

## **d'Amico International Shipping S.A.**

### **Resoconto intermedio di gestione – Terzo trimestre 2011**

**Lussemburgo, 27 ottobre, 2011** - Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato i risultati del terzo trimestre 2011.

***I risultati relativi al terzo trimestre 2011 di DIS riflettono l'attuale incertezza nello scenario macro-economico che colpisce anche il settore delle navi cisterna. Malgrado questa situazione, DIS e' stata in grado di mantenere nuovamente la sua solida posizione finanziaria e di generare flussi di cassa positivi.***

#### **RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE 2011**

- Ricavi base *time-charter* (TCE) di US\$ 45,6 milioni
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 6,8 milioni
- Perdita netta di US\$ 9,6 milioni
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 12,3 milioni

#### **RISULTATI DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2011**

- Ricavi base *time-charter* (TCE) di US\$ 141,8 milioni
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 20,7 milioni
- Perdita netta di US\$ 19,8 milioni
- Indebitamento netto di US\$ 247,6 milioni
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 30,8 milioni

*I primi nove mesi del 2011 sono stati caratterizzati da una congiuntura economica internazionale in continua evoluzione, segnata dalla crisi dei debiti sovrani e da una prolungata incertezza sulla situazione geo-politica in Nord Africa e Medio Oriente. Le stime di crescita della domanda di prodotti petroliferi raffinati sono state piu' volte riviste al ribasso a seguito dell'aggiustamento delle previsioni di crescita del PIL.*

*In tale contesto DIS, rispetto a quanto inizialmente previsto, e' riuscita a realizzare una migliore performance sul mercato spot. Questo si e' verificato in particolar modo nel corso del secondo trimestre del 2011 cui ha seguito pero' un terzo trimestre piu' debole.*

*Allo stesso tempo, DIS ha mantenuto, nel corso dei primi nove mesi del 2011, un elevato livello di copertura da contratti a tariffa fissa, tale da garantire il 48.1% dei ricavi. Tali contratti, oltre ad assicurare comunque un determinato livello di ricavi e a favorire la generazione di flussi cassa operativi, consentono di consolidare ulteriormente le ottime relazioni in essere con le principali compagnie petrolifere, che costituiscono, storicamente, un aspetto essenziale della strategia di DIS.*

*Nonostante le attuali difficili condizioni di mercato, la Societa' ha confermato, ancora una volta, la sua capacita' di mantenere una solida posizione finanziaria e di continuare a generare buoni livelli di cassa operativa.*

*Nel 2011 DIS ha inoltre confermato di essere leader anche nel mercato della compravendita delle navi cisterna. Nel mese di giugno, la Societa' e' riuscita infatti a negoziare un prezzo molto interessante per l'acquisto di una moderna nave MR, rivenduta in settembre realizzando una buona plusvalenza.*

*DIS, attraverso il piano di riacquisto di azioni proprie, ha contribuito alla creazione di valore per i propri azionisti. Al 30 settembre 2011, la Societa' aveva, infatti, riacquistato un totale di 604.890 azioni, che rappresentano lo 0.403% del capitale sociale, per un controvalore di Euro 425.388.*

*Nonostante l'attuale contesto di incertezza macro-economica a livello internazionale, DIS dimostra di avere un'equilibrato modello di business, caratterizzato da una flessibilità che gli consente di trarre il massimo vantaggio da ogni possibile fasi di crescita del mercato.*

#### **EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

Alcuni cambiamenti nel trasporto di prodotti petroliferi via mare hanno aumentato il rapporto tonnellaggio-miglia. Con l'aspettativa di una prolungata dislocazione dei prodotti petroliferi, si stima un miglioramento nel livello di utilizzo delle navi cisterna. L'attuale processo di chiusura delle raffinerie potrebbe portare a modificare sostanzialmente la domanda percepita di navi cisterna per il futuro. I margini e i rendimenti estremamente bassi hanno costretto alla chiusura di numerose raffinerie, soprattutto nei paesi Ocse, in Nord America e in Europa. Come già riportato, le raffinerie più recenti ed economicamente efficienti si trovano nei paesi emergenti e ciò potrebbe favorire un miglior utilizzo delle navi cisterna e un aumento della domanda di tonnellaggio-miglia.

L'offerta di tonnellaggio si sta riducendo a causa dei ritardi nella consegna delle navi, della cancellazione di alcuni contratti, della conversione di navi e dell'assenza di ordini significativi per la futura costruzione di nuove navi, portando così a un'erosione del tasso futuro di crescita netta dell'offerta.

La visione di più' lungo termine è positiva, con tassi di utilizzo sempre buoni anche se ogni miglioramento sostanziale dal lato della domanda appare ancora incerto. Esistono però prospettive di medio termine per un migliore contesto operativo grazie al fatto che la domanda di prodotti petroliferi stagionalmente si rafforza nel corso dei mesi invernali.

#### **ALTRE DELIBERE**

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva il calendario finanziario per l'anno 2012, disponibile sul sito web della società e depositato presso Borsa Italiana S.p.A., Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF) e OAM, Société de la Bourse de Luxembourg S.A..

*Oggi alle ore 14.00 (CEST), DIS terrà una conferenza telefonica alla quale è possibile collegarsi componendo i seguenti numeri: dall'Italia + 39 02 8058811, dal Regno Unito + 44 808 23 89 561, dagli USA + 1 866 63 203 28. Prima della conferenza telefonica è possibile scaricare le slide della presentazione dalla pagina Investor Relations del sito DIS: [www.damicointernationalshipping.com](http://www.damicointernationalshipping.com). Per ulteriori informazioni: Investor Relation Manager, Anna Franchin, tel. +352 2626229 01*

Il presente comunicato stampa dei risultati del terzo trimestre 2011, non sottoposti a revisione contabile, rappresenta il resoconto intermedio di gestione redatto conformemente alle disposizioni dell'articolo 5 della legge lussemburghese dell'11 gennaio 2008, che recepisce la Direttiva 2004/109/CE del 15 dicembre 2004 del Parlamento europeo e del Consiglio in materia di armonizzazione dei requisiti di trasparenza informativa degli emittenti i cui valori mobiliari sono ammessi alla negoziazione in mercati regolamentati.

Il presente documento è depositato e reso disponibile presso la sede legale della Società, sul sito web della Società ([www.damicointernationalshipping.com](http://www.damicointernationalshipping.com)), presso Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di OAM., presso la C.S.S.F, la CONSOB e Borsa Italiana S.p.A.

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal  
Capitale sociale di US\$149.949.907 al 30 settembre 2011

## INDICE

<b>ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO .....</b>	<b>4</b>
<b>DATI DI SINTESI.....</b>	<b>5</b>
<b>RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE TERZO TRIMESTRE 2011</b>	
<b>GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING .....</b>	<b>6</b>
<b>ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO .....</b>	<b>10</b>
<b>EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL TERZO TRIMESTRE .....</b>	<b>15</b>
<b>FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE. ....</b>	<b>17</b>
<b>GRUPPO d' AMICO INTERNATIONAL SHIPPING</b>	
<b>BILANCIO CONSOLIDATO AL 30 SETTEMBRE 2011</b>	
<b>CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO .....</b>	<b>20</b>
<b>CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO .....</b>	<b>20</b>
<b>SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA .....</b>	<b>21</b>
<b>RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO .....</b>	<b>22</b>
<b>PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO .....</b>	<b>23</b>
<b>NOTE.....</b>	<b>24</b>

## ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

### CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

*Presidente*

Paolo d'Amico<sup>(1)</sup>

*Amministratore Delegato*

Marco Fiori<sup>(1)</sup>

*Amministratori*

Cesare d'Amico<sup>(1)</sup>

Massimo Castrogiovanni<sup>(2)</sup>

Stas Andrzej Jozwiak<sup>(3)</sup>

Giovanni Battista Nunziante

John Joseph Danilovich<sup>(2)</sup>

Heinz Peter Barandun<sup>(2)</sup>

(1) *Membro del Comitato Esecutivo*

(2) *Amministratore non Esecutivo - Independent Director*

(3) *Amministratore non Esecutivo - Lead Independent Director*

### SOCIETÀ DI REVISIONE

Moore Stephens Audit S.à.r.l., Lussemburgo (cabinet de révision agréé)

## DATI DI SINTESI

### DATI FINANZIARI

3° trimestre 2011	3° trimestre 2010	US\$ migliaia	9 MESI 2011	9 MESI 2010
45.614	51.185	Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)	141.823	150.425
6.799	9.708	Risultato operativo lordo / EBITDA	20.685	26.258
14,91%	18,97%	<i>margin</i> sul TCE in %	14,59%	17,46%
(3.064)	1.433	Utile (Perdita) operativo / EBIT	(7.088)	1.938
(6,72)%	2,82%	<i>margin</i> sul TCE in %	(5,00)%	1,29%
(9.565)	(5.105)	Utile / (Perdita) netto	(19.788)	(14.041)
(20,97)%	(9,98)%	<i>margin</i> sul TCE in %	(13,96)%	(9,33)%
US\$ (0,064)	US\$ (0,034)	Utile / (Perdita) per azione	US\$ (0,132)	US\$ (0,094)
12.329	4.293	Flussi di cassa operativi	30.753	8.766
(25.547)	(10.898)	Investimenti lordi (CapEx)	(46.112)	(24.791)
			<b>Al 30 settembre 2011</b>	<b>Al 31 dicembre 2010</b>
		Totale attività	695.819	709.518
		Indebitamento finanziario netto	247.645	230.960
		Patrimonio netto	316.305	333.106

### ALTRI DATI OPERATIVI

3° trimestre 2011	3° trimestre 2010		9 MESI 2011	9 MESI 2010
14.164	15.336	<b>Dati operativi giornalieri</b> - Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) <sup>1</sup>	14.393	15.455
37,1	39,5	<b>Sviluppo della flotta</b> - Numero medio di navi	38,0	40,0
20,0	17,0	- Di proprietà	19,1	17,0
16,1	20,8	- A noleggio	17,9	19,9
1,0	1,7	- A noleggio attraverso pool	1,0	3,2
1,98%	3,03%	Giorni di off-hire/giorni-nave disponibili <sup>2</sup> (%)	2,1%	2,6%
48,0%	42,1%	Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni-nave disponibili <sup>3</sup> (%)	48,1%	45,7%

<sup>1</sup> Rappresenta i ricavi per navi impiegate con contratti *time charter* ed i ricavi su base *time charter* per le navi impiegate sul mercato *spot*, divisi per il numero di giorni di utilizzo, al netto delle commissioni applicate dai gestori e da broker esterni.

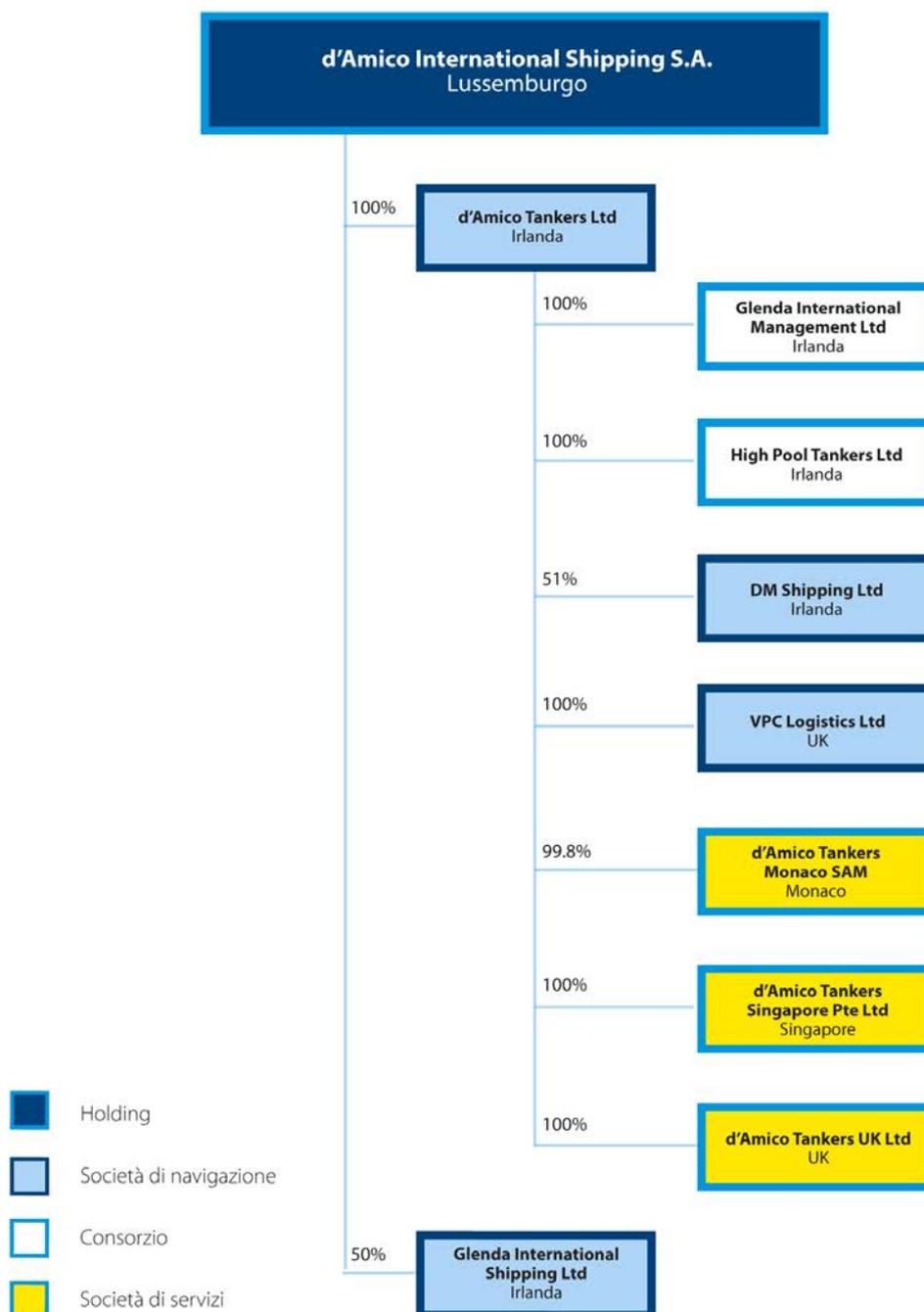
<sup>2</sup> Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili (numero di giorni tra la consegna e la riconsegna della nave nel periodo considerato).

<sup>3</sup> Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili (%): questo dato rappresenta il numero di giorni in cui le imbarcazioni sono impiegate con contratti *time charter*.

## GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

### STRUTTURA DEL GRUPPO

Di seguito viene riportata la struttura del Gruppo d'Amico International Shipping:



d'Amico International Shipping S.A. (DIS, il Gruppo o d'Amico International Shipping), è una società attiva nel trasporto internazionale via mare, appartenente al Gruppo d'Amico, fondato nel 1936. d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers Limited (Irlanda), una flotta con un'età media di circa 5,6 anni, rispetto ad un'età media di settore di 8,6 anni (fonte: Clarkson). Tutte le navi del Gruppo DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di prodotti petroliferi raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e società di trading. Tutte le navi sono state costruite in ottemperanza alle norme IMO (International Maritime Organization) e MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e agli standard internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, merci quali olio di palma, oli vegetali e una gamma di altri prodotti chimici possono essere trasportati solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono specifici requisiti. Al 30 settembre 2011 il 70% delle navi della flotta d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di prodotti.

## FLOTTA

Nelle tabelle seguenti sono riportate alcune informazioni sulla flotta DIS, che al 30 settembre 2011 comprendeva **37 navi**:

### Flotta MR

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
<b>Di proprietà</b>				
GLENDIA Melissa <sup>1</sup>	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Mery <sup>1</sup>	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Melody <sup>1</sup>	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Melanie <sup>1</sup>	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Meredith <sup>1</sup>	46.147	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Strength <sup>2</sup>	46.800	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
GLENDIA Megan <sup>1</sup>	47.147	2009	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Efficiency <sup>2</sup>	46.547	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Venture	51.087	2006	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Century <sup>3</sup>	48.676	2006	Imabari, Giappone	-
High Presence	48.700	2005	Imabari, Giappone	-
High Priority	46.847	2005	Nakai Zosen, Giappone	-
High Progress	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Performance	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Valor	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Courage	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Endurance	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Endeavour	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Challenge	46.475	1999	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Spirit	46.473	1999	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Wind	46.471	1999	STX, Corea del Sud	IMO II/III

<sup>1</sup> Navi di proprietà di GLENDIA International Shipping, in cui DIS detiene una partecipazione del 50%

<sup>2</sup> Navi di proprietà di DM Shipping (in cui DIS detiene una partecipazione del 51%) e noleggiate a d'Amico Tankers Limited

<sup>3</sup> Nave acquistata il 7 luglio 2011 e successivamente venduta conformemente il 24 ottobre 2011

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
<b>A noleggio con opzione di acquisto</b>				
High Enterprise	45.800	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
High Pearl	48.023	2009	Imabari, Giappone	-
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
<b>A noleggio senza opzione di acquisto</b>				
High Force	53.603	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
High Saturn	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Mars	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Mercury	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Jupiter	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Glow	46.846	2006	Nakai Zosen, Giappone	-
High Energy	46.874	2004	Nakai Zosen, Giappone	-
High Power	46.874	2004	Nakai Zosen, Giappone	-
High Nefeli	45.976	2003	STX, Corea del Sud	IMO II/III

### Flotta *handysize*

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
<b>Di proprietà</b>				
Cielo di Salerno	36.032	2002	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Parigi	36.032	2001	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Londra	35.985	2001	STX, Corea del Sud	IMO II/III
<b>A noleggio con opzione di acquisto</b>				
Malbec	38.499	2008	Guangzhou, Cina	IMO II/III
Marvel	38.435	2008	Guangzhou, Cina	IMO II/III
<b>A noleggio senza opzione di acquisto</b>				
Cielo di Guangzhou <sup>1</sup>	38.877	2006	Guangzhou, Cina	IMO II
Handytankers Liberty <sup>2</sup>	34.620	2006	Dalian, Cina	IMO II/III

<sup>1</sup> Contratto di noleggio a scafo nudo

<sup>2</sup> Nave noleggiata attraverso il pool fino a metà ottobre 2011

## Impiego della flotta e partnership

	<i>N. di navi di DIS</i>	<i>Totale navi del Pool</i>
Impiego diretto	19,5	n/d
High Pool (navi MR)	8,0	11,0
GLENDIA Int. Mgmt. (navi MR)	8,5	19,0
Pool Handytankers	1,0	n/d
<b>Totale</b>	<b>37,0</b>	

Al 30 settembre 2011, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 19,5 navi: 8,5 MR ('Medium Range') e 1 nave *handysize* mediante contratti di noleggio con le maggiori compagnie petrolifere e società di trading, mentre 5 navi MR e 5 navi *handysize* sono attualmente impiegate sul mercato *spot*. Il Gruppo impiega una parte consistente delle proprie navi tramite accordi di partnership.

*High Pool Tankers Limited* – pool con Nissho Shipping Co. Limited (Japan) e Mitsubishi Corporation che al 30 settembre 2011 gestiva 11 navi cisterna MR. d'Amico Tankers Limited è responsabile in via esclusiva della gestione commerciale del pool, in particolare del noleggio, delle operazioni navali e dell'amministrazione.

*GLENDIA International Management Limited* – accordo commerciale concluso con Glencore/ST Shipping per gestire le navi sotto un unico marchio commerciale, 'GLENDIA'. In seguito alla riorganizzazione del consorzio avvenuta nel terzo trimestre, al 30 settembre 2011 GLENDIA International Management Limited gestiva 19 navi cisterna MR. Nell'ultimo trimestre del 2011 è prevista un'ulteriore diminuzione del numero di navi gestite dal pool.

Oltre agli accordi consortili e commerciali, DIS ha costituito due joint venture:

- DM Shipping Ltd, costituita con il Gruppo Mitsubishi, che detiene due navi MR consegnate nel 2009;
- GLENDIA International Shipping Ltd, costituita con il Gruppo Glencore, che attualmente è proprietaria di sei navi, consegnate tra agosto del 2009 e febbraio 2011.

Una nave continua ad essere noleggiata tramite il pool *Handytankers* (con A.P. Moller-Maersk), ma verrà riconsegnata entro la fine di ottobre 2011.

d'Amico International Shipping fa parte del Gruppo d'Amico, leader mondiale nel trasporto marittimo, con oltre 70 anni di esperienza nel settore e la cui capogruppo è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Oggi il Gruppo d'Amico controlla complessivamente 75 navi, parte di proprietà e parte a noleggio; di esse, 37 fanno parte della flotta di d'Amico International Shipping ed operano nel mercato delle navi cisterna, mentre le rimanenti 38 sono navi dry-bulk controllate da d'Amico Dry Limited e da d'Amico Shipping Italia S.p.A. Grazie alla lunga storia del Gruppo, d'Amico International Shipping può beneficiare di un marchio conosciuto e di una consolidata reputazione sul mercato internazionale. Inoltre, può contare sulla competenza del Gruppo d'Amico, che fornisce a tutte le navi della d'Amico International Shipping supporto per i servizi di assistenza tecnica e per tutti i prodotti e i servizi relativi al controllo di qualità, alla sicurezza e alle esigenze tecniche, compresa la gestione degli equipaggi e delle polizze assicurative.

d'Amico International Shipping opera tramite i propri uffici di Lussemburgo, Dublino, Londra, Monaco e Singapore. Al 30 settembre 2011 il Gruppo impiegava 488 dipendenti come personale marittimo e 47 dipendenti come personale di terra.

## ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

### SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2011

Lo scenario economico in continuo cambiamento nei primi nove mesi dell'esercizio è stato caratterizzato dalla crisi del debito pubblico in Europa e dalla perdurante incertezza della situazione geopolitica in Nord Africa e in Medio Oriente. Le previsioni sulla domanda di prodotti petroliferi hanno subito costanti revisioni al ribasso in seguito al ridimensionamento delle stime di crescita del Pil. L'inizio dell'anno è stato segnato da calamità naturali e dal susseguirsi di crisi geopolitiche e conflitti internazionali (Libia), che hanno notevolmente ridotto l'offerta di petrolio. Tali difficoltà nella fornitura di prodotti petroliferi portano, quale conseguenza, un incremento dei margini. Un miglior tasso di utilizzo delle navi cisterna *medium* e *handysize* ha permesso di contenere l'oscillazione delle tariffe di nolo. L'aumento della domanda di prodotti petroliferi è stato e continua ad essere quasi interamente alimentata dai paesi emergenti, anche se l'intensificazione della domanda è stata frenata dal rallentamento economico registrato in tali paesi, principalmente dovuto a tensioni inflazionistiche.

Dopo un secondo trimestre migliore di quanto inizialmente previsto, il terzo trimestre dell'esercizio si è rivelato relativamente più debole. La perdita netta è di US\$ 9,6 milioni nel trimestre in esame e di US\$ 19,8 milioni nei primi nove mesi del 2011. Escludendo l'ancora notevole incidenza delle differenze di cambio derivanti dalla conversione in dollari USA di un prestito denominato in yen, la perdita netta è stata di US\$ 6,8 milioni nel terzo trimestre e di US\$ 16,5 milioni nei primi nove mesi del 2011. I risultati dall'inizio dell'anno alla fine di settembre sono stati ampiamente determinati dall'andamento dei ricavi base *time charter*, ed in particolare dalla performance del mercato *spot*: DIS ha realizzato una media giornaliera *spot* di US\$ 11.894 nel terzo trimestre e di US\$ 12.089 nei primi nove mesi del 2011. Nonostante le condizioni di mercato sfavorevoli, ancora una volta i flussi di cassa generati dalle attività operative di DIS ne hanno confermato la solida posizione finanziaria. I flussi di cassa da attività operative di US\$ 12,3 milioni nel terzo trimestre e di US\$ 30,7 milioni nei primi nove mesi dell'esercizio, anche grazie alla gestione del capitale circolante e al suo andamento, rappresentano un risultato sicuramente positivo, che 'fa la differenza', in un contesto di un ciclo negativo che caratterizza da quasi tre anni il segmento delle navi cisterna. La significativa percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa, pari in media al 48,1% nei primi nove mesi del 2011, e il posizionamento competitivo sul mercato, hanno rafforzato la già solidissima situazione finanziaria della società. Allo stesso tempo, l'equilibrato modello di business ha consentito a DIS di beneficiare pienamente delle fasi di crescita del mercato.

### RISULTATI OPERATIVI

3° trimestre 2011	3° trimestre 2010	US\$ migliaia	9 MESI 2011	9 MESI 2010
79.741	80.323	Ricavi	222.330	223.928
(34.127)	(29.138)	Costi diretti di viaggio	(80.507)	(73.503)
<b>45.614</b>	<b>51.185</b>	<b>Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)</b>	<b>141.823</b>	<b>150.425</b>
(21.366)	(26.968)	Costi per noleggi passivi	(68.915)	(76.026)
(13.466)	(12.492)	Altri costi operativi diretti	(40.116)	(38.868)
(4.791)	(3.916)	Costi generali ed amministrativi	(14.788)	(13.186)
808	1.899	Altri proventi operativi	2.681	3.913
<b>6.799</b>	<b>9.708</b>	<b>Risultato operativo lordo/ EBITDA</b>	<b>20.685</b>	<b>26.258</b>
(9.863)	(8.265)	Ammortamenti	(27.773)	(24.320)
<b>(3.064)</b>	<b>1.443</b>	<b>Utile (Perdita) operativo/ EBIT</b>	<b>(7.088)</b>	<b>1.938</b>
(6.367)	(6.385)	Proventi (oneri) finanziari netti	(12.283)	(14.641)
<b>(9.431)</b>	<b>(4.942)</b>	<b>Utile/(Perdita) ante imposte</b>	<b>(19.371)</b>	<b>(12.703)</b>
(134)	(163)	Imposte sul reddito	(417)	(1.338)
<b>(9.565)</b>	<b>(5.105)</b>	<b>Utile/(Perdita) netto</b>	<b>(19.788)</b>	<b>(14.041)</b>

I **ricavi** nel terzo trimestre 2011 sono stati di US\$ 79,7 milioni (US\$ 80,3 milioni nel terzo trimestre 2010), mentre il dato totale nei primi nove mesi è stato pari a US\$ 222,3 milioni (US\$ 223,9 milioni lo scorso esercizio). Il leggero decremento dei ricavi lordi rispetto allo stesso periodo del 2010 è dovuto principalmente ai seguenti fattori: (i) diminuzione del numero medio di navi della flotta durante il periodo in esame (38,0 nei primi nove mesi del 2011 rispetto a 40,0 nello stesso periodo del 2010), in seguito alla riconsegna di alcune navi noleggiate; (ii) una percentuale di copertura più elevata derivante da contratti a tariffa fissa (48,1% nei primi nove mesi del 2011 rispetto a 45,7% nello stesso periodo del 2010) ma con ricavi base *time-charter* medi giornalieri 'naturalmente' inferiori (US\$ 16.771 nei primi nove mesi del 2011 rispetto a US\$ 18.326 nello stesso periodo del 2010), come conseguenza ai nuovi contratti stipulati nel 2010 e nel 2011.

La percentuale di giorni-nave disponibili nei primi nove mesi del 2011 (2,1%) è stata generalmente in linea con lo stesso periodo dell'esercizio precedente (2,6%), sebbene la stessa percentuale nel terzo trimestre 2011 (2,0%) sia stata considerevolmente inferiore al terzo trimestre 2010 (3,0%), a causa della diversa tempistica degli interventi di bacino.

I **costi diretti di viaggio** risentono del summenzionato andamento dei ricavi, legato all'evoluzione della flotta e all'utilizzo delle navi e ammontano a US\$ 34,1 milioni nel terzo trimestre 2011 e a US\$ 80,5 milioni nei primi nove mesi dell'esercizio in corso (rispettivamente US\$ 29,1 milioni e US\$ 73,5 milioni negli stessi periodi del 2010).

Nel terzo trimestre 2011 i **ricavi base time charter** sono stati di US\$ 45,6 milioni (US\$ 51,2 milioni nel terzo trimestre 2010), mentre nei primi nove mesi del 2011 sono stati di US\$ 141,8 milioni (US\$ 150,4 milioni nello stesso periodo del 2010).

Nel corso dei primi nove mesi del 2011 la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa, parte importante della politica commerciale di DIS, è rimasta elevata (48,1% in media). La diminuzione del ricavo medio giornaliero relativo ai contratti a tariffa fissa nel 2011 è dovuta agli effetti di alcuni contratti rinnovati nel corso degli esercizi 2010 e 2011, stipulati a tariffe giornaliere che riflettono le attuali condizioni di mercato, con l'obiettivo non solo di garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa da attività operative, ma anche di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere, aspetto questo essenziale della strategia di DIS.

Come indicato nella successiva tabella, la diminuzione dei ricavi medi giornalieri nei primi nove mesi del 2011 (US\$ 14.393) rispetto allo stesso periodo del 2010 (US\$ 15.455) è stata determinata principalmente dalla riduzione della tariffa fissa media (US\$ 16.771 nei primi nove mesi del 2011 rispetto a US\$ 18.326 nello stesso periodo del 2010). Osservando l'andamento trimestrale delle tariffe *spot*, la media giornaliera registrata da DIS nel terzo trimestre 2011 è di US\$ 11.894, in linea con il primo trimestre dell'esercizio e inferiore rispetto allo stesso trimestre dell'esercizio precedente, che era stato positivamente influenzato dalla temporanea impennata registrata dal mercato nel periodo estivo. In media, nei primi nove mesi del 2011, la tariffa *spot* è rimasta sostanzialmente stabile mantenendosi intorno a US\$ 12.000 al giorno, con l'eccezione del picco registrato a maggio.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2010					2011			
	Q1	Q2	Q3	Primi 9 mesi	Q4	Q1	Q2	Q3	Primi 9 mesi
Spot	12.961	11.960	13.690	<b>12.851</b>	12.864	11.871	12.516	11.894	<b>12.089</b>
Fissa	19.023	18.416	17.464	<b>18.326</b>	17.136	16.932	16.854	16.517	<b>16.771</b>
Media	15.901	15.260	15.336	<b>15.455</b>	14.809	14.328	14.687	14.164	<b>14.393</b>

I **costi per noleggi passivi** relativi alle navi a noleggio che compongono la flotta DIS sono stati di US\$ 21,4 milioni nel terzo trimestre 2011 e di US\$ 68,9 milioni nei primi nove mesi dell'esercizio (US\$ 27,0 milioni nel terzo trimestre 2010 e US\$ 76,0 nei primi nove mesi dello stesso esercizio). Tale diminuzione è dovuta al minor numero di navi a noleggio (una media di 17,9 nei primi nove mesi del 2011 rispetto a 19,9 nello stesso periodo del 2010). I costi giornalieri per noleggi passivi sono rimasti sostanzialmente stabili.

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche, lubrificanti ed costi assicurativi in relazione alla gestione della flotta di proprietà. Tali costi sono stati di US\$ 13,5 milioni nel terzo trimestre 2011 (US\$ 12,5 milioni nel terzo trimestre 2010) e US\$ 40,1 milioni nei primi nove mesi del 2011 (US\$ 38,9 milioni nei primi nove mesi del 2010). L'aumento rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente deriva essenzialmente dall'incremento delle navi di proprietà (di 19,1 in media nei primi nove mesi del 2011 rispetto alle 17 dello stesso periodo del 2010). È importante sottolineare come il mantenimento di un ottimo livello qualitativo della flotta, il monitoraggio costante dei costi operativi, la scelta di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione delle procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente) volte a consentire il rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore, costituiscono fattori cruciali della politica strategica di d'Amico, circostanza che ha inoltre permesso di ridurre i costi operativi giornalieri nel 2011.

Nel terzo trimestre dell'esercizio in corso i **costi generali ed amministrativi** sono stati di US\$ 4,8 milioni (US\$ 4,0 milioni nel terzo trimestre 2010) e di US\$ 14,8 milioni a settembre 2011 (US\$ 13,2 nei primi nove mesi del 2010). Tale variazione, rispetto agli stessi periodi dello scorso esercizio, si deve principalmente all'andamento del dollaro USA rispetto alle altre valute, oltre ad alcune svalutazioni non ricorrenti di crediti assicurativi a seguito di richieste di risarcimento relative all'esercizio precedente. Al netto di tali poste, i costi generali e amministrativi sono sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente e comprendono i costi per il personale di terra, nonché i costi relativi ad immobili, consulenze, viaggi ed altri costi.

Gli **altri proventi operativi** per il terzo trimestre 2011 sono stati di US\$ 0,8 milioni (US\$ 1,9 milioni nel terzo trimestre 2010) e di US\$ 2,7 milioni nei primi nove mesi dell'esercizio (US\$ 3,9 milioni nello stesso periodo del 2010). Il saldo si riferisce alle commissioni di noleggio da navi di terzi gestite attraverso i pool.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** nel terzo trimestre 2011 è stato di US\$ 6,8 milioni (US\$ 9,7 milioni nel terzo trimestre 2010) e di US\$ 20,7 milioni nei primi nove mesi del 2011 (US\$ 26,3 milioni nei primi nove mesi del 2010). La contrazione è dovuta alla debolezza registrata dalle tariffe *spot* durante il primo e il terzo trimestre dell'esercizio in corso, oltre che ad una tariffa fissa media giornaliera inferiore. Ciò ha causato, nel corso dell'esercizio, una leggera riduzione del margine operativo lordo rispetto al TCE, che nel terzo trimestre è stato del 14,9% (19% nel terzo trimestre 2010), mentre per i primi nove mesi del 2011 è stato del 14,6% (17,5% nei primi nove mesi del 2010).

Gli **ammortamenti** ammontano a US\$ 9,9 milioni nel terzo trimestre 2011 (US\$ 8,3 milioni nel terzo trimestre 2010) e a US\$ 27,8 milioni nei primi nove mesi dell'esercizio (US\$ 24,3 milioni nei primi nove mesi del 2010). L'aumento rispetto allo scorso esercizio è dovuto principalmente alla consegna di navi di nuova costruzione, le cosiddette *'new-building'* e all'incremento della flotta di proprietà.

Il **risultato operativo (EBIT)** nel terzo trimestre dell'esercizio è stato negativo (con una perdita di US\$ 3,1 milioni), rispetto a un EBIT positivo di US\$ 1,4 milioni nel terzo trimestre 2010. L'EBIT dei primi nove mesi del 2011 è stato negativo per US\$ 7,1 milioni, rispetto al risultato positivo di US\$ 1,9 milioni realizzato nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Come indicato in precedenza, tale variazione è essenzialmente la conseguenza della performance inferiore registrata a livello di ricavi base *time charter*.

Gli **oneri finanziari netti** ammontavano a US\$ 6,4 milioni nel terzo trimestre 2011 (circa lo stesso importo nel terzo trimestre 2010) e a US\$ 12,3 milioni nei primi nove mesi dell'esercizio (US\$ 14,6 milioni nei primi nove mesi del 2010). Sul saldo ha influito essenzialmente la differenza di cambio negativa di US\$ 2,8 milioni, registrata nel terzo trimestre 2011 (US\$ 3,7 milioni di perdita nel terzo trimestre 2010) derivante dalla conversione in dollari USA di un finanziamento denominato in Yen, che ha portato ad una perdita non realizzata di US\$ 3,3 milioni nei primi nove mesi dell'esercizio (US\$ 6,4 milioni di perdita nei primi nove mesi del 2010). Escludendo tale perdita *'non realizzata'* in termini monetari, la voce comprende gli interessi passivi su finanziamenti per complessivi US\$ 3,0 milioni nel terzo trimestre 2011 e di US\$ 8,8 milioni nei primi nove mesi dell'esercizio, stabili rispetto agli stessi periodi dell'esercizio precedente, nonostante l'ampliamento della flotta di proprietà.

La **perdita ante imposte** del terzo trimestre 2011 è pari a US\$ 9,4 milioni (contro una perdita di US\$ 4,9 milioni nel terzo trimestre 2010) e di US\$ 19,4 milioni nei primi nove mesi del 2011 (rispetto a una perdita di US\$ 12,7 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente).

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ 0,1 milioni nel terzo trimestre 2011, rispetto a US\$ 0,2 milioni nel terzo trimestre 2010, e di US\$ 0,4 milioni nei primi nove mesi del 2011 (US\$ 1,3 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente). La variazione è dovuta principalmente allo storno a fine 2010 del debito di imposta in precedenza accantonato e relativo ad alcuni ricavi ed indennizzi per i quali non era stato ritenuto applicabile il regime di *tonnage tax*.

La **perdita netta** registrata nel terzo trimestre 2011 è stata di US\$ 9,6 milioni rispetto a US\$ 5,1 milioni nello stesso trimestre dell'esercizio precedente. Nei primi nove mesi del 2011 la perdita netta è stata di US\$ 19,8 milioni, rispetto a una perdita netta di US\$ 14,0 milioni registrata nei primi nove mesi del 2010.

#### SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA (STATO PATRIMONIALE)

US\$ migliaia	Al 30 settembre 2011	Al 31 dicembre 2010
<b>ATTIVITÀ</b>		
Attività non correnti	562.553	544.283
Attività correnti	133.266	165.235
<b>Totale attività</b>	<b>695.819</b>	<b>709.518</b>
<b>PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>		
Patrimonio netto	316.305	333.106
Passività non correnti	275.955	284.658
Passività correnti	103.559	91.754
<b>Totale passività e patrimonio netto</b>	<b>695.819</b>	<b>709.518</b>

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto. Dopo il consistente calo del valore di mercato delle navi che ha caratterizzato il settore delle navi cisterna nel 2008 e 2009, nel 2010 si sono registrati segni di ripresa, confermati anche nel 2011. Questa inversione di tendenza è stata favorita dal leggero aumento dell'attività di 'compravendita' e da una minore pressione sulle tariffe dei noli. Secondo le valutazioni fornite da un importante broker, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS, inclusa la parte relativa alle nuove navi in costruzione, è di US\$ 544,9 milioni al 30 settembre 2011, sostanzialmente in linea con il valore contabile netto della flotta di US\$ 561,4 milioni.

Nel terzo trimestre e nei primi nove mesi de 2011 gli *Investimenti lordi* sono stati rispettivamente di US\$ 25,6 milioni e di US\$ 46,1 milioni e sono relativi principalmente alle ultime rate pagate ai cantieri per le tre *new-building* consegnate nell'ambito della joint venture GLENDA International Shipping Ltd e per l'acquisto della High Century, successivamente rivenduta in ottobre. Tali investimenti in conto capitale comprendono inoltre i costi di bacino relativi alle navi di proprietà.

Le **attività correnti** al 30 settembre 2011 erano pari a US\$ 133,3 milioni. Oltre alle voci del capitale circolante, ovvero rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 19,6 milioni e US\$ 42,8 milioni, le attività correnti comprendono crediti finanziari a breve per US\$ 70,9 milioni, di cui US\$ 15,4 milioni per investimenti di tesoreria e US\$ 55,5 milioni di disponibilità liquide e mezzi equivalenti. In seguito alla riduzione del numero di navi gestite attraverso i pool e dato l'andamento positivo del capitale circolante, nel terzo trimestre si è verificata una significativa diminuzione dei crediti commerciali rispetto ai periodi precedenti.

Le **passività non correnti** (US\$ 276,0 milioni) rappresentano la parte dei debiti a lungo termine verso banche, commentati nella sezione successiva (Indebitamento netto).

Nelle **passività correnti**, oltre alle voci debiti verso banche e altri finanziatori, anch'esse commentate nella sezione successiva, sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 61,0 milioni, essenzialmente relativi a debiti commerciali e altre passività, il cui saldo inferiore rispetto al periodo precedente riflette la diminuzione del numero di navi gestite attraverso i pool.

Il saldo del **patrimonio netto** al 30 settembre 2011 era di US\$ 316,3 milioni (US\$ 333,1 milioni al 31 dicembre 2010). La variazione rispetto all'esercizio precedente è essenzialmente dovuta alla perdita netta sostenuta nel periodo in esame.

## INDEBITAMENTO NETTO

L'indebitamento netto al 30 settembre 2011 ammontava a US\$ 247,6 milioni, temporaneamente in aumento rispetto al saldo registrato al termine dell'esercizio precedente (US\$ 231,0 milioni), principalmente per effetto del finanziamento contratto per l'acquisizione della nave M/T High Century, successivamente venduta e la cui consegna ai nuovi armatori è intervenuta nel mese di ottobre dell'esercizio in corso. Il rapporto tra indebitamento netto e patrimonio netto risulta di 0,78 (0,69 nel 2010).

<i>US\$ migliaia</i>	<b>Al 30 settembre 2011</b>	<b>Al 31 dicembre 2010</b>
<b>Liquidità</b>		
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	55.452	68.266
Attività finanziarie correnti	15.389	8.250
<b>Totale attività finanziarie correnti</b>	<b>70.841</b>	<b>76.516</b>
<b>Debiti verso banche – correnti</b>	<b>34.065</b>	<b>11.065</b>
<b>Altre passività finanziarie correnti</b>		
Verso terzi	8.462	11.754
<b>Totale passività finanziarie correnti</b>	<b>42.527</b>	<b>22.818</b>
<b>Indebitamento finanziario netto corrente</b>	<b>(28.314)</b>	<b>(53.698)</b>
<b>Debiti verso banche – non correnti</b>	<b>275.955</b>	<b>284.658</b>
<b>Totale passività finanziarie non correnti</b>	<b>275.955</b>	<b>284.658</b>
<b>Indebitamento finanziario netto</b>	<b>247.641</b>	<b>230.960</b>

Le risorse finanziarie a breve termine (*Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* oltre agli investimenti in tesoreria inclusi nelle *Attività finanziarie correnti*) ammontano a US\$ 70,8 milioni. Tale livello di liquidità consente a DIS di affrontare adeguatamente l'attuale difficile scenario di mercato, nonché di finanziare la parte di capitale destinata agli investimenti già previsti per i prossimi esercizi nell'ambito del programma di costruzione di nuove navi.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 30 settembre 2011 era di US\$ 310,0 milioni, comprensivo di US\$ 34,1 milioni con scadenza a un anno (incluso il finanziamento per la M/T High Century precedentemente citato). L'indebitamento di DIS si articola nelle due linee di credito a favore di d'Amico Tankers Limited (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo: (i) debito di US\$ 149,4 milioni relativo alla linea di credito *revolving* concessa da Crédit Agricole su un periodo di 10 anni (con la partecipazione di altri istituti bancari); (ii) debito di US\$ 49,0 milioni relativo al prestito sindacato concesso da Mizuho Bank. L'indebitamento di DIS comprende inoltre la quota dei finanziamenti concessi alle due joint venture, GLENDA International Shipping Ltd e DM Shipping Ltd, consolidati, per quanto di competenza, nel bilancio di DIS: (i) finanziamento *Commerzbank AG Global Shipping e Credit Suisse* di US\$ 81,6 milioni per le navi di nuova costruzione della joint venture GLENDA International Shipping Ltd Hyundai-Mipo, tutte già consegnate; (ii) linea di credito Mitsubishi UFJ Lease di US\$ 30,1 milioni in relazione al finanziamento delle due navi di DM Shipping Ltd consegnate nel 2009.

L'indebitamento netto comprende inoltre, alla voce *Altre passività finanziarie correnti*, il *fair value* negativo di US\$ 8,4 milioni degli strumenti di copertura derivati (essenzialmente contratti di swap su tassi di interesse).

## FLUSSI DI CASSA

I flussi di cassa netti nel semestre chiuso al 30 settembre 2011 hanno fatto registrare un saldo negativo di US\$ 12,8 milioni. Al netto dell'investimento finanziario a breve termine di US\$ 6,6 milioni, gli esborsi netti per i primi nove mesi del 2011 sono stati pari a US\$ 6,2 milioni, consentendo a DIS di confermare la propria solida posizione di cassa.

3° trimestre 2011	3° trimestre 2010	US\$ migliaia	9 MESI 2011	9 MESI 2010
12.329	4.293	Flussi di cassa da attività operative	30.753	8.766
(25.547)	(10.898)	Flussi di cassa da attività di investimento	(46.113)	(22.269)
13.643	1.010	Flussi di cassa da attività finanziarie	2.618	6.082
<b>425</b>	<b>(5.595)</b>	<b>Variazione della liquidità</b>	<b>(12.742)</b>	<b>(7.421)</b>
<b>425</b>	<b>(5.595)</b>	<b>Variazione netta in aumento/ (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(12.742)</b>	<b>(7.421)</b>
54.770	90.298	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	68.266	92.243
257	177	Differenze di conversione su disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(72)	58
<b>55.452</b>	<b>84.880</b>	<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo</b>	<b>55.452</b>	<b>84.880</b>

I **flussi di cassa da attività operative** nel terzo trimestre 2011 sono stati positivi per US\$ 12,3 milioni (US\$ 4,3 milioni nel terzo trimestre 2010), mentre nei primi nove mesi dello stesso esercizio sono stati di US\$ 30,8 milioni (US\$ 8,8 milioni nei primi nove mesi del 2010). Questo risultato positivo è stato sostenuto principalmente dall'andamento del capitale circolante, comprensivo dell'importo di US\$ 5,0 milioni ricevuto in seguito alla rinegoziazione con i nuovi armatori di alcuni contratti relativi a navi noleggate da DIS.

I **flussi di cassa da attività di investimento** sono stati di US\$ 46,1 milioni (utilizzi), comprensivi dei pagamenti delle rate per le navi di nuova costruzione (in particolare relative alla consegna delle ultime due navi di nuova costruzione della joint venture GLENDA International Shipping Limited ), per l'acquisto della M/T High Century, nonché dei costi di bacino.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** per i primi nove mesi del 2011 sono stati positivi per US\$ 2,6 milioni netti, in seguito ai rimborsi trimestrali previsti, al finanziamento per l'acquisto della nave M/T High Century e all'investimento di US\$ 6,6 milioni in obbligazioni a breve termine.

## EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

### FLOTTA CONTROLLATA – D'AMICO TANKERS LIMITED

Nei primi tre trimestri del 2011, la Flotta controllata da d'Amico Tankers Limited ha registrato i seguenti cambiamenti:

- A inizio 2011, d'Amico Tankers Limited ha rinnovato per altri due anni, con opzione di proroga per un ulteriore anno, tre contratti di noleggio con un'importante compagnia petrolifera. Contemporaneamente d'Amico Tankers ha stipulato un contratto di noleggio di un anno con un'altra società petrolifera leader;
- Febbraio 2011 – la M/T Cielo di Napoli, nave *handysize* noleggiata, è stata riconsegnata ai rispettivi armatori;
- Aprile 2011 – la M/T High Glory, nave MR noleggiata, è stata riconsegnata ai propri armatori;
- Luglio 2011 – la M/T Uzava, nave MR noleggiata, è stata riconsegnata ai propri armatori.

### **Acquisto e rivendita della nave cisterna MR M/T High Century**

Nel giugno 2011, d'Amico Tankers Limited, società operativa interamente controllata da d'Amico International Shipping S.A. ha stipulato l'acquisto della M/T High Century, nave cisterna a medio raggio (MR) a doppio scafo (48.676 dwt), costruita nel 2006 da Iwagi Zosen Co. Ltd – Giappone, al prezzo di US\$ 23,8 milioni. La nave era noleggiata da d'Amico Tankers dal 2006. La nave è stata consegnata a d'Amico Tankers a inizio luglio 2011. A settembre 2011 d'Amico Tankers Limited (Ireland) ha negoziato la vendita della nave a TMN Co.Ltd., Thailand, al prezzo di US\$ 28,0 milioni.

### **Acquisto della M/T Fabrizia D'Amato, nave cisterna handysize di seconda mano**

d'Amico Tankers Limited ha deliberato l'acquisto della handysize M/T Fabrizia D'Amato, una nave cisterna 'product/chemical' a doppio scafo da 40.081 dwt, di proprietà della D'Amato Shipping S.r.l. Italia e costruita nel 2004 dai cantieri Shin-A Shipbuilding Co. Ltd, Corea del Sud, subordinatamente all'emanazione entro un limite di tempo stabilito di un provvedimento definitivo da parte del Tribunale. Il prezzo pattuito per questa nave è di US\$ 24,5 milioni. Come spiegato nel successivo paragrafo relativo ai fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura del periodo, per effetto degli eccessivi ritardi rispetto alla prevista consegna della nave, d'Amico Tankers Limited, conformemente al relativo Protocollo di intesa e facendo valere i diritti dallo stesso attribuiti, ha deciso di invocare l'inefficacia del suddetto Protocollo e di conseguenza della vendita della nave in esso prevista.

### **FLOTTA CONTROLLATA – GLENDA INTERNATIONAL SHIPPING LIMITED**

- Gennaio 2011 – la M/T GLENDA Melody, nave MR di proprietà, è stata consegnata a GLENDA International Shipping Limited;
- Febbraio 2011 – la M/T GLENDA Meryl e la M/T GLENDA Melissa, due navi MR di proprietà, sono state consegnate a GLENDA International Shipping Limited, a completamento del programma di costruzione di nuove navi della joint-venture.

### **NUOVA LINEA DI CREDITO DI US\$ 48 MILIONI**

Nel mese di luglio 2011, d'Amico Tankers Limited (Irlanda) - controllata operativa di d'Amico International Shipping S.A. - ha siglato un nuovo contratto di finanziamento, per un importo di US\$ 48,0 milioni, concesso da un consorzio di banche finanziatrici composto da Credit Agricole Corporate and Investment Bank e DnB NOR Bank ASA. La linea di credito è destinata a finanziare le due navi cisterna MR Product Tankers / Chemicals, da 52.000 DWT, con scafo n. 2307 e n. 2308 già ordinate e attualmente in costruzione presso i Cantieri Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd – Corea del Sud, la cui consegna è prevista rispettivamente in marzo ed aprile 2012. Il finanziamento permette di coprire in larga parte il totale delle rate che rimangono da pagare al Cantiere per le due navi in costruzione, che ammonta a complessivi US\$ 56,0 milioni.

La durata del finanziamento è di sette anni a partire dalla consegna delle nuove navi e ad un tasso di interesse molto competitivo.

### **AVVIO DEL PROGRAMMA DI RIACQUISTO DI AZIONI PROPRIE**

Il 5 luglio 2011 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato l'avvio del programma di riacquisto di azioni proprie conformemente all'autorizzazione dell'assemblea ordinaria degli azionisti del 29 marzo 2011.

Il programma ha per oggetto l'acquisto, in una o più tranche, delle azioni ordinarie di DIS ai fini della costituzione di una "riserva di azioni proprie" da utilizzare esclusivamente come mezzo di pagamento di un'eventuale vendita, scambio, trasferimento, contributo, pegno, attribuzione o qualsiasi altra cessione di azioni nell'ambito di operazioni legate alla gestione della Società e di progetti che rappresentino un'effettiva opportunità di investimento in linea con le politiche della Società, come gli accordi con partner strategici, l'acquisizione di partecipazioni o di pacchetti azionari o altre operazioni di finanziamento straordinarie che prevedano la destinazione o l'attribuzione di azioni proprie (ad esempio fusioni, scissioni, emissioni di

obbligazioni convertibili o warrant, ecc.) e più in generale per qualsiasi altro scopo consentito dalle leggi e normative vigenti e applicabili. Il programma di riacquisto di azioni proprie dovrà essere portato a termine utilizzando le riserve disponibili e/o gli utili distribuibili nel rispetto dei limiti di prezzo minimi e massimi rispettivamente di euro 0,50 e euro 3,50 per azione per un corrispettivo complessivo compreso tra euro 7,5 milioni ed euro 52,0 milioni.

Durante il periodo compreso tra il 6 luglio 2011 e il 30 settembre 2011 d'Amico International Shipping S.A. ha riacquistato sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., n. 604.890 azioni, corrispondenti allo 0,403% del capitale sociale, al prezzo medio ponderato di euro 0,7032 per azione, per un corrispettivo complessivo di euro 425.388. Al 30 settembre 2011 d'Amico International Shipping S.A. deteneva n. 4.995.385 azioni proprie, corrispondenti al 3,331% del capitale azionario in circolazione.

## FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

### FLOTTA CONTROLLATA – D'AMICO TANKERS LIMITED

#### *Vendita della nave cisterna MR M/T High Century*

A seguito della vendita negoziata a settembre 2011 da d'Amico Tankers Limited (Ireland), in data 24 ottobre 2011 la M/T High Century è stata consegnata ai nuovi proprietari, TMN Co. Ltd., Thailand. Il corrispettivo di vendita di US\$ 28,0 milioni è stato interamente incassato alla medesima data, e consentirà il realizzo di una plusvalenza di circa US\$ 3,5 milioni. Nel quarto trimestre del 2011.

#### *Insussistenza delle condizioni necessarie all'acquisto della M/T Fabrizia D'Amato*

Il 4 ottobre 2011 d'Amico Tankers Limited (Irlanda), nonostante la richiesta dell'attuale armatore, D'Amato Shipping S.r.l., non ha accettato di rimandare ulteriormente l'acquisto dalla nave handysize M/T Fabrizia D'Amato (di seguito la 'Nave'), una nave cisterna 'product/chemical' a doppio scafo da 40.081 dwt, costruita nel 2004 dai cantieri Shin-A Shipbuilding Co. Ltd, Corea del Sud, subordinato a un provvedimento definitivo che il tribunale competente avrebbe dovuto emettere entro un periodo di tempo prestabilito e che il 4 ottobre 2011 non era ancora stato emesso. In seguito agli eccessivi ritardi rispetto alla prevista consegna della nave e agli ulteriori rinvii comunicati rispettivamente l'11 luglio e il 2 agosto 2011, d'Amico Tankers Limited, conformemente al relativo Protocollo di intesa e facendo valere i diritti dallo stesso attribuitile, ha invocato l'inefficacia del suddetto protocollo e di conseguenza della vendita della Nave in esso prevista. Nel mese di ottobre 2011, la M/T Handytankers Liberty, nave *handysize* 'a noleggio attraverso pool', è stata riconsegnata ai rispettivi armatori.

Il profilo della flotta di d'Amico International Shipping può essere sintetizzato come segue:

	Al 30 settembre 2011			Al 27 ottobre 2011		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	17,0	3,0	20,0	16,0	3,0	19,0
A noleggio	13,0	3,0	16,0	13,0	3,0	16,0
A noleggio attraverso Pool	0,0	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0
<b>Totale</b>	<b>30,0</b>	<b>7,0</b>	<b>37,0</b>	<b>29,0</b>	<b>6,0</b>	<b>35,0</b>

## PROGRAMMA DI RIACQUISTO DI AZIONI PROPRIE

Durante il periodo compreso tra il 30 settembre 2011 e il 27 ottobre 2011 d'Amico International Shipping S.A. ha riacquistato sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., n. 95.110 azioni, corrispondenti allo 0,063% del capitale sociale, al prezzo medio ponderato di euro 0,6134 per azione, per un corrispettivo complessivo di euro 58.348. Al 25 ottobre 2011 DIS deteneva n. 5.090.495 azioni proprie, corrispondenti al 3,3948% del capitale azionario in circolazione.

## EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Le chiusure delle raffinerie che si verificheranno nel quarto trimestre potrebbero modificare sostanzialmente la futura domanda di navi cisterna. I margini e i rendimenti estremamente bassi hanno costretto alla chiusura numerose raffinerie, soprattutto nei paesi Ocse, in Nord America e in Europa. Come già rilevato, le raffinerie più recenti ed economicamente efficienti si trovano nei paesi emergenti e ciò potrebbe favorire un miglior utilizzo delle navi cisterna e un aumento della domanda di tonnellaggio-miglia non solo nel breve periodo ma soprattutto a più lungo termine.

Sebbene lo scorso luglio gli Stati Uniti abbiano esportato una cifra record di 2,9 milioni di barili al giorno, in seguito alle previste chiusure di alcune raffinerie locali, fornitori operanti in altre aree geografiche potrebbero subentrare nei mercati attualmente serviti dalle esportazioni statunitensi, con un conseguente probabile incremento delle tariffe *spot* dato che i prodotti destinati al Sud America proverrebbero da Europa, Medio Oriente e India.

La IEA ha rivisto al ribasso a 1 milione di barili al giorno (pari a una riduzione di 200.000 barili al giorno) le stime relative all'incremento della domanda mondiale di prodotti petroliferi nel 2011. Anche le previsioni sulla domanda mondiale di prodotti petroliferi sono state riviste al ribasso per il 2011, e con una riduzione di 210.000 barili al giorno nel 2012, con dati inferiori alle attese per il terzo trimestre 2011 nei paesi non Ocse e una revisione al ribasso della crescita prevista del Pil mondiale.

Le scorte sono sostanzialmente in linea con la media quinquennale. Anche l'offerta di navi ha subito un significativo calo, penalizzata dal prezzo del carburante bunker, che resta a livelli elevati costringendo gli armatori a ridurre la velocità delle navi e a scegliere rotte con condizioni meteorologiche più favorevoli per ottimizzare consumi e costi. Date le attuali condizioni economiche, le prospettive a breve non sono incoraggianti. Prevalgono le preoccupazioni per la crisi del debito pubblico che interessa in questo momento l'Europa e, nel breve periodo, per il rallentamento dell'economia nei paesi emergenti. Le prospettive a lungo termine sono positive, con un utilizzo economicamente più efficiente, ma qualsiasi aumento sostanziale della domanda è 'fragile', perché la crescita economica potrebbe essere frenata dai rincari di petrolio e materie prime.

I principali fattori che dovrebbero condizionare il mercato dei trasporti delle navi cisterna e la performance di d'Amico International Shipping sono: (i) la crescita della domanda di prodotti petroliferi e del Pil a livello mondiale (ii) il significativo numero di nuove navi consegnate negli ultimi anni.

I fattori che potrebbero mitigare e parzialmente controbilanciare sul lungo termine l'attuale scenario della domanda/offerta di navi cisterna sono descritti in maggior dettaglio di seguito:

### **Domanda di navi cisterna**

- La domanda di petrolio dei paesi non OCSE dovrebbe toccare i 44,9 milioni di barili al giorno nel 2012 (+3% ossia +1,5 milioni di barili al giorno su base annua). Nonostante la revisione al ribasso delle previsioni di crescita del Pil, questo dato sosterrà positivamente la domanda mondiale che dovrebbe aumentare dell'1,4% pari a 1,3 milioni di barili al giorno su base annua;
- La capacità di raffinazione di circa 900.000 barili al giorno provenienti dalla costa atlantica statunitense è molto probabilmente destinata a cessare definitivamente con la chiusura delle raffinerie Sunoco e Conoco. La perdita della capacità di raffinazione equivale all'attuale livello di importazione di benzina e distillati verso gli Stati Uniti;

- Qualora dovesse essere necessario importare tali quantità, l'effetto sulla domanda di importazioni marittime degli Stati Uniti potrebbe essere rilevante. Dall'inizio del 2011 la media giornaliera delle importazioni di benzina e distillati negli Stati Uniti è stata pari a 1,0 milioni di barili al giorno;
- La chiusura delle raffinerie nel mondo occidentale e la costruzione di nuove raffinerie in Asia e in Medio Oriente influirà sulla domanda di navi cisterna per il trasporto del greggio a causa della riduzione dei tempi di navigazione. L'effetto sui trasportatori di prodotti petroliferi dovrebbe essere opposto, dato che l'eccesso della capacità di raffinazione in Asia porterà a un incremento delle esportazioni a lungo raggio;
- La dislocazione dei prodotti petroliferi è, e continuerà ad essere, un fattore importante nel mercato delle navi cisterna, contribuendo a sostenere la domanda. L'Europa attualmente esporta circa 1,2 milioni di barili di benzina al giorno e importa circa 750.000 barili di carburante per aeromobili e gasolio. Entro il 2016 le esportazioni di benzina subiranno una riduzione mentre aumenteranno le importazioni di carburante per aeromobili e gasolio che saliranno a circa 1,3 milioni di barili al giorno;
- Le difficoltà di raffinazione in Cile dopo lo tsunami, la siccità che ha colpito l'Argentina causando problemi di produzione di energia idroelettrica e la scarsa produzione di etanolo del Brasile hanno portato a un aumento delle importazioni di prodotti petroliferi.

### ***Offerta di navi cisterna***

- La vasta flotta di moderne navi cisterna è stata sostanzialmente assorbita dal mercato. Il graduale aumento dei tassi di utilizzo, la riduzione della velocità di navigazione e il congestionamento dei porti stanno influenzando positivamente sull'offerta;
- Le esportazioni a più lungo raggio provenienti dai paesi emergenti stanno sostanzialmente riducendo l'offerta di tonnellaggio-miglia disponibile;
- La crescita netta prevista dell'offerta di nuove navi cisterna si sta riducendo a causa della cancellazione di alcuni contratti, della conversione di navi e dell'assenza di ordini significativi per la futura costruzione di nuove navi. Negli esercizi 2009/2010 la percentuale di navi non consegnate, convertite o di contratti cancellati variava dal 25 al 30%, mentre secondo le attuali previsioni quest'anno dovrebbe raggiungere quasi il 40%;
- La demolizione è il processo di ritiro delle navi a scafo singolo e obsolete. Nel segmento 25-55.000 dwt sono state ritirate definitivamente dalla flotta navi pari a una capacità di trasporto di circa 1,4 milioni di tonnellate;
- Nel gennaio 2011 il prezzo del petrolio ha di poco superato i 100 dollari al barile e, dopo gli eventi che hanno caratterizzato il primo e il secondo trimestre, è passato a 126 dollari al barile; ciò si è tradotto in un aumento dei prezzi del carburante bunker, che a sua volta ha indotto gli armatori a ridurre la velocità delle navi e a scegliere rotte con condizioni meteorologiche più favorevoli per far fronte a questi costi aggiuntivi;
- Il costo medio del carburante bunker (380 cSt) a livello mondiale dall'inizio del 2011 ad oggi è di circa 635 dollari a tonnellata. La riduzione della velocità, e quindi dei consumi di petrolio anche di solo due tonnellate, consente notevoli economie.

## GRUPPO d' AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

### BILANCIO CONSOLIDATO AL 30 SETTEMBRE 2011

#### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

3° trimestre 2011	3° trimestre 2010	US\$ migliaia	9 MESI 2011	9 MESI 2010
79.741	80.323	Ricavi	222.330	223.928
(34.127)	(29.138)	Costi diretti di viaggio	(80.507)	(73.503)
<b>45.614</b>	<b>51.185</b>	<b>Ricavi base time charter</b>	<b>141.823</b>	<b>150.425</b>
(21.366)	(26.968)	Costi per noleggi passivi	(68.915)	(76.026)
(13.466)	(12.492)	Altri costi operativi diretti	(40.116)	(38.868)
(4.791)	(3.916)	Costi generali ed amministrativi	(14.788)	(13.186)
808	1.899	Altri proventi operativi	2.681	3.913
<b>6.799</b>	<b>9.708</b>	<b>Risultato operativo lordo</b>	<b>20.685</b>	<b>26.258</b>
(9.863)	(8.265)	Ammortamenti	(27.773)	(24.320)
<b>(3.064)</b>	<b>1.443</b>	<b>Utile/(Perdita) operativo</b>	<b>(7.088)</b>	<b>1.938</b>
(6.367)	(6.385)	Proventi (oneri) finanziari netti	(12.283)	(14.641)
<b>(9.431)</b>	<b>(4.942)</b>	<b>Utile/(Perdita) ante imposte</b>	<b>(19.371)</b>	<b>(12.703)</b>
(134)	(163)	Imposte sul reddito	(417)	(1.338)
<b>(9.565)</b>	<b>(5.105)</b>	<b>Utile/(Perdita) netto</b>	<b>(19.788)</b>	<b>(14.041)</b>
<i>L'utile netto è interamente di pertinenza della Capogruppo</i>				
<b>(0,064)</b>	<b>(0,034)</b>	<b>Utile/(Perdita) per azione</b>	<b>(0,132)</b>	<b>(0,094)</b>

#### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

3° trimestre 2011	3° trimestre 2010	US\$ migliaia	9 MESI 2011	9 MESI 2010
(9.565)	(5.105)	Utile/(Perdita) del periodo	(19.788)	(14.041)
1.454	(233)	Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge")	3.603	(1.478)
(8.111)	(5.338)	Utile/(Perdita) netto complessivo	(16.185)	(15.519)
<b>(0,054)</b>	<b>(0,036)</b>	<b>Utile/(Perdita) per azione</b>	<b>(0,108)</b>	<b>(0,104)</b>

**SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA**

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 settembre 2011	AI 31 dicembre 2010
<b>ATTIVITÀ</b>		
<b>Attività non correnti</b>		
Immobilizzazioni materiali	562.553	544.283
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>562.553</b>	<b>544.283</b>
<b>Attività correnti</b>		
Rimanenze	19.645	21.172
Crediti a breve ed altre attività correnti	42.780	67.547
Attività finanziarie correnti	15.389	8.250
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	55.452	68.266
<b>Totale attività correnti</b>	<b>133.266</b>	<b>165.235</b>
<b>Totale attività</b>	<b>695.819</b>	<b>709.518</b>
<b>PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>		
<b>Patrimonio netto</b>		
Capitale sociale	149.950	149.950
Utili portati a nuovo	119.658	139.446
Altre riserve	46.697	43.710
<b>Patrimonio netto totale</b>	<b>316.305</b>	<b>333.106</b>
<b>Passività non correnti</b>		
Banche e altri finanziatori	275.955	284.658
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>275.955</b>	<b>284.658</b>
<b>Passività correnti</b>		
Banche e altri finanziatori	34.065	11.065
Debiti a breve ed altre passività correnti	60.826	68.855
Altre passività finanziarie correnti	8.462	11.754
Debiti d'imposta	206	80
<b>Totale passività correnti</b>	<b>103.559</b>	<b>91.754</b>
<b>Totale passività e patrimonio netto</b>	<b>695.819</b>	<b>709.518</b>

27 ottobre 2011  
Per il Consiglio di Amministrazione

*Paolo d'Amico*  
Presidente

*Marco Fiori*  
Amministratore Delegato

**RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO**

3° trimestre 2011	3° trimestre 2010	US\$ migliaia	9 MESI 2011	9 MESI 2010
<b>(9.565)</b>	<b>(5.105)</b>	<b>Perdita del periodo</b>	<b>(19.788)</b>	<b>(14.041)</b>
9.863	8.265	Ammortamenti	27.773	24.320
134	163	Imposte correnti e differite	417	1.338
2.275	2.712	Oneri finanziari	7.792	8.289
3.552	3.690	Variazioni di <i>fair value</i> su attività finanziarie	4.079	6.363
540	(5)	Altre componenti che non influenzano le disponibilità liquide	412	1
<b>6.799</b>	<b>9.720</b>	<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante</b>	<b>20.685</b>	<b>26.270</b>
3.112	2.091	Variazioni delle rimanenze	1.527	(2.078)
23.364	(3.365)	Variazioni dei crediti a breve	24.767	(13.282)
(18.028)	(1.163)	Variazioni dei debiti a breve	(8.029)	6.575
(4)	(37)	Imposte pagate	(296)	(558)
(2.914)	(2.953)	Interessi corrisposti	(7.901)	(8.161)
<b>12.329</b>	<b>4.293</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>30.753</b>	<b>8.766</b>
(25.547)	(10.898)	Acquisto di immobilizzazioni materiali	(46.113)	(24.791)
-	-	Ricavi da vendita/cancellazione di immobilizzazioni	-	2.522
<b>(25.547)</b>	<b>(10.898)</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>(46.113)</b>	<b>(22.269)</b>
(326)	(110)	Altre variazioni del patrimonio netto	(53)	(266)
(563)	-	Azioni proprie	(563)	-
-	-	Variazioni di altri crediti finanziari	-	56.332
-	(6.228)	Variazioni di altre attività finanziarie	(6.600)	(6.228)
(1)	-	Variazioni di altri debiti finanziari	-	(12.324)
(24.027)	(2.212)	Rimborso finanziamenti bancari	(31.164)	(45.772)
38.560	9.560	Utilizzo finanziamenti bancari	40.998	14.340
<b>13.643</b>	<b>1.010</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>2.618</b>	<b>6.082</b>
<b>425</b>	<b>(5.595)</b>	<b>Variazione della liquidità</b>	<b>(12.742)</b>	<b>(7.421)</b>
<b>425</b>	<b>(5.595)</b>	<b>Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(12.742)</b>	<b>(7.421)</b>
54.770	90.298	Disponibilità liquide ad inizio periodo	68.266	92.243
257	177	Differenze di conversione su disponibilità liquide	(72)	58
<b>55.452</b>	<b>84.880</b>	<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo</b>	<b>55.452</b>	<b>84.880</b>

**PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO**

<i>US\$ migliaia</i>	<b>Capitale sociale</b>	<b>Utili portati a nuovo</b>	<b>Altre riserve</b>		<b>Totale</b>
			<i>Altro</i>	<i>Cash-Flow hedge</i>	
<b>Saldo al 1° gennaio 2011</b>	<b>149.950</b>	<b>139.446</b>	<b>55.464</b>	<b>(11.754)</b>	<b>333.106</b>
Altre variazioni	-	-	(53)	-	(53)
Azioni proprie	-	-	(563)	-	(563)
Utile (perdita) complessivo	-	(19.788)		3.603	(16.185)
<b>Saldo al 30 settembre 2011</b>	<b>149.950</b>	<b>119.658</b>	<b>54.847</b>	<b>(8.150)</b>	<b>316.305</b>

<i>US\$ migliaia</i>	<b>Capitale sociale</b>	<b>Utili portati a nuovo</b>	<b>Altre riserve</b>		<b>Totale sociale</b>
			<i>Altro</i>	<i>Cash-Flow hedge</i>	
<b>Saldo al 1° gennaio 2010</b>	<b>149.950</b>	<b>155.589</b>	<b>60.150</b>	<b>(12.190)</b>	<b>353.499</b>
Altre variazioni	-	-	(266)	-	(266)
Utile (perdita) complessivo	-	(14.041)	-	(1.478)	(15.519)
<b>Saldo al 30 settembre 2010</b>	<b>149.950</b>	<b>141.548</b>	<b>(59.885)</b>	<b>(13.668)</b>	<b>337.714</b>

## NOTE

Il resoconto intermedio di gestione è stato redatto secondo quanto previsto all'art. 5 della Legge lussemburghese dell'11 gennaio 2008, che ha recepito la Direttiva 2004/109/CE del 15 dicembre 2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio in materia di armonizzazione dei requisiti di trasparenza informativa degli emittenti i cui valori mobiliari sono ammessi alla negoziazione su mercati regolamentati.

Il Gruppo d'Amico International Shipping ha adottato gli IFRS (International Financial Reporting Standards) e gli IAS (International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) e approvati dall'Unione europea. Nel termine "IFRS" sono inclusi anche tutti gli "IAS" (International Accounting Standard) in vigore, nonché tutte le interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC"), denominato in precedenza Standing Interpretations Committee ("SIC"), come adottati dall'Unione europea.

Il Gruppo d'Amico International Shipping dispone di adeguate risorse, tali da garantire la propria operatività per il prossimo futuro; i prospetti contabili vengono quindi redatti sulla base del principio di continuità aziendale.

Gli importi sono espressi in dollari USA, valuta funzionale utilizzata dalla Società e dalle sue principali controllate.

---

### 1. PRINCIPI CONTABILI

---

I presenti prospetti contabili illustrano i risultati consolidati conseguiti dalla società controllante, d'Amico International Shipping SA e dalle sue controllate per il periodo chiuso al 30 settembre 2011. I principi contabili sono stati applicati in maniera uniforme.

Ai sensi delle disposizioni di cui all'art. 36, paragrafo 1, lettere b) e c), e del paragrafo 2 del vigente regolamento Consob di attuazione della normativa sui Mercati, e sebbene tali disposizioni non siano applicabili nei confronti della Società, quest'ultima ha richiesto alle proprie controllate (considerate rilevanti in base al vigente regolamento Consob) aventi sede in paesi non aderenti all'UE e soggette a norme di legge di tali paesi, l'adozione della normativa sugli emittenti, sia relativamente al loro atto costitutivo che alla composizione ed ai poteri attribuiti ai rispettivi organi di controllo. La Società ha inoltre verificato che le suddette controllate abbiano adottato un sistema di auditing interno per la regolare presentazione al management e ai revisori contabili della medesima di tutti i dati economici e finanziari necessari alla redazione dei bilanci consolidati della Società, in modo che i revisori siano in grado di eseguire la verifica annuale e semestrale sui conti.

#### Principi di consolidamento

Il presente resoconto intermedio di gestione illustra i risultati consolidati conseguiti dalla società controllante, d'Amico International Shipping SA, e dalle sue controllate per il periodo chiuso al 30 settembre 2011.

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

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio la direzione aziendale effettua valutazioni e, ove necessario, formula delle stime. Le decisioni degli amministratori sono basate sull'esperienza passata e sulle previsioni connesse al verificarsi di eventi futuri, e pertanto sono da considerarsi ragionevoli. Stime e valutazioni rilevanti ai fini contabili sono effettuati in tutte le aree di business.

#### Informazioni di settore

d'Amico International Shipping opera in un solo segmento, quello delle navi cisterna. In termini geografici, il segmento di riferimento è unico poiché il Gruppo valuta le opportunità d'impiego disponibili in tutto il mondo

e i movimenti delle singole navi non sono limitati a specifiche aree geografiche. Il Gruppo non ritiene quindi necessario fornire un'informativa geografica specifica per segmenti.

## Principi contabili

Non ci sono nuovi IFRS (International Financial Reporting Standards) o IFRIC applicabili al presente resoconto intermedi di gestione rispetto a quelli applicati alla relazione di bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010.

---

## 2. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

---

Al 30 settembre 2011, gli impegni finanziari complessivi del Gruppo relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi erano pari a US\$ 56,2 milioni.

<i>US\$ milioni</i>	AI 30 settembre 2011	AI 31 dicembre 2010
Fino a un anno	56,2	52,0
Tra 1 e 3 anni		18,7
Tra 3 e 5 anni	-	-
Oltre 5 anni	-	-
Totale	<u>56,2</u>	<u>70,7</u>

Gli impegni finanziari si riferiscono al pagamento di US\$ 56,2 milioni per due navi cisterna 'product/chemical' da 52.000 dwt costruite da Hyundai-Mipo, che dovrebbero essere consegnate nel primo e nel secondo trimestre del 2012.

Per il Consiglio di Amministrazione

*Paolo d'Amico*  
Presidente

*Marco Fiori*  
Amministratore Delegato

Il Manager responsabile per la redazione dei bilanci, Alberto Mussini, nella sua qualità di *Chief Financial Officer* della Società dichiara che le informazioni contabili pubblicate nel presente documento corrispondono ai risultati riportati nei libri contabili e in qualsiasi altra documentazione o registrazione contabile della Società.

*Alberto Mussini*  
Chief Financial Officer

## CONTATTI

### **Investor Relations**

*d'Amico International Shipping S.A*

Anna Franchin - Investor Relations Manager

Tel.: +35 2 2626292901

Tel.: +37 7 93105472

E-mail: [ir@damicointernationalshipping.com](mailto:ir@damicointernationalshipping.com)

### **Media Relations**

*PMS Group*

Antonio Buoizzi

Tel.: +39 02 48000250

Cell.: +39 329 7605000

E-mail: [a.buoizzi@pmsgroup.it](mailto:a.buoizzi@pmsgroup.it)