

# d'Amico International Shipping S.A.

## Resoconto intermedio di gestione – Primo trimestre 2011

**Lussemburgo, 5 maggio 2011** - Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato i risultati del primo trimestre 2011.

*Nonostante il livello non redditizio dei noli per la maggior parte del trimestre e la conseguente perdita netta di US\$ 4,8 milioni, DIS ha riconfermato la propria solida posizione finanziaria, generando flussi di cassa operativi di US\$ 16,9 milioni.*

Le previsioni sulla domanda di prodotti petroliferi sono rimaste invariate rispetto alla fine dello scorso esercizio. Una serie di calamità naturali e il susseguirsi di crisi geopolitiche e conflitti internazionali hanno ridotto l'offerta di petrolio e dei suoi derivati. La difficoltà di rifornimenti di tali prodotti ha migliorato i tassi di utilizzo delle navi cisterna 'medium e handy-size', con un conseguente modesto incremento delle tariffe di nolo senza però nessun aumento sostanziale della domanda di prodotti petroliferi.

### RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2011

- Ricavi base *time-charter* (TCE) di US\$ 47,9 milioni, (US\$ 51,1 nel 2010)
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 5,6 milioni (US\$ 7,2 milioni nel 2010)
- Perdita netta di US\$ 4,8 milioni (Perdita netta di 3,5 milioni nel 2010)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 17,0 milioni (US\$ 2,0 milioni nel 2010)
- Indebitamento netto di US\$ 228,0 milioni (US\$ 231,0 milioni a fine 2010)

### FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DEL TRIMESTRE

d'Amico Tankers Limited, società operativa pienamente controllata da d'Amico International Shipping S.A., ha deliberato l'acquisto della handy-size M/T *Fabrizia D'Amato*, una moderna nave cisterna a doppio scafo di 40.081 dwt, di proprietà della D'Amato Shipping S.r.l. costruita nel 2004 dai cantieri Shin-A Shipbuilding Co. Ltd. in Corea del Sud. Il prezzo pattuito per questa nave è di US\$ 24,5 milioni. La sua consegna è prevista per giugno 2011 condizionata alla decisione finale, entro il 30 maggio 2011, di chiusura della procedura del concordato preventivo. Con questo acquisto DIS prosegue la sua crescita bilanciata attraverso operazioni selezionate in un mercato della compravendita di navi cisterna maggiormente attivo, mercato che in questo momento mostra segnali di recupero grazie ad un aumento dei noli e ad una maggiore fiducia in termini globali.

### EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Le migliori opportunità di arbitraggio hanno fatto salire la domanda di tonnellaggio per miglia, anche se tale aumento è stato controbilanciato da un'impennata del costo del carburante bunker, che ha impedito incrementi consistenti delle tariffe di noleggio. Considerando il persistere delle condizioni di dislocazione dei prodotti, è realistico ritenere che il miglioramento nell'utilizzo di navi cisterna continuerà. Anche l'offerta di navi è destinata a ridursi. Grazie al buon livello di utilizzo delle navi le prospettive a lungo termine sono positive, ma una crescita sostanziale della domanda non può ancora essere ritenuta strutturale. Una parte significativa dei ricavi (45%) è stata garantita, e questo permetterà alla Società di sostenere la generazione di flussi di cassa operativi.

### ALTRE DELIBERE

Ai sensi dell'art. 3.C.1. e 3.C.2 del Codice di Autodisciplina di Borsa Italiana S.p.A. nonché dell'articolo IA.2.13.6 delle istruzioni al regolamento dei mercati organizzati e gestiti da Borsa Italiana S.p.A il Consiglio di Amministrazione della Società ha accertato la effettiva sussistenza dei requisiti di indipendenza in capo agli Amministratori di nuova nomina dichiaratisi indipendenti, Mr. John J. Danilovich, Mr. Heinz P. Barandun, Mr. Stas A. Jozwiak and Mr. Massimo Castrogiovanni. Ai sensi dell'articolo 2.C.3. del Codice di Autodisciplina di Borsa Italiana S.p.A. il Consiglio di Amministrazione ha inoltre confermato Mr. Stas Jozwiak "Lead Independent Director".

Inoltre, il Consiglio di Amministrazione ha confermato il Dott. Paolo d'Amico alla carica di Presidente, il Dott. Marco Fiori alla carica di Amministratore Delegato e il Dott. Alberto Mussini alla carica di Direttore Finanziario e di dirigente responsabile per la redazione dei documenti contabili societari. Il Dott. Paolo d'Amico, previo parere positivo espresso dal Comitato di Controllo Interno, è stato anche confermato alla carica di Amministratore incaricato della supervisione del sistema di controllo interno,

Il Consiglio di Amministrazione ha, altresì, nominato i membri del Comitato Esecutivo nella persona dei Signori Dott. Paolo d'Amico, Dott. Cesare d'Amico e Dott. Marco Fiori.

I Signori Avv. Giovanni Battista Nunziante, Ing. Massimo Castrogiovanni, Dott. Heinz P. Barandun e Dott. Stas A. Jozwiak sono stati nominati membri del Comitato per il Controllo Interno mentre l'Ing. Massimo Castrogiovanni è stato confermato alla relativa carica di presidente. I Signori Avv. Giovanni Battista Nunziante, Ing. Massimo Castrogiovanni, Dott. John J. Danilovich e Dott. Stas A. Jozwiak sono stati nominati membri del Comitato Nomine e Remunerazione mentre il Dott. Stas A. Jozwiak è stato confermato alla relativa carica di presidente.

Infine il Consiglio di Amministrazione, previo parere positivo espresso dal Comitato Nomine e Remunerazione, ha rinnovato la composizione dell'Organismo di Vigilanza costituito ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001 e venuto a scadenza e ne ha determinato il budget di spesa.

*Oggi alle ore 14.00 (CEST), DIS terrà una conferenza telefonica. Per partecipare, comporre i seguenti numeri telefonici: dall'Italia +39 02 8058811, dal Regno Unito +44 1 212818003, dagli USA +1 718 7058794. 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 26262929 01*

---

Il presente comunicato stampa dei risultati del primo 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 disponibile presso la sede legale della Società, Borsa Italiana S.p.A., la Consob, la CSSF oppure su [www.damicointernationalshipping.com](http://www.damicointernationalshipping.com) e presso Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di OAM.

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal

Capitale sociale di US\$149.949.907 al 31 marzo 2011

## INDICE

DATI DI SINTESI .....	4
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING .....	5
ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO.....	9
SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA (STATO PATRIMONIALE) .....	11
INDEBITAMENTO NETTO.....	12
FLUSSI DI CASSA .....	13
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO TRIMESTRE .....	14
FLOTTA CONTROLLATA – D'AMICO TANKERS LIMITED .....	14
FLOTTA CONTROLLATA .....	14
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE .....	14
GRUPPO D' AMICO INTERNATIONAL SHIPPING.....	17
BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 31 MARZO 2011 .....	17
• CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO .....	17
• CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO.....	17
• SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA .....	18
• RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO .....	19
• PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO .....	20
• NOTE .....	21

## DATI DI SINTESI

### DATI FINANZIARI

<i>US\$ migliaia</i>	<b>1° trimestre 2011</b>	<b>1° trimestre 2010</b>
Ricavi basetime charter (TCE)	47.882	51.113
Risultato operativo lordo/ EBITDA	5.580	7.184
<i> margine sul TCE in %</i>	<i>11,65%</i>	<i>14,06%</i>
Utile (perdita) operativo / EBIT	(3.078)	(835)
<i> margine sul TCE in %</i>	<i>(6,43%)</i>	<i>(1,63%)</i>
Utile / (perdita) netto	(4.758)	(3.452)
<i> margine sul TCE in %</i>	<i>(9,94%)</i>	<i>(6,75%)</i>
Utile / (perdita) per azione (US\$)	US\$ (0,022)	US\$ (0,023)
Flussi di cassa operativi	16.948	1.990
Investimenti lordi (CapEx)	(16.510)	(7.413)
	<b>Al 31 marzo 2011</b>	<b>Al 31 dicembre 2010</b>
Totale attività	710.167	709.518
Indebitamento finanziario netto	227.984	230.960
Patrimonio netto	329.758	333.106

### ALTRI DATI OPERATIVI

	<b>1° trimestre 2011</b>	<b>1° trimestre 2010</b>
<b>Dati operativi giornalieri</b> - Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) <sup>1</sup>	14.328	15.901
<b>Sviluppo della flotta</b> - Numero medio di navi	38,6	41,5
- Di proprietà	18,3	16,8
- A noleggio	19,4	20,0
- A noleggio attraverso pool	1,0	4,7
Giorni di off-hire/giorni-nave disponibili <sup>2</sup> (%)	1,0%	2,4%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni-nave disponibili <sup>3</sup> (%)	47,4%	47,5%

<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 caricate dai gestori e da broker esterni. Il calcolo esclude le navi in noleggio tramite pool, poiché i proventi distribuiti su di esse sono espressi al netto delle spese di noleggio e, di conseguenza, richiederebbero rettifiche pro-forma per renderli comparabili con le restanti navi.

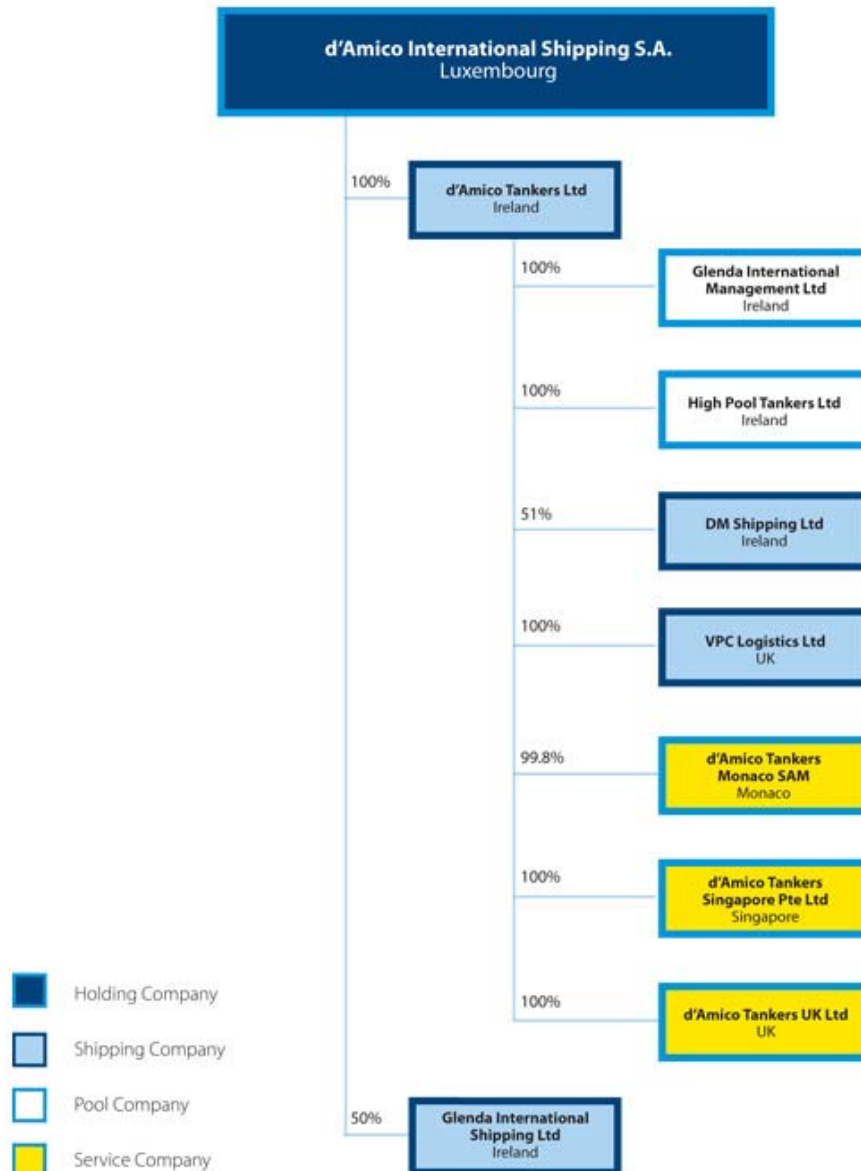
<sup>2</sup>Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave per bacini - e il totale dei giorni-nave disponibili (numero di giorni tra la consegna e la riconsegna della nave nell'esercizio considerato).

<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*, ivi inclusi i giorni di non utilizzo (*off-hire days*), diviso il numero dei giorni-nave disponibili, definito come il numero di giorni compresi tra la consegna e la riconsegna di tutte le imbarcazioni nell'esercizio considerato.

## 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 5,1 anni, rispetto ad un'età media di settore di 9,3 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, inoltre, 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 31 marzo 2011 circa il 69,0% 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 31 marzo 2011 comprendeva **39** navi:

<b>Flotta MR</b>				
<b>Nome della nave</b>	<b>Tpl (Dwt)</b>	<b>Anno di costruzione</b>	<b>Costruttore, paese</b>	<b>Classe IMO</b>
<b>Di proprietà</b>				
GLENDIA Melissa <sup>1</sup>	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
GLENDIA Meryl <sup>1</sup>	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
GLENDIA Melody <sup>1</sup>	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
GLENDIA Melanie <sup>1</sup>	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
GLENDIA Meredith <sup>1</sup>	46.147	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO 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 III
High Efficiency <sup>2</sup>	46.547	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Venture	51.087	2006	STX, Corea del Sud	IMO III
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 III
High Performance	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO III
High Valor	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO III
High Courage	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO III
High Endurance	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO III
High Endeavour	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO III
High Challenge	46.475	1999	STX, Corea del Sud	IMO III
High Spirit	46.473	1999	STX, Corea del Sud	IMO III
High Wind	46.471	1999	STX, Corea del Sud	IMO 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%) noleggiate a d'Amico Tankers Limited.

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	-
High Century	48.676	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 III
High Mars	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO III
High Mercury	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO III
High Jupiter	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO III
Uzava	52.622	2008	Third May Shipyard, Croazia	IMO II
High Glory	45.700	2006	Minami Nippon, Giappone	-
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 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 III
Cielo di Parigi	36.032	2001	STX, Corea del Sud	IMO III
Cielo di Londra	35.985	2001	STX, Corea del Sud	IMO III
<b>A noleggio con opzione di acquisto</b>				
Malbec	38.499	2008	Guangzhou, Cina	IMO III
Marvel	38.435	2008	Guangzhou, Cina	IMO III
<b>A noleggio senza opzione di acquisto</b>				
Cielo di Guangzhou <sup>1</sup>	38.877	2006	Guangzhou, Cina	IMO II
Handytanker Liberty <sup>2</sup>	34.620	2006	Dalian, Cina	IMO III

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

<sup>2</sup>Navi noleggate attraverso pool

## Impiego della flotta e partnership

	<i>N. di navi di DIS</i>	<i>Totale navi del Pool</i>
Impiego diretto <sup>1</sup>	14,5	
High Pool (navi MR)	8,0	11,0
GLENDIA Int. Mgmt (navi MR) <sup>2</sup>	15,5	35,0
Handytankers Pool	1,0	
<b>Totale</b>	<b>39,0</b>	

Al 31 marzo 2011 d'Amico International Shipping impiegava direttamente 14,5 navi: 8,5 navi MR ('Medium Range') e 1 handysize mediante contratti di noleggio a lungo termine con importanti compagnie petrolifere e società di trading, e 5 navi handysize sul mercato *spot*. Il Gruppo impiega una parte consistente delle proprie navi tramite accordi di partnership, che gli consentono di dispiegare una flotta significativa per dimensioni e per copertura geografica, permettendo a d'Amico International Shipping di fornire ai clienti un servizio completo e di ampliare la propria presenza sul mercato, cogliendo vantaggiose opportunità commerciali ed aumentando la flessibilità di utilizzo.

*High Pool Tankers Limited* – pool con Nissho Shipping Co. Limited (Giappone) e Mitsubishi Corporation, che al 31 marzo 2011 gestiva 11 navi cisterna MR. d'Amico International Shipping, tramite 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* – pool con Glencore/ST Shipping per gestire le navi sotto un unico marchio commerciale, 'GLENDIA'. Al 31 marzo 2011, GLENDIA International Management Limited gestiva 35 navi cisterna MR.

Oltre agli accordi consortili, DIS ha costituito con importanti partner strategici due joint venture per il controllo congiunto delle navi. La prima di tali joint venture, DM Shipping Ltd, consente a d'Amico International Shipping di ampliare le proprie relazioni con il Gruppo Mitsubishi. Le due navi MR sono state consegnate nel 2009. Le navi DM Shipping vengono noleggiate a d'Amico Tankers Ltd e utilizzate nell'High Pool. La seconda joint venture, costituita con il Gruppo Glencore e denominata GLENDIA International Shipping, attualmente è proprietaria di sei navi, consegnate tra agosto del 2009 e febbraio 2011.

*Handytankers Pool* – consorzio costituito principalmente con A.P. Moller-Maersk. In seguito al processo di riorganizzazione intervenuto lo scorso anno, l'attuale coinvolgimento di DIS nel pool Handytankers è stato ridotto a 1 nave, che dovrebbe essere riconsegnata entro la fine del 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 76 navi, parte di proprietà e parte a noleggio; di esse, 39 fanno parte della flotta di d'Amico International Shipping ed operano nel mercato delle navi cisterna, mentre le rimanenti 37 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 31 marzo 2011 il Gruppo impiegava 541 dipendenti come personale marittimo e 49 dipendenti come personale di terra.

<sup>1</sup> La voce 'Impiego diretto' include 1 nave di proprietà di GLENDIA Int. Shipping, in cui DIS detiene una partecipazione del 50%

<sup>2</sup> Il numero totale di navi del Pool GLENDIA International Management include 4 navi High Pool gestite a livello commerciale da GLENDIA



## ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

### SINTESI DEI RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2011

Le previsioni sulla domanda di prodotti petroliferi sono rimaste invariate rispetto alla fine dello scorso esercizio. Una serie di calamità naturali e il susseguirsi di crisi geopolitiche e conflitti internazionali (Libia) hanno ridotto l'offerta di petrolio e dei suoi derivati. La difficoltà di fornitura di tali prodotti ha migliorato i tassi di utilizzo delle navi cisterna *medium* e *handy size*, con un conseguente modesto incremento delle tariffe di nolo senza peraltro nessun aumento sostanziale della domanda di prodotti petroliferi. Le difficoltà del debito pubblico di alcuni Paesi europei, ed ultimamente anche degli Stati Uniti, hanno provocato la revisione delle stime di crescita del PIL, che restano comunque positive grazie al buon andamento dei mercati emergenti. Nel primo trimestre 2011 il tasso di crescita della Cina ha fatto segnare un nuovo record.

Nel primo trimestre 2011 i ricavi base *time charter* di DIS risentono di una situazione del settore delle navi cisterna ancora difficile, che ha causato una perdita netta di US\$ 4,8 milioni (US\$ 3,5 milioni nel primo trimestre 2010), comprensiva di US\$ 1,0 milioni di utili su cambi derivanti dalla conversione del debito denominato in yen. Questo risultato è stato determinato quasi interamente dall'andamento dei ricavi base *time-charter* (TCE), che riflettono la situazione del mercato *spot*. Nonostante il difficile contesto di operativo, DIS è stata in grado di generare flussi di cassa operativi di US\$ 16,9 milioni, grazie all'EBIDTA relativamente soddisfacente e al buon andamento della gestione del capitale circolante. L'elevata percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa ('copertura'), del 47,4% e il posizionamento fortemente competitivo nel segmento delle navi cisterna, sottolineano la capacità di DIS di mantenere una posizione finanziaria molto solida durante questi ultimi due anni in cui il ciclo delle navi cisterna è stato debole.

### RISULTATI OPERATIVI

<i>US\$ migliaia</i>	1° trimestre 2011	1° trimestre 2010
Ricavi	68.080	72.236
Costi diretti di viaggio	(20.198)	(21.123)
<b>Ricavi base <i>time charter</i></b>	<b>47.882</b>	<b>51.113</b>
Costi per noleggi passivi	(24.446)	(25.506)
Altri costi operativi diretti	(13.441)	(14.069)
Costi generali ed amministrativi	(5.465)	(4.580)
Altri proventi operativi	1.050	226
<b>Risultato operativo lordo/ EBITDA</b>	<b>5.580</b>	<b>7.184</b>
Ammortamenti	(8.658)	(8.019)
<b>Utile (perdita) operativo/ EBIT</b>	<b>(3.078)</b>	<b>(835)</b>
Proventi (oneri) finanziari netti	(1.538)	(2.280)
<b>Utile / (perdita) ante imposte</b>	<b>(4.616)</b>	<b>(3.115)</b>
Imposte sul reddito	(142)	(337)
<b>Utile / (perdita) netto</b>	<b>(4.758)</b>	<b>(3.452)</b>

I *ricavi* nel primo trimestre 2011 sono stati di US\$ 68,1 milioni rispetto a un fatturato lordo di US\$ 72,2 milioni del primo trimestre 2010. Il decremento è dovuto principalmente ai seguenti fattori: (i) diminuzione del numero medio di navi della flotta durante il periodo in esame (38,6 nel primo trimestre 2011 rispetto a 41,5 nel primo trimestre 2010), che ha fatto seguito alla riconsegna di alcune navi noleggate, non completamente compensata dall'incremento delle navi di proprietà; (ii) una percentuale analoga di copertura derivante da contratti a tariffa fissa (47,4% nel primo trimestre 2011 rispetto a 47,5% nel primo trimestre 2010) ma con ricavi base *time-*

charter medi giornalieri inferiori (US\$ 16.932 nel primo trimestre 2011 rispetto a US\$ 19.023 nel primo trimestre 2010), quale risultante dei nuovi contratti stipulati nel 2010 e nel primo trimestre 2011; (iii) media giornaliera delle tariffe *spot* di gennaio inferiore (US\$ 11.871 nel primo trimestre 2011 rispetto a US\$ 12.961 nel primo trimestre 2010, quando le tariffe *spot* beneficiarono di una stagione invernale molto rigida). La percentuale di giorni-nave disponibili nel primo trimestre 2011 (1,0%) è stata inferiore rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (2,4%).

I **costi diretti di viaggio** nel primo trimestre 2011 riflettono il già menzionato andamento dei ricavi, legato all'evoluzione della flotta e all'utilizzo delle navi, e sono in linea con i Ricavi lordi registrati nel primo trimestre 2010, ammontando a US\$ 20,2 milioni (US\$ 21,1 milioni nel primo trimestre 2010).

Nel primo trimestre 2011 i **ricavi base time charter** (TCE) sono stati pari a US\$ 47,9 milioni (US\$ 51,1 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente) e risentono della debolezza del mercato delle tariffe *spot* all'inizio del trimestre rispetto alle tariffe relativamente più alte del 2010, unitamente al diminuito ricavo giornaliero medio dei contratti a tariffa fissa. I ricavi base time-charter medi giornalieri sono stati di US\$ 14.328 nel primo trimestre 2011 (US\$ 15.901 nel primo trimestre 2010). La tabella successiva mostra l'andamento delle tariffe nel corso del primo trimestre:

Tariffe giornaliere TCE di DIS	1° trimestre 2010	1° trimestre 2011
<i>(Dollari USA)</i>		
Spot	12.961	11.871
Fissa	19.023	16.932
<b>Media</b>	<b>15.901</b>	<b>14.328</b>

Come sottolineato in precedenza, il mercato *spot* ha continuato a versare in una situazione difficile nel primo trimestre dell'esercizio. Tuttavia DIS, grazie al proprio flessibile modello di *business*, alla forte posizione di mercato ed alle partnership strategiche, è stata in grado di massimizzare la performance. Inoltre nel primo trimestre 2011 il Gruppo ha mantenuto un elevato livello di 'copertura' (contratti a tariffa fissa), con una quota del 47,4% dei ricavi garantita. La diminuzione dei ricavi base *time-charter* medi giornalieri nel trimestre in esame è dovuta ad alcuni contratti rinnovati/stipulati nel 2010 e nel 2011 che, oltre a garantire i ricavi, hanno contribuito a consolidare ulteriormente i rapporti con le principali compagnie petrolifere, un aspetto questo essenziale della strategia di DIS.

I **costi per noleggi passivi**, relativi alle navi a noleggio che compongono la flotta DIS, nel primo trimestre 2011 sono stati di US\$ 24,5 milioni (US\$ 25,5 milioni nel primo trimestre 2010). Tale diminuzione è dovuta al minor numero di navi a noleggio (una media di 19,4 nel primo trimestre 2011 rispetto a 20,1 nel primo trimestre 2010) con conseguente riduzione dei relativi costi. I costi giornalieri per noleggi passivi sono rimasti stabili. I costi per le navi 'noleggiate attraverso pool' (1,0 nave nel primo trimestre 2011, rispetto a una media di 4,7 navi nello stesso periodo dell'esercizio precedente) sono inclusi nella voce Ricavi base *time charter*.

Gli **altri costi operativi diretti** (US\$ 13,4 milioni nel primo trimestre 2011 rispetto a US\$ 14,1 milioni nel primo trimestre 2010) comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche, lubrificanti e quelli assicurativi e derivano dalla gestione delle navi di proprietà, che sono state in media 18,3 nel primo trimestre 2011 rispetto alle 16,8 nel primo trimestre 2010. Il decremento è principalmente dovuto alla diversa tempistica di sostenimento di tali costi e verrà prevedibilmente recuperato nei prossimi mesi. 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.

Nel primo trimestre 2011 i **costi generali ed amministrativi** sono stati di US\$ 5,5 milioni, registrando un incremento rispetto ai US\$ 4,6 milioni del primo trimestre dello scorso anno. Tuttavia tale variazione è dovuta principalmente a svalutazioni non ricorrenti di crediti assicurativi e di costi straordinari del personale. Al netto di tali poste, i costi generali e amministrativi sono in linea con il dato del 2010 e comprendono i costi per il personale di terra, nonché i costi relativi ad immobili, consulenze, viaggi e altre attività amministrative.

Gli **altri proventi operativi** nel primo trimestre 2011 sono stati di US\$ 1,0 milioni (US\$ 0,2 milioni nel primo trimestre 2010). Il saldo si riferisce alle commissioni di noleggio da navi di terzi gestite attraverso i pool.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** per il primo trimestre 2011 è stato di US\$ 5,6 milioni (US\$ 7,2 milioni nel primo trimestre 2010). La diminuzione rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente è dovuta alla debolezza del livello delle tariffe *spot* a inizio anno. Il margine operativo lordo sui ricavi base *time charter* nel periodo in esame è stato di 11,65% (14,06% nel primo trimestre 2010), in miglioramento rispetto all'ultimo trimestre dell'esercizio precedente (US\$ 4,2 milioni, corrispondente ad un margine operativo lordo dell'8,55%).

Gli **ammortamenti** ammontano a US\$ 8,7 milioni nel primo trimestre 2011 (US\$ 8,0 milioni nel primo trimestre 2010), in leggero aumento essenzialmente a causa della consegna di navi di nuova costruzione, le cosiddette "new-building".

Il **risultato operativo (EBIT)** per il primo trimestre dell'esercizio evidenzia una perdita di US\$ 3,1 milioni, rispetto a quello dello stesso periodo del 2010 in cui la perdita era di US\$ 0,8 milioni. Come indicato sopra, la variazione è dovuta principalmente alla diminuzione dei ricavi base *time-charter* (TCE).

Gli **oneri finanziari netti** ammontavano a US\$ 1,5 milioni nel primo trimestre 2011 (US\$ 2,3 milioni nel primo trimestre 2010). Sul saldo ha influito la differenza di cambio positiva di US\$ 1,3 milioni derivante dalla conversione in dollari USA di un finanziamento denominato in yen giapponesi (US\$ 0,5 milioni di utile nel primo trimestre 2010). Escludendo tale posta non realizzata, la voce comprende gli interessi passivi su finanziamenti, di complessivi US\$ 2,8 milioni, stabili rispetto al primo trimestre dell'esercizio precedente.

La **perdita ante imposte** del primo trimestre 2011 è pari a US\$ 4,6 milioni (contro una perdita di US\$ 3,1 milioni nel primo trimestre 2010).

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ 0,1 milioni nel primo trimestre 2011, rispetto a US\$ 0,3 milioni nel primo trimestre 2010. La variazione è dovuta principalmente allo storno del debito di imposta in precedenza accantonato e relativo ad alcuni ricavi ed indennizzi per i quali non era applicabile il regime di *tonnage tax*.

La **perdita netta** di US\$ 4,8 milioni del primo trimestre 2011, rispetto alla perdita netta di US\$ 3,5 milioni del primo trimestre 2010, riflette l'andamento della domanda nel settore delle navi cisterna, ancora penalizzato dalla stagnazione delle tariffe.

## SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA (STATO PATRIMONIALE)

(US\$ migliaia)	Al 31 marzo 2011	Al 31 dicembre 2010
<b>ATTIVITÀ</b>		
Attività non correnti	552.306	544.283
Attività correnti	157.861	165.235
<b>Totale attività</b>	<b>710.167</b>	<b>709.518</b>
<b>PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>		
Patrimonio netto	329.758	333.106
Passività non correnti	279.209	284.658
Passività correnti	101.200	91.754
<b>Totale passività e patrimonio netto</b>	<b>710.167</b>	<b>709.518</b>

Le **attività non correnti** sono rappresentate dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al costo storico, al netto degli ammortamenti. Dopo il consistente calo del valore di mercato delle navi che ha caratterizzato il settore delle navi cisterna dal 2008 alla fine del 2009, nel 2010 si sono registrati segni di ripresa. Questa inversione di tendenza è stata favorita dal leggero aumento dell'attività di compravendita e da una minore pressione sulle tariffe dei

noli, tendenza che si è confermata nel primo trimestre 2011. 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\$ 540,9 milioni al 31 marzo 2011, rispetto a un valore contabile netto della flotta di US\$ 541,0 milioni.

Nei primi tre mesi del 2011 gli *Investimenti lordi* sono stati di US\$ 16,5 milioni e sono relativi alle rate pagate ai cantieri per le tre *new-building* consegnate nell'ambito della joint venture GLENDA International Shipping Ltd. Tali investimenti comprendono inoltre i costi di bacino capitalizzati relativi alle navi di proprietà.

Le **attività correnti** al 31 marzo 2011 erano pari a US\$ 157,9 milioni. Oltre alle voci del capitale circolante, ovvero rimanenze e crediti commerciali, per importi rispettivamente pari a US\$ 23,5 milioni e US\$ 57,7 milioni, le attività correnti comprendono crediti finanziari a breve per US\$ 76,7 milioni, di cui US\$ 9,9 milioni per investimenti di tesoreria e US\$ 66,8 milioni di disponibilità liquide e mezzi equivalenti. Alla fine del primo trimestre 2011 le attività correnti erano diminuite rispetto ai saldi di chiusura dell'esercizio 2010, grazie principalmente all'andamento positivo degli incassi dei crediti.

Le **passività non correnti** (US\$ 279,2 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, essenzialmente debiti commerciali e altre passività, per un totale di US\$ 75,5 milioni.

Il saldo del **patrimonio netto** al 31 marzo 2011 era di US\$ 329,8 milioni (US\$ 333,1 milioni al 31 dicembre 2010). La variazione rispetto all'esercizio precedente è essenzialmente dovuta alla perdita netta sostenuta nel trimestre in esame.

## INDEBITAMENTO NETTO

L'indebitamento finanziario netto ammonta a US\$ 228,0 milioni al 31 marzo 2011, stabile rispetto alla fine del precedente esercizio (US\$ 231,0 milioni). Il rapporto tra indebitamento netto e patrimonio netto di 0,69, come al 31 dicembre 2010.

<i>US\$ migliaia</i>	<b>Al 31 marzo 2011</b>	<b>Al 31 dicembre 2010</b>
<b>Liquidità</b>		
Disponibilità liquide e Mezzi equivalenti	66.778	68.266
<b>Crediti finanziari correnti</b>	9.921	8.250
<b>Totale attività finanziarie correnti</b>	<b>76.698</b>	<b>76.516</b>
<b>Debiti verso banche – correnti</b>	14.329	11.065
<b>Altri finanziatori</b>	-	-
<b>Altre passività finanziarie correnti</b>		
Verso terzi	11.144	11.753
<b>Totale passività finanziarie correnti</b>	<b>25.473</b>	<b>22.818</b>
<b>Indebitamento finanziario netto corrente</b>	<b>(51.225)</b>	<b>(53.698)</b>
<b>Debiti verso banche – non correnti</b>	<b>279.209</b>	<b>284.658</b>
<b>Totale passività finanziarie non correnti</b>	<b>279.209</b>	<b>284.658</b>
<b>Indebitamento finanziario netto</b>	<b>227.984</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*) continuano a mantenersi sui livelli elevati, con un saldo di US\$ 76,7 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 31 marzo 2011 era di US\$ 293,5 milioni (US\$ 295,7 milioni al 31 marzo 2010), comprensivo di US\$ 14,3 milioni con scadenza a un anno. 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\$ 149,3 milioni relativo alla linea di credito *revolving* concessa da Credit Agricole per un periodo di 10 anni (con la partecipazione di altri istituti bancari); (ii) debito di US\$ 29,9 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, consolidate proporzionalmente nel bilancio di DIS: (i) finanziamento *Commerzbank AG Global Shipping e Credit Suisse* per US\$ 84,9 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\$ 29,5 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\$ 11,1 milioni degli strumenti di copertura derivati (essenzialmente contratti di *swap* su tassi di interesse).

### FLUSSI DI CASSA

I flussi di cassa netti per il periodo chiuso al 31 marzo 2011 sono stati negativi di US\$ 1,5 milioni. Escludendo l'incremento registrato dagli investimenti finanziari a breve termine di US\$ 1,7 milioni, il saldo non ha subito altre variazioni di rilievo nel primo trimestre 2011.

<i>US\$ migliaia</i>	<b>1° trimestre 2011</b>	<b>1° trimestre 2010</b>
Flussi di cassa da attività operative	16.948	1.990
Flussi di cassa da attività di investimento	(16.510)	(4.891)
Flussi di cassa da attività finanziarie	(2.021)	(2.619)
<b>Variazione della liquidità</b>	<b>(1.583)</b>	<b>(5.520)</b>
<b>Variazione netta in aumento/ (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(1.583)</b>	<b>(5.520)</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	68.266	92.243
Differenze di conversione su disponibilità liquide e mezzi equivalenti	95	49
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo</b>	<b>66.778</b>	<b>86.772</b>

I **flussi di cassa da attività operative** nel primo trimestre 2011 sono stati di US\$ 17,0 milioni (rispetto a US\$ 2,0 milioni nel primo trimestre 2010). Su questo risultato hanno influito principalmente, oltre al risultato ottenuto in termini di EBITDA, l'andamento del capitale circolante e in particolare la tempistica di incasso dei crediti commerciali.

I **flussi di cassa da attività di investimento** sono stati di US\$ 16,5 milioni (utilizzi), comprensivi di investimenti lordi relativi al pagamento degli anticipi per le navi di nuova costruzione, nonché dei costi di bacino.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** per il primo trimestre 2011 sono stati negativi per US\$ 2,0 milioni, in seguito ai rimborsi trimestrali previsti.

## EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO TRIMESTRE

### FLOTTA CONTROLLATA – d’AMICO TANKERS LIMITED

Nel primo trimestre 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. Tali contratti sono stati conclusi a tariffe tali da permettere alla Società di generare flussi di cassa operativi e di consolidare ulteriormente i rapporti con le principali compagnie petrolifere;
- Febbraio 2011 - M/T Cielo di Napoli, nave cisterna handysize, è stata riconsegnata da d’Amico ai rispettivi armatori.

### FLOTTA CONTROLLATA – GLENDA INTERNATIONAL SHIPPING LIMITED

- Gennaio 2011 – M/T *GLENDA Melody*, nave MR di proprietà, è stata consegnata a GLENDA International Shipping Limited;
- Febbraio 2011 – M/T *GLENDA Meryl* e 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.

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

### FLOTTA CONTROLLATA

- Aprile 2011 – M/T High Glory, nave MR a noleggio, è stata riconsegnata da d’Amico ai rispettivi armatori

Il profilo della flotta di d’Amico International Shipping può essere sintetizzato come segue.

	Al 31 marzo 2011			Al 5 maggio 2011		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	16,0	3,0	19,0	16,0	3,0	19,0
A noleggio	16,0	3,0	19,0	15,0	3,0	18,0
A noleggio attraverso pool	0,0	1,0	1,0	0,0	1,0	1,0
Totale	32,0	7,0	39,0	31,0	7,0	38,0

### EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

L’inizio del secondo trimestre ha offerto migliori opportunità di arbitraggio che hanno fatto salire la domanda di tonnellaggio per miglia, anche se tale aumento è stato controbilanciato da un’impennata del costo del carburante bunker, che ha impedito incrementi consistenti delle tariffe di nolo. Per la prima volta da oltre dodici mesi, l’Agenzia Internazionale per l’Energia (IEA) non ha rivisto le proprie stime sulla domanda futura di prodotti petroliferi nel 2011, principalmente in seguito all’aumento dei prezzi del petrolio e dell’inflazione che ha colpito i paesi emergenti. Le scorte dei paesi OCSE sono state ridotte notevolmente a causa dei margini di raffinazione estremamente bassi. Considerando il persistere delle condizioni di dislocazione dei prodotti petroliferi, è realistico ritenere che il miglioramento dell’utilizzo di navi cisterna continuerà. Anche l’offerta di navi è destinata a ridursi. Le esportazioni dagli Stati Uniti verso aree come l’America latina sono aumentate, spostando tonnellaggio dalle rotte più tradizionali che percorrevano l’Oceano Atlantico, con il risultato di diminuire

---

l'offerta di tonnellaggio in quell'area, e conseguentemente anche in Asia. Grazie al buon livello di utilizzo delle navi le prospettive a lungo termine sono positive, ma una crescita sostanziale della domanda non può ancora essere ritenuta strutturale, tenuto anche conto del fatto che la crescita economica potrebbe essere frenata dai rincari del petrolio e delle materie prime.

I principali fattori che dovrebbero condizionare il mercato dei trasporti con 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 e (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 qui di seguito:

### **Domanda di navi cisterna**

- Nonostante la riduzione delle forniture provenienti dalla Libia, la IEA ha confermato le previsioni di aumento della domanda mondiale di prodotti petroliferi nel 2011, che si stima salirà a 89,4 milioni di barili al giorno (+1,6%, pari a 1,4 milioni di barili al giorno su base annua);
- Incremento del +4,6% su base annua della domanda di prodotti petroliferi raffinati (*Clean Petroleum Product*) all'interno dei paesi OCSE, prima fra tutti la Germania, seguiti dagli Stati Uniti e dall'Asia;
- La domanda di prodotti petroliferi raffinati nei paesi non OCSE ha già registrato un incremento di 2 milioni di barili al giorno, pari a un considerevole +5% su base annua;
- I modesti margini di raffinazione a livello mondiale hanno provocato una riduzione delle scorte industriali, con conseguente aumento delle importazioni, e pertanto della domanda di tonnellaggio per miglia, dato che i prodotti vengono trasportati su distanze maggiori;
- La capacità di raffinazione è prevista in aumento, seppure con qualche ritardo a causa delle limitazioni imposte dalla difficile situazione finanziaria, e dovrebbe raggiungere 9,1 milioni di barili al giorno entro il 2016. Esistono 39 progetti in corso nei paesi emergenti, corrispondenti a 7 milioni di barili al giorno in termini di capacità di raffinazione aggiuntiva prodotta, soprattutto in regioni quali Asia-Pacifico, Medio Oriente, America centrale e meridionale. Tale aumento della capacità produttiva a basso costo in Asia dovrebbe favorire in maniera strutturale gli scambi commerciali su rotte più lunghe. Pertanto l'incremento della domanda di tonnellaggio-miglia dovrebbe influire positivamente sulla domanda di navi cisterna;
- Numerose calamità naturali e crisi geopolitiche hanno provocato un drastico calo della normale offerta di prodotti petroliferi. La conseguente dislocazione di tali prodotti ha influito e continuerà a influire positivamente sulla crescita della domanda;
- Il Brasile, da sempre un esportatore di benzina, è ora diventato un importatore di questo prodotto per far fronte alla domanda interna di un paese che registra la crescita più rapida tra le economie mondiali. La domanda di prodotti, quali la benzina e il gasolio, è aumentata quest'anno del 5% (su base annua).

### **Offerta di navi cisterna**

- L'entrata in servizio di numerose nuove navi è stato il fattore più penalizzante per il mercato delle navi cisterna; tuttavia a causa di cancellazioni, conversioni delle navi e ritardi nelle consegne, l'incremento netto previsto della flotta mondiale risulta ora notevolmente ridotto. Nel triennio 2007/8/9, in cui le consegne sono state più numerose, il segmento delle navi cisterna con capacità di trasporto (dwt) compresa tra 25.000 e 55.000 tonnellate ha registrato un incremento annuo di poco inferiore al 9%. Si prevede che l'incremento netto della flotta in questo segmento sarà del 2,5% circa nei prossimi tre anni, ma considerata la situazione attuale, da più parti si avanza l'ipotesi che non tutte queste navi di nuova costruzione saranno effettivamente consegnate;
- Nonostante la consegna di numerose nuove navi moderne negli ultimi anni, oggi l'utilizzo più efficiente sta avendo un effetto positivo sull'offerta. I prodotti petroliferi vengono trasportati su distanze più lunghe, riducendo così l'offerta di tonnellaggio disponibile;
- La demolizione è un fattore da tenere presente nel settore navale, anche se le disposizioni relative alla cessazione graduale del servizio e la redditività relativamente modesta hanno accelerato il processo di ritiro delle navi nello scorso esercizio. Nel segmento 25-55.000 dwt sono state ritirate definitivamente dall'attività operativa navi pari a una capacità di trasporto di circa 7 milioni trecentomila tonnellate;
- La maggior parte delle navi a scafo singolo sono state ritirate nel 2010 per rispettare le disposizioni della Marpol relative alla cessazione graduale dal servizio. Nell'ambito di tale programma, entro il 2015 dovranno essere ritirate altre 93 navi del segmento 25-55.000 dwt;
- Nel gennaio 2011 il prezzo del petrolio ha di poco superato i cento dollari al barile e, dopo gli eventi che hanno caratterizzato il primo trimestre, è passato a 126,0 dollari al barile, con un aumento del 25% nel corso dell'anno, che a sua volta ha determinato il rincaro del prezzo del bunker.



**GRUPPO D' AMICO INTERNATIONAL SHIPPING**  
**BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 31 MARZO 2011**

**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO**

<i>US\$ migliaia</i>	<b>1° trimestre 2011</b>	<b>1° trimestre 2010</b>
Ricavi	68.080	72.236
Costi diretti di viaggio	(20.198)	(21.123).
<b>Ricavi base <i>time charter</i></b>	<b>47.882</b>	<b>51.113</b>
Costi per noleggi passivi	(24.446)	(25.506)
Altri costi operativi diretti	(13.441)	(14.069)
Costi generali ed amministrativi	(5.465)	(4.580)
Altri proventi operativi	1.050	226
<b>Risultato operativo lordo</b>	<b>5.580</b>	<b>7.184</b>
Ammortamenti	(8.658)	(8.019)
<b>Utile/(Perdita) operativo</b>	<b>(3.078)</b>	<b>(835)</b>
Proventi (oneri) finanziari netti	(1.538)	(2.280)
<b>Utile/(Perdita) ante imposte</b>	<b>(4.616)</b>	<b>(3.115)</b>
Imposte sul reddito	(142)	(337)
<b>Utile/(Perdita) netto</b>	<b>(4.758)</b>	<b>(3.452)</b>
<i>La perdita netta è interamente di pertinenza della Capogruppo</i>		
<b>Utile/(Perdita) per azione</b>	<b>(0,032)</b>	<b>(0,023)</b>

**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO**

<i>US\$ migliaia</i>	<b>1° trimestre 2011</b>	<b>1° trimestre 2010</b>
Utile/(Perdita) del periodo	(4.758)	(3.452)
Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (" <i>cash flow hedge</i> ")	1.390	(405)
<b>Utile/(Perdita) netto complessivo</b>	<b>(3.368)</b>	<b>(3.857)</b>
<b>Utile/(Perdita) per azione</b>	<b>(0,022)</b>	<b>(0,0257)</b>

## SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

	Al 31 marzo 2011	Al 31 dicembre 2010
<i>US\$ migliaia</i>		
<b>ATTIVITÀ</b>		
<b>Attività non correnti</b>		
Immobilizzazioni materiali	552.306	544.283
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>552.306</b>	<b>544.283</b>
<b>Attività correnti</b>		
Rimanenze	23.514	21.172
Crediti a breve ed altre attività correnti	57.648	67.547
Attività finanziarie correnti	9.921.	8.250
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	66.778	68.266
<b>Totale attività correnti</b>	<b>157.861</b>	<b>165.235</b>
<b>Totale attività</b>	<b>710.167</b>	<b>709.518</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		
<b>Patrimonio netto</b>		
Capitale sociale	149.950	149.950
Utili portati a nuovo	134.688	139.446
Altre riserve	45.120	43.710
<b>Patrimonio netto totale</b>	<b>329.758</b>	<b>333.106</b>
<b>Passività non correnti</b>		
Banche e altri finanziatori	279.209	284.658
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>279.209</b>	<b>284.658</b>
<b>Passività correnti</b>		
Banche e altri finanziatori	14.329	11.065
Debiti a breve ed altre passività correnti	75.528	68.855
Altre passività finanziarie correnti	11.144	11.754
Debiti d'imposta	199	80
<b>Totale passività correnti</b>	<b>101.200</b>	<b>91.754</b>
<b>Totale passività e patrimonio netto</b>	<b>710.167</b>	<b>709.518</b>

## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trimestre 2011	1° trimestre 2010
<b>Utile/(Perdita) del periodo</b>	<b>(4.758)</b>	<b>(3.452)</b>
Ammortamenti	8.658	8.019
Imposte correnti e differite	142	337
Oneri finanziari	2.774	2.844
Variazioni di <i>fair value</i> su attività finanziarie	(1.075)	(564)
Altri componenti che non influenzano le disponibilità liquide	(173)	(27)
<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante</b>	<b>5.568</b>	<b>7.157</b>
Variazioni delle rimanenze	(2.342)	(2.220)
Variazioni dei crediti a breve	9.899	(9.646)
Variazioni dei debiti a breve	6.673	9.960
Imposte pagate	(53)	(307)
Interessi corrisposti	(2.797)	(2.954)
<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>16.948</b>	<b>1.990</b>
Acquisto di immobilizzazioni materiali	(16.510)	(7.413)
Ricavi da vendita/cancellazione di immobilizzazioni	-	2.522
<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>(16.510)</b>	<b>(4.891)</b>
Altre variazioni del patrimonio netto	22	214
Variazioni di altri crediti finanziari	-	43.446
Variazioni di altre attività finanziarie	(1.671)	-
Variazioni di altri debiti finanziari	781	(12.324)
Rimborso finanziamenti bancari	(6.415)	(33.955)
Utilizzo finanziamenti bancari	5.262	-
<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>(2.021)</b>	<b>(2.619)</b>
<b>Variazione della liquidità</b>	<b>(1.583)</b>	<b>(5.520)</b>
<b>Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(1.583)</b>	<b>(5.520)</b>
Disponibilità liquide ad inizio periodo	68.266	92.243
Differenze di conversione su disponibilità liquide	95	49
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo</b>	<b>66.778</b>	<b>86.772</b>

**PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO**

	<b>Capitale sociale</b>	<b>Utili portati a nuovo</b>	<b>Altre riserve</b>		<b>Totale</b>
<i>US\$ migliaia</i>			<i>Altro</i>	<i>Cash-Flow hedge</i>	
<b>Saldo al 1° gennaio 2011</b>	<b>149.950</b>	<b>139.446</b>	<b>55.463</b>	<b>(11.753)</b>	<b>333.106</b>
Altre variazioni	-	-	20	-	20
Utile (perdita) complessivo	-	(4.758)		1.390	(3.368)
<b>Saldo al 31 marzo 2011</b>	<b>149.950</b>	<b>134.688</b>	<b>55.483</b>	<b>(10.363)</b>	<b>329.758</b>

	<b>Capitale sociale</b>	<b>Utili portati a nuovo</b>	<b>Altre riserve</b>		<b>Totale</b>
<i>US\$ migliaia</i>			<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	-	-	214	-	214
Utile (perdita) complessivo	-	(3.452)	-	(405)	(3.857)
<b>Saldo al 31 marzo 2010</b>	<b>149.950</b>	<b>152.137</b>	<b>60.364</b>	<b>(12.595)</b>	<b>349.856</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/EC 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 31 marzo 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 extra 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 della stessa.

#### 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 31 marzo 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 ai fini del presente resoconto intermedio di gestione, rispetto a quelli applicati alla relazione di bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010.

---

## 2. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

---

### Impegni finanziari

Al 31 marzo 2011, gli impegni per investimenti del Gruppo erano pari a US\$ 56,2 milioni, di cui US\$ 46,6 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi.

<i>US\$ Milioni</i>	<b>Al 31 marzo 2011</b>	<b>Al 31 dicembre 2010</b>
Fino a un anno	46,6	52,0
Tra 1 e 3 anni	9,6	18,7
Tra 3 e 5 anni	-	-
Oltre 5 anni	-	-
	<hr/>	<hr/>
	56,2	70,7

Gli impegni finanziari sono relativi a due navi cisterna 'product/chemical' da 52.000 dwt costruite dal cantiere Hyundai-Mipo.

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico  
Presidente

Marco Fiori  
Amministratore Delegato

Il Manager responsabile per la preparazione dei bilanci, Alberto Mussini, nella sua qualità di Direttore Finanziario 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: +352 2626292901

Tel: +377 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)