le obbligazioni della componente di cassa sono valutate come il valore attuale dei pagamenti futuri attesi per i servizi prestati dai destinatari del Piano fino alla fine del periodo di riferimento, utilizzando il metodo della proiezione unitaria del credito. Vengono prese in considerazione le assunzioni del Management, comprese le stime relative al raggiungimento di specifici obiettivi di *performance* del Piano. Poiché la componente di cassa del Piano ha natura molto breve (viene pagata entro sei mesi dalla sua valutazione), il Management considera il suo valore attuale equivalente all'ammontare dei flussi di cassa.

Per il periodo continuativo 2025-2026 del Piano di incentivazione a lungo termine, l'accantonamento del *bonus pool* si basa sui risultati previsti e tiene conto della relativa maturazione della componente di cassa.

Le rivalutazioni derivanti da rettifiche legate all'esperienza e da variazioni delle ipotesi attuariali, ove applicabili, sono rilevate nel conto economico.

Le obbligazioni sono presentate come passività correnti nella situazione patrimoniale e finanziaria, se DIS non ha un diritto incondizionato a differire il regolamento per almeno 12 mesi dopo il periodo di riferimento, indipendentemente da quando si prevede che si verifichi il regolamento effettivo.

Componente azionaria. La componente azionaria è classificata come un pagamento basato su azioni, regolato con capitale proprio e con una maturazione scaglionata (assegnazione di azioni).

Il *fair value* dei premi è determinato alla data di conferimento (data dell'Assemblea generale annuale) e l'onere da rilevare secondo gli IFRS è determinato a ogni data di riferimento sulla base delle stime effettuate sul servizio dei dipendenti e su altre condizioni non di mercato incluse nel piano (e in particolare sul ROCE medio raggiunto da DIS in ogni biennio), per il periodo di servizio pertinente, che è di 3 anni per la prima tranche di azioni e di 4 anni per la seconda tranche.

A-7 PRINCIPALI DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME

La maturazione della quota in contanti relativa all'esercizio 2025 in relazione al piano continuativo biennale per il periodo 2025-2026 è avvenuta in base al risultato operativo lordo (EBIT) consolidato previsto per il 2026. In base alla valutazione effettuata, la dirigenza ha concluso che non ci sono decisioni con un effetto significativo sugli importi rilevati nel bilancio consolidato, né ci sono cause fondamentali di incertezza nelle stime che rischierebbero di causare un adeguamento rilevante dei valori contabili delle attività e passività nel corso dell'esercizio successivo.



A-8 Risultato dalla vendita di immobilizzazioni

1° gennaio - 31 dicembre

US\$ migliaia	2025	2024
Utile (perdita) netto dalla vendita di immobilizzazioni	(4)	4.050

L'importo per il 2025 riguarda l'utile sulla vendita della MT Glenda Meryl di US\$0,7 milioni, compensato dall'ammortamento della parte non realizzata degli importi differiti a conto economico (rilevati lungo la durata del *leasing*) risultanti dalla vendita e dal *lease-back* delle navi. L'importo per il 2024 è costituito dall'utile sulla vendita della M/T Glenda Melanie, nonché dall'ammortamento della parte non realizzata dell'utile o della perdita differito/a sulla vendita delle navi riprese successivamente in *leasing*.

A-8

• PRINCIPI CONTABILI

Risultato dalla vendita di immobilizzazioni

I ricavi dalla vendita di navi sono rilevati al momento della consegna all'acquirente e sono calcolati come differenza tra i proventi di vendita, al netto dei costi di cessione, e il valore contabile della nave alla data della vendita.

Ricavi da operazioni di cessione, vendita e lease-back

Per le navi che vengono riprese successivamente in *leasing*, i ricavi dalla vendita sono differiti e ammortizzati per la durata del *leasing*, rispecchiando la natura del relativo contratto.

Alla contabilizzazione delle plusvalenze o minusvalenze dalla vendita di navi, la dirigenza applica i criteri delineati nell'IFRS 15. In particolare, il Management valuta se la Società abbia soddisfatto le proprie obbligazioni di fare trasferendo il controllo dell'attività all'acquirente e se il prezzo dell'operazione al netto dei costi di cessione sia allineato alle condizioni contrattuali.

Per le navi già classificate come "Attività disponibili per la vendita", la plusvalenza o la minusvalenza iscritta corrisponde alla differenza tra il prezzo di vendita (meno i costi di cessione) e il più basso tra il valore contabile e il *fair value* della nave alla data dell'ultimo bilancio.



A-9 Proventi (oneri) finanziari

1° gennaio - 31 dicembre

US\$ migliaia	2025	2024
Proventi finanziari		
Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato		
Interessi attivi	5.714	7.766
Differenze di cambio realizzate	617	306
Attività finanziarie valutate al fair value a conto economico		
Utili non realizzati su strumenti derivati	21	-
Totale proventi finanziari	6.352	8.072
Oneri finanziari		
Altri oneri finanziari correnti al costo ammortizzato		
Interessi passivi e commissioni finanziarie	(11.995)	(15.469)
Oneri per leasing	(3.197)	(4.522)
Differenze di cambio realizzate	(170)	(206)
Passività finanziarie valutate al fair value a conto economico		
Perdite non realizzate su strumenti derivati	-	(45)
Totale oneri finanziari	(15.362)	(20.242)
Oneri finanziari netti	(9.010)	(12.170)

Nel 2025, così come nel 2024, gli interessi attivi derivavano principalmente da titoli a breve termine e fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari. Gli utili su cambi realizzati nel 2025 sono sorti da strumenti di copertura valutaria, mentre nel 2024 avevano una natura commerciale.

Nel 2025, così come nel 2024, 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. Nel 2025 le differenze di cambio realizzate erano di natura commerciale, mentre nel 2024 dipendevano da strumenti di copertura valutaria.

A-9

PRINCIPI CONTABILI

Proventi e oneri finanziari

I proventi e gli oneri finanziari comprendono gli interessi, gli utili o le perdite su cambi realizzati e non realizzati da operazioni in valute diverse dalla valutazione funzionale, nonché altri proventi e oneri finanziari. Sono inoltre incluse le rettifiche di valore degli strumenti finanziari non designati come strumenti di copertura. Gli interessi sono rilevati secondo il principio di competenza, utilizzando il metodo dell'interesse effettivo.

Strumenti derivati

Gli strumenti finanziari derivati sono utilizzati principalmente a copertura delle esposizioni ai rischi di tasso di interesse (tramite *swap* su tassi di interesse), delle fluttuazioni valutarie, delle tariffe di nolo (tramite contratti di nolo a termine) e dei prezzi dei *bunker*. In conformità all'IFRS 9, una relazione di copertura è idonea per la contabilità di copertura solo se:

- La relazione di copertura consiste esclusivamente in strumenti di copertura qualificati e operazioni oggetto di copertura qualificati.
- All'avvio dell'operazione di copertura esiste una formale designazione e documentazione della relazione di copertura.

- Esiste un rapporto economico tra l'operazione oggetto di copertura e lo strumento di copertura.
 - L'effetto del rischio di credito non domina le variazioni di valore risultanti da tale relazione economica.
 - Il rapporto di copertura deve rispecchiare le quantità effettive sia dell'operazione oggetto di copertura, sia dello strumento di copertura, garantendo l'assenza di squilibri tali da essere incoerenti con la finalità della contabilità di copertura.
- Se l'efficacia non viene successivamente soddisfatta in relazione al delta ma l'obiettivo della gestione del rischio rimane invariato, la relazione di copertura è rettificata per tenere conto solo dell'importo coperto.
- La valutazione del *fair value* degli strumenti derivati avviene a ciascuna data di chiusura; i derivati sono classificati come attività o passività. Il *fair value* della classificazione di un derivato è ripartita tra attività e passività non correnti e correnti. L'attività o la passività non corrente è la scadenza rimanente dello strumento di copertura superiore a dodici mesi dalla data di rendicontazione e l'attività o passività corrente è la scadenza dello strumento di copertura che si prevede sia regolata entro dodici mesi dalla data di rendicontazione.



A-10 Imposte sul reddito

1° gennaio - 31 dicembre

US\$ migliaia	2025	2024
Imposte correnti:		
Tassazione ordinaria	(1.329)	(1.732)
<i>Tonnage tax</i>	(162)	(158)
Imposta patrimoniale (Net Wealth Tax)/altre imposte	-	-
Totale imposte correnti	(1.491)	(1.890)
Utile ante imposte	89.933	190.368
Imposte sul reddito teoriche (aliquota del 23,87%)	(21.467)	(47.478)
- non soggette a imposte sul reddito (per via del regime di <i>tonnage tax</i>)	22.944	47.612
- impatto di aliquote fiscali estere	593	875
- effetto di differenze temporanee	(3.399)	(2.741)
Tassazione alle aliquote d'imposta sui redditi delle società	(1.329)	(1.732)

d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato la permanenza in regime di *tonnage tax* vigente in Irlanda per un ulteriore periodo di 10 anni, che termina il 31 dicembre 2033. L'accantonamento per la *tonnage tax* effettuato da d'Amico Tankers d.a.c. nel 2025 era pari a US\$0,2 milioni (2024: US\$0,2 milioni).

A fine 2025, la *holding*, d'Amico International Shipping S.A., aveva perdite fiscali accumulate per un totale di US\$72,7 milioni. Di tale importo, US\$61,2 milioni possono essere portati a nuovo a tempo indeterminato, mentre le perdite restanti, generate dal 2017, possono essere portate a nuovo per 17 anni da ciascun periodo in cui è sorta la perdita. Le altre entità del Gruppo DIS non hanno perdite fiscali da portare a nuovo. Non sono state rilevate attività fiscali differite perché la dirigenza non prevede che vengano conseguiti utili imponibili a fronte dei quali compensare le

perdite accumulate. La società *holding* è assoggettata al regime fiscale lussemburghese dell'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) che si basa sulle attività nette della Società. Nel 2025 tale imposta ha dato luogo a un onere equivalente a €7,5 migliaia (2024: €4,8 migliaia) esposto nei Costi generali e amministrativi.



A-10

• PRINCIPI CONTABILI

Le imposte correnti della *holding* d'Amico International Shipping S.A. e di alcune società controllate (società di servizi) sono calcolate in base al reddito imponibile per l'esercizio utilizzando le aliquote locali applicabili alla data di bilancio. L'utile imponibile non coincide con l'utile evidenziato a conto economico, poiché non include le voci di ricavo o di spesa che sono imponibili o deducibili in altri esercizi, ed esclude altresì le voci esenti o indeducibili.

La principale società operativa del Gruppo DIS, d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda) è tassata in base al regime fiscale della *tonnage tax* vigente in Irlanda per tutte le attività ad esso assoggettate. In base a tale regime, la passività fiscale è calcolata sulla base dei ricavi nozionali determinati sul tonnellaggio netto totale della flotta controllata, invece che sulla base dei ricavi e dei costi come avviene per le società in regime fiscale ordinario. Alcune attività secondarie non rientrano nel regime di *tonnage tax* e sono soggette alle aliquote fiscali ordinarie dell'imposta societaria locale: 12,5% sul reddito d'impresa, 25% sul reddito da capitale e 33% sulle plusvalenze che non rientrano nel regime di *tonnage tax*). Tali attività possono dare origine ad attività e passività fiscali differite. Le voci delle altre componenti dell'utile complessivo sono tassate in base al regime fiscale applicabile.

L'onere relativo alla *tonnage tax* è iscritto tra gli oneri per imposte sul reddito nel conto economico consolidato. Per le attività che fanno capo all'Irlanda e che non ricadono nel regime di *tonnage tax*, l'onere fiscale si basa sul risultato d'esercizio, rettificato per le voci non imponibili o indeducibili ed è calcolato sulla base dell'aliquota fiscale in vigore o sostanzialmente in vigore alla data di bilancio.

Le eventuali imposte differite sono imposte che il Gruppo DIS prevede di versare o recuperare sulle differenze tra il valore contabile delle attività e delle passività esposto nel bilancio consolidato e la corrispondente base imponibile utilizzata nel computo dell'utile assoggettabile a tassazione. Sono contabilizzate utilizzando il metodo della passività di stato patrimoniale. Le passività relative alle imposte differite sono generalmente rilevate per tutte le differenze temporanee imponibili. Le attività fiscali differite sono rilevate nella misura in cui sia probabile che vi saranno in futuro degli utili assoggettabili a tassazione a fronte dei quali sia possibile utilizzare le differenze temporanee deducibili. Il valore contabile delle attività fiscali differite viene riesaminato ad ogni data di bilancio e ridotto se non è più ritenuto probabile che vi saranno utili assoggettabili a tassazione sufficienti per consentirne il recupero totale o parziale. Le imposte differite sono calcolate alle aliquote fiscali applicabili durante il periodo di estinzione della passività ovvero di realizzo dell'attività. Sono iscritte a conto economico come voce di costo o ricavo, eccetto se collegate a voci imputabili direttamente alle altre componenti dell'utile complessivo; in questo caso anche l'imposta differita è rilevata tra le altre componenti dell'utile complessivo.

I debiti d'imposta sono calcolati prendendo in considerazione la nostra posizione fiscale specifica, determinata dal quadro normativo vigente nei paesi in cui operiamo. I debiti d'imposta possono essere influenzati dalle modifiche applicate al trattamento o alla valutazione fiscale dei ricavi da attività di trasporto, delle ritenute fiscali sui noli, della *tonnage tax* e dell'imposta sul valore aggiunto.

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 tenuta a registrarsi ai fini dell'imposta e sarà soggetta a revisione locale (Qualified Domestic Minimum Top-up Tax - **QDMTT**).

È stata effettuata una valutazione in base all'attuale profilo delle attività del Gruppo e la legislazione del *Pillar II* non ha un impatto sull'onere fiscale corrente.



A-11 Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo

US\$ migliaia	Immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni materiali - Navi in costruzione	Diritti di utilizzo	Totale immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo
Valore contabile lordo				
Al 1° gennaio 2024	946.418	-	188.349	1.134.767
Riclassificazione	1.598	-	-	1.598
Incrementi	65.127	44.715	5.770	115.612
Modifica delle condizioni contrattuali	-	-	(8.282)	(8.282)
Cessioni e storni	(2.315)	-	(55.875)	(58.190)
Riclassificate ad Attività disponibili per la vendita ⁽¹²⁰⁾	(48.309)	-	-	(48.309)
Differenze di cambio	17	-	(50)	(33)
Al 31 dicembre 2024	962.536	44.715	129.912	1.137.163
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 ad Attività disponibili per la vendita ⁽¹²¹⁾	(48.471)	-	-	(48.471)
Differenze di cambio	(14)	-	205	191
Al 31 dicembre 2025	1.027.536	45.107	48.239	1.120.882

US\$ migliaia	Immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni materiali - Navi in costruzione	Diritti di utilizzo	Totale immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo
Accantonamenti per ammortamenti e svalutazioni				
Al 1° gennaio 2024	245.056	-	95.452	340.508
Riclassificazione	1.598	-	-	1.598
Quota di ammortamento del periodo	41.908	-	16.490	58.398
Cessioni e storni	(2.408)	-	(55.875)	(58.283)
Riclassificate ad Attività disponibili per la vendita ¹	(6.839)	-	-	(6.839)
Differenze di cambio	15	-	(1)	14
Al 31 dicembre 2024	279.330	-	56.066	335.396
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 ad Attività disponibili per la vendita ²	(12.233)	-	-	(12.233)
Differenze di cambio	(25)	-	17	(8)
Al 31 dicembre 2025	319.896	-	9.611	329.507
Valore contabile netto al 31 dicembre 2024	683.206	44.715	73.846	801.767
Valore contabile netto al 31 dicembre 2025	707.640	45.107	38.628	791.375

(120) La nave M/T Glenda Melanie è stata classificata tra le Attività disponibili per la vendita al 31 marzo 2024 ed è stata quindi venduta il 15 maggio 2024; la M/T Glenda Melody è stata classificata tra le Attività disponibili per la vendita al 31 dicembre 2024.

(121) 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 10 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 1° dicembre 2025.



A-11 IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI ED ATTIVITÀ CONSISTENTI NEL DIRITTO DI UTILIZZO – CONTINUA

La voce “Immobilizzazioni materiali - Navi in costruzione” rappresenta le rate pagate a Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Cina, per l’acquisto di quattro nuove navi cisterna a “Lungo Raggio” (LR1 – 75.000 Tpl (Dwt)) a un prezzo contrattuale totale di US\$223,2 milioni, come concordato nell’aprile 2024. La consegna di queste nuove navi a basso consumo di carburante alla d’Amico Tankers d.a.c. è prevista tra luglio e novembre 2027.

Il valore contabile netto della flotta di DIS (le attività legate alla navigazione del Gruppo, di proprietà o in *leasing*) ammontava a US\$744,2 milioni al 31 dicembre 2025 (31 dicembre 2024: US\$755,9 milioni). Sono inclusi il valore contabile netto della flotta navigante e i costi degli interventi di bacino (*drydock*) associati.

Il valore contabile incluso in “Immobilizzazioni materiali” e “Attività consistenti nel diritto di utilizzo” (tra cui gli interventi di bacino capitalizzati) per le navi con contratti *time charter* di *leasing* (in qualità di locatore) è pari a US\$419,2 milioni (31 dicembre 2024: US\$268,2 milioni). In considerazione della natura dei contratti *time charter*, spesso di breve durata e simili all’impiego sul mercato *spot*, sono presi in considerazione soltanto i *leasing* con una durata iniziale superiore ai sei mesi.

Il *fair value* della flotta del Gruppo DIS al 31 dicembre 2025, escludendo le Immobilizzazioni materiali - Navi in costruzione e sulla base di valutazioni dei *broker* indipendenti, è pari a US\$1.028,5 milioni (31 dicembre 2024: US\$1.139 milioni). Tale dato include le navi di proprietà e le navi in *leasing* di d’Amico Tankers d.a.c con obbligo di acquisto od opzione di acquisto a prezzi più favorevoli. Il valore delle rimanenti attività consistenti nel diritto di utilizzo non legate alla navigazione si basa sul relativo valore di utilizzo, come ulteriormente descritto di seguito.

Il valore contabile netto delle navi in locazione con un obbligo di acquisto o con opzione di acquisto a valori più favorevoli ammontava a US\$36,7 milioni al 31 dicembre 2025 (31 dicembre 2024: US\$66,1 milioni).

Alla data di chiusura di bilancio non erano presenti indicatori di perdita di valore, in quanto il *fair value* della flotta di DIS, basato su valutazioni dei *broker* indipendenti, superava in misura significativa il suo valore contabile di US\$276,7 milioni (31 dicembre 2024: US\$383,1 milioni). Qualora insorga un indicatore di perdita di valore, si procede ad un test di verifica dei valori di bilancio.

A gennaio 2025, è stata esercitata l’opzione di acquisto sulla nave in noleggio a scafo nudo Cielo di Houston per un corrispettivo di US\$25,6 milioni e la nave è stata consegnata nel mese di settembre, alla fine del contratto di *leasing*.

A giugno 2025, d’Amico Tankers d.a.c. ha firmato due memorandum d’intesa per un corrispettivo totale di US\$36,3 milioni per la vendita della M/T Glenda Melody e della M/T Glenda Melissa. Sulla M/T Glenda Melissa è stata rilevata una svalutazione pari a US\$1,6 milioni al momento della riclassifica tra le Attività disponibili per la vendita. Le due navi sono state vendute e consegnate ai rispettivi acquirenti nei mesi di luglio e dicembre 2025; sulla M/T Glenda Melissa è stato rilevato un utile sulla vendita di US\$0,7 milioni.

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

La seguente tabella fornisce i dettagli degli obblighi di acquisto e le opzioni al 31 dicembre 2025, senza variazioni rispetto al 31 dicembre 2024.

Nome della nave, M/T	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

Tutti i finanziamenti bancari sulle navi di proprietà del Gruppo DIS sono garantiti tramite ipoteche di primo grado. Il valore di mercato totale delle navi del Gruppo DIS soggette ad ipoteca era pari a US\$436,5 milioni al 31 dicembre 2025 (31 dicembre 2024: US\$673,0 milioni), mentre il loro valore contabile netto, inclusi i relativi interventi di bacino (*drydock*), era pari a US\$308,2 milioni (31 dicembre 2024: US\$457,9 milioni). Il valore totale dei prestiti in essere era pari a US\$175,2 milioni (31 dicembre 2024: US\$218,8 milioni).

Il valore contabile netto delle altre immobilizzazioni materiali e attività consistenti nel diritto di utilizzo non legate alla navigazione al 31 dicembre 2025 ammontava a US\$2,1 milioni (31 dicembre 2024: US\$1,1 milioni). È costituito principalmente da obblighi per la locazione di uffici e il valore contabile netto di arredi, accessori e attrezzature per ufficio.



A-11

• PRINCIPI CONTABILI

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Le immobilizzazioni materiali sono valutate al costo al netto dell'ammortamento e delle svalutazioni (*impairment*).

Navi di proprietà

Il costo storico comprende il costo di acquisizione delle navi nonché altri costi direttamente attribuibili all'acquisizione o alla costruzione della nave, compresi gli interessi passivi sostenuti durante il periodo di costruzione in relazione a finanziamenti ottenuti per le navi.

Anche le spese successive per migliorare la progettazione e la *performance* delle navi sono classificate come costi.

I valori delle immobilizzazioni materiali, navi incluse, sono riviste a ogni data di bilancio per valutare se vi siano indicazioni di una svalutazione (si veda di seguito).

Spese di bacino

Per ragioni di conformità con le certificazioni di settore e con i requisiti governativi, le navi devono necessariamente essere sottoposte ad accurate ispezioni da società di classificazione per interventi rilevanti di riparazione e manutenzione che non possono essere realizzati durante la normale operatività, per questo sono condotte durante gli interventi di bacino (*drydock*). Nel caso delle navi di meno di 15 anni, tali operazioni vengono compiute approssimativamente ogni 5 anni a seconda della natura dell'intervento e dei requisiti esterni, con un *Intermediate Water Survey* (IWS) ogni due anni e mezzo. Per le navi di più di 15 anni gli interventi di bacino vengono realizzati ogni due anni e mezzo. Le spese di bacino sono capitalizzate e ammortizzate a quote costanti lungo il periodo che intercorre fino alla successiva entrata in bacino. Se una nave viene sottoposto a un intervento di bacino prima che le spese di bacino precedenti siano state

interamente ammortizzate, si procedere alla svalutazione del saldo residuo.

Per le navi di nuova costruzione e le navi di seconda mano acquisite, l'iniziale voce di bacino viene stimata e capitalizzata separatamente. La stima si basa sulle parti della nave di cui è prevista l'usura prima del successivo intervento di bacino.

L'ammortamento è calcolato a quote costanti lungo la vita utile stimata delle principali componenti delle navi, fino a concorrenza del valore residuo di realizzo stimato. La vita utile delle nuove navi è la seguente:

Navi	25 anni;
Rivestimenti delle cisterne	10 anni;
Interventi di bacino	2,5-5 anni;
Altre attività	3-7 anni.

Navi in costruzione (nuove costruzioni)

Sono esposte al costo al netto di eventuali svalutazioni identificate. I costi relativi alle navi di nuova costruzione includono i pagamenti rateali effettuati ad oggi, e altri costi relativi all'imbarcazione sostenuti durante il periodo di costruzione, compresi gli interessi capitalizzati. L'ammortamento ha inizio alla consegna della nave.

Attività non legate alla navigazione

Le immobilizzazioni materiali includono inoltre le attività non legate alla navigazione, costituite prevalentemente da arredi, accessori e attrezzature per ufficio.

Attività consistenti nel diritto di utilizzo (*leasing*)

Le attività e le passività sorte da un *leasing* sono valutate inizialmente al valore attuale. Un'attività consistente nel diritto di utilizzo è valutata e calcolata come valore attuale dei pagamenti minimi dovuti per il *leasing*, più eventuali costi

diretti iniziali o costi di smantellamento o rimozione, al netto di eventuali incentivi o anticipi ricevuti. La passività del *leasing* è valutata come la somma dei pagamenti fissi, eventuali garanzie di valore residuo e il valore di un'opzione d'acquisto, al netto di eventuali incentivi esigibili. I calcoli del valore attuale utilizzano il tasso di interesse implicito nella locazione. Qualora sia non sia possibile determinare con facilità tale tasso, si applica il tasso di finanziamento marginale.

Il valore capitalizzato e ammortizzato delle obbligazioni per *leasing* di DIS (attività consistenti nel diritto di utilizzo) è attualizzato utilizzando il tasso di finanziamento marginale di DIS, ottenuto combinando il tasso di interesse degli *swap* per passività con la stessa scadenza delle obbligazioni per *leasing* al margine applicato più recentemente ai finanziamenti di terzi di DIS. Per i *leasing* precedentemente identificati come tali in conformità allo IAS 17, i pagamenti di *leasing* sono attualizzati utilizzando il tasso intrinseco del *leasing* di DIS (il locatario). Tutti i tassi di attualizzazione di DIS per tali contratti variano tra il 5,7% e il 6,5%, con una media ponderata del 6,1% (2024: 5,6% e 6,5%, con un tasso medio ponderato del 5,9%).

Quando i contratti prevedono periodi opzionali per il noleggiatore, DIS ha stimato la durata residua, ipotizzando che tali opzioni saranno esercitate, solo se alla data di prima applicazione è ragionevolmente certo l'esercizio dell'opzione di rinnovo, ed includendo una penale di recesso nella passività per *leasing* solo se alla data di prima applicazione è ragionevolmente certa di esercitare l'opzione di recesso.

Il Gruppo DIS ha anche optato di avvalersi dei seguenti principi pratici:

- Non rilevare come *leasing* contratti di durata inferiore a 12 mesi (*leasing* a breve termine) e quelli di valore inferiore a US\$5.000 (elementi di modesto valore). Per tali contratti, il costo del *leasing* è registrato come spesa.

- Escludere i costi diretti iniziali nella valutazione dei diritti di utilizzo alla data di prima applicazione.

I valori delle navi che sono attività consistenti nel diritto di utilizzo sono rivisti regolarmente per valutare se vi siano indicazioni di una svalutazione (*impairment*): DIS, in qualità di locatario, applica lo IAS 36 Perdite di valore e svalutazioni ("*impairment*") per determinare se le attività in locazione vengono svalutate e per contabilizzare eventuali svalutazioni identificate.

DIS, in qualità di locatore, rileva pagamenti derivanti da *leasing* operativi come proventi a quote costanti per noleggi *time charter* e a scafo nudo.

Perdite di valore e svalutazioni (*impairment*)

Le svalutazioni (*impairment*) e il loro storno si basano sul valore recuperabile della Flotta nonché su una valutazione condotta dal Management su una serie di importanti fattori di mercato.

Il valore contabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (Cash Generating Unit - CGU) viene sottoposto a *impairment test* quando gli eventi o le mutate circostanze suggeriscano che tale valore possa non essere recuperabile. Qualora esistano indicazioni in tal senso, viene stimato il valore recuperabile della CGU per determinare l'eventuale portata della svalutazione.

Analogamente, a ogni data di bilancio il Management valuta se vi siano indicazioni che una svalutazione rilevata in un periodo precedente non esista più o si sia ridotta. In presenza di indicazioni in tal senso, il gruppo stima il valore recuperabile della CGU e, nel caso di una differenza positiva rispetto al valore contabile, la svalutazione è stornata. Lo storno si limita al valore che sarebbe stato iscritto se non fosse stata contabilizzata la svalutazione originaria. Un possibile evento che dà adito allo storno di una svalutazione rilevata negli esercizi precedenti è la plusvalenza realizzata



A-11 PRINCIPI CONTABILI – CONTINUA

sulla vendita di navi alle quali era stata attribuita la perdita di valore.

Il valore di recupero della flotta è definito come il maggiore tra il suo *fair value* al netto dei costi di vendita ed il suo valore d'uso, rappresentato dal valore attuale netto dei flussi di cassa per la sua vita utile residua. La svalutazione viene quindi attribuita ad ogni nave in misura proporzionale, sulla base del valore contabile di ogni nave nella CGU, entro il limite maggiore tra il *fair value* al netto di costi di vendita e valore d'uso.

♦ **DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE
NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E
NELL'UTILIZZO DELLE STIME**

Determinazione dell'unità generatrice di flussi finanziari (CGU)

La Flotta del Gruppo DIS è considerata come un'unica unità generatrice di flussi finanziari (CGU); un'unità generatrice di flussi finanziari è il più piccolo gruppo di attivi che comprende tale attivo e genera flussi finanziari in entrata ampiamente indipendenti dai flussi finanziari in entrata provenienti da altri attivi o gruppi di attivi. L'individuazione dell'unità generatrice di flussi finanziari di un'attività richiede la formulazione di ipotesi: una nave da sola non genera flussi finanziari in entrata che siano ampiamente indipendenti da quelli di altre navi, in quanto le navi sono perlopiù dello stesso tipo, hanno età analoghe e presentano una base di clientela simile. Tutte le navi del Gruppo DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e 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), ed ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e ad altri *standard* internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di 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 i suddetti requisiti.

La reportistica gestionale interna a cui il Gruppo DIS si affida per prendere le proprie decisioni strategiche, è concepita per misurare la *performance* dell'intera flotta piuttosto che considerare le singole navi. Il Gruppo è responsabile della gestione commerciale, operativa e tecnica, nonché dell'amministrazione finanziaria dell'intera Flotta DIS.

Vita utile e valori residui

Per le navi appaltate dal Gruppo DIS si stima che la vita utile sia di 25 anni, a seconda delle specifiche e del tipo di impiego previsto. La stima della vita utile residua avviene alla data di acquisto o di consegna dal cantiere e viene rivista periodicamente. Il valore residuo è stimato in base al tonnellaggio a vuoto di ciascuna nave moltiplicato per le tariffe di rottamazione per tonnellata attualmente vigenti sul mercato, che vengono riviste ogni anno.

Perdite di valore e svalutazioni (*impairment*)

Il valore contabile delle navi può discostarsi anche significativamente dal loro valore di mercato o valore di utilizzo, che è infatti influenzato dalla valutazione del Management della vita utile delle navi, dal loro valore residuo e dagli indicatori di svalutazione.

Per la valutazione del valore d'uso del cespite, si procede alla determinazione del valore attuale dei flussi di cassa futuri stimati. Tali flussi di cassa si basano su varie ipotesi, tra cui ricavi futuri al netto di commissioni, spese operative, bacini programmati, *off-hire* previsti e tariffe di rottamazione.

Nella stima delle tariffe di noleggio future, il Management prende in considerazione le tariffe attualmente applicabili per i noleggi *time charter* esistenti e le tariffe base *time charter* giornaliere stimate per i giorni "non fissati" per tutte le classi di navi. Le tariffe per i giorni "non fissati" derivano da una combinazione tra le tariffe previste internazionale, in linea con le proiezioni del Management, e la media storia dei ricavi di mercato negli ultimi 10 anni, come pubblicata da società di ricerca attive nel settore marittimo.

Le tariffe previste internamente sono applicate alle proiezioni. La dirigenza prende atto che le tariffe di noleggio sono cicliche e soggette ad una significativa volatilità dovuta a fattori che esulano dal suo controllo.

I flussi in uscita stimati per le spese operative e i requisiti di bacino si basano sui costi storici e preventivati. Le previsioni tengono inoltre conto degli oneri per la conformità a nuove normative e degli investimenti pianificati volti a migliorare l'efficienza energetica delle nostre navi.

Il Gruppo DIS ha una flotta moderna con una media di circa 9,6 anni al 31 dicembre 2025, rispetto a una media del settore di 14,7 anni per le MR e 16,3 per le LR1 (25.000 - 84.999 Tpl (Dwt)), alla stessa data. Tale flotta moderna consente al Gruppo di trovarsi nella posizione di affrontare con efficacia i cambiamenti del settore in evoluzione. Inoltre, la Società ha pianificato spese per il risparmio energetico e miglioramenti dell'efficienza in termini di consumi di carburante al fine di aumentare ulteriormente le *performance* della flotta (si rimanda alla sezione Ambiente delle Informazioni di natura non finanziaria per una discussione più dettagliata di tali iniziative).

Le spese legate alla conformità climatica includono le misure richieste ai sensi delle normative IMO, ad esempio l'Indice di Efficienza Energetica delle navi esistenti (EEXI).

Tali misure richiedono la riduzione della potenza dei motori e l'installazione di dispositivi di risparmio energetico a bordo delle navi più vecchie. Inoltre, le stime incorporano i miglioramenti pianificati dell'efficienza in termini di carburante, ad esempio utilizzando vernici a basso attrito per gli scafi. Ulteriori informazioni sulle spese per l'aggiornamento delle navi allo scopo di ridurre l'impatto delle emissioni di gas serra sono disponibili nella Dichiarazione sulla sostenibilità, nella sezione "Cambiamento climatico".

L'utilizzo delle navi si basa sui giorni operativi storici, mentre le stime del valore residuo sono allineate alle attuali tariffe di rottamazione riportati.

Non vi è alcuna garanzia che le tariffe di noleggio e i valori delle navi rimarranno ai livelli attuali o che miglioreranno in misura significativa o si ridurranno.

La seguente tabella riepiloga le ipotesi fondamentali utilizzate nei calcoli del valore d'uso:

Ipotesi chiave	Base
Tariffe di noleggio	Combinazione tra previsioni interne (breve termine) e medie degli ultimi 10 anni (lungo termine).
Vita utile	25 anni.
Valore residuo	Calcolato in base ai prezzi di demolizione medi in diversi mercati.
Costi operativi e amministrativi	Spese storiche e preventivate con l'attuale struttura societaria.
Tasso di attualizzazione (WACC)	Nominale, rettificato per l'inflazione utilizzando la media storia a 10 anni dell'indice dei prezzi al consumo primario negli Stati Uniti.



A-12 Attività disponibili per la vendita

US\$ migliaia	2025	2024
Al 1° gennaio		
Costo o valutazione	19.676	-
Riclassificazione da Immobilizzazioni materiali	36.238	41.471
Svalutazione	(2.133)	-
Cessioni, vendite	(53.781)	(21.795)
Al 31 dicembre		
Valore contabile netto a fine periodo	-	19.676

A giugno 2025, d'Amico Tankers d.a.c. ha firmato due memorandum d'intesa per la vendita della M/T Glenda Melody e della M/T Glenda Melissa. Il management ha rilevato una svalutazione di US\$2,1 milioni sulla M/T Glenda Melody, che era già stata classificata come attività disponibile per la vendita al 31 dicembre 2024, per allineare il suo valore contabile al suo valore di realizzo netto, in conformità all'IFRS 5. Nel contempo, la M/T Glenda Melissa è stata classificata come attività disponibile per la vendita e valutata al più basso tra il suo valore contabile e il suo valore di realizzo netto. A novembre 2025 è stato firmato un memorandum di intesa per la M/T Glenda Melanie, la quale è stata classificata come attività disponibile per la vendita.

La M/T Glenda Melody è stata consegnata agli acquirenti a luglio 2025, mentre sia la M/T Glenda Melissa sia la M/T Glenda Meryl sono state consegnate ai rispettivi acquirenti a dicembre 2025.

A-12

• PRINCIPI CONTABILI

Attività disponibili per la vendita

In conformità all'IFRS 5, le attività non correnti sono classificate come disponibili per la vendita se il loro valore contabile sarà recuperato tramite una vendita del cespite invece che attraverso l'uso continuativo, e se le relative condizioni sono soddisfatte, una nave dovrebbe essere esposta come disponibile per la vendita. A tale scopo, la vendita deve essere altamente probabile, l'attività è disponibile per la vendita immediata nel suo stato attuale ed è commercializzata attivamente ai fini della vendita ad un prezzo ragionevole rispetto al suo *fair value* attuale. Il Management deve impegnarsi alla vendita, che deve essere prevista entro un anno dalla data di classifica del cespite come disponibile per la vendita.

Immediatamente prima di tale classificazione, le attività vengono rivalutate conformemente ai principi contabili del Gruppo DIS. successivamente vengono iscritte al più basso tra il loro valore contabile e il *fair value* al netto del costo della vendita. Le attività classificate come disponibili per la vendita non sono soggette ad ammortamento. Le svalutazioni rispetto alla classifica iniziale come disponibili per la vendita e i successivi utili o perdite derivanti dalla rivalutazione, se la nave non è più classificata come disponibile per la vendita, sono esposti a conto economico.

Qualora non siano più soddisfatte le condizioni per la classifica delle attività non correnti e dei gruppi in dismissione come disponibili per la vendita, tale classifica cessa. Le attività non correnti che cessano di essere classificate come disponibili per la vendita vengono rivalutate al più basso tra il valore contabile precedente alla classifica come disponibili per la vendita, rettificata per eventuali ammortamenti o rivalutazioni che sarebbero stati rilevati se l'attività o il gruppo in dismissione non fossero stati classificati come disponibili per la vendita, e il loro valore recuperabile alla data della successiva decisione di non vendere.



A-13 Altre attività (passività) finanziarie

Al 31 dicembre

US\$ migliaia	2025			2024		
	Non correnti	Corrente	Totale	Non correnti	Corrente	Totale
Perdita differita su attività in <i>leasing</i>	-	-	-	-	897	897
<i>Fair value</i> degli strumenti derivati	36	1.003	1.039	605	1.840	2.445
Crediti finanziari	57	335	392	70	293	363
Totale altre attività finanziarie	93	1.338	1.431	675	3.030	3.705
Utile differito su attività in <i>leasing</i>	(1.941)	(341)	(2.282)	(2.281)	(341)	(2.622)
<i>Fair value</i> degli strumenti derivati	(23)	(77)	(100)	(35)	(900)	(935)
Passività finanziarie	(1.019)	(982)	(2.001)	(1.262)	(1.842)	(3.104)
Totale altre passività finanziarie	(2.983)	(1.400)	(4.383)	(3.578)	(3.083)	(6.661)

Al 31 dicembre 2025 e 31 dicembre 2024, le Attività e passività finanziarie, oltre agli utili e perdite differiti su attività in *leasing* e al *Fair value* degli strumenti finanziari, includono i crediti finanziari (crediti per *leasing*) gli accantonamenti per contenziosi e sinistri classificati come passività non correnti e gli interessi finanziari maturati sui prestiti bancari classificati come passività correnti.

A-13

• PRINCIPI CONTABILI

Attività e passività finanziarie

Le attività finanziarie nel Gruppo DIS sono classificate e valutate in tre categorie: al costo ammortizzato, al *fair value* a conto economico e al *fair value* in altre componenti dell'utile complessivo.

- Costo ammortizzato: un'attività finanziaria è valutata al costo ammortizzato quando il Gruppo DIS ha un modello di *business* volto a detenere l'attività al fine di riscuotere flussi di cassa contrattuali, laddove tali flussi di cassa costituiscano il solo pagamento del capitale e degli interessi, e siano programmati in date specifiche.
- Fair value* in altre componenti dell'utile complessivo: quando i requisiti per la valutazione dell'attività finanziaria al costo ammortizzato sono soddisfatti, ma il modello di *business* comprende anche la vendita di tali strumenti, le attività finanziarie sono valutate al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo.
- Fair value* a conto economico: tutte le altre attività finanziarie sono valutate al *fair value* a conto economico.

L'esposizione del Gruppo a vari rischi associati a tali strumenti finanziari e alle utilizzate per i calcoli del *fair value* degli strumenti derivati è illustrata alla nota A-23.

♦ PRINCIPALI DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE

NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME

Il Management del Gruppo ha valutato le implicazioni della guerra in Ucraina, dei conflitti in Medio Oriente e delle attuali condizioni economiche sulle attività e passività finanziarie del Gruppo. Sulla base di tali valutazioni è stato determinato che non sussiste la necessità di rettifiche. Per informazioni dettagliate sull'esposizione ai rischi, i calcoli del *fair value* e ulteriori informative relative alle attività e passività finanziarie, si rimanda alla nota A-23. Ulteriori approfondimenti sull'impatto di tali eventi globali sono disponibili nella nota A-1 e nella sezione "Eventi significativi verificatisi nel periodo".



A-14 Scorte

Al 31 dicembre

US\$ migliaia	2025	2024
Scorte di carburanti <i>bunker</i>	5.001	9.877
Scorte di lubrificanti	4.151	4.201
Scorte dell'EU-ETS	5.598	802
Totale rimanenze	14.750	14.880

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.

Si rimanda alla nota A-4, Costi diretti di viaggio, e alla nota A-6, Altri costi operativi diretti, per gli importi delle rimanenze rilevanti durante il periodo.

Nel 2025 non è stato ritenuto necessario svalutare le rimanenze.

A-14

• PRINCIPI CONTABILI

Rimanenze

Le rimanenze sono valutate al più basso tra il costo e il valore di realizzo netto.

Le rimanenze di carburanti *bunker* riguardano l'Intermediate Fuel Oil (IFO) e il Marine Diesel Oil (MDO) detenuti a bordo delle navi e denominati collettivamente carburanti *bunker*. Tali scorte sono valutate al costo utilizzando il metodo FIFO (first in, first out). Il costo comprende le spese sostenute per consegnare le scorte sulle navi.

Le scorte di lubrificanti riguardano i lubrificanti detenuti a bordo delle navi. Sono esposte al costo calcolato utilizzando il metodo FIFO (first in, first out). Tale costo comprende le spese sostenute per consegnare le scorte sulle navi.

Sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE (EU-ETS)
– Programma di fissazione del prezzo del carbonio

Le quote di carbonio, chiamate anche crediti di carbonio o quote di emissioni, sono autorizzazioni rilasciate dai governi o dalle autorità di regolamentazione ai sensi dei programmi di regolamentazione *cap-and-trade* delle emissioni. Tali programmi consentono alle società di emettere una specifica quantità di gas serra e richiedono a chi inquina di pagare le sue emissioni. L'obiettivo è limitare le emissioni al numero di quote emesse, riducendo annualmente il tetto massimo in linea con gli obiettivi climatici dell'UE e generando al contempo ricavi per finanziare la transizione verde. Il programma si applica a

tutti gli Stati membri dell'UE, nonché a Islanda, Liechtenstein, Norvegia e Irlanda del Nord.

Il programma EU-ETS è iniziato nel 2005 ed è stato ampliato nel 2024 per includere le emissioni dei trasporti marittimi (porti di conformità). A partire dal 1° gennaio 2024, il Gruppo DIS è tenuto ad acquisire quote di carbonio che consentono l'emissione di una tonnellata di CO₂ per tutti i viaggi che iniziano o terminano nelle acque dell'UE.

Si rimanda al principio contabile nella nota A-4, Costi diretti di viaggio.



A-15 Crediti e altre attività correnti

Al 31 dicembre			
US\$ migliaia		2025	2024
Crediti contrattuali		19.371	29.019
Ratei per attività derivanti da contratti		5.445	13.721
Ratei per <i>time charter</i> ed altri crediti		6.994	3.784
Altri crediti esigibili		3.868	3.124
Totale crediti a breve e altre attività correnti		35.678	49.648
US\$ migliaia		2025	2024
Ripartizione per età dei crediti contrattuali			
0-60 giorni		13.947	24.118
61-90 giorni		1.260	606
91-120 giorni		2.021	1.019
> 120 giorni		2.143	3.276
Totale crediti contrattuali		19.371	29.019

Al 31 dicembre 2025 i crediti contrattuali sono esposti al netto del fondo svalutazione crediti di US\$0,4 milioni (31 dicembre 2024: US\$0,6 milioni). I calcoli del fondo svalutazione crediti del Gruppo DIS sono disponibili in nota 23. L'importo accantonato ed allocato ad attività derivanti da contratti al 31 dicembre 2025 è stato fatturato durante il primo trimestre 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.

Nella ripartizione per scadenza dei crediti contrattuali al 31 dicembre 2025 e 31 dicembre 2024, gli importi tra 90 e 120 giorni rappresentano principalmente crediti per controstallie.

A-15

• PRINCIPI CONTABILI

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti contrattuali sono rilevati quando il diritto al corrispettivo diventa incondizionato. Nel caso dei noleggi a viaggio, quando il viaggio viene completato e la fattura è emessa al cliente. Il Gruppo DIS valuta i crediti commerciali al costo ammortizzato, poiché sono detenuti allo scopo di riscuotere i flussi di cassa derivanti da contratti. Il nolo viene fatturato al completamento e alla consegna del servizio.

Le attività contrattuali legate ai ricavi, come definite ai sensi dell'IFRS 15, comprendono i crediti insoluti derivanti da noli in corso. Tali attività rappresenta un rateo attivo per il lavoro svolto, ma non ancora fatturato. Ciò rispecchia un diritto condizionato a ricevere un corrispettivo per la parte dell'obbligazione contrattuale adempiuta. Il corrispettivo viene fatturato al completamento dell'obbligazione di fare.

Le variazioni delle attività derivanti da contratti dipendono da fattori quali la durata dei viaggi, i livelli delle tariffe di nolo e il numero di navi impiegate sul mercato *spot*.

Le attività contrattuali sono inizialmente valutate al valore nominale che rappresenta il *fair value* dell'operazione.

Successivamente sono valutate al costo ammortizzato, al netto delle svalutazioni per perdita durevole di valore e del fondo svalutazione crediti. La perdita durevole di valore è rilevata a conto economico qualora vi siano prove oggettive di una perdita. Tale svalutazione per perdita durevole di valore è calcolata come differenza tra il valore contabile e il valore attuale dei flussi di cassa futuri stimati, attualizzati al tasso di interesse effettivo applicabile in origine all'attività. Per i crediti commerciali a breve, la valutazione al costo ammortizzato coincide con il valore nominale, al netto di svalutazioni per perdita durevole di valore.

♦ PRINCIPALI DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME

Per informazioni sulla perdita durevole di valore in rapporto ai crediti per controstallie, la valutazione effettuata dal Management in merito al rischio di credito e le perdite attese su crediti, si rimanda alla nota A-23, Gestione del rischio finanziario e strumenti finanziari.



A-16 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Al 31 dicembre

US\$ migliaia	2025	2024
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	183.921	164.892

Al 31 dicembre 2025, la voce “Disponibilità liquide e mezzi equivalenti” include titoli di Stato a breve termine per un totale di US\$22,5 milioni (2024: US\$21,7 milioni).

A-16

• PRINCIPI CONTABILI

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce “Disponibilità liquide e mezzi equivalenti” comprende la liquidità in cassa, i conti correnti e i depositi a vista nonché altri investimenti altamente liquidi a breve termine che sono facilmente convertibili in importi liquidi entro tre mesi e sono soggetti ad un rischio irrilevante di cambiamento di valore. Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono valutati al *fair value*, che coincide con il loro valore nominale, o al costo storico più gli interessi passivi, se applicabili.



A-17 **Patrimonio netto**

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2025 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammontava a US\$62.053.278,45, corrispondente a 124.106.556 azioni ordinarie senza valore nominale negoziate con il codice ISIN 2592315662 (31 dicembre 2024: nessuna variazione).

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 31 dicembre 2025 e al 31 dicembre 2024 tale voce comprende gli utili netti dell'attuale e del precedente esercizio, oltre alle detrazioni derivanti dai dividendi approvati per la distribuzione.

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 distribuiti

La Società ha distribuito durante l'ultimo biennio i seguenti dividendi in US\$ per azione ordinaria:

Anno	Centesimi di US\$ per azione ordinaria idonea		Totale dividendo lordo US\$ migliaia
	Dividendi	Acconto su dividendi	
2024	US\$0,24871	US\$0,252	US\$60.076
2025	US\$0,294	US\$0,134	US\$50.891

Altre riserve

Al 31 dicembre

US\$ migliaia	2025	2024	Variazione nel 2025
Totale Altre riserve	(27.393)	(27.342)	(51)
Riserva per pagamenti basati su azioni	1.502	1.311	191
Azioni proprie	(36.289)	(36.209)	(80)
Riserva <i>cash flow hedge</i> (in altre componenti dell'utile complessivo)	909	1.499	(590)
Altro	6.485	6.057	428
<i>di cui</i>			
<i>Riserva di conversione (in altre componenti dell'utile complessivo)</i>	280	154	126
<i>Riserva legale</i>	6.205	5.903	302



A-17 PATRIMONIO NETTO – CONTINUA

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 2025 ai beneficiari del piano LTI sono state consegnate azioni equivalenti a un importo maturato di US\$602,0 migliaia. Il costo maturato per l'anno, relativo agli importi da regolare in azioni, è stato pari a US\$708.610. Nel 2024 ai beneficiari del piano di incentivazione a lungo termine sono state consegnate azioni equivalenti a un importo maturato di US\$182.000, mentre il costo maturato per l'anno, relativo agli importi da regolare in azioni, è stato pari a US\$628.544.

Azioni proprie

Al 31 dicembre 2025, le azioni proprie consistevano in 5.138.533 azioni ordinarie con un valore contabile pari a US\$36,2 milioni che rappresentavano il 4,14% 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).

Nel 2025 DIS ha acquistato n. 200.932 azioni proprie, mentre nel 2024 ha acquistato n. 1.615.474 azioni proprie.

Nel 2025, DIS ha consegnato ai beneficiari del Piano d'incentivazione a lungo termine adottato nel 2019, che comprende il Management in ruoli chiave e gli amministratori esecutivi del Gruppo DIS, n. 92.531 azioni proprie ad un costo medio totale di US\$602.000 (0,07% del capitale sociale). Tali azioni rappresentano la prima *tranche* del compenso in natura sul periodo 2021-2022 e la prima *tranche* del

compenso in natura sul periodo 2022-2023. Per lo stesso scopo, nel 2024 DIS ha consegnato n. 38.884 azioni proprie, ad un costo medio totale di US\$238 migliaia (0,03% del suo capitale sociale), che rappresentano la prima tranche del compenso in natura sul periodo 2021-2022.

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 del Gruppo DIS, legati ad alcune delle sue linee di credito bancarie.

Riserva di conversione

Tale riserva non è distribuibile ed è il risultato della conversione in US\$ del patrimonio netto delle società del Gruppo DIS le cui valute funzionali non sono il dollaro statunitense.

Riserva legale

La riserva legale è prevista dalla Legge lussemburghese per la società residente e il suo saldo non è distribuibile.

A-17

• PRINCIPI CONTABILI

Azioni proprie

Ai sensi di un programma di riacquisto sono rilevate al costo storico ed evidenziate come voce separata in diminuzione del patrimonio netto. Il costo di acquisto delle azioni proprie e gli eventuali proventi della loro vendita successiva sono contabilizzati come variazioni del patrimonio netto. Le azioni proprie sono rimosse dal patrimonio netto utilizzando il metodo del costo medio di acquisto.

Riserva per pagamenti basati su azioni

Per la componente azionaria del *bonus pool* del Piano LTI, si rimanda al criterio contabile nella nota A-7, Costi generali e amministrativi.

Dividendi distribuiti

Le distribuzioni di dividendi sono rilevate come variazioni del patrimonio netto nel periodo in cui sono approvate dall'Assemblea degli Azionisti per i dividendi definitivi, o dal Consiglio di Amministrazione per gli acconti sui dividendi.

Riserva *cash-flow hedge*

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati è riportato nella nota A-23.



A-18 Banche e altri finanziatori

Al 31 dicembre

US\$ migliaia	2025	2024
Banche e altri finanziatori – <i>Non correnti</i>	155.513	192.059
Commissioni finanziarie – <i>Non correnti</i>	(1.325)	(1.630)
Banche e altri finanziatori - <i>Passività non correnti</i>	154.188	190.429
Banche e altri finanziatori – <i>Correnti</i>	19.728	26.781
Commissioni finanziarie – <i>Correnti</i>	(450)	(550)
Banche e altri finanziatori - <i>Passività correnti</i>	19.278	26.231
Totale banche e altri finanziatori	173.466	216.660
Tasso fisso	26.517	78.596
Tasso variabile	148.724	140.244
Commissioni finanziarie	(1.775)	(2.180)
Totale banche e altri finanziatori	173.466	216.660
Variazioni di banche e altri finanziatori		
Banche e altri finanziatori – al 1° gennaio	216.660	243.437
Rimborso finanziamenti bancari	(84.599)	(93.405)
Utilizzi di linee di credito	41.000	66.275
Ammortamento delle commissioni	405	353
Banche e altri finanziatori – al 31 dicembre	173.466	216.660

I prestiti ipotecari del Gruppo DIS in essere al 31 dicembre 2025 ammontavano a US\$175,2 milioni (31 dicembre 2024: US\$218,8 milioni). Alla stessa data, il 15% del totale prestiti ipotecari del Gruppo era contabilizzato a un tasso di interesse fisso complessivo medio (ivi compreso lo spread sul SOFR più il tasso di interesse *swap*) del 3,39%, mentre il restante 85% era assoggettato a uno spread medio sul SOFR dell'1,76%.

Il Gruppo 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\$21,2 milioni al 31 dicembre 2025 (31 dicembre 2024: 0).

Si rimanda all'informativa sul rischio di liquidità nella nota A-23, la quale include informazioni sulle scadenze programmate raggruppate in serie temporali.

Tutti i finanziamenti bancari sono garantiti da d'Amico International Shipping S.A. e rispettano appieno i rispettivi vincoli finanziari (*covenant*).



A-18 BANCHE E ALTRI FINANZIATORI – CONTINUA

I finanziamenti bancari in essere al 31 dicembre 2025 includevano:

US\$ migliaia	Attività	Data di emissione	Scadenza	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	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	Dec.2025	11 dic. 2030	13.000
ING Bank N.V. finanziamento da US\$14,0 mln	Cielo di New York	Dec.2025	23 dic. 2032	14.000
Commissioni finanziarie				(1.775)
Totale banche e altri finanziatori				173.466



A-18 BANCHE E ALTRI FINANZIATORI – CONTINUA

I finanziamenti bancari in essere al 31 dicembre 2024 includevano:

US\$ migliaia	Attività	Data di emissione	Scadenza	2024
Skandinaviska Enskilda Banken AB finanziamento da US\$20,0 mln	Cielo Bianco	Dic. 2021	17 dic. 2027	15.440
ABN Amro N.V. – prestito <i>sustainability linked</i> finanziamento da US\$43,0 mln	Cielo di Gaeta	Dic. 2021	23 dic. 2026	4.559
ING Bank N.V. & S.E.B AB finanziamento da US\$82,0 mln	Cielo di Cagliari Cielo Rosso Cielo di Rotterdam Cielo di New York	Lug. 2022	27 lug. 2027	54.684
Tokyo Century Corporation finanziamento da US\$21,8 mln	High Challenge	Nov. 2015	17 lug. 2027	5.527
Danish Ship Finance A/S finanziamento da US\$25,2 mln	High Seas High Tide	Lug. 2022	20 lug. 2029	17.100
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. finanziamento da US\$54,2 mln	Glenda Meryl Glenda Melissa Cielo di Capri	Set. 2022	30 set. 2027; 12 ott. 2027 ⁽¹²²⁾	24.208
The Iyo Bank finanziamento da US\$17,5 mln	High Explorer	Mag. 2023	1° giu. 2031	15.475
NTT TC Leasing Co., Ltd. finanziamento da US\$20 mln	Cielo di Londra	Ago. 2023	14 ago. 2028	18.438
The Iyo Bank finanziamento da US\$16,0 mln	High Voyager	Giu. 2024	10 giu. 2032	15.000
BPER Banca S.p.A. finanziamento da US\$16,0 mln	High Freedom	Giu. 2024	24 giu. 2032	15.000
NTT TC Leasing Co., Ltd. finanziamento da US\$16,8 mln	High Trader	Lug. 2024	7 ago. 2029	16.394
DNB Bank ASA finanziamento da US\$17,5 mln	High Loyalty	Ago. 2024	31 lug. 2029	17.015
Commissioni finanziarie				(2.180)
Totale banche e altri finanziatori				216.660

(122) Solo per la M/T Cielo di Capri

A-18

• PRINCIPI CONTABILI

Banche ed altri finanziatori

I finanziamenti bancari gravati da interessi relativi al finanziamento delle navi e agli scoperti di conto sono contabilizzati in base agli importi ricevuti al netto dei costi di transazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo. La differenza tra le entrate relative ai finanziamenti e il valore nominale è rilevata a conto economico lungo la durata del finanziamento.



A-19 Passività da leasing

Al 31 dicembre

US\$ migliaia	2025	2024
Totale dei pagamenti minimi di <i>leasing</i> previsti (investimento lordo)	43.205	78.508
con scadenza entro un anno	5.724	36.796
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	21.962	21.149
con scadenza oltre cinque anni	15.519	20.563
Principali rimborsi di pagamenti minimi di <i>leasing</i>	34.893	66.307
con scadenza entro un anno	3.796	32.772
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	16.631	14.988
con scadenza oltre cinque anni	14.466	18.547
Oneri finanziari compresi nei pagamenti minimi di <i>leasing</i>	8.312	12.201
dei quali pertinenti al periodo	3.197	4.522

Le passività per *leasing* vengono ripagate nel corso della durata contrattuale.

Il valore contabile delle attività possedute mediante *leasing*, così come i termini principali di *leasing*, sono descritti nella nota A-11. Al momento della decorrenza dei contratti di *leasing*, il tasso di rendimento annuale sulle operazioni di *leasing* del Gruppo DIS era allineato alle tariffe di mercato prevalenti.

Per i contratti *time charter*, una componente non di *leasing* (elemento di servizio) è esclusa dal calcolo iniziale della passività per *leasing*. Tale componente era stimata a una tariffa forfettaria di US\$6.926 al giorno, invariata rispetto al 2024, per l'intera durata dei contratti. Tale stima è allineata ai costi operativi preventivati per le navi di proprietà della flotta per l'esercizio successivo, come valutati al momento della rilevazione iniziale.

A-19

• PRINCIPI CONTABILI

Le passività sorte da *leasing* sono valutate inizialmente al valore attuale dei pagamenti dovuti per il *leasing*, che includono i pagamenti fissi, eventuali garanzie del valore residuo, il prezzo di esercizio di un'opzione di acquisto (se è ragionevolmente certo che sarà esercitata), al netto di eventuali incentivi esigibili. Il valore attuale è calcolato utilizzando il tasso di interesse implicito nel *leasing*, o qualora tale tasso non possa essere determinato con facilità, il tasso di finanziamento marginale del locatario.

Nel conto economico, i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. Ciò influisce su parametri finanziari chiave come TCE, EBITDA (si vedano gli IAP), EBIT e risultato per il periodo. La componente di interessi dei *leasing* finanziari viene dedotta dai flussi di cassa operativi, mentre i pagamenti per le passività del *leasing* residue sono riclassificati tra le attività finanziarie.

I *leasing* (successivi all'adozione dell'IFRS 16 e ad esclusione di quelli precedentemente identificati come tali in conformità allo IAS 17) sono attualizzati utilizzando il tasso di finanziamento marginale del Gruppo. Tale tasso viene determinato aggiungendo allo *swap* su tassi di interesse il margine applicato più recentemente ai finanziamenti di terzi. Per i *leasing* precedentemente identificati ai sensi dello IAS 17, viene utilizzato il tasso intrinseco nel *leasing*. I tassi di attualizzazione di DIS per tali contratti variano tra il 5,7% e il 6,5%, con una media ponderata del 6,1% (2024: 5,6% e 6,5%, con un tasso medio ponderato del 5,9%).



A-20 Debiti a breve ed altre passività correnti

Al 31 dicembre

US\$ migliaia	2025	2024
Debiti commerciali	12.204	15.176
Altri debiti	6.413	1.730
Ratei passivi	24.867	14.352
Totale debiti e altre passività correnti	43.484	31.258

La voce Debiti commerciali riguarda prevalentemente le attività di navigazione del Gruppo.

La voce Altri debiti include una passività di EU-ETS per un importo di US\$5,0 milioni al 31 dicembre 2025 (31 dicembre 2024: US\$0,8 milioni). In totale, 30.477 quote relative a EU-ETS collegate a viaggi del 2024 ed equivalenti a US\$2,7 milioni, sono state consegnate entro il 30 settembre 2025.

La voce Ratei passivi riguarda prevalentemente le attività di navigazione del Gruppo. Tale voce include inoltre il fondo per la componente di cassa dei benefici per i dipendenti ai sensi del Piano di incentivazione a lungo termine del Gruppo, per un importo di US\$1,1 milioni al 31 dicembre 2025 (31 dicembre 2024: US\$1,0 milioni).

A-20

• PRINCIPI CONTABILI

Debiti commerciali e altri debiti

I debiti commerciali e altri debiti sono valutati al costo ammortizzato. Tenendo conto delle caratteristiche e della scadenza di tali debiti, coincide generalmente con il relativo valore nominale. Le somme ricevute in anticipo nell'ambito di accordi contrattuali di *time charter* sono rilevati come risconti passivi.

Il Gruppo DIS ha attuato politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze concordate. Ulteriori dettagli sono disponibili nella nota 23, Gestione del rischio finanziario e strumenti finanziari.

Passività per quote dell'EU-ETS

Una passività per quote dell'EU-ETS è rilevata nel momento in cui le emissioni sono sostenute e deve essere consegnata all'autorità di regolamentazione. Tale passività è valutata secondo la migliore stima dell'esborso richiesto per estinguere l'obbligo alla data di bilancio, in base al prezzo medio delle quote allocate; tenendo conto dell'informativa sui principi contabili per la voce Costi diretti di viaggio (A-4), la voce Passività per quote dell'EU-ETS contiene inoltre le quote dell'EU-ETS da consegnare sotto la responsabilità del noleggiatore. La passività per il periodo di conformità è estinta consegnando le quote alla fine del mese di settembre dell'esercizio successivo.

◆ PRINCIPALI DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME

Per informazioni dettagliate sulle politiche di gestione dei rischi, le quali comportano le stime degli accantonamenti per passività e classifiche del *fair value*, si rimanda alla nota A-23, Gestione del rischio finanziario e strumenti finanziari.



A-21 Debiti per imposte correnti

Al 31 dicembre

US\$ migliaia	2025	2024
Debiti per imposte correnti	525	391

Il saldo a fine 2025 e a fine 2024 riguarda le imposte sul reddito delle società dovute dalle controllate di DIS.

A-22 Variazioni delle passività originate da attività finanziarie e dei derivati di copertura dei prestiti

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2024	Flussi di cassa netti	Variazioni che non influenzano le disponibilità liquide					Al 31 dicembre 2025	
			Commissioni finanziarie ammortizzate	Oneri per leasing	Modifica delle condizioni contrattuali	Inizio del <i>leasing</i>	Utili/perdite da derivati Variazioni non realizzate	<i>Cash-flow hedge</i>	
Passività per <i>leasing</i> ⁽¹²³⁾	66.307	(35.310)	-	3.196	(539)	1.239	-	-	34.893
Banche ed altri finanziatori ⁽¹²⁴⁾	216.660	(43.599)	405	-	-	-	-	-	173.466
Derivati detenuti con finalità di copertura per prestiti a lungo termine ⁽¹²⁵⁾	(2.409)	-	-	-	-	-	(21)	1.853	(577)
Totale		(78.909)	405	3.196	(539)	1.239	(21)	1.853	

(123) Si veda la nota A-19.

(124) Si veda la nota A-18.

(125) Il *fair value* totale degli strumenti derivati di copertura al 31 dicembre 2024 era pari ad un'attività di US\$1.510 migliaia, che comprendeva il *fair value* di *swap* su tassi di interesse pari a US\$2.409 migliaia (attività) e il *fair value* dei contratti *forward* su tassi di cambio pari a US\$899 migliaia (passività). 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). Per maggiori dettagli si rimanda alla nota n. A-13.



A-23 Gestione del rischio finanziario e strumenti finanziari

Il Gruppo DIS è esposto a diversi rischi connessi con le sue operazioni. Sebbene debba interagire con nuovi rischi per condurre la propria attività e raggiungere i propri obiettivi, il Gruppo ambisce a farlo tramite un'attività attenta di identificazione, misurazione, gestione e controllo di tali rischi, in modo da garantire il successo a lungo termine della Società. Il settore dei trasporti marittimi è altamente sensibile alle fluttuazioni del mercato, che possono causare significative variazioni delle tariffe dei noli e dei prezzi delle navi, influenzando direttamente sui ricavi e sulla strategia operativa del Gruppo. Uno dei principali obiettivi di gestione del rischio del Gruppo è ridurre l'esposizione dei propri utili alle fluttuazioni cicliche.

Durante il processo di definizione del bilancio preventivo, il Gruppo DIS individua i rischi principali e cerca di adottare sistematicamente le azioni necessarie per gestire tali esposizioni, anche tramite coperture con strumenti finanziari derivati. Sono state istituite specifiche politiche e linee guida per il controllo del rischio volte a misurare regolarmente i limiti e le variazioni di negoziazione complessivi del Gruppo DIS. Le mansioni sono ripartite tra il back office e il front office, così da garantire un corretto monitoraggio della conformità alle procedure di controllo interno. Nella presente sezione è riportata l'informativa di natura qualitativa e quantitativa sul potenziale effetto che tali rischi potrebbero avere sul Gruppo DIS.

Il Gruppo DIS ha adottato un Sistema di Controllo Interno e Gestione del Rischio concepito per identificare, misurare, gestire e monitorare i rischi principali affrontati dalla Società. Tale sistema contribuisce alla salvaguardia degli attivi societari, l'efficienza e l'efficacia delle procedure gestionali,

l'affidabilità delle informazioni finanziarie e la conformità legale e normativa, oltre che alle norme statutarie e alle procedure interne della Società. Il comitato di Controllo e Gestione del Rischio - costituito all'interno del Consiglio di Amministrazione - elabora e monitora le politiche di gestione del rischio del Gruppo DIS, riferendo regolarmente al Consiglio di Amministrazione in merito alle proprie attività, come richiesto dalla struttura di *Corporate Governance* della Società.

RISCHIO DI MERCATO

Il Gruppo DIS e le sue controllate sono esposte al rischio di mercato derivante dalle navi che operano sul mercato *spot*, poiché sono esposte a fluttuazioni delle tariffe di nolo di mercato. In particolare, quando le navi vengono date a noleggio sussiste il rischio che le tariffe possano essere insufficienti a garantire un adeguato ritorno o coprire i costi. Per mitigare tali rischi, il Gruppo DIS adotta varie strategie:

1. Copertura a termine: ove fattibile, il Gruppo DIS copre una parte dei suoi giorni nave disponibili nei dodici mesi successivi, riducendo l'esposizione al mercato *spot*;
2. Diversificazione globale: le navi operano su scala mondiale per ridurre al minimo gli impatti delle fluttuazioni di mercato a livello regionale;
3. Strumenti derivati: strumenti finanziari derivati, come contratti di nolo a termine e *swap su bunker*, consentono di gestire l'esposizione alle tariffe di nolo volatili del mercato *spot*.

RISCHIO DI CREDITO

Il Gruppo DIS è esposto al rischio di credito dovuto a potenziali inadempienze delle sue controparti, tra cui principalmente clienti, agenti, *partner in joint venture* e istituti

finanziari. Il Gruppo DIS tratta prevalentemente con controparti affidabili e attua solide politiche di gestione del rischio finanziario per garantire il saldo puntuale dei debiti in conformità alle scadenze concordate. Tali politiche comprendono attività di monitoraggio e valutazione continui dei rischi di *default* associati ai settori e ai paesi in cui operano i clienti, allo scopo di limitare l'esposizione a eventi di ritardato pagamento. Per ridurre al minimo il rischio di credito, il Gruppo DIS adotta le seguenti strategie di gestione del rischio:

- Crediti: per i crediti, i saldi vengono esaminati continuamente. Il recupero delle controstallie e delle spese sostenute per conto dei noleggiatori viene seguito da un team dedicato. La clientela del Gruppo è composta da importanti compagnie petrolifere e grandi società di intermediazione nel settore petrolifero. Per questo in passato il Gruppo non ha registrato perdite di rilievo sui crediti commerciali. Ciò nonostante, il Gruppo DIS rileva un fondo svalutazione crediti che rappresenta una stima delle perdite che saranno sostenute in relazione ai crediti commerciali e altri crediti.
- Pagamenti relativi ai servizi: (ii) gli anticipi sono attentamente programmati in modo da ridurre al minimo il rischio di credito di servizi quali la gestione dell'equipaggio e i servizi tecnici, nonché l'acquisto di carburante *bunker*.
- Pagamenti relativi alla costruzione di navi: i pagamenti rateali per le navi in costruzione sono garantiti con adeguate garanzie bancarie da parte di istituti affidabili.
- Pagamenti destinati ad agenti portuali: i pagamenti destinati ad agenti portuali sono gestiti da DA Desk, un'organizzazione professionale specializzata nel

garantire un'efficace esecuzione delle operazioni commerciali. Il rapporto con gli agenti e il DA Desk sono gestiti da un team interno con notevole esperienza;

- Depositi di liquidità: per le banche che detengono i suoi depositi di liquidità, la politica del Gruppo prevede di intrattenere rapporti solo con grandi istituti dotati di solidi *rating* creditizi, un'eccellente reputazione e, nella maggior parte dei casi, specializzati nel settore della navigazione marittima;
- Impatto degli eventi globali: sono stati valutati gli effetti della guerra in Ucraina, dell'inflazione elevata, delle variazioni dei tassi di interesse e dei conflitti in Medio Oriente ed è stato stabilito che tali fattori non hanno aumentato il rischio di credito dei clienti del Gruppo DIS (si rimanda anche alla nota A-1 e alla sezione Eventi significativi verificatisi nel periodo). Nella maggior parte dei casi, i clienti del Gruppo (importanti compagnie petrolifere e grandi società di intermediazione nel settore petrolifero) hanno mantenuto rating creditizi stabili e hanno registrato risultati solidi nel 2025.



A-23 GESTIONE DEL RISCHIO FINANZIARIO E STRUMENTI FINANZIARI – CONTINUA

Crediti contrattuali

I dieci maggiori clienti del Gruppo DIS rappresentano circa il 52,0% dei suoi ricavi nel 2025 (2024: 54,1%). Al 31 dicembre 2025 il 57,4% dei crediti commerciali totali del Gruppo ha come controparte i suoi dieci maggiori clienti (31 dicembre 2024: 48,8%). Il Gruppo DIS tratta principalmente con importanti compagnie petrolifere e grandi società di intermediazione nel settore petrolifero, che mantengono un solido *rating* creditizio. I noleggi passivi sono solitamente pagati in anticipo, mentre i noli per i noleggi a viaggio sono saldati dopo il completamento del viaggio, riducendo

ulteriormente l'esposizione al rischio di controparte. Pertanto, i rischi di controparte sono associati principalmente ai crediti per controstallie e alle spese sostenute per conto dei noleggiatori. Entrambi tali tipi di crediti sono monitorati strettamente e individualmente.

Per valutare le perdite attese su crediti, il Management ha utilizzato indici del rischio per fasce orarie per le controstallie scadute come illustrato nella seguente tabella, la quale illustra i relativi dati il 2025 e i dati comparativi per il 2024, al 31 dicembre.

Andamento del fondo svalutazione crediti relativamente ai crediti commerciali:

Fondo svalutazione crediti relativo ai crediti commerciali (US\$ migliaia)	2025	2024
Al 1° gennaio	566	718
Importi inutilizzati stornati	(183)	(152)
Al 31 dicembre	383	566

US\$ migliaia	<30 giorni	30< giorni <60	60< giorni <90	90< giorni <120	> 120 giorni	Totale
Crediti per controstallie 2025	1.880	1.789	918	1.558	2.063	8.208
Accantonamento percentuale per perdite attese su crediti	3,5%	4,0%	4,5%	5,5%	5,7%	-
Fondo svalutazione crediti lungo la loro durata a fine esercizio (interessi lordi)	66	72	41	86	118	383
Impairment dei crediti oggetto di controversia legale lungo la loro durata a fine esercizio	-	-	-	-	-	-
Crediti per controstallie 2024	3.276	2.419	1.856	1.670	2.949	12.170
Accantonamento percentuale per perdite attese su crediti	3,5%	4,0%	4,5%	5,5%	6,1%	-
Fondo svalutazione crediti lungo la loro durata a fine esercizio (interessi lordi)	115	97	84	92	179	566
Impairment dei crediti oggetto di controversia legale lungo la loro durata a fine esercizio	-	-	-	-	-	-



A-23 GESTIONE DEL RISCHIO FINANZIARIO E STRUMENTI FINANZIARI – CONTINUA

RISCHIO DI LIQUIDITÀ

Il Gruppo DIS affronta il rischio di liquidità principalmente per via della sua esposizione al mercato *spot*, in cui le fluttuazioni delle tariffe di nolo potrebbero non sempre coprire i costi operativi, gli investimenti richiesti e gli impegni finanziari, portando potenzialmente a una riduzione dei saldi di liquidità.

Il Gruppo DIS gestisce il rischio di liquidità nell'ambito di un'opportuna pianificazione finanziaria, che viene rivista e aggiornata regolarmente. Il Gruppo intende mantenere una struttura di capitale bilanciata allineando le linee di credito e i fondi disponibili con la liquidità prevista generata dalle attività operative, garantendo un livello di liquidità adeguato. Il Gruppo DIS gestisce inoltre attivamente le condizioni, la scadenza e la composizione dei suoi finanziamenti. La struttura del capitale è fissata entro i limiti stabiliti dal Consiglio di Amministrazione della Società e il Management riesamina periodicamente i finanziamenti e il fabbisogno di liquidità del Gruppo per garantire la soddisfazione del fabbisogno di liquidità.

Nonostante le difficili condizioni cui versava precedentemente il mercato del credito, il Gruppo DIS è riuscito a conservare l'accesso ad una vasta gamma di fonti di finanziamento a prezzi competitivi, tra cui istituti finanziari, capitale di debito privato e mercati dei capitali (si vedano anche le note A-17 e A-18).

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Il Gruppo detiene consistenti depositi di liquidità presso banche ai quali è attribuito il seguente *rating* creditizio di Moody's: Credit Agricole Bank (A1), DNB (Aa2) e JP Morgan (A1).

Le seguenti tabelle riportano la proiezione dettagliata dei flussi finanziari del Gruppo DIS relativi al rimborso di capitale per le passività finanziarie rispettivamente per il 2025 e il 2024. Tali tabelle si basano sulla base dei flussi di cassa non attualizzati, ad esclusione degli interessi, e rispecchiano la data di rimborso più vicina. Non si prevede che i flussi di cassa possano verificarsi particolarmente in anticipo o per importi considerevolmente diversi per nessuna di tali passività finanziarie.

US\$ migliaia					Al 31 dicembre 2025
	<1 anno	1-2 anni	2-5 anni	> 5 anni	Totale
Totale banche e altri finanziatori	19.278	56.624	72.988	24.576	173.466
<i>Leasing</i>	3.796	4.025	12.606	14.466	34.893
Totale passività finanziarie non derivate	23.074	60.649	85.594	39.042	208.359

US\$ migliaia					Al 31 dicembre 2024
	<1 anno	1-2 anni	2-5 anni	> 5 anni	Totale
Totale banche e altri finanziatori	26.231	29.011	142.692	18.726	216.660
<i>Leasing</i>	32.772	3.466	11.523	18.546	66.307
Totale passività finanziarie non derivate	59.003	32.477	154.215	37.272	282.967



A-23 GESTIONE DEL RISCHIO FINANZIARIO E STRUMENTI FINANZIARI – CONTINUA

RISCHIO DEI MERCATI FINANZIARI

Essendo un gruppo internazionale con attività globali, il Gruppo DIS è esposto ai rischi dei mercati finanziari, tra cui:

- fluttuazione dei tassi di interesse e
- variazioni dei tassi di cambio.

Rischio di tasso di interesse

Il Gruppo DIS affronta il rischio di tasso di interesse a causa dei suoi depositi bancari e delle linee di credito a tasso variabile, utilizzati per finanziare l'acquisto sia di navi di nuova costruzione che di navi di seconda mano. Il Gruppo DIS gestisce tale rischio attraverso *swap* su tassi di interesse (IRS) regolarmente valutati per garantire il mantenimento di una copertura adeguata.

La strategia di gestione del rischio prevede:

- la trasformazione in tasso fisso di una parte delle linee di credito di d'Amico Tankers d.a.c. (una controllata di d'Amico International Shipping SA) tramite contratti *swap* su tassi di interesse (IRS), i quali offrono una copertura contro l'esposizione ai tassi di interesse variabili. I contratti IRS classificati come coperture ai sensi dell'IFRS 9 contabilizzano gli utili o le perdite efficaci non realizzati alle altre componenti dell'utile complessivo. Per gli *swap* non classificati come coperture, le variazioni del *fair value* sono iscritte direttamente a conto economico. Trasformando in tasso fisso di una parte degli interessi sul finanziamento, il Management migliora la visibilità degli interessi passivi futuri, mitigando il rischio di fluttuazioni significative dei tassi (*cash flow hedge*).
- Al fine di rispettare i requisiti continuativi della contabilizzazione delle operazioni di copertura, l'efficacia della copertura viene riesaminata e confermata a cadenza trimestrale.

Il Management esamina continuamente le condizioni di finanziamento disponibili sul mercato per accertarsi che le linee di credito siano concorrenziali.

Swap su tassi di interesse

Al 31 dicembre 2025 d'Amico Tankers d.a.c. deteneva quattro contratti di *swap* su tassi di interesse (IRS) a copertura del rischio legato ai tassi di interesse sui finanziamenti bancari.

tutti tali contratti sono legati al finanziamento di navi e sono ritenuti coperture altamente efficaci, con la parte efficace dell'utile/perdita non realizzato per il periodo rilevata nelle altre componenti dell'utile complessivo e la parte inefficace iscritta a conto economico. Tali contratti sono in essere con le seguenti controparti: due con ING Bank N.V., uno con Banco BPM S.p.A. e uno con DnB Bank ASA.

Dopo la contabilizzazione delle coperture degli *swap* su tassi di interesse, e a parità di condizioni, un aumento di 100 punti base dei tassi di interesse avrebbe determinato un aumento degli oneri finanziari netti di US\$1,5 milioni (rispetto a US\$1,4 milioni nel 2024). Invece, una diminuzione di 100 punti base avrebbe determinato una riduzione degli oneri finanziari netti di US\$1,5 milioni (US\$1,4 milioni nel 2024). Al 31 dicembre 2025, se i tassi di interesse fossero stati più alti o più bassi di 100 punti base e tutte le altre variabili fossero rimaste invariate, la valutazione degli *swap* sarebbe rispettivamente aumentata di US\$0,3 milioni o diminuita di US\$0,3 milioni (2024: rispettivamente aumento di US\$0,8 milioni o decremento di US\$0,8 milioni).

Il *fair value* degli strumenti derivati in essere alla fine dell'esercizio è evidenziato nelle voci Altre attività finanziarie non correnti/correnti e Altre passività finanziarie correnti/non correnti (si veda anche la nota A-13).

Il *fair value* degli *swap* su tassi di interesse è classificato al secondo livello in quanto si basa su elementi osservabili diversi dai prezzi di mercato (si vedano i seguenti principi contabili). Le informative relative alle valutazioni del *fair value* di terzo livello non sono applicabili in tale contesto.

Impatto della valutazione di fine esercizio sugli swap su tassi di interesse

US\$ migliaia	2025		2024	
	Utile o perdita	Δ Riserva di patrimonio netto	Utile o perdita	Δ Riserva di patrimonio netto
Swap su tassi di interesse, valutazione a fine esercizio	21	(1.853)	9	(2.054)

Analisi di sensibilità per gli swap su tassi di interesse al 31 dicembre

US\$ migliaia	2025		2024	
	Aumento i+1%	Diminuzione i-1%	Aumento i+1%	Diminuzione i-1%
Costo delle variazioni dei tassi d'interesse (al netto delle coperture)	1.464	(1.464)	1.407	(1.407)
Valutazione a fine esercizio degli swap su tassi di interesse	278	(284)	759	(777)



A-23 GESTIONE DEL RISCHIO FINANZIARIO E STRUMENTI FINANZIARI – CONTINUA

RISCHIO DI CAMBIO

Il Gruppo DIS utilizza il dollaro USA come valuta funzionale e la maggior parte delle sue operazioni è denominata in tale valuta. Tuttavia, il Gruppo DIS è esposto al rischio di cambio per le operazioni denominate in altre valute.

Il Gruppo DIS monitora regolarmente la propria esposizione al rischio di cambio. Poiché la maggioranza dei ricavi e dei costi operativi sono denominati in dollari statunitensi, il Management ritiene che il Gruppo abbia un'esposizione minima al rischio di cambio derivante dalle attività operative. Il Gruppo DIS identifica e monitora sistematicamente la propria esposizione a fluttuazioni e squilibri valutari per prevedere i potenziali effetti negativi e adottare misure necessarie per ridurne l'impatto, ricorrendo alla copertura della propria esposizione valutaria, se necessario, per mantenerla entro livelli accettabili. Per gestire l'esposizione al tasso di cambio sui flussi di cassa finanziari e operativi previsti, il Gruppo può stipulare una copertura tramite *swap* su valute, contratti *forward* e opzioni su valute, nel rispetto delle specifiche politiche e linee guida di gestione del rischio

e delle procedure di controllo interno. Nel 2025 i contratti *forward* su valute di DIS sono stati ritenuti efficaci coperture dei flussi finanziari ("*cash flow hedges*"), rilevando i relativi risultati non realizzati in riserve di patrimonio netto come altre componenti di conto economico complessivo. Le controparti di tali accordi sono primari istituti finanziari.

Il rischio di cambio riguarda i flussi di cassa non denominati in dollari USA, costituiti principalmente da spese amministrative e oneri operativi espressi in euro. Nel 2025, i pagamenti in valuta diversa dal dollaro ammontavano all'equivalente di US\$45,7 milioni, pari al 23,1% delle spese operative, amministrative, finanziarie e degli oneri fiscali totali del Gruppo. I pagamenti denominati in euro rappresentavano il 14,6% del totale, ossia il 63,3% di tutte le operazioni in valuta. Le altre valute non rappresentano una quota significativa dei flussi di cassa di DIS. Al netto dei contratti *forward* su valute impiegati per finalità di copertura, i pagamenti in valuta ammontavano all'equivalente di US\$25,8 milioni.

Al 31 dicembre

US\$ migliaia	2025		2024	
	10%	-10%	10%	-10%
US\$ / Valuta	1.955	(1.955)	2.231	(2.231)

Nell'ambito di un'analisi di sensitivity, il Gruppo ha rilevato che dopo la contabilizzazione delle coperture valutarie, una fluttuazione del 10% del tasso di cambio del dollaro USA rispetto a tutte le altre valute avrebbe determinato una variazione del risultato netto del Gruppo di +/-US\$2,0 milioni per l'esercizio 2025 (+/-US\$2,2 milioni nel 2024).

La sensibilità complessiva del Gruppo DIS al rischio di cambio non ha subito particolari variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Contratti forward su valute

Al 31 dicembre 2025 il Gruppo DIS aveva in essere accordi di copertura sulle fluttuazioni valutarie, per un importo nozionale di €17,7 milioni (31 dicembre 2024: €15,2 milioni).

La seguente tabella presenta l'impatto contabile della valutazione a fine esercizio dei contratti *forward* su valute in euro del Gruppo DIS in profitti e perdite e sulle riserve di patrimonio netto al 31 dicembre:

US\$ migliaia	2025		2024	
	Utile o perdita	Δ Riserva di patrimonio netto	Utile o perdita	Δ Riserva di patrimonio netto
Contratto forward su valute in euro, valutazione a fine esercizio	-	1.263	-	(1.023)

Il *fair value* degli strumenti derivati in essere alla fine dell'esercizio è evidenziato nelle voci Altre attività finanziarie non correnti/correnti e Altre passività finanziarie correnti/non correnti (si veda anche la nota A-13).

US\$ migliaia	Riserva <i>cash-flow hedge</i>		
	Swap su tassi di interesse	Contratti <i>forward</i> su valute	Totale
Al 1° gennaio 2024	4.454	122	4.576
Variazione del <i>fair value</i> degli strumenti di copertura rilevati nelle altre componenti dell'utile complessivo	(2.054)	(1.023)	(3.077)
al 31 dicembre 2024	2.400	(901)	1.499
Variazione del <i>fair value</i> degli strumenti di copertura rilevati nelle altre componenti dell'utile complessivo	(1.853)	1.263	(590)
al 31 dicembre 2025	547	362	909

Le controparti dei contratti derivati del Gruppo DIS sono istituti finanziari e banche con *rating* creditizi da A1 a Baa1*+ di Moody's.



A-23 GESTIONE DEL RISCHIO FINANZIARIO E STRUMENTI FINANZIARI – CONTINUA

CLASSIFICA CONTABILE E FAIR VALUE

Al 31 dicembre 2025							
US\$ migliaia	Costo ammortizzato	Fair value rilevato in profitti e perdite	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	-	-	-
Al 31 dicembre 2024							
US\$ migliaia	Costo ammortizzato	Fair value rilevato in profitti e perdite	Derivati usati per fini di copertura (FV)	Totale	Fair value	Totale	
					1° livello	2° livello	
ATTIVITÀ							
Altre attività finanziarie	3.705	-	2.445	6.150	-	2.445	2.445
Crediti e altre attività correnti	49.648	-	-	49.648	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	164.892	-	-	164.892	-	-	-
PASSIVITÀ							
Banche ed altri finanziatori	216.660	-	-	216.660	-	-	-
Passività per <i>leasing</i>	66.307	-	-	66.307	-	-	-
Altre passività finanziarie	5.725	9	927	6.661	-	936	936
Debiti e altre passività correnti	31.258	-	-	31.258	-	-	-

Gli strumenti finanziari del Gruppo DIS sono costituiti principalmente da depositi presso banche, crediti e debiti, finanziamenti da e a imprese collegate, finanziamenti bancari, *leasing* e derivati.

Come divulgato nell’analisi delle scadenze riportata sopra, si prevede che i flussi di cassa rispettino le tempistiche e gli importi previsti.

Le altre attività finanziarie al 31 dicembre 2025, ad esclusione delle perdite differite non ammortizzate su vendita e *lease-back* di navi, sono costituite principalmente da US\$1,0 milioni di strumenti derivati (31 dicembre 2024: US\$2,4 milioni di strumenti derivati), si rimanda alla nota A-13 per ulteriori dettagli.

Gli strumenti finanziari di secondo livello riportati nelle tabelle precedenti si riferiscono a strumenti derivati rilevati 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*.

Il *fair value* dei crediti e dei debiti equivale al relativo valore contabile per via della loro natura a breve termine.

I valori contabili delle attività finanziarie rappresentano la massima esposizione al rischio di credito del Gruppo.

Nel 2025 gli utili su cambi realizzati da derivati di copertura valutaria erano pari a US\$0,6 milioni, mentre le perdite su cambi realizzate di natura commerciale erano pari a US\$0,2 milioni (2024: gli utili su cambi realizzati da derivati di copertura valutaria erano pari a US\$0,2 milioni). Non sono state registrate perdite non realizzate nel 2025 né nel 2024.



A-23

• PRINCIPI CONTABILI

Rischio di credito

Le perdite attese su crediti per controstallie sono calcolate utilizzando l'approccio semplificato ai sensi dell'IFRS 9, in base a una valutazione delle perdite attese su crediti lungo la relativa durata. Tali perdite sono contabilizzate alla rilevazione iniziale e successivamente rettifiche per eventuali variazioni delle aspettative.

La metodologia di svalutazione varia a seconda del fatto che si sia verificato o meno un significativo aumento del rischio di credito, con variazioni degli accantonamenti rilevati a conto economico.

L'IFRS 9 si applica a un modello di svalutazione in tre fasi:

- Fase 1: Se non vi è un incremento significativo del rischio di credito, le perdite attese su crediti nei 12 mesi sono rilevate e aggiornate a ogni data di bilancio e l'attività è esposta al lordo.
- Fasi 2: Se si verifica un significativo incremento del rischio di credito, si riconoscono perdite attese su crediti lungo la loro durata, continuando a esporre l'attività al lordo.
- Fase 3: Se ha subito una perdita durevole di valore (*impairment*), l'attività è presentata al netto delle perdite attese sull'intera durata del credito.

Il rischio di *default* è valutato individualmente per ogni controparte, utilizzando dati sia storici, sia attuali.

La politica prevede di stornare eventuali controstallie non dovute al perfezionamento delle trattative commerciali, in conformità alle condizioni concordate.

Attività e passività finanziarie

Le attività finanziarie sono valutate al costo ammortizzato, al *fair value* a conto economico (FVTPL) o al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo (FVOCI). Le attività finanziarie sono valutate al costo ammortizzato quando il

Gruppo DIS ha un modello di *business* volto a detenere le attività al fine di riscuotere flussi di cassa contrattuali, laddove tali flussi di cassa costituiscano il solo pagamento del capitale e degli interessi, e siano previsti in date specifiche. Se i requisiti per la valutazione dell'attività finanziaria al costo ammortizzato sono soddisfatti, ma il modello di *business* comprende anche la vendita di tali strumenti, le attività finanziarie sono valutate al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo (FVOCI). Le altre attività finanziarie sono valutate al *fair value* a conto economico (FVTPL).

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 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.

◆ DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME

Rischio di credito

Nella valutazione del rischio di credito e delle perdite attese, il Management valuta in modo continuativo le finestre di pagamento e assegna una probabilità di *default* a ciascuna. I ritardi nei pagamenti più lunghi sono considerati indicatori di un maggiore rischio di *default* e spingono la dirigenza a stabilire *cluster* per tali ritardi con probabilità di *default* progressivamente crescenti maggiori siano i ritardi.

In base a tali *cluster* sono rilevati accantonamenti corrispondenti a una percentuale crescente degli importi residui di pari passo con l'allungamento dei ritardi nei pagamenti.

Il Management ritiene che gli importi non svalutati scaduti da più di 30 giorni siano interamente recuperabili. Tale fiducia si basa sui pagamenti passati e su approfondite analisi del rischio di credito cliente. I crediti coinvolgono principalmente controparti di primo livello, quali grandi compagnie petrolifere e importanti agenzie commerciali di intermediazione. In particolare, i *rating* creditizi dei clienti di DIS, principalmente grandi compagnie petrolifere e importanti agenzie commerciali di intermediazione, non hanno subito impatti negativi a causa dei recenti eventi geopolitici, ad esempio la guerra in Ucraina, i conflitti in Medio Oriente, le guerre e sanzioni commerciali, o l'elevata inflazione. Infatti, numerosi di tali clienti hanno generalmente pubblicato solidi risultati finanziari negli ultimi esercizi, grazie all'aumento dei prezzi del petrolio e alla volatilità dei mercati.

Valutazione del *fair value*

Il *fair value* degli strumenti finanziari è determinato utilizzando le quotazioni di mercato o, se non disponibili, adeguati modelli di valutazione finanziaria che tengono conto di tutti i fattori rilevanti utilizzati dai partecipanti al mercato, nonché dei prezzi in operazioni simili eseguite sul mercato.

Per ottenere una significativa valutazione al *fair value* si ottengono prezzi quotati o informazioni dei *broker* a supporto delle valutazioni e delle relative rettifiche che, insieme ai dati non osservabili, sono sottoposte a revisioni periodiche in modo da classificare tali valutazioni nella gerarchia del *fair value*. Nella valutazione del *fair value* ci si deve avvalere del maggior numero possibile di dati di mercato.

Il *fair value* degli strumenti derivati è calcolato utilizzando i prezzi di mercato. Se non sono disponibili prezzi quotati, il *fair value* è stimato utilizzando l'analisi dei flussi di cassa attualizzati. I contratti *forward* su valute sono valutati utilizzando tassi di cambio a termine di mercato e le curve dei rendimenti derivanti dai tassi di interesse di mercato, abbinando le scadenze dei contratti (2° livello). Gli *swap* su tassi di interesse sono valutati al valore attuale dei flussi di cassa futuri, attualizzati utilizzando le curve dei rendimenti applicabili derivanti dai tassi di interesse di mercato.

Il *fair value* delle altre attività e passività finanziarie (a esclusione di quelle sopra descritte) è determinato utilizzando modelli di determinazione del prezzo generalmente accettati, che si basano solitamente sull'analisi dei flussi di cassa attualizzati.

Il *fair value* degli strumenti finanziari rispecchia sia il rischio di controparte (per le attività finanziarie) che il rischio di credito della società stessa (per le passività).



A-24 Operazioni con parti correlate

Ai sensi dello IAS 24, le parti correlate del Gruppo DIS sono entità e persone fisiche in grado di esercitare il controllo, il controllo congiunto o una significativa influenza su d'Amico International Shipping S.A. 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 il Management con responsabilità strategiche e i loro familiari. I rapporti commerciali con parti correlate si svolgono generalmente alle stesse condizioni applicate alle parti non correlate.

Le operazioni con parti correlate, ed i saldi residui tra d'Amico International Shipping S.A. e le sue controllate (operazioni infragruppo con parti correlate) sono evidenziate nelle note al bilancio d'esercizio.

I costi di viaggio includono gli acquisti di carburante (*bunker*) da Rudder SAM, su base *back-to-back* da fornitori terzi; su queste operazioni Rudder SAM ha guadagnato un margine medio per tonnellata metrica di US\$2,30 nel 2025 e US\$1,97 nel 2024 per i volumi venduti al Gruppo DIS rispettivamente

di 80.804 Mt nel 2025 e 109.893 Mt nel 2024, con un margine lordo per Rudder SAM di US\$185,5 migliaia nel 2025 e US\$216,7 migliaia nel 2024. L'importo totale fatturato da Rudder SAM al Gruppo DIS in relazione a tali operazioni è stato di US\$44,2 milioni nel 2025 e di US\$68,1 milioni nel 2024.

Le operazioni e i saldi rilevanti del Gruppo DIS con le parti correlate per il 2025 e 2024 sono:

1° gennaio - 31 dicembre

US\$ migliaia	2025		2024	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Ricavi	346.529	9.198	488.217	2.206
Costi diretti di viaggio	(83.273)	(644)	(121.251)	(150)
Ricavi da noleggio a scafo nudo	4.873	-	4.886	-
Altri costi operativi diretti	(89.402)	(10.637)	(91.647)	(5.760)
Costi generali ed amministrativi	(25.995)	(11.493)	(23.319)	(4.726)
Risultato dalla vendita di immobilizzazioni	(4)	-	4.050	-
Ammortamenti e svalutazioni	(53.785)	(412)	(58.398)	(241)
Proventi (oneri) finanziari netti	(9.010)	(81)	(12.170)	(36)



A-24 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE – CONTINUA

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo DIS al 31 dicembre 2025 e al 31 dicembre 2024, non riportati in altre parti del presente bilancio, sono i seguenti:

US\$ migliaia	2025		2024	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
ATTIVITÀ				
Attività non Correnti				
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	791.375	1.976	801.767	70
Altre attività finanziarie non correnti	93	57	675	-
Attività Correnti				
Rimanenze	14.750	-	14.880	-
Crediti e altre attività correnti	35.678	1.992	49.648	2.670
Altre attività finanziarie correnti	1.338	19	3.030	12
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	183.921	-	164.892	-
PASSIVITÀ				
Passività non Correnti				
Banche ed altri finanziatori	154.188	-	190.429	-
Passività non correnti da leasing	31.097	1.216	33.535	344
Altre passività finanziarie non correnti	2.983	-	3.578	-
Passività Correnti				
Banche ed altri finanziatori	19.278	-	26.231	-
Passività correnti da leasing	3.796	440	32.772	149
Debiti e altre passività correnti	43.484	3.862	31.258	3.366
Altre passività finanziarie correnti	1.400	-	3.083	-
Debiti per imposte correnti	525	-	391	-



A-24 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE – CONTINUA

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo DIS per il 2025 sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping S.A. (consolidato)	Totale per la parte correlata	d'Amico Shipping UK Ltd	d'Amico Dry d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Società di Navigazione S.p.A.	d'Amico Ship Management S.r.l.	d'Amico Shipping Singapore Pte. Ltd.	d'Amico Shipping USA Limited	Ishima Pte. Ltd.	Rudder SAM	COGEMA SAM
Ricavi	346.529											
<i>di cui</i>												
Nolo attivo (<i>Freight out</i>)		9.198	-	-	-	-	-	9.198	-	-	-	-
Costi diretti di viaggio	(83.273)											
<i>di cui</i>												
Costo dell'attività		(229)	-	-	-	-	-	(229)	-	-	-	-
<i>Bunker</i>		(362)	-	-	-	-	-	-	-	-	(362)	-
Commissioni		(53)	-	-	-	-	-	(53)	-	-	-	-
Altri costi operativi diretti	(89.402)											
<i>di cui</i>												
Gestione tecnica		(10.637)	-	-	-	(1.709)	(8.773)	-	-	(155)	-	-
Costi generali ed amministrativi	(25.995)											
<i>di cui</i>												
Accordo di fornitura di servizi - Incentivi a lungo termine		(234)	-	-	-	-	-	(104)	(130)	-	-	-
Accordo di fornitura di servizi - Consulenze		(11.259)	(344)	-	-	(6.090)	-	(2.046)	(1.550)	-	-	(1.229)
Ammortamenti e svalutazioni	(53.785)											
<i>di cui</i>												
Svalutazione del diritto di utilizzo		(412)	-	(107)	(305)	-	-	-	-	-	-	-
Proventi (oneri) finanziari netti	(9.010)											
<i>di cui</i>												
Proventi (oneri) da <i>leasing</i>		(81)	4	(20)	(65)	-	-	-	-	-	-	-
Totale		(14.069)	(340)	(127)	(370)	(7.799)	(8.773)	6.766	(1.680)	(155)	(362)	(1.229)



A-24 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE – CONTINUA

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo DIS per il 2024 sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping S.A. (consolidato)	Totale per la parte correlata	d'Amico Shipping UK Ltd	d'Amico Dry d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Società di Navigazione S.p.A.	d'Amico Shipping Singapore Pte. Ltd	d'Amico Shipping USA Limited	Ishima Pte. Ltd.	Rudder SAM	COGEMA SAM	d'Amico Dry Maroc S.à.r.l.
Ricavi	488.217											
<i>di cui</i>												
Nolo attivo (<i>Freight out</i>)		2.206	-	-	-	-	2.206	-	-	-	-	-
Costi diretti di viaggio	(121.251)											
<i>di cui</i>												
Bunker		(217)	-	-	-	-	-	-	-	(217)	-	-
Commissioni		67	-	-	-	-	67	-	-	-	-	-
Altri costi operativi diretti	(91.647)											
<i>di cui</i>												
Gestione tecnica		(5.760)	(3)	-	-	(5.644)	-	-	(113)	-	-	-
Costi generali ed amministrativi	(23.319)											
<i>di cui</i>												
Accordo di fornitura di servizi - Incentivi a lungo termine		(160)	-	-	-	-	(71)	(89)	-	-	-	-
Accordo di fornitura di servizi - Consulenze		(4.566)	(270)	-	-	-	(1.944)	(1.546)	-	-	(833)	27
Ammortamenti e svalutazioni	(58.398)											
<i>di cui</i>												
Svalutazione del diritto di utilizzo		(241)	-	(107)	(134)	-	-	-	-	-	-	-
Proventi (oneri) finanziari netti	(12.170)											
<i>di cui</i>												
Proventi (oneri) da <i>leasing</i>		(36)	2	(27)	(11)	-	-	-	-	-	-	-
Totale		(8.707)	(271)	(134)	(145)	(5.644)	258	(1.635)	(113)	(217)	(833)	27



A-24 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE – CONTINUA

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate rilevanti sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo DIS al 31 dicembre 2025 sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping S.A. (consolidato)	Totale per la parte correlata	d'Amico Shipping UK Ltd	d'Amico Dry d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Società di Navigazione S.p.A.	d'Amico Ship Management S.r.l.	d'Amico Shipping Singapore Pte. Ltd.	d'Amico Shipping USA Limited	Ishima Pte. Ltd.	Rudder SAM	Cogema SAM
Immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	791.375											
<i>di cui</i>		1.976	474	269	1.233	-	-	-	-	-	-	-
Altre attività finanziarie non correnti	93											
<i>di cui</i>		57	57	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti e altre attività correnti	35.678											
<i>di cui</i>		1.992	64	23	3	3	-	1.573	-	326	-	-
Altre attività finanziarie correnti	1.338											
<i>di cui</i>		19	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Passività non correnti da leasing	31.097											
<i>di cui</i>		1.216	-	248	968	-	-	-	-	-	-	-
Passività correnti da leasing	3.796											
<i>di cui</i>		440	-	133	307	-	-	-	-	-	-	-
Debiti e altre passività correnti	43.484											
<i>di cui</i>		3.862	123	8	(25)	279	242	235	443	21	2.299	237
Totale attività meno (passività)		(1.474)	491	(97)	(14)	(276)	(242)	1.338	(443)	305	(2.299)	(237)



A-24 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE – CONTINUA

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate rilevanti sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo DIS al 31 dicembre 2024 sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping S.A. (consolidato)	Totale per la parte correlata	d'Amico Shipping UK Ltd	d'Amico Dry d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Società di Navigazione S.p.A.	d'Amico Shipping Singapore Pte. Ltd	d'Amico Shipping USA Limited	Ishima Pte. Ltd.	Rudder SAM	COGEMA SAM	d'Amico Ship Management S.p.A.
Immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	801.767											
<i>di cui</i>		70	70	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti e altre attività correnti	49.648											
<i>di cui</i>		2.670	148	68	2	90	2.279	-	50	-	33	-
Altre attività finanziarie correnti	3.030											
<i>di cui</i>		12	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Passività non correnti da leasing	33.535											
<i>di cui</i>		344	-	344	-	-	-	-	-	-	-	-
Passività correnti da leasing	32.772											
<i>di cui</i>		149	-	113	36	-	-	-	-	-	-	-
Debiti e altre passività correnti	31.258											
<i>di cui</i>		3.366	313	159	25	732	642	315	19	942	161	58
Totale attività meno (passività)		(1.107)	(83)	(548)	(59)	(642)	1.637	(315)	31	(942)	(128)	(58)



A-25 Impegni, diritti contrattuali e passività potenziali

Al 31 dicembre

US\$ milioni	2025	2024
Entro un anno	29,7	67,9
Tra 1 e 3 anni	179,1	178,6
Tra 3 e 5 anni	56,2	-
Oltre 5 anni	-	-
Totale	265,0	246,5

Gli impegni finanziari del Gruppo DIS entro un anno si riferiscono ai debiti per le rate sulle quattro navi LR1 di nuova costruzione ordinate nel 2° trimestre del 2024 a Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co. Ltd., Cina, con consegna prevista nel 2027, e sulle due navi MR1 di nuova costruzione ordinate nel 4° trimestre del 2025 a Guangzhou Shipyard International Company Limited, Cina, con consegna prevista nel 2029.

L'importo totale registrato degli impegni finanziari non include l'acquisto di due ulteriori navi MR2 di nuova costruzione ai sensi di un contratto firmato dal Gruppo DIS nel mese di gennaio 2026 con Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co. Ltd., Cina, con consegna nel 2029, che rappresenta un impegno totale di US\$90,8 milioni, di cui US\$9,1 milioni sono già stati versati nel mese di febbraio 2026.

Diritti contrattuali⁽¹²⁶⁾

I diritti contrattuali del Gruppo DIS prevedono la ricezione di pagamenti futuri in qualità di locatore di navi ai sensi di contratti di noleggio *time charter* o a scafo nudo. I proventi

derivanti dal noleggio *time charter* sono rilevati alla voce "Ricavi", mentre i proventi dal noleggio a scafo nudo sono rilevati alla voce "Ricavi da noleggio a scafo nudo".

Al 31 dicembre 2025, il Gruppo DIS ha la seguente copertura stimata di contratti *forward* per le navi:

- Per l'esercizio 2026, il 42,5% dei giorni-nave disponibili stimati del Gruppo DIS sono fissati a una tariffa TCE di circa US\$23.256/giorno.
- Per l'esercizio 2027, il 16,8% dei giorni-nave disponibili stimati del Gruppo DIS sono fissati a una tariffa TCE di circa US\$22.214/giorno.

Al 31 dicembre 2024, la copertura *forward* per l'esercizio 2025 era pari al 34,5% a circa US\$24.381/giorno, mentre la copertura effettiva per l'intero esercizio 2025 era pari al 50,7% a US\$23.612/giorno.

Il periodo medio previsto fino alla riconsegna delle navi al 31 dicembre 2025 era di 1,1 anni (2024: 1,6 anni).

Passività potenziali e impegni

Non vi sono passività potenziali né impegni che il Gruppo DIS non abbia rilevato alla data di bilancio.

Controversie legali in corso

Il Gruppo è coinvolto in numerose 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 (A-23, A-13).

Tassazione differita

d'Amico Tankers d.a.c., la principale società 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.

(126) Le previsioni si basano sui "giorni di impiego" al netto dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) in base alle tendenze storiche, nonché sui contratti *time charter* attuali in vigore al periodo di chiusura, e sono soggette a modifica.



A-26 **Società del Gruppo d'Amico International Shipping**

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

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

A-27 **Utile base e diluito per azione**

1° gennaio - 31 dicembre

US\$	2025	2024
Utile del periodo	88.441.509	188.478.085
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell’utile base per azione	119.009.561	120.517.072
Utile base e diluito per azione	0,743	1,564

La società non possiede azioni ordinarie con effetto diluitivo, pertanto nel 2025 e nel 2024 l’utile per azione diluito era pari all’utile base per azione.

A-26

• **PRINCIPI CONTABILI**

High Pool Tankers Ltd (HPT) è trattata come entità a controllo congiunto e consolidata proporzionalmente voce per voce. d’Amico Tankers d.a.c. è attualmente l'unica partecipante.

A-27

• **PRINCIPI CONTABILI**

Gli utili per azione sono calcolati dividendo l’utile del periodo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione (ossia il numero medio ponderato di azioni ordinarie al netto delle azioni proprie del numero medio ponderato di azioni proprie).



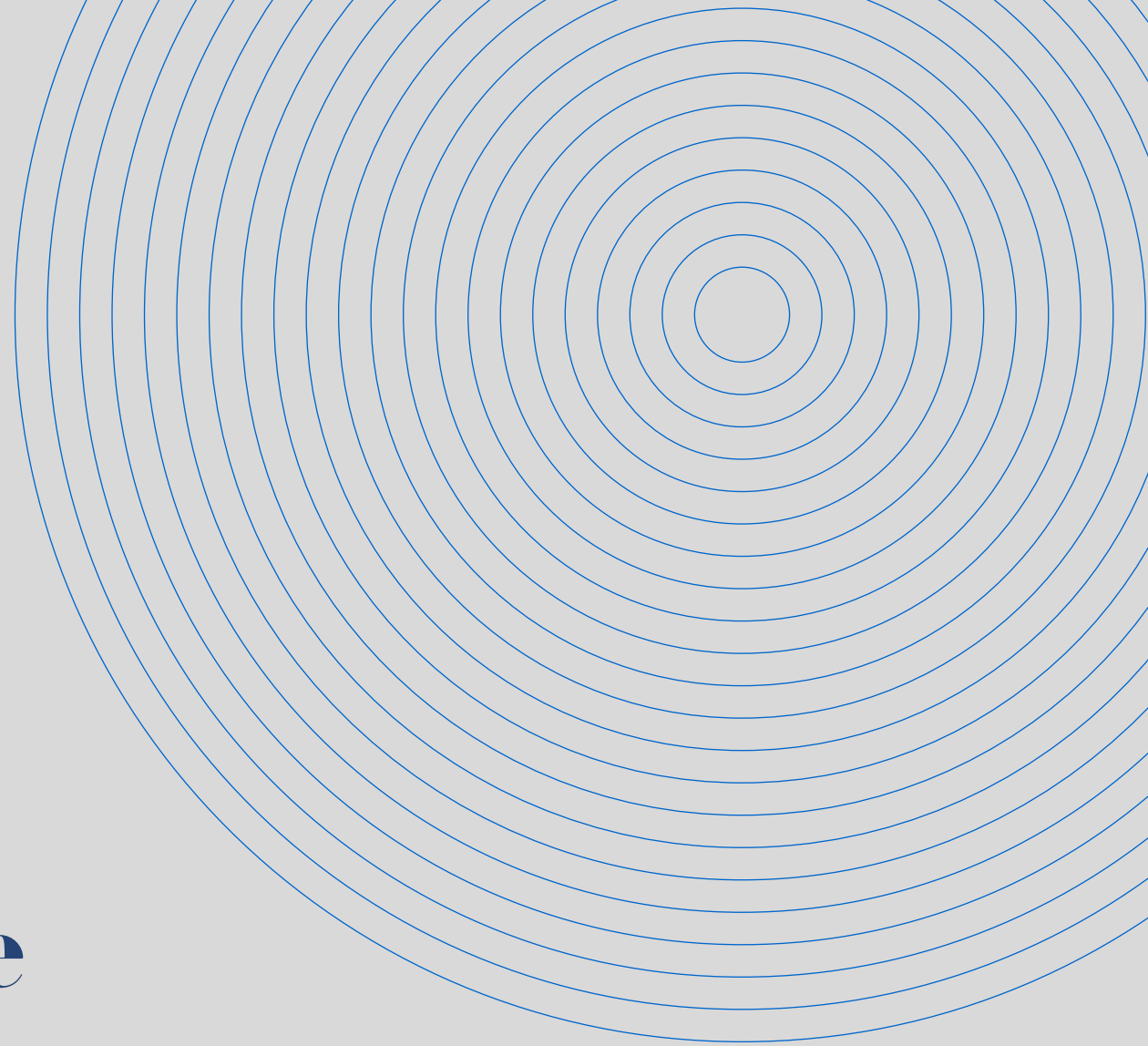
A-28 Eventi successivi che non danno luogo a rettifiche

Distribuzione dei dividendi: In data odierna il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di proporre all'Assemblea ordinaria degli Azionisti convocata per il 29 aprile 2026 (l'"Assemblea ordinaria") l'approvazione di un dividendo annuale lordo di US\$0,270 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. Subordinatamente all'approvazione dell'Assemblea ordinaria della Società e in conformità al calendario 2026 pubblicato da Borsa Italiana S.p.A., il pagamento del suddetto dividendo annuale avverrà il 6 maggio 2026 con la relativa data di stacco della cedola n. 11 (data ex) il 4 maggio 2026 e data di registrazione il 5 maggio 2026. Non sarà corrisposto alcun dividendo alle azioni proprie riacquistate dalla Società, in quanto queste non hanno diritto al dividendo. Ad oggi, le azioni proprie riacquistate ammontano a 5.138.533, pari al 4,14% del capitale sociale della Società. Il dividendo annuale proposto si aggiunge all'acconto su dividendi lordo di US\$0,1340 (US\$0,1139 netto, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%) per azione emessa ed in circolazione, corrispondente a una distribuzione totale di US\$15,9 milioni circa dalle riserve distribuibili, compresa la riserva sovrapprezzo azioni. L'acconto su dividendi è stato deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data 6 novembre 2025 ed è stato pagato agli azionisti in data 19 novembre 2025.



Resoconto di gestione e bilancio d'esercizio

per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023





Resoconto di gestione

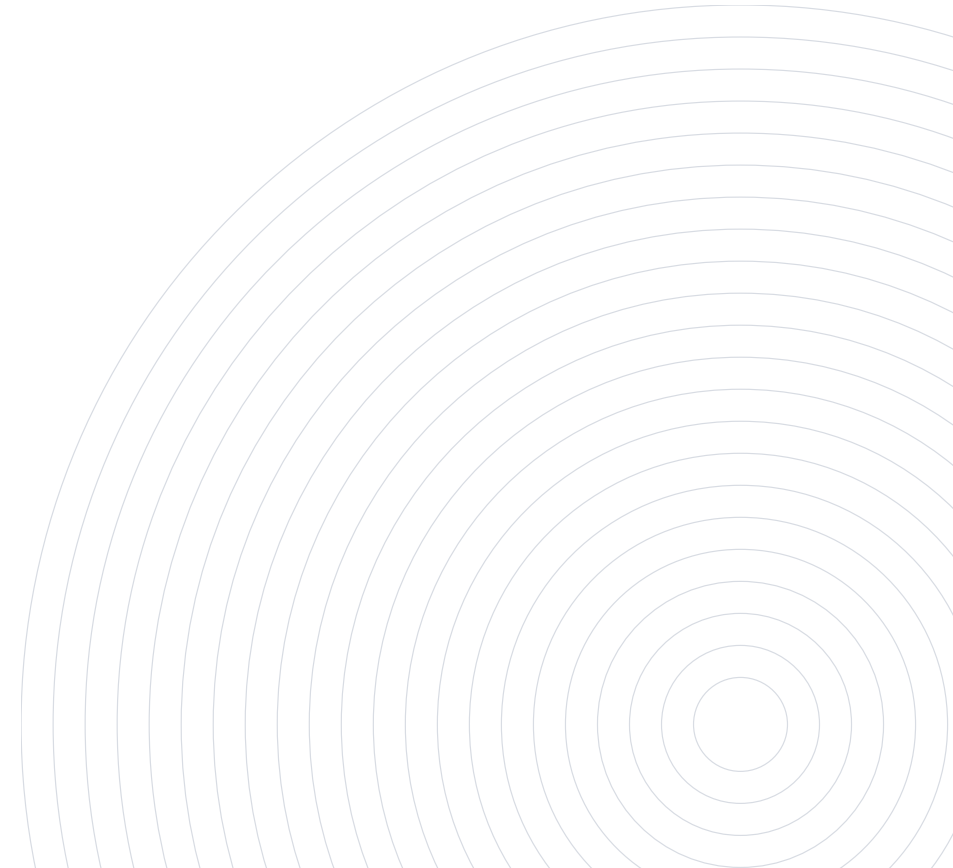
d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società a responsabilità limitata di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 e avente sede legale in Lussemburgo.

L'oggetto sociale della Società consiste nell'investimento in imprese che operano nel settore del trasporto marittimo, compresi i relativi servizi e infrastrutture, nonché nell'amministrazione, nella gestione, nel controllo e nello sviluppo di tali partecipazioni. La sua attività principale consiste nell'agire in qualità di *holding* di d'Amico Tankers d.a.c.

Il 3 maggio 2007 d'Amico International Shipping S.A. ha portato a termine l'operazione di offerta pubblica iniziale (IPO) delle proprie azioni, che sono quotate alla Borsa di Milano (Italia). In diverse occasioni si è proceduto ad aumenti successivi di capitale, da ultimo nel luglio 2022, volti a finanziare l'ampliamento della flotta delle controllate e rafforzare il bilancio della Società.

La Relazione sulla *Corporate Governance* è liberamente consultabile presso la sede legale della Società e sul suo sito web (www.damicointernationalshipping.com) nella relativa sezione *Corporate Governance*.

La Società non ha strumenti finanziari significativi con rispetto alla posizione finanziaria della Società.





Resoconto di gestione di d’Amico International Shipping S.A.

Risultati operativi

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

1° gennaio - 31 dicembre

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

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

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

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

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

Situazione patrimoniale-finanziaria

Al 31 dicembre

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

- Le attività non correnti della Società rappresentano principalmente il valore contabile dell’investimento in d’Amico Tankers d.a.c. (DTL), la principale controllata operativa del Gruppo;
- Le attività correnti includono principalmente disponibilità liquide e mezzi equivalenti (2024: invariate);
- Le passività correnti includono principalmente accantonamenti per il costo del Piano di incentivazione a lungo termine di DIS (Piano LTI), pari a US\$2,5 milioni (2024: 2,2 milioni) ed altri accantonamenti per spese generali ed amministrative.

Per un’informativa dettagliata degli Eventi verificatisi nel periodo di riferimento, si rimanda alle sezioni Eventi significativi verificatisi nel periodo della Relazione annuale.

12 marzo 2026

Per il Consiglio di Amministrazione

Antonio Carlos Balestra di Mottola

Consigliere, Amministratore Delegato

Federico Rosen

Direttore finanziario



Bilancio di d'Amico International Shipping S.A. e nota integrativa per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025

Conto economico e altre componenti dell'utile complessivo

1° gennaio - 31 dicembre

US\$	Nota B	2025	2024
Ricavi	(3)	57.000.000	70.000.000
Costi generali ed amministrativi	(4)	(6.264.931)	(5.872.220)
Risultato operativo lordo		50.735.069	64.127.780
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	(7)	(38.148)	(42.878)
Risultato operativo		50.696.921	64.084.902
Proventi finanziari	(5)	2.445.357	2.937.767
Oneri finanziari	(5)	(61.405)	(50.594)
Utile del periodo		53.080.873	66.972.075
Utile complessivo del periodo		53.080.873	66.972.075
Utile base e diluito per azione in US\$	(19)	0,446	0,556

L'utile del periodo è interamente attribuibile agli azionisti della Società.

Le note riportate alle pagine da 265 a 284 costituiscono parte integrante del presente bilancio civilistico.



Situazione patrimoniale-finanziaria

Al 31 dicembre

US\$	Nota B	2025	2024
Attività non Correnti			
Immobilizzazioni materiali	(7)	-	2.394
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	(7)	111.949	32.593
Immobilizzazioni finanziarie	(8)	407.301.320	407.301.320
Totale attività non correnti		407.413.269	407.336.307
Attività Correnti			
Crediti e altre attività correnti	(9)	100.027	88.334
Crediti finanziari	(10)	295.646	381.392
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(11)	4.304.277	2.078.191
Totale attività correnti		4.699.950	2.547.917
Totale attività		412.113.219	409.884.224

US\$	Nota B	2025	2024
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(12)	62.053.278	62.053.278
Utili portati a nuovo	(12)	48.236.488	46.433.731
Sovrapprezzo azioni	(12)	326.657.825	326.657.825
Altre riserve	(12)	(28.581.352)	(28.993.789)
Patrimonio netto totale		408.366.239	406.151.045
Passività non Correnti			
Debiti per <i>leasing</i>	(13)	83.328	-
Totale passività non correnti		83.328	-
Passività Correnti			
Debiti per <i>leasing</i>	(13)	40.216	33.530
Debiti e altre passività correnti	(14)	3.623.436	3.699.649
Totale passività correnti		3.663.652	3.733.179
Totale passività e patrimonio netto		412.113.219	409.884.224

12 marzo 2026

Per il Consiglio di Amministrazione

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Consigliere, Amministratore Delegato

Federico Rosen
Direttore finanziario

Le note riportate alle pagine da 265 a 284 costituiscono parte integrante del presente bilancio civilistico.



Rendiconto finanziario

1° gennaio - 31 dicembre

US\$	Nota B	2025	2024
Utile del periodo		53.080.873	66.972.075
Proventi da dividendi	(3)	(57.000.000)	(70.000.000)
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	(7)	38.148	42.878
Proventi finanziari netti	(5)	(2.383.952)	(2.887.173)
Assegnazioni e ratei passivi basati su azioni per il Piano di incentivazione a lungo termine	(4), (12)	708.610	628.543
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante		(5.556.321)	(5.243.677)
Variazioni dei crediti a breve		1.393.568	1.609.916
Variazioni dei debiti a breve		(1.136.569)	(793.711)
Variazioni dei debiti per il Piano di incentivazione a lungo termine		1.057.569	774.393
Interessi ricevuti (versati)		1.073.389	1.231.201
Imposte pagate		(4.815)	(3.908)
Flussi di cassa netti da attività operative		(3.173.179)	(2.425.786)
Proventi da investimenti – Dividendi ricevuti		57.000.000	70.000.000
Flussi di cassa netti da attività di investimento		57.000.000	70.000.000
Dividendi distribuiti		(50.891.110)	(60.076.586)
Acquisto di azioni proprie		(683.180)	(10.330.043)
Pagamenti per la quota di interessi della passività del <i>leasing</i>		(1.349)	(2.927)
Rimborso della quota capitale della passività del <i>leasing</i>		(25.096)	(39.083)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie		(51.600.735)	(70.448.639)
Variazione netta in aumento delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti		2.226.086	(2.874.425)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo		2.078.191	4.952.616
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo		4.304.277	2.078.191

Le note riportate alle pagine da 265 a 284 costituiscono parte integrante del presente bilancio civilistico.



Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

US\$	Nota B	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Riserva legale	Riserva di azioni proprie	Riserva per pagamenti basati su azioni	Totale
Saldo al 1° gennaio 2025		62.053.278	46.433.731	326.657.825	5.902.877	(36.207.893)	1.311.227	406.151.045
Accantonamento alla riserva legale	(12)	-	(302.451)	-	302.451	-	-	-
Acquisto di azioni proprie	(12)	-	-	-	-	(683.180)	-	(683.180)
Ratei passivi per Piano d’incentivazione a lungo termine, tutti i piani basati su azioni	(4) , (12)	-	-	-	-	-	708.610	708.610
Assegnazioni del Piano d’incentivazione a lungo termine, basato su azioni	(12)	-	(84.555)	-	-	602.023	(517.468)	-
Distribuzione di dividendi	(12)	-	(50.891.110)	-	-	-	-	(50.891.110)
Utile (perdita) complessivo		-	53.080.873	-	-	-	-	53.080.873
Saldo al 31 dicembre 2025		62.053.278	48.236.488	326.657.825	6.205.328	(36.289.050)	1.502.369	408.366.238

US\$	Nota B	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Riserva legale	Riserva di azioni proprie	Riserva per pagamenti basati su azioni	Totale
Saldo al 1° gennaio 2024		62.053.278	42.071.587	326.657.825	3.425.076	(26.115.574)	864.864	408.957.056
Accantonamento alla riserva legale	(12)	-	(2.477.801)	-	2.477.801	-	-	-
Acquisto di azioni proprie	(12)	-	-	-	-	(10.330.043)	-	(10.330.043)
Ratei passivi per Piano d’incentivazione a lungo termine, tutti i piani basati su azioni	(4) , (12)	-	-	-	-	-	628.543	628.543
Assegnazioni del Piano d’incentivazione a lungo termine, basato su azioni	(12)	-	(55.544)	-	-	237.724	(182.180)	-
Distribuzione di dividendi	(12)	-	(60.076.586)	-	-	-	-	(60.076.586)
Utile (perdita) complessivo		-	66.972.075	-	-	-	-	66.972.075
Saldo al 31 dicembre 2024		62.053.278	46.433.731	326.657.825	5.902.877	(36.207.893)	1.311.227	406.151.045

Le note riportate alle pagine da 265 a 284 costituiscono parte integrante del presente bilancio civilistico.

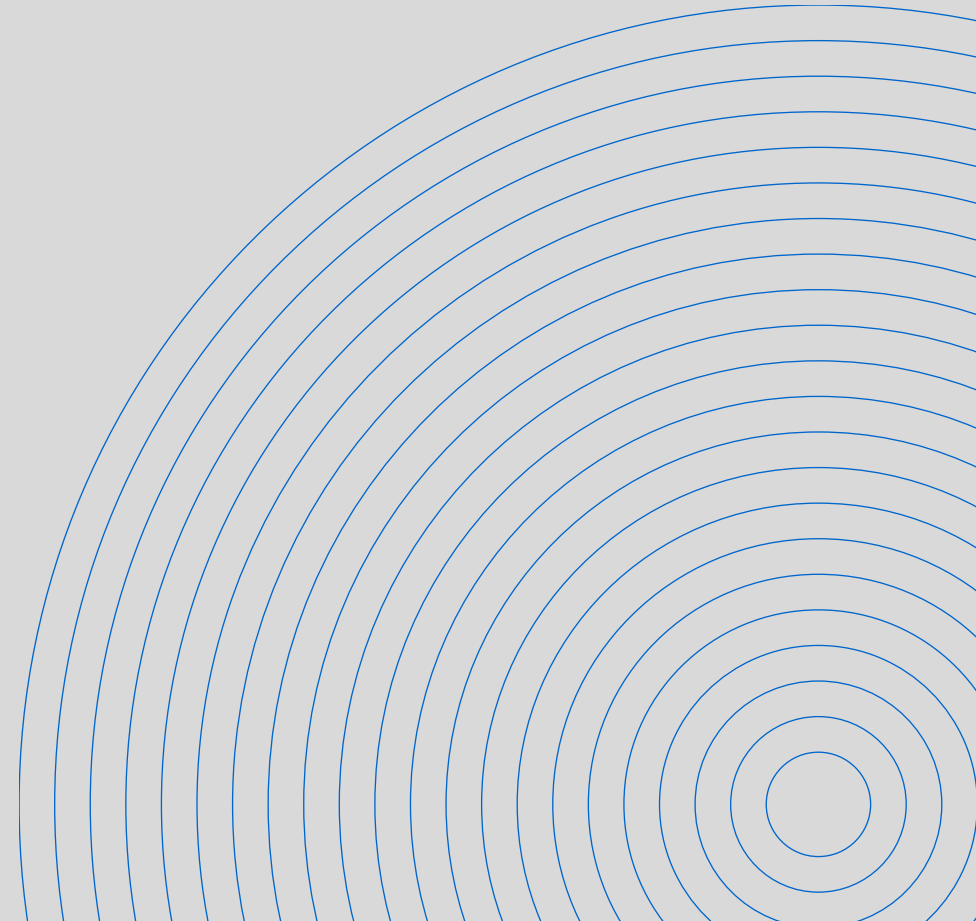


Note

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. L'oggetto sociale è costituito da tutte le operazioni afferenti direttamente o indirettamente all'acquisizione di partecipazioni in qualsiasi impresa in qualsivoglia forma, operando nel settore della navigazione inclusi i relativi servizi e le relative strutture, nonché l'amministrazione, la gestione, il controllo e lo sviluppo di tali partecipazioni.

Il bilancio civilistico di d'Amico International Shipping S.A. è redatto secondo la convenzione del costo storico e in conformità ai principi internazionali di informativa finanziaria (IFRS – International Financial Reporting Standards) e i principi contabili internazionali (IAS – International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) ed adottati dall'Unione Europea. Il termine "IFRS" include anche tutti gli "IAS" nonché tutte le interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC"), denominato in precedenza Standing Interpretations Committee ("SIC"), adottati dall'Unione Europea. La Società redige un bilancio consolidato che fa parte della presente relazione annuale.

Il bilancio è presentato in dollari statunitensi, valuta funzionale della Società, arrotondati al dollaro più vicino.





B-1 PRINCIPI CONTABILI RILEVANTI

In questa nota e nel resto della nota integrativa al bilancio sono illustrati i principi contabili rilevanti, applicati in maniera uniforme.

CONTINUITÀ AZIENDALE

d'Amico International Shipping S.A. dispone di risorse adeguate tali da garantire la propria attività nel prossimo futuro; il bilancio è stato quindi redatto sulla base del principio di continuità aziendale.

OPERAZIONI IN VALUTA

Le operazioni in valute diverse dal dollaro USA nel corso dell'esercizio sono convertite al tasso di cambio prevalente alla data dell'operazione. Le attività e le passività denominate in valute diverse dal dollaro USA sono convertite al tasso di cambio in vigore alla data di bilancio. Gli utili o le perdite su cambi sono generalmente rilevati a conto economico, salvo quando riguardino una copertura dei flussi di cassa, una copertura degli investimenti netti o siano parte di un investimento netto in una gestione estera, nel qual caso l'utile o la perdita sarà rilevato/a nelle altre componenti dell'utile complessivo.

FONDI RISCHI E ONERI

I fondi rischi e oneri sono rilevati quando la Società ha un obbligo attuale derivante da un evento passato che probabilmente sarà tenuta a onorare. I fondi sono valutati secondo la migliore stima, da parte dei Consiglieri, dell'esborso richiesto per estinguere l'obbligo alla data di bilancio e sono aggiornati laddove l'effetto sia rilevante.

CAUSE FONDAMENTALI DI INCERTEZZA NELLE STIME

L'ambiente geopolitico incerto ha continuato a influire notevolmente sul mercato globale delle navi cisterna nel 2025.

I conflitti in corso e le sanzioni hanno determinato persistenti inefficienze commerciali, cambiamenti delle rotte commerciali e perturbazioni delle catene di fornitura tradizionali. Dall'inizio della guerra in Ucraina, la modifica delle rotte delle esportazioni di petrolio russo verso destinazioni più distanti ha aumentato strutturalmente la lunghezza media delle tratte di navigazione e la durata dei viaggi. Inoltre, la progressiva intensificazione delle sanzioni e misure esecutive da parte di Stati Uniti, Regno Unito e Unione Europea ha ridotto il pool di navi a disposizione per il commercio legale, riducendo ulteriormente l'effettiva disponibilità della flotta.

Tali sviluppi hanno contribuito a una costante volatilità sui mercati dei noli. Sebbene l'allungamento delle distanze di viaggio e l'aumento della domanda di tonnellate-miglia abbiano supportato le tariffe di nolo in generale, le condizioni del mercato non sono state uniformi nel corso del tempo. Le tariffe di nolo sono state influenzate da una combinazione di tensioni geopolitiche, regimi sanzionatori, margini di raffinazione, interruzioni temporanee e permanenti dell'attività delle raffinerie e modifiche degli arbitraggi commerciali. Anche l'ambiente geopolitico più generale può contribuire a una maggiore volatilità delle dinamiche dei tassi di cambio e tassi di interesse, andando a toccare i costi di finanziamento e la valutazione degli strumenti finanziari.

Per il Gruppo DIS, gli effetti degli sviluppi geopolitici nel corso del 2025 si sono riflessi prevalentemente nelle dinamiche delle tariffe di nolo, nei flussi di viaggio e nelle variabili finanziarie correlate. Tuttavia, l'evoluzione di tali fattori resta intrinsecamente incerta e dipende dalla durata e dall'ambito delle tensioni geopolitiche, dai framework sanzionatori, dagli adeguamenti della capacità delle raffinerie, dalle dinamiche di

crescita della flotta, dall'andamento dei cambi e dei tassi di interesse, nonché dalle condizioni macroeconomiche più generali.

DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio il Management effettua stime contabili 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*, riesaminate regolarmente e applicate a tutte le aree di *business*, con le aree chiave indicate in ogni nota pertinente.

NUOVI REQUISITI DI INFORMATIVA FINANZIARIA

Le modifiche allo IAS 21 – Mancanza di convertibilità si applicano agli esercizi aventi inizio a partire dal 1° gennaio 2025. Lo standard modificato definisce i criteri con cui un'entità debba valutare la convertibilità di una valuta e determinare un tasso di cambio a pronti in sua assenza. In base alla valutazione effettuata, tali modifiche non si applicano a DIS, poiché nell'ambito del trasporto marittimo di navi cisterna vengono impiegate esclusivamente valute ad alta liquidità, principalmente il dollaro USA.

Una serie di nuovi *standard* contabili e modifiche a *standard* esistenti è entrata in vigore per i periodi di riferimento annuali a partire dal 1° gennaio 2026, con possibilità di applicazione anticipata. Tuttavia, la Società non ha proceduto all'adozione anticipata di alcuno dei nuovi o modificati *standard* contabili previsti, nella redazione del presente bilancio.

Standard contabili e modifiche emessi ma non ancora in vigore

- 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);
- L'IFRS 18 sostituisce l'IAS 1 (a decorrere dal 1° gennaio 2027); sebbene numerosi requisiti siano rimasti invariati, l'IFRS 18 introduce tre modifiche importanti:
 - Il conto economico dovrà essere ripartito in tre sezioni secondarie (operativa, di investimento e finanziaria), analogamente al layout del rendiconto finanziario.
 - Le misure delle *performance* del Management che sono utilizzate da un'entità in altre comunicazioni devono essere incluse in una nota al bilancio insieme a una riconciliazione alla misura IFRS equivalente più vicina.
 - Vengono date ulteriori indicazioni sulle modalità di aggregazione e disaggregazione delle informazioni nella presentazione del bilancio e nella nota integrativa per fornire agli utilizzatori informazioni più utili e dettagliate.
- Modifica all'IFRS 10 e allo IAS 28, Vendita o conferimento di attività tra un investitore e la sua associata o *joint venture*, pubblicato nel settembre 2014 (disponibile per l'adozione facoltativa, data di entrata in vigore rinviata a tempo indeterminato).

Sulla base delle valutazioni attuali, non si prevede che i principi contabili nuovi e modificati, emessi e non ancora in vigore, abbiano un impatto significativo sul bilancio della Società.



B-2 Informativa sul capitale

d'Amico International Shipping S.A. gestisce il proprio capitale in modo da preservare la continuità aziendale, massimizzando al contempo il ritorno per i suoi azionisti.

Il capitale della Società è stato costituito a inizio 2007 nell'ambito dell'offerta pubblica iniziale. È stato stabilito a un livello ritenuto appropriato, tenendo conto dei rischi che riguardano d'Amico International Shipping S.A. come società e il settore in cui operano le sue controllate. Il capitale della Società è stato successivamente aumentato in diverse occasioni, da ultimo nel luglio 2022. Gli aumenti di capitale sono stati coerenti con la strategia della Società di modernizzazione della flotta della sua società interamente controllata, d'Amico Tankers d.a.c., e rafforzamento del suo

bilancio. Il capitale comprende il capitale emesso e interamente versato, le riserve e gli utili portati a nuovo, come descritto nella nota B-12.

La struttura del capitale viene riesaminata nel corso dell'esercizio e, se necessario, modificata in base alle esigenze di capitalizzazione della Società, per via dei cambiamenti ai piani di investimento o delle variazioni delle condizioni attuali e potenziali del mercato dei noli. La Società effettua il monitoraggio del proprio capitale sulla base dell'*asset cover ratio* del Gruppo DIS, corrispondente al rapporto tra la somma degli importi residui delle linee di credito bancarie del Gruppo e le passività per *leasing*, e il valore equo di mercato delle navi di proprietà e a scafo nudo del Gruppo.

B-3 Ricavi

1° gennaio - 31 dicembre

US\$	2025	2024
Proventi da dividendi	57.000.000	70.000.000

I ricavi sono costituiti dai proventi da dividendi ricevuti dalla principale controllata operativa, d'Amico Tankers d.a.c.

B-3

• PRINCIPI CONTABILI

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono costituiti dai proventi da dividendi ricevuti dalle società controllate. I proventi da dividendi sono rilevati quando l'utile della controllata viene distribuito ai detentori di partecipazioni nella stessa, proporzionalmente alla quota di capitale detenuta.



B-4 Costi generali ed amministrativi

1° gennaio - 31 dicembre

US\$	2025	2024
Retribuzioni e benefici	(2.117.726)	(1.877.716)
Altri costi di gestione	(4.147.205)	(3.994.504)
Totale costi generali ed amministrativi	(6.264.931)	(5.872.220)

Dipendenti, retribuzioni, benefici ed emolumenti degli amministratori

La Società impiega un dipendente amministrativo (2024: nessuna variazione). I costi totali per stipendi e salari, compresi i contributi previdenziali e fiscali, ammontavano all'equivalente di US\$188.001 nel 2025 (2024: US\$166.632).

Il costo del personale include inoltre un rateo passivo di US\$1,3 milioni relativo ai periodi continuativi 2022-2023, 2023-2024, 2024-2025 e 2025-2026 dei Piani di incentivazione a lungo termine (2024: US\$1,2 milioni relativi ai periodi continuativi 2022-2023, 2023-2024 e 2024-2025). La passività relativa all'assegnazione delle azioni ai sensi del piano sarà soddisfatta con le azioni proprie di DIS detenute dalla Società (n. 5.138.533 azioni proprie senza valore nominale al 31 dicembre 2025). Nel 2025 US\$2.090.381 sono stati versati ai beneficiari, per il periodo continuativo 2023-2024.

Gli emolumenti sono stati corrisposti ai Consiglieri d'Amministrazione della Società per i servizi resi alla Società stessa e per la partecipazione alle riunioni del Consiglio. Nel 2025 è stato versato un importo complessivo pari a €500.000, che al netto di una ritenuta d'acconto del 20% rappresenta una remunerazione netta di €400.000 (2024: totale €460.000, al quale era applicabile una ritenuta d'acconto sempre del 20%). Sono stati corrisposti emolumenti ai membri dell'Organismo di Vigilanza per servizi resi alla Società pari a €35.000 nel 2025 (2024: €35.000). Nel 2025 non sono sorti impegni in relazione a piani pensionistici e non sono stati concessi anticipi o prestiti ai dipendenti della Società (2024: 0).

Altri costi di gestione

Tali costi sono costituiti principalmente da onorari professionali e spese di consulenza inerenti ad una Società quotata, per totale di circa US\$0,9 milioni (2024: US\$0,7 milioni). Sono inclusi anche incentivi a lungo termine (LTI) maturati per US\$1,3 milioni (2024: US\$1,2 milioni). Nel 2025, le spese legate al *réviseur d'entreprise agréé* ammontavano all'equivalente di US\$53,4 migliaia (2024: US\$51,2 migliaia). Nel corso dell'esercizio, le Autorità IVA lussemburghesi hanno assegnato a DIS un rimborso equivalente a US\$0,5 milioni in rapporto all'IVA versata indebitamente sugli emolumenti ai Consiglieri d'Amministrazione, successivamente ai cambiamenti della normativa.



B-4

• **PRINCIPI CONTABILI**

Costi generali ed amministrativi

Le spese amministrative, che comprendono i costi amministrativi per il personale, gli oneri di gestione, le spese d'ufficio e altri oneri relativi all'amministrazione, sono iscritti a conto economico nel momento in cui sono sostenute.

Piano d'incentivazione azionaria a lungo termine (pagamenti basati su azioni e benefici per i dipendenti, LTI)

Il Piano stabilisce un *bonus pool* basato sul ROCE (ritorno sul capitale investito) medio conseguito da DIS nel corso di ciascuno dei tre periodi biennali consecutivi presi in considerazione ("Periodo/i" o "Ciclo/i"), con una soglia minima del 5% chiamata obiettivo di "gate". Il *bonus pool* viene quindi calcolato come percentuale (pari al 10% per il Piano di incentivazione a lungo termine 2022-2024 e al 12,5% per il Piano di incentivazione a lungo termine 2025-2027) della differenza tra l'EBIT medio raggiunto durante il Periodo e l'EBIT corrispondente ad un ROCE medio del 5%, fino a un EBIT massimo corrispondente ad un ROCE limitato al 7,5% per il Piano di incentivazione a lungo termine 2022-2024 e al 10% per il Piano di incentivazione a lungo termine 2025-2027.

Al *bonus pool* viene applicata una rettifica per riflettere il ritorno totale per gli azionisti (TSR) ottenuto dagli azionisti di DIS durante il Periodo, rispetto al TSR che sarebbe stato raggiunto investendo nelle azioni di un gruppo di concorrenti.

Il *bonus pool* viene allocato secondo sei obiettivi di *performance* concepiti per misurare la *performance* finanziaria di DIS tenendo conto dei rischi assunti, della solidità della strategia di copertura dei contratti, dell'efficienza in termini di costi della struttura gestionale e dell'impronta ambientale delle sue navi.

In tale piano per il Management, al termine del periodo di maturazione di ogni ciclo, il numero di azioni di DIS assegnate è determinata in base alla media aritmetica dei prezzi di chiusura ufficiali del mercato delle azioni ordinarie di DIS nel mese che precede al Consiglio di Amministrazione della Società che verificherà i risultati conseguiti nel corrispondente periodo di maturazione. Una descrizione dettagliata del Piano d'incentivazione a lungo termine per la remunerazione del Top Management di DIS è contenuta nella Dichiarazione sulla sostenibilità, nella sezione Governo societario, sotto Politica di remunerazione.

Componente di cassa. La componente di cassa del Piano è classificata come beneficio a lungo termine ai sensi dello IAS 19 - Benefici per i dipendenti e la componente azionaria del Piano è classificata come Piano di pagamento basato su azioni regolato con strumenti rappresentativi di capitale ai sensi dell'IFRS 2 Pagamenti basati su azioni.

Le obbligazioni della componente di cassa sono valutate come il valore attuale dei pagamenti futuri attesi per i servizi prestati dai destinatari del Piano fino alla fine del periodo di riferimento, utilizzando il metodo della proiezione unitaria del credito. Vengono prese in considerazione le assunzioni del Management, comprese le stime relative al raggiungimento di specifici obiettivi di *performance* del Piano. Poiché la componente di cassa del Piano ha natura molto breve (viene pagata entro sei mesi dalla sua valutazione), il Management considera il suo valore attuale equivalente all'ammontare dei flussi di cassa. Per il periodo continuativo 2025-2026 del Piano di incentivazione a lungo termine, l'accantonamento del *bonus pool* si basa sui risultati previsti e tiene conto della relativa maturazione della componente di cassa.

Le rivalutazioni derivanti da rettifiche legate all'esperienza e da variazioni delle ipotesi attuariali, ove applicabili, sono rilevate nel conto economico.

Le obbligazioni sono presentate come passività correnti nello stato patrimoniale, se DIS non ha un diritto incondizionato a differire il regolamento per almeno 12 mesi dopo il periodo di riferimento, indipendentemente da quando si prevede che si verifichi il regolamento effettivo.

Componente azionaria. La componente azionaria è classificata come un pagamento basato su azioni, regolato con capitale proprio e con una maturazione scaglionata (assegnazione di azioni).

Il *fair value* dei premi è determinato alla data di conferimento (data dell'Assemblea generale annuale) e l'onere da rilevare secondo gli IFRS è determinato a ogni data di riferimento sulla base delle stime effettuate sul servizio dei dipendenti e su altre condizioni non di mercato incluse nel piano (e in particolare sul ROCE medio raggiunto da DIS in ogni biennio), per il periodo di servizio pertinente, che è di 3 anni per la prima tranche di azioni e di 4 anni per la seconda tranche.

♦ **PRINCIPALI DECISIONI SIGNIFICATIVE ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME**

La maturazione della quota versata relativa all'esercizio 2025 in relazione al piano continuativo biennale per il periodo 2025-2026 è avvenuta in base al risultato operativo lordo (EBIT) consolidato previsto per il 2026. In base alla valutazione effettuata, la dirigenza ha concluso che non ci sono decisioni con un effetto significativo sugli importi rilevati nel bilancio, né ci sono cause fondamentali di incertezza nelle stime che rischierebbero di causare un adeguamento rilevante dei valori contabili delle attività e passività nel corso dell'esercizio successivo.



B-5 Proventi (oneri) finanziari

1° gennaio - 31 dicembre

US\$	2025	2024
Proventi finanziari	2.445.357	2.937.767
Oneri finanziari	(61.405)	(50.594)
Proventi finanziari netti	2.383.952	2.887.173

I proventi finanziari nel 2025 comprendono proventi su garanzie finanziarie fornite alla controllata d'Amico Tankers d.a.c., per un totale di US\$1,3 milioni, e interessi attivi su titoli a breve termine e fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari, per un importo pari a US\$1,1 milioni (2024: proventi da garanzie prodotti dalle garanzie finanziarie fornite alla controllata d'Amico Tankers d.a.c. per un totale di US\$1,6 milioni e interessi attivi su titoli a breve termine e fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari per un importo pari a US\$1,3 milioni; le differenze di cambio commerciali realizzate erano pari a US\$0,1 milioni).

Gli oneri finanziari nel 2025 includono principalmente gli oneri associati all'acquisto di titoli obbligazionari *investment grade* per US\$52.419 (2024: oneri finanziari per US\$47.547) e interessi passivi sulle passività per *leasing* in relazione agli uffici per US\$1.349 (2024: US\$2.927).

B-5

• PRINCIPI CONTABILI

Proventi e oneri finanziari

I proventi e oneri finanziari sono costituiti dagli interessi rilevati secondo il principio di competenza, in conformità al metodo dell'interesse effettivo.

Per ulteriori dettagli sui costi legati ai *leasing*, si rimanda al principio contabile *Leasing* nella nota B-7.



B-6 Imposte dell'esercizio

L'aliquota dell'imposta sulle società in Lussemburgo nel 2025 è del 23,87%. A fine 2025 d'Amico International Shipping S.A. riportava perdite fiscali complessive da portare a nuovo, compreso il risultato d'esercizio, pari a circa US\$72,7 milioni. Per tale motivo, non è maturato alcun onere per l'imposta sul reddito delle società o per l'imposta comunale sulle attività produttive per il 2025 (2024: nessun onere fiscale). Non sono state contabilizzate attività fiscali differite perché il Management non prevede che vengano conseguiti utili imponibili a fronte dei quali compensare le perdite accumulate.

Gli altri costi di gestione nel 2025 includono €4,8 migliaia di imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) (2024: €4,8 migliaia), tra le altre spese generali e amministrative.

B-6

• PRINCIPI CONTABILI

Accantonamenti per debiti d'imposta

I debiti d'imposta sono calcolati prendendo in considerazione la posizione fiscale specifica della Società, determinata dal quadro normativo vigente in Lussemburgo.

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. In base all'attuale legislazione, la Società deve registrarsi per l'imposta e sarà soggetta a revisione locale (Qualified Domestic Minimum Top-up Tax - **QDMTT**).

È stata effettuata una valutazione in base all'attuale profilo delle attività della Società e la legislazione del *Pillar II* non ha un impatto sull'onere fiscale corrente.



B-7 Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo

Le immobilizzazioni classificate come immobilizzazioni materiali rappresentano attrezzature informatiche per la sede del Lussemburgo, ammortizzate al tasso trimestrale dell'8,33%. Le attività consistenti nel diritto di utilizzo rappresentano l'ufficio in locazione, e vengono rilevate e ammortizzate lungo la durata del contratto di locazione; il

locatore dell'ufficio è la parte correlata e azionista d'Amico International S.A. La locazione triennale dell'ufficio con scadenza il 2 dicembre 2025 è stata rinnovata per ulteriori 3 anni a condizioni simili, tenendo conto dell'attuale Indice dei Prezzi al Consumo.

US\$	Immobilizzazioni materiali	Diritti di utilizzo
Valore contabile lordo		
Al 1° gennaio 2024	35.158	106.640
Differenze di cambio	(1)	-
Al 31 dicembre 2024	35.157	106.640
Storni	(35.157)	-
Modifica delle condizioni contrattuali	-	115.110
Al 31 dicembre 2025	-	221.750
Accantonamenti per ammortamenti		
Al 1° gennaio 2024	(25.497)	(38.436)
Quota di ammortamento del periodo	(7.267)	(35.611)
Differenze di cambio	1	-
Al 31 dicembre 2024	(32.763)	(74.047)
Quota di ammortamento del periodo	(2.394)	(35.754)
Storni	35.157	
Al 31 dicembre 2025	-	(109.801)
Valore contabile netto al 31 dicembre 2024	2.394	32.593
Valore contabile netto al 31 dicembre 2025	-	111.949

B-7

• PRINCIPI CONTABILI

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono valutate al costo storico al netto dell'ammortamento e di eventuali svalutazioni (*impairment*). Il costo comprende il costo di acquisto e altri costi accessori direttamente attribuibili all'acquisizione. L'ammortamento è calcolato a quote costanti lungo la vita utile stimata del cespite.

Leasing

Il *leasing* fornisce l'accesso ad attività e rappresenta un mezzo per mitigare i rischi associati alla relativa proprietà. L'attività consistente nel diritto di utilizzo è ammortizzata a quote costanti durante il più breve tra la durata rimanente del *leasing* o la vita utile residua dell'attività.

La Società si è avvalsa del seguente principio pratico per i *leasing*, scegliendo di non rilevare come tali i contratti di durata inferiore a 12 mesi (*leasing* a breve termine) e quelli di valore inferiore a US\$5.000 (attività di valore ridotto). Per tali contratti, il costo del *leasing* è registrato come spesa.



B-8 Immobilizzazioni finanziarie

Al 31 dicembre

Partecipazioni in società controllate

Società	Paese	Proprietà	Valuta	Valore di bilancio 2025	Valore di bilancio 2024
d'Amico Tankers d.a.c.	Irlanda	100%	USD	407.301.320	407.301.320

d'Amico Tankers d.a.c. (DTL) è l'unica controllata diretta di d'Amico International Shipping S.A.

Partecipazioni detenute tramite d'Amico Tankers d.a.c.:

Società	Partecipazione effettiva	Paese	Attività
High Pool Tankers Limited	100%	Irlanda	Consorzio
d'Amico Tankers Monaco SAM	99,80%	Monaco	Servizi
d'Amico Tankers UK Limited	100%	Regno Unito	Servizi

B-8

• PRINCIPI CONTABILI

Attività finanziarie non correnti (partecipazioni in imprese controllate)

Le partecipazioni in società controllate sono contabilizzate al costo storico rettificato per le eventuali svalutazioni. Eventuali differenze positive, sorte al momento dell'acquisto, tra il costo di acquisto e il *fair value* delle attività nette acquisite dalla Società vengono pertanto incluse nel valore contabile degli investimenti. Se si ritiene che tali investimenti siano stati svalutati, la svalutazione è rilevata direttamente a conto economico. Se successivamente tale svalutazione viene annullata o ridotta, l'importo corrispondente viene stornato e iscritto a conto economico, ma soltanto fino a concorrenza del costo dell'investimento originario.



B-9 Crediti e altre attività correnti

Al 31 dicembre

US\$	2025	2024
Crediti e altre attività correnti	100.027	88.334

A fine esercizio 2025 e 2024, la voce crediti e altre attività correnti rappresenta i ratei attivi.

B-10 Crediti finanziari

Al 31 dicembre

US\$	2025	2024
Crediti finanziari correnti	295.646	381.392

Il saldo totale dei crediti finanziari a fine 2025 e 2024 rappresenta le commissioni su garanzie finanziarie dovute dalla società interamente controllata d'Amico Tankers d.a.c.

B-11 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Al 31 dicembre

US\$	2025	2024
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	4.304.277	2.078.191



B-9

• PRINCIPI CONTABILI

Crediti

I crediti sono inizialmente valutati al loro valore nominale che rappresenta il *fair value* dell'operazione. Successivamente sono valutate al costo ammortizzato, al netto delle svalutazioni per perdita durevole di valore e del fondo svalutazione crediti. La perdita durevole di valore è rilevata a conto economico qualora vi siano prove oggettive di una perdita. Tale svalutazione per perdita durevole di valore è calcolata come differenza tra il valore contabile e il valore attuale dei flussi di cassa futuri stimati, attualizzati al tasso di interesse effettivo applicabile in origine all'attività. Per i crediti commerciali a breve, la valutazione al costo ammortizzato coincide con il valore nominale, al netto di svalutazioni per perdita durevole di valore.

Ai sensi dell'IFRS 9 la perdita durevole di valore (*impairment*) si basa sulle perdite attese su crediti associate ai crediti commerciali, rilevando eventuali variazioni del fondo a conto economico.

B-10

• PRINCIPI CONTABILI

Attività e passività finanziarie

Le attività finanziarie sono valutate al costo ammortizzato, al *fair value* a conto economico (FVTPL) o al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo (FVOCI). Le attività finanziarie sono valutate al costo ammortizzato quando DIS ha un modello di *business* volto a detenere le attività al fine di riscuotere flussi di cassa contrattuali, laddove tali flussi di cassa costituiscano il solo pagamento del capitale e degli interessi, e siano previsti in date specifiche. Se i requisiti per la valutazione dell'attività finanziaria al costo ammortizzato sono soddisfatti, ma il modello di *business* comprende anche la vendita di tali strumenti, le attività finanziarie sono valutate al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo (FVOCI). Le altre attività finanziarie sono valutate al *fair value* a conto economico (FVTPL).

La metodologia di svalutazione varia a seconda del fatto che si sia verificato o meno un significativo aumento del rischio di credito, con variazioni degli accantonamenti rilevati a conto economico.

B-11

• PRINCIPI CONTABILI

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce "Disponibilità liquide e mezzi equivalenti" comprende la liquidità in cassa, i conti correnti e i depositi a vista nonché altri investimenti altamente liquidi a breve termine che sono facilmente convertibili in importi liquidi entro tre mesi e sono soggetti ad un rischio irrilevante di cambiamento di valore. Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono valutati al *fair value*, che coincide con il loro valore nominale, o al costo storico più gli interessi passivi, se applicabili.

L'IFRS 9 si applica a un modello di svalutazione in tre fasi:

Fasi 1: Se non vi è un incremento significativo del rischio di credito, le perdite attese su crediti nei 12 mesi sono rilevate e aggiornate a ogni data di bilancio e l'attività è esposta al lordo.

Fasi 2: Se si verifica un significativo incremento del rischio di credito, si riconoscono perdite attese su crediti lungo la loro durata, continuando a esporre l'attività al lordo.

Fasi 3: Se ha subito una perdita durevole di valore (*impairment*), l'attività è presentata al netto con le perdite attese su crediti lungo la loro durata riconosciute.

Il rischio di *default* è valutato individualmente per ogni controparte, utilizzando i dati sia storici, sia attuali.



B-12 Patrimonio netto

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2025 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammontava a US\$62.053.278,45, corrispondente a 124.106.556 azioni ordinarie senza valore nominale negoziate con il codice ISIN 2592315662 (31 dicembre 2024: nessuna variazione).

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 31 dicembre 2025 e al 31 dicembre 2024 tale voce comprende gli utili netti dell'attuale e del precedente esercizio, oltre alle detrazioni derivanti dai dividendi approvati per la distribuzione.

Riserva sovrapprezzo azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è stata costituita al momento della quotazione e dal relativo aumento di capitale a maggio 2007, insieme ai successivi aumenti di capitale. Come previsto per legge, tali riserve sono distribuibili.

Riserva legale

Corrisponde ad un requisito di legge ed è stata costituita tramite l'allocazione del 5% dell'utile netto annuo, fino a che la riserva raggiunga il 10% del capitale sociale sottoscritto. Tale riserva non è distribuibile. Nel 2025 sono stati allocati alla riserva legale US\$302.451 (2024: US\$2.477.801 allocati) e si è raggiunto il minimo obbligatorio.

Dividendi distribuiti

Nell'ultimo biennio la Società ha dichiarato e versato i seguenti dividendi:

Anno	Centesimi di US\$ per azione ordinaria idonea		Totale dividendo lordo
	Dividendi	Acconto su dividendi	US\$ migliaia
2024	US\$0,24871	US\$0,252	US\$60.076
2025	US\$0,294	US\$0,134	US\$50.891

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 2025 ai beneficiari del piano LTI sono state consegnate azioni equivalenti a un importo maturato di US\$602,0 migliaia. Il costo maturato per l'anno, relativo agli importi da regolare in azioni, è stato pari a US\$708.610. Nel 2024 ai beneficiari del piano di incentivazione a lungo termine sono state consegnate azioni equivalenti a un importo maturato di US\$182,0 migliaia, mentre il costo maturato per l'anno, relativo agli importi da regolare in azioni, è stato pari a US\$628.544.

Azioni proprie

Al 31 dicembre 2025, le azioni proprie consistono in 5.138.533 azioni ordinarie con un valore contabile pari a US\$36,2 milioni che rappresentano il 4,14% 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).

Nel 2025 DIS ha acquistato n. 200.932 azioni proprie, mentre nel 2024 ha acquistato n. 1.615.474 azioni proprie.

Nel 2025, DIS ha consegnato 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, n. 92.531 azioni proprie ad un costo medio totale di US\$602.000 (0,07% del capitale sociale). Tali azioni rappresentano la prima *tranche* del compenso in natura sul periodo 2021-2022 e la prima *tranche* del compenso in natura sul periodo 2022-2023. Per lo stesso scopo, nel 2024 DIS ha consegnato n. 38.884 azioni proprie, ad un costo medio totale di US\$238 migliaia (0,03% del suo capitale sociale), che rappresentano la prima *tranche* del compenso in natura sul periodo 2021-2022.

B-12

• PRINCIPI CONTABILI

Azioni proprie

Ai sensi di un programma di riacquisto sono rilevate al costo storico ed evidenziate come voce separata in diminuzione del patrimonio netto. Il costo di acquisto delle azioni proprie e gli eventuali proventi della loro vendita successiva sono contabilizzati come variazioni del patrimonio netto. Le azioni proprie sono rimosse dal patrimonio netto utilizzando il metodo del costo medio di acquisto.

Riserva per pagamenti basati su azioni

Per la componente azionaria del *bonus pool* del Piano LTI, si rimanda al criterio contabile nella nota B-4, Costi generali e amministrativi.

Dividendi distribuiti

Le distribuzioni di dividendi sono rilevate come variazione del patrimonio netto nel periodo in cui sono approvate dall'assemblea degli azionisti per i dividendi definitivi, o dal Consiglio di Amministrazione per gli acconti sui dividendi.



B-13 Debiti per *leasing*

Al 31 dicembre

US\$	2025	2024
Totale dei pagamenti minimi di <i>leasing</i> previsti (investimento lordo)	133.187	34.284
con scadenza entro un anno	45.664	34.284
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	87.523	-
Valore attuale dei pagamenti minimi di <i>leasing</i>	123.544	33.530
con scadenza entro un anno	40.216	33.530
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	83.328	-

Le passività correnti e non correnti corrispondono ai pagamenti residui nell’ambito dei contratti di *leasing* in essere per il diritto di utilizzo degli uffici di DIS.

La locazione triennale dell’ufficio con scadenza il 2 dicembre 2025 è stata rinnovata per ulteriori 3 anni a condizioni simili, tenendo conto dell’attuale Indice dei Prezzi al Consumo.

B-14 Debiti a breve ed altre passività correnti

Al 31 dicembre

US\$	2025	2024
Debiti e ratei passivi da fornitori di servizi	491.215	660.389
Debito IVA	664.646	799.463
Accantonamento per la componente di cassa del Piano LTI	2.467.575	2.239.797
Debiti e altre passività correnti	3.623.436	3.699.649

B-13

• PRINCIPI CONTABILI

Le passività sorte da *leasing* sono valutate inizialmente al valore attuale dei pagamenti dovuti per il *leasing*, che include i pagamenti fissi ed eventuali garanzie del valore residuo, al netto di eventuali incentivi esigibili. Il valore attuale è calcolato utilizzando il tasso di interesse implicito nel *leasing*, o qualora tale tasso non possa essere determinato con facilità, il tasso di finanziamento marginale del locatario.

Nel conto economico, i canoni di locazione sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. Ciò influisce su parametri finanziari chiave come EBITDA (si vedano gli IAP), EBIT e risultato per il periodo. La componente di interessi dei *leasing* viene dedotta dai flussi di cassa operativi, mentre i pagamenti per le passività del *leasing* residue sono riclassificati tra le attività finanziarie.

I *leasing* sono attualizzati utilizzando il tasso di finanziamento marginale di DIS.

B-14

• PRINCIPI CONTABILI

Debiti

I debiti vengono valutati al costo ammortizzato che, tenuto conto delle caratteristiche e della scadenza di tali debiti, si avvicina generalmente al loro valore nominale. Si rimanda alla nota B-4, Costi generali ed amministrativi, per quanto riguarda il trattamento contabile in relazione alla remunerazione del Top Management sotto forma di incentivi a lungo termine (LTI).

Fondo per la componente di cassa del Piano LTI

Si rimanda alla sezione Decisioni significative assunte nell’applicazione dei principi contabili e nell’utilizzo delle stime della nota B-4.



B-15 Gestione del rischio finanziario e strumenti finanziari

La Società è esposta ai seguenti rischi connessi con le sue operazioni:

Rischio di cambio

La valuta funzionale della Società è il dollaro statunitense (US\$), e gran parte dei suoi proventi (dividendi e interessi attivi) è denominata in dollari statunitensi, mentre la maggior parte delle sue spese (emolumenti ai Consiglieri di Amministrazione e onorari corrisposti a manager e consulenti esterni) è in euro. La Società monitora regolarmente la propria esposizione al rischio di cambio.

1° gennaio - 31 dicembre

US\$ migliaia	2025		2024	
	10%	-10%	10%	-10%
US\$ / Valuta	408	(408)	389	(389)

Nell'ambito di un'analisi di sensibilità, abbiamo stabilito che una fluttuazione del 10% del tasso di cambio del dollaro USA rispetto a tutte le altre valute avrebbe determinato una variazione del risultato netto della Società di US\$+/- 0,4 milioni per l'esercizio 2025 (US\$+/- 0,4 milioni nel 2024). La sensibilità complessiva della Società al rischio di cambio non ha subito particolari variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Rischio di tasso di interesse

La Società è esposta al rischio di tasso di interesse poiché i suoi depositi bancari, crediti finanziari e passività finanziarie sono gravati da tassi di interesse variabili. Il Management identifica e monitora attivamente tali rischi per prevedere e mitigare i potenziali effetti negativi.

La Società non ha passività finanziarie in relazione alle quali dovrebbe essere condotta un'analisi di sensibilità.

Rischio di liquidità

La Società è esposta al rischio di liquidità derivante dal possibile disallineamento tra i tempi dei flussi di cassa in entrata e in uscita. DIS gestisce tale rischio attraverso una pianificazione finanziaria regolare, mantenendo una struttura di capitale adeguata e un saldo di liquidità minimo che tenga conto delle spese previste, delle linee di credito disponibili e dei flussi di cassa in entrata previsti dalle controllate. La struttura di capitale è mantenuta entro i limiti stabiliti dal Consiglio di Amministrazione della Società.

La seguente tabella riporta nel dettaglio i flussi finanziari possibili della Società per le sue passività finanziarie in base ai termini di rimborso contrattuali.

Al 31 dicembre

US\$	< 6 mesi	6-12 mesi	1-3 anni	Totale
				2025
Leasing	20.108	20.108	83.328	123.544
				2024
Leasing	17.142	17.142	-	34.284

Classificazione contabile e fair value

La seguente tabella illustra il valore contabile delle attività e delle passività finanziarie della Società e il principio contabile applicato:

Al 31 dicembre

US\$	2025	2024
	Costo ammortizzato	Costo ammortizzato
Crediti e altre attività correnti	100.027	88.334
Crediti finanziari correnti	295.646	381.392
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	4.304.277	2.078.191
Debiti per leasing	123.544	33.530
Debiti e ratei passivi da fornitori di servizi	491.215	660.389



B-16 Operazioni con parti correlate

Nel corso del 2025 e del 2024 d'Amico International Shipping S.A. ha effettuato operazioni con parti correlate ai sensi di accordi negoziati secondo termini e condizioni di mercato.

Non sono stati concessi prestiti o anticipi ai dirigenti in ruoli chiave o agli amministratori nei periodi. Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico della Società per il 2025 (ad esclusione dell'impatto IVA) sono stati i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Società di Navigazione S.p.A.	d'Amico International S.A.	d'Amico Tankers d.a.c.	d'Amico Tankers Monaco SAM	d'Amico Tankers UK Ltd	d'Amico Shipping Singapore Pte. Ltd.	d'Amico Shipping USA Limited	Key Management*
Ricavi	57.000.000								
di cui									
Dividendi	57.000.000	-	-	57.000.000	-	-	-	-	-
Costi generali ed amministrativi	(6.264.931)								
di cui									
Costo del personale, emolumenti degli amministratori	(599.759)	-	-	-	-	-	-	-	(599.759)
Benefici del Piano d'incentivazione a lungo termine	(2.216.850)	-	-	-	(519.618)	(501.386)	(79.099)	(79.099)	(1.037.648)
Accordo di fornitura di servizi	(1.438.897)	(1.358.646)	-	-	(80.251)	-	-	-	-
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	(38.148)								
di cui									
Svalutazione del diritto di utilizzo	(35.754)	-	(35.754)	-	-	-	-	-	-
Proventi (oneri) finanziari netti	2.383.952								
di cui									
Garanzie finanziarie	1.319.516	-	-	1.319.516	-	-	-	-	-
Interessi passivi su <i>leasing</i>	(1.349)	-	(1.349)	-	-	-	-	-	-
Totale		(1.358.646)	(37.103)	58.319.516	(599.869)	(501.386)	(79.099)	(79.099)	(1.637.407)

*Il Key Management rappresenta le persone che hanno l'autorità e la responsabilità della pianificazione, dell'amministrazione e del controllo delle attività dell'entità, direttamente e indirettamente, ivi compresi eventuali amministratori (direttori esecutivi o altrimenti) dell'entità.



B-16 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE – CONTINUA

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico della Società per il 2024 (ad esclusione dell'impatto IVA) sono stati i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Società di Navigazione S.p.A.	d'Amico International S.A.	d'Amico Tankers d.a.c.	d'Amico Tankers Monaco SAM	d'Amico Tankers UK Ltd	d'Amico Shipping Singapore Pte. Ltd.	d'Amico Shipping USA Limited	Key Management*
Ricavi	70.000.000								
<i>di cui</i>									
Dividendi	70.000.000	-	-	70.000.000	-	-	-	-	-
Costi generali ed amministrativi	(5.872.220)								
<i>di cui</i>									
Costo del personale, emolumenti degli amministratori	(509.596)	-	-	-	-	-	-	-	(509.596)
Benefici del Piano d'incentivazione a lungo termine	(1.157.826)	-	-	-	(507.662)	(489.849)	(71.251)	(89.064)	(1.161.965)
Accordo di fornitura di servizi	(1.263.356)	(1.187.540)	-	-	(75.816)	-	-	-	-
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	(42.878)								
<i>di cui</i>									
Svalutazione del diritto di utilizzo	(35.611)	-	(35.611)	-	-	-	-	-	-
Proventi (oneri) finanziari netti	2.887.173								
<i>di cui</i>									
Garanzie finanziarie	1.553.668	-	-	1.553.668	-	-	-	-	-
Interessi passivi su <i>leasing</i>	(2.927)	-	(2.927)	-	-	-	-	-	-
Totale		(1.187.540)	(38.538)	71.553.668	(583.478)	(489.849)	(71.251)	(89.064)	(1.671.561)

*Il Key Management rappresenta le persone che hanno l'autorità e la responsabilità della pianificazione, dell'amministrazione e del controllo delle attività dell'entità, direttamente e indirettamente, ivi compresi eventuali amministratori (direttori esecutivi o altrimenti) dell'entità.



B-16 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE – CONTINUA

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2025 sono stati i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Società di Navigazione S.p.A.	d'Amico International S.A.	d'Amico Tankers d.a.c.	d'Amico Tankers Monaco SAM	d'Amico Tankers UK Ltd	d'Amico Shipping Singapore Pte. Ltd.	d'Amico Shipping USA Limited	Key Management*
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	111.949								
<i>di cui verso parti correlate</i>	111.949	-	111.949	-	-	-	-	-	
Crediti a breve ed altre attività correnti	395.673								
<i>di cui verso parti correlate</i>	289.960	-	2.903	287.057	-	-	-	-	
Passività non Correnti	83.328								
<i>di cui verso parti correlate</i>	83.328	-	83.328	-	-	-	-	-	-
Passività Correnti	3.663.652								
<i>di cui verso parti correlate</i>	2.744.662	88.122	17.065	-	696.252	671.823	103.890	129.862	1.037.648
Totale netto (attività meno passività)		(88.122)	14.459	287.057	(696.252)	(671.823)	(103.890)	(129.862)	(1.037.648)

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2024 sono stati i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Società di Navigazione S.p.A.	d'Amico International S.A.	d'Amico Tankers d.a.c.	d'Amico Tankers Monaco SAM	d'Amico Tankers UK Ltd	d'Amico Shipping Singapore Pte. Ltd.	d'Amico Shipping USA Limited	Dirigenti in ruoli chiave*
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	32.593								
<i>di cui verso parti correlate</i>	32.593	-	32.593	-	-	-	-	-	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	469.726								
<i>di cui verso parti correlate</i>	381.176	-	2.497	378.679	-	-	-	-	-
Passività Correnti	3.733.179								
<i>di cui verso parti correlate</i>	3.407.035	273.468	60.476		614.517	592.955	86.248	107.810	1.671.561
Totale netto (attività meno passività)		(273.468)	(25.386)	378.679	(614.517)	(592.955)	(86.248)	(107.810)	(1.671.561)

*Il Key Management rappresenta le persone che hanno l'autorità e la responsabilità della pianificazione, dell'amministrazione e del controllo delle attività dell'entità, direttamente e indirettamente, ivi compresi eventuali amministratori (direttori esecutivi o altrimenti) dell'entità.



B-17 **Garanzie e impegni**

Al 31 dicembre 2025 d'Amico International Shipping S.A. ha rilasciato garanzie a favore della sua controllata, d'Amico Tankers d.a.c., in relazione ai seguenti prestiti bancari e operazioni di *leasing*:

Banca finanziatrice (US\$ migliaia)	Importo dell'impegno	Importo dovuto del finanziamento
Skandinaviska Enskilda Banken AB	20.000	13.920
ING Bank N.V. & Skandinaviska Enskilda Banken AB	82.000	33.063
The Iyo Bank, Ltd.	17.500	14.125
NTT TC Leasing Co., Ltd.	20.000	17.188
The Iyo Bank, Ltd.	16.000	13.000
BPER Banca S.p.A.	16.000	13.000
NTT TC Leasing Co., Ltd.	16.775	14.869
DnB Bank ASA	17.500	15.075
Crédit Agricole CIB	14.000	14.000
Danish Ship Finance A/S	13.000	13.000
ING Bank N.V.	14.000	14.000
Totale	246.775	175.240

<i>Leasing</i>	Nave	Passività per <i>leasing</i>
	High Fidelity	16.136
	High Discovery	16.518
Totale		32.654

Inoltre, d'Amico International Shipping presta garanzie per alcune linee di credito bancarie a breve termine a disposizione di d'Amico Tankers d.a.c. Tali linee di credito erano inutilizzate e non presentavano quindi un saldo residuo al 31 dicembre 2025.



B-18 **Controllante capofila**

La controllante diretta di d’Amico International Shipping S.A. è d’Amico International S.A., società di diritto del Lussemburgo.

La controllante capofila è d’Amico Società di Navigazione S.p.A., società di diritto italiano, che controlla d’Amico International S.A.

B-19 **Utile base e diluito per azione**

1° gennaio - 31 dicembre

US\$	2025	2024
Utile del periodo	53.080.873	66.972.075
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell’utile base per azione	119.009.561	120.517.072
Utile base e diluito per azione	0,446	0,556

La Società non possiede azioni ordinarie con effetto diluitivo, pertanto nel 2025 e nel 2024 l’utile per azione diluito era pari all’utile base per azione.

B-19

• **PRINCIPI CONTABILI**

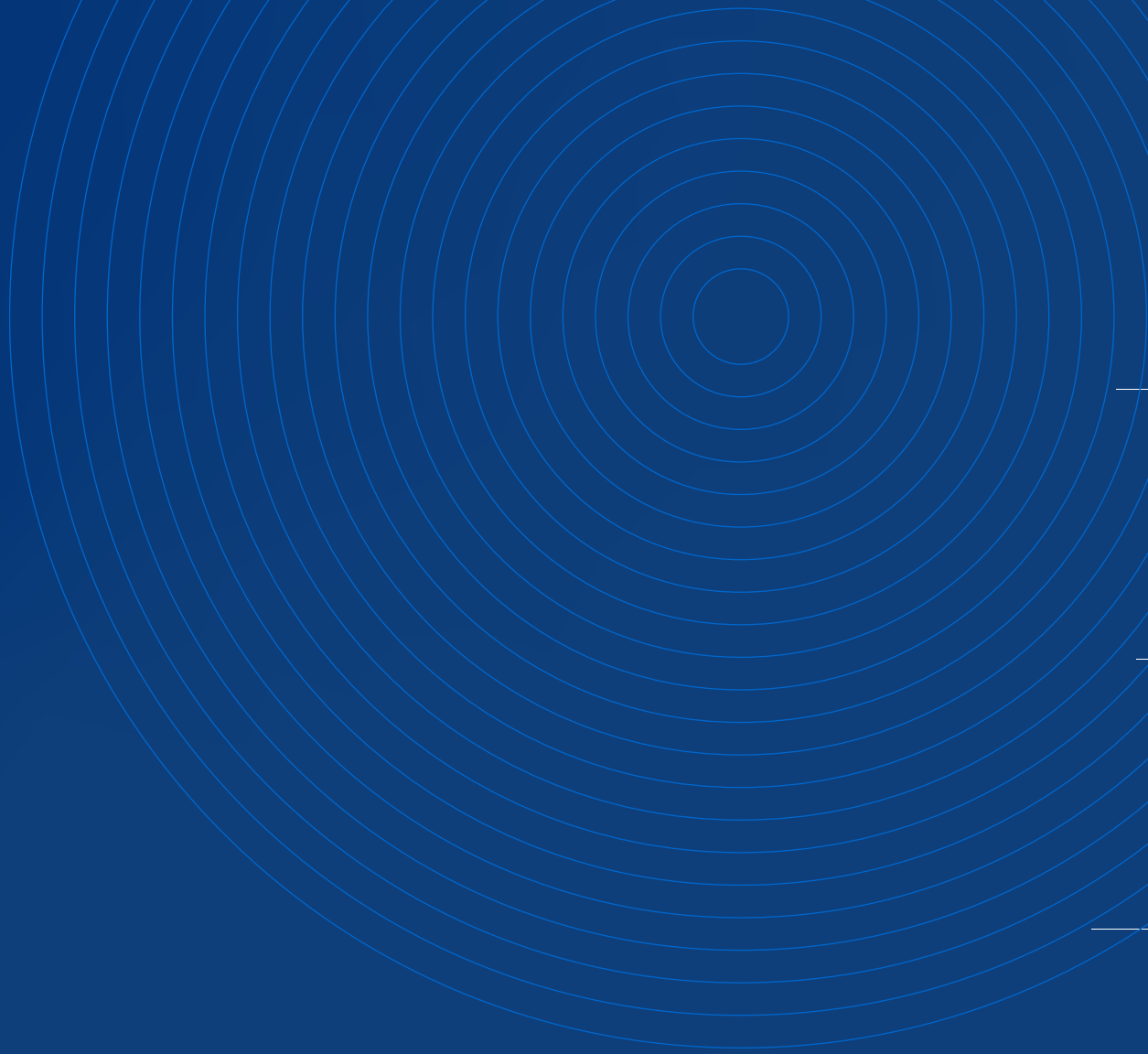
Gli utili per azione sono calcolati dividendo l’utile del periodo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione (ossia il numero medio ponderato di azioni ordinarie al netto del numero medio ponderato di azioni proprie).



B-20 Eventi successivi che non danno luogo a rettifiche

Distribuzione dei dividendi: In data odierna il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di proporre all'Assemblea ordinaria degli Azionisti convocata per il 29 aprile 2026 (l'"Assemblea ordinaria") l'approvazione di un dividendo annuale lordo di US\$0,270 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. Subordinatamente all'approvazione dell'Assemblea ordinaria della Società e in conformità al calendario 2026 pubblicato da Borsa Italiana S.p.A., il pagamento del suddetto dividendo annuale avverrà il 6 maggio 2026 con la relativa data di stacco della cedola n. 11 (data ex) il 4 maggio 2026 e data di registrazione il 5 maggio 2026. Non sarà corrisposto alcun dividendo alle azioni proprie riacquistate dalla Società, in quanto queste non hanno diritto al dividendo. Ad oggi, le azioni proprie riacquistate ammontano a 5.138.533, pari al 4,14% del capitale sociale della Società. Il dividendo annuale proposto si aggiunge all'acconto su dividendi lordo di US\$0,1340 (US\$0,1139 netto, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale massima applicabile del 15%) per azione emessa ed in circolazione, corrispondente a una distribuzione totale di US\$15,9 milioni circa dalle riserve distribuibili, compresa la riserva sovrapprezzo azioni. L'acconto su dividendi è stato deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data 6 novembre 2025 ed è stato pagato agli azionisti in data 19 novembre 2025.



A decorative background featuring a series of concentric circles in a lighter blue shade, centered on the right side of the image.

Relazioni della Società di revisione



Relazione della Società di revisione al Bilancio Consolidato

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

RELAZIONE DEL REVISEUR D'ENTREPRISES AGREE Relazione della Società di revisione sul bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato della società d'Amico International Shipping S.A. e delle sue controllate ("Gruppo"), costituito dalla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata al 31 dicembre 2025, dal conto economico consolidato, dal conto economico consolidato complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato e dal rendiconto finanziario consolidato per l'esercizio chiuso in tale data, e dalla nota integrativa al bilancio consolidato, che include informazioni rilevanti sui principi contabili e altre informazioni esplicative.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato allegato (pagine da 204 a 257) fornisce una rappresentazione veritiera e corretta, sotto tutti gli aspetti significativi, della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2025, del risultato economico consolidato e dei suoi flussi di cassa consolidati per l'esercizio chiuso in tale data in conformità ai principi contabili IFRS come adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo condotto la nostra revisione in conformità al regolamento UE n. 537/2014, alla legge del 23 luglio 2016 sulla professione di revisore dei conti ("Legge del 23 luglio 2016") e ai principi di revisione internazionali (International Standards on Auditing - "ISA") come adottati per il Lussemburgo dalla "Commission de Surveillance du Secteur Financier" ("CSSF"). Le nostre responsabilità ai sensi del regolamento UE n. 537/2014, della Legge del 23 luglio 2016 e degli ISA come adottati per il Lussemburgo dalla CSSF sono approfonditi nella sezione "Responsabilità del Réviseur d'Entreprises Agréé" per la revisione del bilancio consolidato della nostra relazione.

Siamo inoltre indipendenti rispetto al Gruppo in conformità al Codice Etico internazionale per i revisori, inclusi i Principi Internazionali in materia di indipendenza, emessi dall'International Ethics Standards Board for Accountants (Codice IESBA), come adottato per il Lussemburgo dalla CSSF, insieme ai requisiti etici rilevanti per la nostra revisione del bilancio consolidato e abbiamo adempiuto a tutte le altre responsabilità etiche conformemente a tali requisiti etici. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione

Gli aspetti chiave della revisione sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato in esame. Tali aspetti sono stati affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella

formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso e pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Valutazione degli indicatori di perdita durevole di valore (impairment) dei valori contabili della flotta

Rimandiamo alla Nota A-11 "Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto d'uso" di cui al bilancio consolidato.

La riga Immobilizzazioni materiali e le attività consistenti nel diritto d'uso, che comprende principalmente le navi, rappresenta la voce più significativa del totale attivo, con un valore contabile netto di US\$ 791.375 migliaia al 31 dicembre 2025.

A ogni data di riferimento, la dirigenza valuta l'esistenza di un fattore che indichi che il valore contabile di un'attività possa non essere recuperabile. In ragione del potenziale impatto sul bilancio consolidato del Gruppo, alla luce delle dimensioni del saldo, dell'incertezza relativa al futuro ambiente economico e della necessità di un giudizio della società di revisione ai fini della valutazione della ragionevolezza e della sostenibilità delle ipotesi della Direzione, la valutazione degli indicatori di perdita durevole di valore per il valore contabile delle Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto d'uso è stata considerata un aspetto chiave della revisione.

Poiché il valore recuperabile supera il valore contabile, si è ritenuto che l'unità generatrice di flussi di cassa (CGU) non avesse subito perdite di valore.

Come la nostra revisione ha affrontato l'aspetto chiave

Le nostre procedure di revisione svolte per valutare gli indicatori di perdita durevole di valore hanno incluso:

- Aver acquisito una comprensione del processo e dei controlli della Direzione aziendale relativi all'identificazione ed alla verifica degli indicatori di perdita di valore;
- Aver valutato la metodologia utilizzata dalla Direzione aziendale per stimare il valore recuperabile delle navi in riferimento all'identificazione dell'unità generatrici di flussi finanziari (CGU);
- Aver esaminato la valutazione della perdita di valore effettuata dalla Direzione aziendale e considerato eventuali ulteriori potenziali indicatori di perdita di valore attraverso fattori esterni e interni;
- Aver considerato l'adeguatezza dell'informativa contenuta nella Nota A-11 del bilancio consolidato.

Informazioni aggiuntive

Il Consiglio di Amministrazione ha la responsabilità delle informazioni aggiuntive. Le informazioni aggiuntive comprendono le informazioni riportate nel resoconto di gestione (pagine da 4 a 202), ma escludono il bilancio consolidato (pagine da 204 a 257) e la relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé" in merito al bilancio consolidato.

Il nostro giudizio sul bilancio consolidato non si estende alle altre informazioni e non esprimiamo alcuna forma di attestazione al riguardo.



In relazione alla nostra revisione del bilancio consolidato, abbiamo la responsabilità di leggere le informazioni aggiuntive e, nel corso di tale attività, considerare se siano significativamente incoerenti con il bilancio consolidato o con le nostre conoscenze acquisite nel corso della Revisione contabile, o se siano significativamente errate. Se sulla base del lavoro svolto concludiamo che le informazioni aggiuntive contengano un errore significativo, siamo tenuti a segnalare tale fatto. Non abbiamo nulla da segnalare a tale riguardo.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione e dei responsabili delle attività di governance per il bilancio consolidato

Il Consiglio di Amministrazione ha la responsabilità della redazione e corretta rappresentazione del bilancio consolidato in conformità agli standard contabili IFRS adottati dall'Unione Europea, nonché della parte del controllo interno che il Consiglio di Amministrazione stesso ritiene necessaria per consentire la redazione di un bilancio consolidato che non contenga errori rilevanti, dovuti a frodi o eventi non intenzionali.

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la presentazione e marcatura del bilancio consolidato in conformità a tutti i requisiti stabiliti nel regolamento delegato 2019/815 sul formato elettronico unico europeo ("Regolamento ESEF").

Nella predisposizione del bilancio consolidato, il Consiglio di Amministrazione ha la responsabilità di valutare la capacità del Gruppo di continuare ad operare come entità in funzionamento, segnalando ove applicabile gli aspetti relativi alla continuità aziendale e utilizzando il presupposto della continuità aziendale, a meno che il Consiglio di Amministrazione non intenda liquidare il Gruppo o cessare le

attività, o non abbia alternative realistiche a tali scelte.

I responsabili delle attività di governance hanno la responsabilità di vigilare sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé" per la revisione del bilancio consolidato

Gli obiettivi della nostra revisione contabile sono di ottenere una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o comportamenti o eventi non intenzionali, e di emettere una relazione del "réviseur d'entreprises agréé" che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza, ma che tuttavia non fornisce la garanzia che una revisione contabile condotta in conformità con il regolamento UE n. 537/2014, la legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF individui sempre un errore significativo qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, individualmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base di questo bilancio consolidato.

Come parte di una revisione in conformità al regolamento UE n. 537/2014, alla Legge del 23 luglio 2016 e agli ISA come adottati per il Lussemburgo dalla CSSF, abbiamo esercitato il giudizio professionale e mantenuto uno scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- Abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a

comportamenti o eventi non intenzionali, abbiamo definito ed eseguito procedure di revisione in risposta a tali rischi e abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non rilevare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o la forzatura del controllo interno.

- Abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate alle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo.
- Abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dal Consiglio di Amministrazione inclusa la relativa informativa.
- Siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte del Consiglio di Amministrazione del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possano far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. Se dovessimo concludere che esiste un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella nostra relazione di "réviseur d'entreprises agréé" sulla relativa informativa di bilancio consolidato ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni

sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione di "réviseur d'entreprises agréé". Tuttavia, eventi o circostanze successive potrebbero comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento

- Abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti, in modo tale da fornire una corretta rappresentazione.
- Abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese e delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dell'esecuzione della revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.
- Abbiamo valutato se il bilancio consolidato è stato redatto, in tutti gli aspetti rilevanti, in conformità con i requisiti previsti nel Regolamento ESEF.

Abbiamo comunicato con i responsabili delle attività di governance, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo inoltre fornito ai responsabili delle attività di governance una dichiarazione attestante che abbiamo rispettato i requisiti etici rilevanti in materia di indipendenza e comunicato loro tutte le relazioni e gli altri aspetti che possano ragionevolmente influenzare la nostra indipendenza e, ove applicabile, le misure adottate per eliminare eventuali minacce o le misure di salvaguardia applicate.



Degli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo determinato quelli che hanno avuto maggiore rilevanza nella revisione contabile del bilancio dell'esercizio corrente e sono pertanto gli aspetti chiave della revisione. Descriviamo questi aspetti nella nostra relazione a meno che leggi o regolamenti non vietino la loro pubblica divulgazione.

Relazione su Altre Disposizioni di Legge o Regolamenti

Abbiamo ricevuto l'incarico di "Réviseur d'Entreprises Agréé" dall'assemblea ordinaria degli azionisti del 18 aprile 2023 e la durata ininterrotta del nostro mandato, inclusi i rinnovi e le rinomine precedenti, è pari a nove anni.

Il resoconto di gestione (pagine da 3 a 201) è coerente con il bilancio consolidato ed è stato predisposto in conformità ai requisiti legali applicabili.

La Dichiarazione sul governo societario, come pubblicata sul sito web della Società <https://en.damicointernationalshipping.com> è una responsabilità del Consiglio di Amministrazione. Le informazioni richieste ai sensi dell'Articolo 68ter comma (1) lettere c) e d) della legge del 19 dicembre 2002 sul registro del commercio e delle società e del commercio e sulle scritture contabili e sui conti annuali delle imprese, e successive modifiche, sono coerenti alla data della presente relazione con il bilancio consolidato e sono state predisposte in conformità alle norme di legge applicabili.

Confermiamo che il giudizio di revisione contabile è coerente con la relazione aggiuntiva indirizzata al comitato di verifica o equivalente.

Confermiamo che non sono stati forniti servizi aggiuntivi vietati a cui viene fatto riferimento nel regolamento UE n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto al Gruppo durante lo svolgimento della revisione.

Abbiamo verificato la conformità del bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2025 con il nome file "DIS 2025 Annual Report_EN" ai relativi requisiti regolamentari stabiliti nel Regolamento ESEF e applicabili al bilancio consolidato.

Per il Gruppo ciò riguarda quanto segue:

- Il bilancio consolidato è predisposto in formato XHTML;
- La marcatura iXBRL del bilancio consolidato utilizza la tassonomia core e le regole comuni sulla marcatura specificate nel Regolamento ESEF.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2025 con il nome file "DIS 2025 Annual Report_EN" è stato predisposto in tutti gli aspetti rilevanti in conformità ai requisiti stabiliti nel Regolamento ESEF.

Livange, 12 Marzo 2026

MOORE Audit S.A.

Marina ZIMMERLING

Réviseur d'Entreprises Agréé

MOORE Audit S.A.

Société Anonyme - Cabinet de révision agréé
R.C.S. Luxembourg Nr. B 165 462
5, rue de Turi
L-3378 Livange



Relazione della Società di revisione al Bilancio d'Esercizio

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

RELAZIONE DEL REVISEUR D'ENTREPRISES AGREE **Relazione della Società di revisione sul bilancio d'esercizio**

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di d'Amico International Shipping S.A. ("Società), costituito dalla situazione patrimoniale e finanziaria al 31 dicembre 2025, dal conto economico e dal conto economi complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso in tale data, e dalla nota integrativa al bilancio, che include informazioni rilevanti sui principi contabili e altre informazioni esplicative.

A nostro giudizio, il bilancio allegato (pagine da 261 a 284) fornisce una rappresentazione veritiera e corretta, sotto tutti gli aspetti significativi, della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2025, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS) adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la nostra revisione contabile in conformità al regolamento UE n. 537/2014, alla legge del 23 luglio 2016 sulla professione di revisore dei conti ("Legge del 23 luglio 2016") e ai principi di revisione internazionali (International Standards on Auditing - "ISA") come adottati per il Lussemburgo dalla

"Commission de Surveillance du Secteur Financier" ("CSSF"). Le nostre responsabilità ai sensi del regolamento UE n. 537/2014, della Legge del 23 luglio 2016 e degli ISA come adottati per il Lussemburgo dalla CSSF sono approfonditi nella sezione "Responsabilità del Réviseur d'Entreprises Agréé" della nostra relazione.

Siamo inoltre indipendenti rispetto alla Società in conformità al Codice Etico internazionale per i revisori, inclusi i Principi internazionali in materia di indipendenza, emessi dall'International Ethics Standards Board for Accountants (Codice IESBA), come adottato per il Lussemburgo dalla CSSF, insieme ai requisiti etici rilevanti per la nostra revisione contabile del bilancio e abbiamo adempiuto a tutte le altre responsabilità etiche conformemente a tali requisiti etici. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio d'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati affrontati nell'ambito della revisione contabile, e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso e pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Recuperabilità delle partecipazioni in società controllate

Rimandiamo alla Nota B-8 "Immobilizzazioni finanziarie". Al 31 dicembre 2025, la Società deteneva partecipazioni in società controllate per un importo di US\$ 407.301.320.

Il valore contabile delle partecipazioni in società controllate deve essere considerato per eventuali perdite di valore qualora emergano indicatori che indichino che il valore contabile di tali partecipazioni non sarebbe recuperabile. Abbiamo ritenuto che questo sia un aspetto chiave della revisione poiché gli investimenti in società controllate sono le principali attività detenute dalla Società.

Poiché il valore recuperabile supera il valore contabile, si è ritenuto che la partecipazione nella controllata non avesse subito perdite di valore.

Come la nostra revisione ha affrontato gli elementi chiave

Le nostre procedure di revisione svolte per valutare gli indicatori di perdita durevole di valore hanno incluso:

- Aver acquisito una comprensione del processo e dei controlli della Direzione aziendale relativi all'identificazione ed alla verifica degli indicatori di perdita di valore;
- Aver valutato la metodologia utilizzata dalla Direzione aziendale per stimare il valore recuperabile delle partecipazioni in controllate, comprese le unità generatrici di flussi finanziari delle attività sottostanti delle controllate, la loro interdipendenza con i flussi di

cassa ed il valore d'uso delle attività sottostanti;

- Aver esaminato la valutazione della perdita di valore effettuata dalla Direzione aziendale e considerato eventuali ulteriori potenziali indicatori di perdita di valore attraverso fattori esterni e interni;
- Aver considerato l'adeguatezza dell'informativa contenuta nella Nota 8 del Bilancio.

Informazioni aggiuntive

Il Consiglio di Amministrazione ha la responsabilità delle informazioni aggiuntive. Le informazioni aggiuntive comprendono le informazioni riportate nella relazione annuale, tra cui il resoconto di gestione (pagine da 259 a 260) e la Dichiarazione sul governo societario, ma escludono il bilancio (pagine da 261 a 284) e la relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé" in merito al bilancio.

Il nostro giudizio sul bilancio d'esercizio non si estende alle informazioni aggiuntive e non esprimiamo alcuna forma di attestazione al riguardo.

In relazione alla nostra revisione contabile del bilancio d'esercizio, la nostra responsabilità è di leggere le informazioni aggiuntive e, nel fare ciò, considerare se sono significativamente incoerenti con il bilancio d'esercizio o con le nostre conoscenze acquisite nel corso della revisione contabile, o se sono significativamente errate. Se, in base al lavoro svolto, concludiamo che esiste un errore significativo in queste informazioni aggiuntive, siamo tenuti a segnalarlo.

Non abbiamo nulla da segnalare a tale riguardo.



Responsabilità del Consiglio di Amministrazione e dei responsabili delle attività di governance per il bilancio

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la redazione e la corretta rappresentazione del bilancio d'esercizio in conformità agli IFRS adottati dall'Unione Europea, e per quella parte del controllo interno che il Consiglio di Amministrazione ritiene necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori rilevanti, dovuti a frode o eventi non intenzionali.

Il Consiglio di Amministrazione ha la responsabilità di predisporre il bilancio in conformità a tutti i requisiti stabiliti nel regolamento delegato 2019/815 sul formato elettronico unico europeo ("Regolamento ESEF").

Nella redazione del bilancio d'esercizio, il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come entità in funzionamento, fornendo, ove applicabile, informazioni relative alla continuità aziendale e utilizzando il presupposto della continuità aziendale, a meno che il Consiglio di Amministrazione non intenda liquidare la Società o cessare le attività, o non abbia alternative realistiche a tali scelte.

I responsabili delle attività di governance hanno la responsabilità di vigilare sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé" per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

Gli obiettivi della nostra revisione contabile sono di ottenere una ragionevole sicurezza che il bilancio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una

relazione del "réviseur d'entreprises agréé" che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza, ma che tuttavia non fornisce la garanzia che una revisione contabile condotta in conformità con il regolamento UE n. 537/2014, la legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF individui sempre un errore significativo qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, individualmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base di questo bilancio d'esercizio.

Come parte di una revisione in conformità al regolamento UE n. 537/2014, alla Legge del 23 luglio 2016 e agli ISA come adottati per il Lussemburgo dalla CSSF, abbiamo esercitato il giudizio professionale e mantenuto uno scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- Abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, abbiamo definito ed eseguito procedure di revisione in risposta a tali rischi e abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non rilevare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o la forzatura del controllo interno.

- Abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società.
- Abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dal Consiglio di amministrazione inclusa la relativa informativa.
- Siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte del Consiglio di Amministrazione del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possano far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. Se dovessimo concludere che esiste un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella nostra relazione di "réviseur d'entreprises agréé" sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione di "réviseur d'entreprises agréé". Tuttavia, eventi o circostanze successive potrebbero comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento.
- Abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti, in

modo tale da fornire una corretta rappresentazione.

- Abbiamo valutato se il bilancio d'esercizio è stato redatto, in tutti gli aspetti rilevanti, in conformità con i requisiti previsti dal Regolamento ESEF.

Abbiamo comunicato con i responsabili delle attività di governance, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile. Abbiamo inoltre fornito ai responsabili delle attività di governance una dichiarazione attestante che abbiamo rispettato i requisiti etici rilevanti in materia di indipendenza e comunicato loro tutte le relazioni e gli altri aspetti che possano ragionevolmente influenzare la nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative salvaguardie.

Degli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo determinato quelli che hanno avuto maggiore rilevanza nella revisione contabile del bilancio dell'esercizio corrente e sono pertanto gli aspetti chiave della revisione. Descriviamo questi aspetti nella nostra relazione a meno che leggi o regolamenti non vietino la loro pubblica divulgazione.

Relazione su Altre Disposizioni di Legge o regolamenti

Abbiamo ricevuto l'incarico di "Réviseur d'Entreprises Agréé" dall'assemblea ordinaria degli azionisti del 18 aprile 2023 e la durata ininterrotta del nostro mandato, inclusi i rinnovi e le rinomine precedenti, è pari a nove anni.

Il resoconto di gestione (pagine da 259 a 260) è coerente con il bilancio ed è stato predisposto in conformità ai requisiti legali applicabili.



La Dichiarazione sul governo societario, come pubblicata sul sito web della Società <https://en.damicointernationalshipping.com> è una responsabilità del Consiglio di Amministrazione. Le informazioni richieste ai sensi dell'Articolo 68ter comma (1) lettere c) e d) della legge del 19 dicembre 2002 sul registro del commercio e delle società e sulle scritture contabili e sui conti annuali delle imprese, e successive modifiche, sono coerenti con il bilancio e sono state predisposte in conformità alle norme di legge applicabili.

Confermiamo che il giudizio di revisione contabile è coerente con la relazione aggiuntiva indirizzata al comitato di verifica o equivalente.

Confermiamo che non sono stati forniti servizi aggiuntivi vietati a cui viene fatto riferimento nel regolamento UE n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società durante lo svolgimento della revisione.

Abbiamo verificato la conformità del bilancio della Società al 31 dicembre 2025 ai relativi requisiti regolamentari stabiliti nel Regolamento ESEF e applicabili al bilancio. Per la Società ciò riguarda quanto segue:

Il bilancio è stato predisposto in formato XHTML.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2025 è stato predisposto da tutti i punti di vista rilevanti in conformità ai requisiti stabiliti nel Regolamento ESEF.

Livange, 12 Marzo 2026

MOORE Audit S.A.

Marina ZIMMERLING

Réviseur d'Entreprises Agréé

MOORE Audit S.A.

Société Anonyme - Cabinet de révision agréé

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

5, rue de Turi

L-3378 Livange



Relazione di limited assurance della Società di revisione sulla Dichiarazione di sostenibilità

A d'Amico International Shipping S.A.

RELAZIONE DI ASSURANCE DEL REVISEUR D'ENTREPRISES AGREE SULL'INCARICO DI LIMITED ASSURANCE IN RELAZIONE ALLA DICHIARAZIONE DI SOSTENIBILITÀ

Conclusione di assurance

Abbiamo svolto un incarico di limited assurance sulla Dichiarazione di sostenibilità del Gruppo di d'Amico International Shipping S.A. ("Società") inclusa nella sezione "Dichiarazione di sostenibilità" nel resoconto di gestione ("Dichiarazione di sostenibilità"), pagine da 64 a 201, per l'esercizio dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2025. La Dichiarazione di sostenibilità è stata predisposta per soddisfare i requisiti della Direttiva (UE) 2022/2464 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2022 (direttiva relativa alla rendicontazione societaria di sostenibilità o CSRD) e all'Articolo 8 del Regolamento (EU) 2020/852.

Le informative del precedente esercizio non rientrano nel nostro incarico di assurance.

Sulla base delle procedure svolte e delle evidenze ottenute, non abbiamo rilevato nulla che si spinga a ritenere che la Dichiarazione di sostenibilità non sia predisposta, da tutti i punti di vista sostanziali, in conformità ai requisiti della CSRD e all'Articolo 8 del Regolamento (UE) 2020/852, nonché ai criteri supplementari presentati dal Consiglio di Amministrazione alla Società. La presente conclusione di assurance include che non abbiamo rilevato nulla che ci

spinga a ritenere che:

- la Dichiarazione di sostenibilità allegata non è conforme, sotto tutti gli aspetti significativi, ai principi europei di rendicontazione di sostenibilità (ESRS), incluso il fatto che il processo svolto dalla Società per identificare le informazioni da includere nella Dichiarazione di sostenibilità (valutazione della materialità) non sia sotto tutti gli aspetti significativi, in conformità alla descrizione stabilita nella sezione "Analisi di doppia materialità" della Dichiarazione di sostenibilità, e
- le informative nella Dichiarazione di sostenibilità non sono conformi, sotto tutti gli aspetti significativi, all'Articolo 8 del Regolamento (UE) 2020/852.

Non esprimiamo una conclusione di assurance in merito alle informative del precedente esercizio.

Elementi alla base della conclusione di assurance

Abbiamo svolto il nostro incarico di assurance in conformità allo standard internazionale sugli incarichi di assurance ("ISAE 3000 (Rivisto)"), sugli incarichi di assurance diversi dalle revisioni o i riesami delle informazioni finanziarie storiche emesso dall'International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) come adottato per il Lussemburgo dall'Institut des Réviseurs d'Entreprises ("IRE").

Le procedure in un incarico di limited assurance variano per natura e tempi, e hanno una portata inferiore rispetto a un incarico di assurance ragionevole. Di conseguenza, il livello di assurance ottenuto è sostanzialmente inferiore rispetto all'assurance che sarebbe stata ottenuta nel caso di un incarico di assurance ragionevole.

Le nostre responsabilità ai sensi dell'ISAE 3000 (Rivisto) sono approfondite nella sezione "Responsabilità del 'Réviseur d'Entreprises Agréé' per l'incarico di assurance sulla Dichiarazione di sostenibilità".

Siamo inoltre indipendenti rispetto alla Società in conformità al Codice Etico internazionale per i revisori, inclusi i Principi internazionali in materia di indipendenza, emessi dall'International Ethics Standards Board for Accountants (Codice IESBA), come adottato per il Lussemburgo dalla Commission de Surveillance du Secteur Financier ("CSSF"), insieme ai requisiti etici che sono pertinenti al nostro incarico di limited assurance in relazione alla Dichiarazione di sostenibilità, e abbiamo adempiuto a tutte le altre responsabilità etiche conformemente a tali requisiti etici.

La nostra società applica l'International Standard on Quality Management 1, "Gestione della qualità per le imprese che effettuano audit o revisioni del bilancio o altri incarichi di assurance e servizi correlati" ("ISQM 1"), come adottato per il Lussemburgo dalla Commission de Surveillance du Secteur Financier ("CSSF") e di conseguenza mantiene un sistema completo di controllo della qualità che include la concezione, l'attuazione e l'utilizzo di un sistema di gestione della qualità degli audit o delle revisioni del bilancio o di altri incarichi di assurance e servizi correlati. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare la nostra conclusione di assurance.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione e dei responsabili delle attività di governance per la Dichiarazione di sostenibilità

Il Consiglio di Amministrazione ha la responsabilità di predisporre la Dichiarazione di sostenibilità in conformità ai requisiti della CSRD e agli altri requisiti europei, nonché ai requisiti supplementari presentanti dal Consiglio di Amministrazione alla Società, ed è responsabile di quella parte di controllo interno ritenuto necessario per consentire la predisposizione di una Dichiarazione di sostenibilità in conformità a tali requisiti che non contenga errori rilevanti, dovuti a frode (rendicontazione fraudolenta in materia di sostenibilità nella Dichiarazione di sostenibilità) o eventi non intenzionali.

Tale responsabilità degli amministratori esecutivi include la determinazione e il mantenimento del processo di valutazione della materialità, e la selezione e l'applicazione di adeguate politiche di rendicontazione per la predisposizione della Dichiarazione di sostenibilità, nonché la formulazione di ipotesi e stime, e l'accertamento delle informazioni prospettiche per le singole informative legate alla sostenibilità. I responsabili delle attività di governance hanno la responsabilità di supervisionare il processo per la predisposizione della Dichiarazione di sostenibilità..

Limitazioni intrinseche alla predisposizione della Dichiarazione di sostenibilità

La CSRD e gli altri requisiti europei contengono formulazioni e termini che sono soggetti a considerevoli incertezze di interpretazione e per cui non sono ancora state pubblicate interpretazioni complete e autorevoli.



Il Consiglio di Amministrazione ha interpretato tali formulazioni e termini nella Dichiarazione di sostenibilità. Il Consiglio di Amministrazione ha la responsabilità della ragionevolezza di tali interpretazioni. Poiché tali formulazioni e termini possono essere interpretati in modo diverso dalle autorità di regolamentazione o dai tribunali, è incerta la legalità delle misurazioni o valutazioni degli aspetti di sostenibilità basate su tali interpretazioni. Anche la quantificazione degli indicatori di performance non finanziaria descritta nella Dichiarazione di sostenibilità è soggetta a incertezze intrinseche.

Tali limitazioni intrinseche influiscono inoltre sull'incarico di assurance relativo alla Dichiarazione di sostenibilità.

Responsabilità del “Réviseur d’Entreprises Agréé” per l’incarico di assurance relativo alla Dichiarazione di sostenibilità

Il nostro obiettivo è esprimere una conclusione di limited assurance, basata sull'incarico di assurance svolto, sul fatto che abbiamo rilevato o meno questioni che ci spingono a ritenere che la Dichiarazione di sostenibilità non sia stata predisposta, sotto tutti gli aspetti significativi, in conformità alla CSRD e agli altri requisiti europei, nonché ai criteri supplementari presentanti dal Consiglio di Amministrazione della Società, e rilasciare una relazione di assurance che contenga la nostra conclusione di assurance sulla Dichiarazione di sostenibilità.

Nel contesto di un incarico di limited assurance in conformità all'ISAE 3000 (Rivisto), esercitiamo un giudizio professionale e manteniamo uno scetticismo professionali. Inoltre:

- Abbiamo ottenuto una comprensione del processo utilizzato per predisporre la Dichiarazione di

sostenibilità, tra cui il processo di valutazione della materialità svolto dalla Società per individuare le informative da segnalare nella Dichiarazione di sostenibilità.

- Abbiamo individuato le informative in cui è probabile che insorga un errore significativo dovuto a frode o a comportamenti non intenzionali, nonché abbiamo ideato e svolto procedure per affrontare tali informative e ottenere una limited assurance a supporto della conclusione di assurance. Il rischio di non rilevare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o la forzatura del controllo interno.
- Abbiamo considerato le informazioni prospettiche, tra cui l'adequazione delle ipotesi sottostanti. Sussiste un considerevole rischio inevitabile che gli eventi futuri differiscano in misura sostanziale dalle informazioni prospettiche.

Sintesi delle procedure svolte dal “Réviseur d’Entreprises Agréé”

Un incarico di limited assurance comporta l'esecuzione di procedure per ottenere evidenze in merito alle informazioni di sostenibilità. La natura, i tempi e la portata delle procedure selezionate dipendono dal nostro giudizio professionale.

Nello svolgimento del nostro incarico di limited assurance:

- • Abbiamo valutato l'idoneità nel complesso dei criteri presentati dal Consiglio di Amministrazione nella Dichiarazione di sostenibilità.
- • Abbiamo chiesto informazioni al personale pertinente coinvolto nella predisposizione della

Dichiarazione di sostenibilità in merito al processo di predisposizione, tra cui la valutazione dalla materialità svolta dalla Società per individuare le informative da segnalare nella Dichiarazione di sostenibilità, e in merito ai controlli interni relativi a tale processo.

- • Ove applicabile, abbiamo comparato le informative nella Dichiarazione di sostenibilità con le informative corrispondenti nel bilancio consolidato e nel resoconto di gestione.
- • Abbiamo valutato i metodi, le ipotesi e i dati per lo sviluppo delle stime e delle informazioni prospettiche. Abbiamo valutato se i metodi del Consiglio di Amministrazione per lo sviluppo delle stime sono appropriati e se sono stati applicati costantemente alle informative selezionate. Le nostre procedure non includevano il test dei dati su cui si basano le stime né lo sviluppo separato di nostre stime, in rapporto a cui valutare le stime del Consiglio di Amministrazione.
- • Abbiamo svolto procedure sostanziali di limited assurance e abbiamo chiesto informazioni in relazione alle informazioni selezionate nella Dichiarazione di sostenibilità.
- • Abbiamo considerato la presentazione delle informazioni nella Dichiarazione di sostenibilità.
- • Abbiamo considerato il processo per l'individuazione delle attività economiche ammissibili e allineate alla tassonomia e le informative corrispondenti nella Dichiarazione di sostenibilità.

Limitazioni all'utilizzo della relazione

Richiamiamo l'attenzione sul fatto che l'incarico di assurance è stato svolto per le finalità della Società e che la relazione è destinata esclusivamente a informare la Società in merito al risultato dell'incarico di assurance.

Di conseguenza, la relazione non è destinata all'utilizzo da parte di terzi per l'adozione di decisioni (finanziarie) su tale base. La nostra responsabilità è esclusivamente nei confronti della Società. Decliniamo altre responsabilità, doveri di diligenza o passività nei confronti di terzi.

Livange, 12 March 2026

MOORE Audit S.A.

Marina ZIMMERLING

Réviseur d’Entreprises Agréé

MOORE Audit S.A.

Société Anonyme - Cabinet de révision agréé

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

5, rue de Turi

L-3378 Livange

d'Amico International Shipping S.A.

LUSSEMBURGO

d'Amico International Shipping S.A.

25/C, Boulevard Royal - 11th Floor
L-2449 - Luxembourg
Grand Duchy of Luxembourg
Tel. +352 2829 60 10

PRINCIPATO DI MONACO

d'Amico Tankers Monaco S.A.M.

20, Bd de Suisse
MC 98000 - Monaco
Tel. +377 9310 5656

IRLANDA

d'Amico Tankers d.a.c.,

Glenda International Shipping d.a.c.,

High Pool Tankers Ltd

The Anchorage
17-19, Sir John Rogerson's Quay
Dublin D02 DT18 - Ireland
Tel. +353 1 676 0100

REGNO UNITO

d'Amico Tankers UK Limited

2, Queen Anne's Gate Buildings
Dartmouth Street
London SW 1H 9BP - United Kingdom
Tel. +44 20 7340 2000

Investor Relations

Anna Franchin: ir@damicointernationalshipping.com

www.damicointernationalshipping.com

Servizi di consulenza ESG

Refe – Strategie di Sviluppo Sostenibile

Design e Layout

The Visual Agency
thevisualagency.com