

d'Amico International Shipping S.A.

Resoconto Intermedio di Gestione – Terzo Trimestre 2009

Lussemburgo, 29 ottobre 2009 – Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del terzo trimestre 2009 e il calendario finanziario 2010 della Società.

'Il difficile contesto di mercato si riflette in una perdita netta di esercizio di US\$ 11,4 milioni nel terzo trimestre 2009 (US\$ 7,8 milioni escludendo le componenti non monetarie legate all'effetto cambio), ma con flussi di cassa operativi a livello di pareggio e disponibilità liquide di rilievo'

L'elevata offerta sul mercato, spinta dal varo di navi di nuova costruzione, ha generato una forte pressione sulle tariffe spot. I risultati di d'Amico International Shipping (DIS) si possono considerare relativamente buoni, dato il difficile contesto operativo caratterizzato da un lato dalla recessione economica a livello mondiale e dall'altro dalla sovracapacità di navi. La significativa percentuale di copertura da contratti a tariffa fissa, il forte posizionamento sul mercato, unitamente a significative efficienze sulle spese generali ed amministrative e alla solida posizione finanziaria della società hanno consentito a DIS di navigare sulla linea di galleggiamento, vicino al livello di pareggio.

RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE 2009

- Ricavi Base Time Charter (TCE) di US\$ 42,7 milioni
 - Risultato operativo lordo di US\$ 4,2 milioni (9,7% sul TCE)
 - Perdita netta di US\$ 11,4 milioni (US\$ 7,8 milioni al netto della perdita sul tasso di cambio)
 - Flussi di cassa da attività operative al livello di pareggio (US\$ (0,4) milioni)
 - Perdita per azione di US\$ (0,076)
-

RISULTATI DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2009

- Ricavi Base Time Charter (TCE) di US\$ 141,1 milioni
 - Risultato operativo lordo di US\$ 28,7 milioni (20,3% sul TCE)
 - Perdita netta di US\$ 4,2 milioni (US\$ 3,6 milioni al netto della perdita sul tasso di cambio)
 - Indebitamento netto di US\$ 150,5 milioni e disponibilità liquide di US\$ 112,0 milioni
 - Flussi di cassa da attività operative di US\$ 28,2 milioni
 - Perdita per azione di US\$ (0,028)
-

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Le prospettive per d'Amico International Shipping rimangono sostanzialmente in linea con quanto detto nel corso dell'anno, confermando inoltre quanto siano ancora fortemente condizionate dall'attuale debolezza del mercato e dall'incertezza a livello di economia mondiale. Il management della Società mantiene pertanto un atteggiamento estremamente prudente al riguardo. I noli delle navi cisterna sono in calo da inizio anno e in maniera più decisa a partire dal secondo trimestre. Non si sono registrate ulteriori forti riduzioni sostanziali nel terzo trimestre e non si prevede nemmeno un'ulteriore contrazione nell'ultimo trimestre dell'anno. Le tariffe rimangono sotto pressione e, considerata anche la rilevante crescita nella flotta mondiale, il processo di stabilizzazione e di miglioramento significativo non è previsto fino ad una ripresa economica capace di generare una domanda sostenuta.

Oggi alle ore 15.00 (CEST) DIS terrà una conferenza telefonica. Per partecipare, comporre i seguenti numeri telefonici: Italia: + 39 02 8058811 – Regno Unito: + 44 808 23 89 561 - USA: + 1 866 63 203 28 Le slide della presentazione possono essere scaricate prima della conferenza call dalla pagina Investor Relations del sito internet di DIS: www.damicointernationalshipping.com. Per ulteriori informazioni: www.damicointernationalshipping.com. Per ulteriori informazioni: Investor Relation Manager, Anna Franchin, tel. +352 2626229 01

Il presente comunicato stampa è relativo ai risultati del terzo trimestre 2009, non sottoposti a revisione contabile, e costituisce il resoconto intermedio sulla gestione redatto secondo quanto previsto dall'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.

Questo documento è disponibile presso la sede sociale, sul sito www.damicointernationalshipping.com e presso Société de la Bourse de Luxembourg S.A. (O.A.M.)

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, Boulevard Royal 25C

Capitale sociale US\$149.949.907 al 30.09.09

INDICE

DATI DI SINTESI	3
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING	4
ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO	8
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL TERZO TRIMESTRE	15
FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DEL TRIMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.....	16
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO ABBREVIATO AL 30 SETTEMBRE 2009.....	18
• CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO.....	18
• CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO.....	18
• STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO.....	19
• RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO.....	20
• PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO.....	21
• NOTE	22

DATI DI SINTESI

DATI FINANZIARI

3° Trimestre 2009	3° Trimestre 2008	US\$ Migliaia	9 mesi 2009	9 mesi 2008 (*)
42 627	67 646	Ricavi base <i>time charter</i>	141 107	188 072
4 151	29 605	Risultato operativo lordo/ EBITDA	28 698	79 783
9.74%	43.76%	<i>margin</i> sul TCE in %	20.33%	42.42%
(5 342)	19 178	Risultato operativo/ EBIT	1 578	52 732
(12.53)%	28.35%	<i>margin</i> sul TCE in %	1.12%	28.04%
(11 437)	15 959	Utile (perdita) netto	(4 227)	43 179
(26.83)%	23.59%	<i>margin</i> sul TCE in %	(2.99)%	22.96%
US\$ (0.076)	US\$ 0.106	Utile (perdita) per azione	(0.028)	US\$ 0.288
(381)	26 124	Flussi di cassa operativi	28 158	66 275
26 541	64 762	Investimenti lordi	56 928	230 100

(*) Per omogeneità di confronto, gli importi relativi al 2008 vengono forniti al netto della plusvalenza da vendita navi di US\$ 47,1 milioni nei primi nove mesi del 2008

Al 30 settembre 2009	Al 31 dicembre 2008			
719 906	724 154	Totale attività		
150 491	142 235	Indebitamento finanziario netto		
361 420	387 839	Patrimonio netto		

ALTRI DATI OPERATIVI

3° Trimestre 2009	3° Trimestre 2008	US\$ Migliaia	9 mesi 2009	9 mesi 2008
13 879	22 750	Dati operativi giornalieri - Ricavi <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) ¹	16 526	21 438
38.5	36.7	Sviluppo della Flotta - Numero medio di navi	37.2	36.0
15.5	17.0	Di proprietà	15.2	16.9
18.1	14.8	- A noleggio	17.0	14.4
4.9	4.9	- A noleggio	5.0	4.7
2.5%	0.7%	Giorni di off-hire/giorni-nave disponibili ² (%)	3.0%	1.7%
54.9%	55.7%	Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni navi disponibili ³ (% di copertura)	56.9%	51.4%

¹ 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 brokers 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.

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

³ 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* e COAs (*Contracts of Affreightment*), 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

d'Amico International Shipping S.A. (DIS, il Gruppo o d'Amico International Shipping), è una società attiva nel trasporto internazionale via mare che, attraverso la consociata interamente controllata d'Amico Tankers Limited (Irlanda), gestisce una flotta con un'età media di circa 4,4 anni, inferiore alla media delle navi del segmento che è di 9,35 anni (fonte: Clarkson Research Services). 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 quali ExxonMobil, Total, Shell, Petrobras, PDVSA, ENOC, Glencore e Vitol. Inoltre, tutte le navi sono costruite in ottemperanza alle norme IMO (International Maritime Organization) e MARPOL (the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships), 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 2009, il 72,3% delle navi della flotta d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo così al Gruppo di trasportare una vasta gamma di prodotti.

FLOTTA

La seguente tabella fornisce alcune informazioni sulla flotta comprendente **40,4 navi**, aggiornate al 30 settembre 2009:

Flotta MR

Nome della nave	Tpl (dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Classe IMO
Di proprietà				
High Efficiency ¹	46,547	2009	Nakai Zosen, Japan	-
GLENDA Megan ²	47,147	2009	Hyundai Mipo, South Korea	IMO III
High Venture	51,087	2006	STX, South Korea	IMO III
High Presence	48,700	2005	Imabari, Japan	-
High Priority	46,847	2005	Nakai Zosen, Japan	-
High Progress	51,303	2005	STX, South Korea	IMO III
High Performance	51,303	2005	STX, South Korea	IMO III
High Valor	46,975	2005	STX, South Korea	IMO III
High Courage	46,975	2005	STX, South Korea	IMO III
High Endurance	46,992	2004	STX, South Korea	IMO III
High Endeavour	46,992	2004	STX, South Korea	IMO III
High Challenge	46,475	1999	STX, South Korea	IMO III
High Spirit	46,473	1999	STX, South Korea	IMO III
High Wind	46,471	1999	STX, South Korea	IMO III
A noleggio con opzione di acquisto				
High Enterprise	45,800	2009	Shin Kurushima, Japan	IMO III
High Pearl	48,023	2009	Imabari, Japan	-
High Prosperity	48,711	2006	Imabari, Japan	-
High Century	48,676	2006	Imabari, Japan	-
High Nefeli	45,976	2003	STX, South Korea	IMO III

¹ La High Efficiency è di proprietà della DM Shipping, nella quale DIS ha un interesse del 51% ed è data in noleggio alla d'Amico Tankers Limited.

² GLENDA Megan è di proprietà della GLENDA International Shipping, nella quale DIS ha un interesse del 50%.

A noleggio senza opzione di acquisto

High Force	53,603	2009	Shin Kurushima, Japan	-
High Saturn	51,149	2008	STX, South Korea	IMO III
High Mars	51,149	2008	STX, South Korea	IMO III
High Mercury	51,149	2008	STX, South Korea	IMO III
High Jupiter	51,149	2008	STX, South Korea	IMO III
High Glory	45,700	2006	Minami Nippon, Japan	-
High Glow	46,846	2006	Nakai Zosen, Japan	-
High Trader	45,879	2004	Shin Kurushima, Japan	-
High Energy	46,874	2004	Nakai Zosen, Japan	-
High Power	46,874	2004	Nakai Zosen, Japan	-

Flotta Handysize

Nome della nave	Tpl (dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Classe IMO
Di proprietà				
Cielo di Salerno	36,032	2002	STX, South Korea	IMO III
Cielo di Parigi	36,032	2001	STX, South Korea	IMO III
Cielo di Londra	35,985	2001	STX, South Korea	IMO III

Scafo nudo senza opzione di acquisto

Cielo di Guangzhou	38,877	2006	Guangzhou, China	-
--------------------	--------	------	------------------	---

A noleggio senza opzione di acquisto

Cielo di Roma	40,081	2003	Shina, South Korea	IMO III
Cielo di Milano	40,096	2003	Shina, South Korea	IMO III
Cielo di Napoli	40,083	2002	Shina, South Korea	IMO III

Flotta Handysize a noleggio con accordi consortili

Nome della nave	Tpl (dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Interesse	Classe IMO
A noleggio senza opzione di acquisto					
Handytanker Spirit	34,671	2006	Dalian, China	50%	IMO III
Handytanker Unity	34,620	2006	Dalian, China	33%	IMO III
Handytanker Liberty	34,620	2006	Dalian, China	33%	IMO III
Tevere	37,178	2005	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
Fox	37,025	2005	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
Elbtank Denmark ¹	37,274	2002	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
Torm Ohio ¹	37,999	2001	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
A noleggio con opzione di acquisto					
Handytankers Magic	38,603	2009	Guangzhou, China	25%	IMO III
Handytankers Miracle	38,877	2008	Guangzhou, China	25%	IMO III
Melody	38,877	2008	Guangzhou, China	25%	IMO III
Malbec	38,499	2008	Guangzhou, China	100%	IMO III

¹ La Elbtank Denmark era in precedenza denominata Orontes, e la Torm Ohio era denominata Ohio.

Impiego della flotta e Partnership

	<i>N. di Navi DIS</i>	<i>Navi totali del Consorzio</i>
Impiego diretto	10	n/d
Handytankers pool	8.9	94
High pool (navi MR)	6	9
Glenda Int'l (navi MR)	15.5	36
Totale	40.4	139

Al 30 settembre 2009, d'Amico International Shipping impiegava direttamente sette navi MR (Medio Raggio) e 3 Handysize attraverso contratti di noleggio a lungo termine con Exxon, Total e Glencore. Il Gruppo impiega una parte significativa delle proprie navi tramite accordi di partnership, che gli permettono di dispiegare una flotta di navi su vasta scala e con ampia copertura geografica. Attraverso tali partnership, DIS è in grado di fornire un servizio completo ai propri clienti, consentendo di accrescere la copertura geografica per cogliere vantaggiose opportunità economiche, e con una conseguente maggiore flessibilità nell'impiego della flotta.

Handytankers Pool – un consorzio con A.P. Moller-Maersk, Seearland Shipping Management e Motia Compagnia di Navigazione S.p.A. Gestiva 94 navi al 30 settembre 2009.

High Pool Tankers Limited – un consorzio con Nissho Shipping Co. Limited (Giappone) e Mitsubishi Corporation. Gestiva nove navi cisterna MR al 30 settembre 2009. d'Amico International Shipping, attraverso la d'Amico Tankers Limited, è responsabile in via esclusiva della gestione commerciale del consorzio, in particolare del noleggio, del chartering e dell'amministrazione.

GLENDIA International Management Limited – un accordo commerciale con Glencore/ST Shipping al fine di gestire le navi sotto un unico marchio, 'GLENDIA'. Al 30 settembre 2009, GLENDIA International Management Limited gestiva 36 navi cisterna MR.

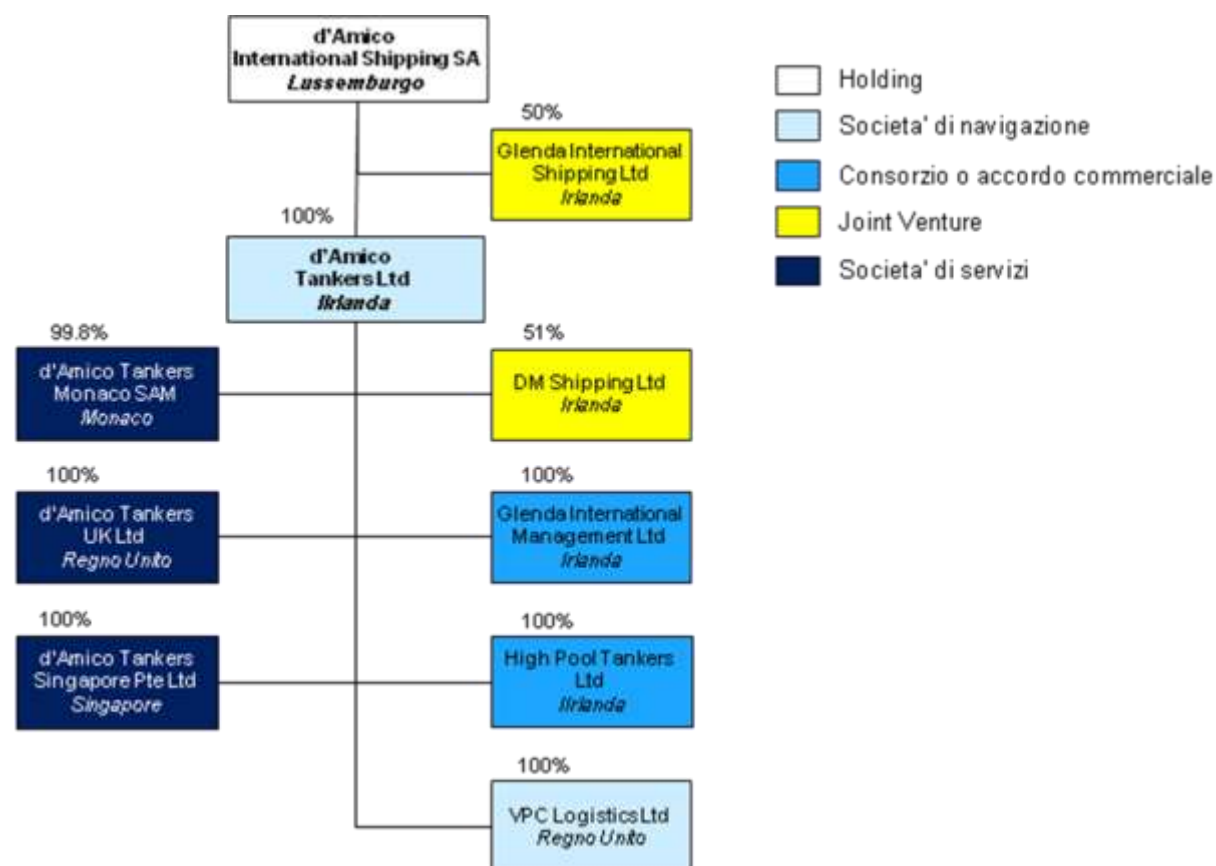
Oltre agli accordi consortili e commerciali, DIS ha costituito assieme a importanti partner strategici due joint venture per il controllo congiunto di navi. La prima, DM Shipping Ltd, consente a d'Amico International Shipping di ampliare l'ambito della sua relazione con il Gruppo Mitsubishi. La prima di due navi MR originariamente commissionate è stata consegnata alla fine di luglio 2009, mentre la seconda nave sarà consegnata alla fine di ottobre dell'anno in corso. Le navi DM Shipping sono nolleggiate a d'Amico Tankers Limited e utilizzate nell'High Pool. L'altra joint venture, GLENDIA International Shipping, rafforza la partnership commerciale con il Gruppo Glencore. La prima nave cisterna MR per il trasporto di prodotti petroliferi/chimici ordinata è stata consegnata nell'agosto di quest'anno. La joint venture ha inoltre contratti per l'acquisto di ulteriori 10 nuove navi cisterna MR per prodotti petroliferi/chimici, con consegna prevista tra gennaio 2010 e ottobre 2011. Le navi saranno gestite da GLENDIA International Management Ltd.

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 circa 76 navi, parte in proprietà e parte in noleggio; delle quali 40,4 fanno parte della flotta DIS e operano nel mercato delle navi cisterna, mentre le rimanenti 36 sono navi dry-bulk controllate da d'Amico Dry Limited e 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 nel 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 è presente con i suoi uffici in Lussemburgo, a Dublino, Londra, Monaco e Singapore. Attraverso le rappresentanze presso gli uffici delle proprie partnership, opera anche a New York, Copenhagen, Venezia e Tokyo. Al 30 settembre 2009 il Gruppo impiegava 382 dipendenti come personale marittimo e 51 dipendenti come personale di terra.

STRUTTURA DEL GRUPPO

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



ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2009

I primi nove mesi del 2009 sono stati caratterizzati dal continuo calo nelle tariffe delle navi cisterna fino alla fine di settembre. Il mercato spot ha registrato una performance relativamente buona nei primi due mesi del 2009; tuttavia, a partire dalla fine di febbraio, in conseguenza del rallentamento economico, il settore delle navi cisterna ha registrato una flessione senza precedenti nel mercato spot. La richiesta di navi cisterna ha iniziato a diminuire nel mese di febbraio e in maniera più decisa nel mese di marzo e nel trimestre successivo, sebbene non alla stessa velocità. Il mercato ha subito poi un'ulteriore flessione dopo il breve miglioramento del mese di maggio e del mese di settembre in Asia, anche se non delle stesse dimensioni di quello di maggio. L'aumento dei prezzi del petrolio a partire dall'inizio dell'anno ha avuto come conseguenza l'aumento dei prezzi del carburante (bunker) che, a sua volta, ha avuto ripercussioni sui profitti. Anche le tariffe e i margini di raffinazione sono crollati nel corso del 2009 a causa della debole domanda di prodotti petroliferi raffinati e del significativo livello di scorte accumulate. Sia la domanda di trasporto di prodotti che l'attività di arbitraggio sulle lunghe distanze non hanno, d'altra parte, raggiunto i livelli degli anni precedenti. L'offerta costante di navi, spinta dall'immissione di navi di nuova costruzione nel mercato, ha avuto come conseguenza una pressione significativa sulle tariffe spot. I risultati di d'Amico International Shipping (DIS), dato il difficile contesto operativo, caratterizzato da un lato dalla recessione economica a livello mondiale e dall'altro dalla sovracapacità di navi, si possono considerare relativamente buoni.

Nel terzo trimestre, i ricavi su base *time charter* medi per giorno di utilizzo sono stati di US\$ 13.879 (US\$ 16.526 nei primi nove mesi dell'anno). Sulla base di tariffe così deboli, DIS ha realizzato nel terzo trimestre una perdita netta di US\$ 11,4 milioni (US\$ 7,8 milioni se si esclude la perdita non monetaria sul tasso di cambio relativa alla conversione in US\$ dei prestiti denominati in JPY), mentre nei primi nove mesi dell'anno in corso, grazie ai risultati positivi del primo trimestre, la perdita netta accumulata è stata di US\$ 4,2 milioni. Il risultato operativo lordo (EBITDA) è stato di US\$ 4,2 milioni nel terzo trimestre, con un EBIDTA nei primi nove mesi di US\$ 28,7 milioni. Lo scenario estremamente diverso del mercato non consente di confrontare in maniera coerente i risultati del 2009 con il picco di mercato del 2008, quando l'utile netto di DIS nel terzo trimestre ha raggiunto US\$ 15,9 milioni e US\$ 43,2 milioni nei primi nove mesi (US\$ 90,3 milioni comprese le plusvalenze dalla vendita delle navi per ulteriori US\$ 47,1 milioni). La significativa percentuale di copertura da contratti a tariffa fissa, il forte posizionamento sul mercato, unitamente a significative efficienze sulle spese generali ed amministrative e alla solida posizione finanziaria della società hanno consentito a DIS di navigare sulla linea di galleggiamento, vicino al livello di pareggio.

RISULTATI OPERATIVI

3° Trimestre 2009	3° Trimestre 2008	US\$ migliaia	9 mesi 2009	9 mesi 2008
60 191	94 740	Ricavi	188 687	251 972
(17 564)	(27 094)	Costi diretti di viaggio	(47 580)	(63 900)
42 627	67 646	Ricavi base time charter	141 107	188 072
(22 330)	(21 356)	Costi per noleggi passivi	(66 481)	(59 407)
(11 499)	(11 010)	Altri costi operativi diretti	(33 748)	(34 583)
(5 311)	(6 069)	Costi generali ed amministrativi	(15 123)	(18 168)
664	394	Altri proventi operativi	2 943	3 869
	-	- Plusvalenze da vendita navi	-	47 154
4 151	29 605	Risultato operativo lordo/ EBITDA	28 698	126 937
(9 493)	(10 427)	Ammortamenti	(27 120)	(27 051)
(5 342)	19 178	Risultato operativo/ EBIT	1 578	99 886
(5 990)	(3 034)	PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI	(5 437)	(8 912)
(11 332)	16 144	Utile (perdita) prima delle imposte	(3 859)	90 974
(105)	(185)	Imposte sul reddito	(368)	(640)
(11 437)	15 959	Utile (perdita) netto	(4 227)	90 334

Ricavi: a fronte della debole richiesta di navi cisterna, nel terzo trimestre del 2009 sono stati di US\$ 60,2 milioni (US\$ 94,7 milioni nel terzo trimestre del 2008). Il fatturato nei primi nove mesi del 2009 è stato di US\$ 188,7 milioni (US\$ 251,9 milioni nei primi nove mesi del 2008). Il numero medio di navi della flotta di d'Amico International Shipping nei primi nove mesi del 2009, è stato di 37,2, escludendo alcune noleggiate con contratti a breve termine, rispetto a 36,0 nello stesso periodo dell'anno precedente. Per effetto del timing del piano relativo alle spese di bacino, la percentuale di giorni-nave non disponibili nel 2009 è stata più elevata rispetto a quella dell'anno precedente (3.0% rispetto a 1.7% sui nove mesi).

Costi diretti di viaggio: nel terzo trimestre del 2009 sono stati di US\$ 17,6 milioni (US\$ 47,6 milioni nei primi nove mesi del 2009). Nel 2008, a causa dei maggiori ricavi, gli stessi costi sono stati rispettivamente di US\$ 27,1 milioni nel terzo trimestre e di US\$ 63,9 milioni durante i primi nove mesi.

Il fragile contesto del settore, che sta provocando una pressione significativa sulle tariffe nell'anno in corso, ha influenzato negativamente i **Ricavi base time charter** nel 2009, che sono stati di US\$ 42,6 milioni nel terzo trimestre (US\$ 67,6 milioni nello stesso trimestre dell'anno precedente) e di US\$ 141,1 milioni nei primi nove mesi (US\$ 188,0 milioni nel 2008). Queste cifre evidenziano una riduzione del 25% nel raffronto 'anno su anno' e del 37% nel raffronto 'trimestre su trimestre'. Va sottolineato che mentre il terzo trimestre del 2008 ha rappresentato il picco di quell'anno, lo stesso trimestre del 2009 ha subito anche l'influenza della stagionalità, oltre alla generale debolezza del mercato.

Come nei precedenti trimestri del 2009, l'aumento della flotta (37,6 navi gestite in media quest'anno rispetto alle 36,0 navi impiegate nei primi nove mesi dell'anno precedente), ha mitigato solo parzialmente la contrazione del mercato, che è seguita alla restrizione della domanda di prodotti petroliferi. La seguente tabella mostra il punto di pareggio per i ricavi medi giornalieri netti su base time charter di DIS (tariffe spot/fisse), evidenziando in maniera chiara il peggioramento del contesto sul mercato spot.

Ricavi giornalieri	2009	
	3° Trimestre	9 mesi
Spot	10,248	14,557
Fisse	17,978	18,228
Media	13,379	16,526

In considerazione dell'attuale scenario di mercato, DIS ha incrementato quest'anno il livello di copertura derivante da contratti a tariffa fissa, che ha raggiunto il 56,9% nei primi nove mesi del 2009 (51,4% per lo stesso periodo dell'anno scorso). Tale incremento nella copertura, già previsto alla fine dell'anno precedente, è volto a garantire un livello adeguato e sufficientemente stabile di redditività.

I **Costi per noleggi passivi** relativi alle navi a noleggio ammontano per il terzo trimestre del 2009 a US\$ 22,4 milioni (US\$ 66,5 milioni nei primi nove mesi del 2009). Tale aumento rispetto all'anno precedente (US\$ 21,4 milioni nel terzo trimestre del 2008 e US\$ 59,4 milioni) e' dovuto in primo luogo alla crescita nel numero di navi a noleggio (una media di 17,0 nei primi nove mesi del 2009, contro 14,4 nello stesso periodo del 2008), e in secondo luogo al loro costo medio lievemente maggiore, in seguito alla consegna di alcune nuove moderne navi durante l'anno precedente, e alle quattro opzioni di acquisto esercitate nel 2008.

Gli **altri costi operativi diretti**, che comprendono i costi per equipaggi, spese tecniche, lubrificanti e costi assicurativi, sono stati di US\$ 11,5 milioni nel terzo trimestre e di US\$ 33,7 milioni nei primi nove mesi del 2009 rispettivamente, contro US\$ 11,0 milioni e US\$ 34,6 milioni nei periodi corrispondenti del 2008. Tali costi sono strettamente collegati alla gestione delle navi di proprietà. A seguito della riduzione nel numero di navi proprie (da 16,9 a 15,2) gli importi per i primi nove mesi del 2009 sono inferiori allo stesso periodo dell'anno precedente. E' da tenere tuttavia in considerazione la circostanza secondo cui il saldo di tale voce dipende anche dalla tempistica dei costi tecnici e dalla manutenzione ordinaria. Su base giornaliera, non si è verificato alcun aumento di rilievo nei costi operativi rispetto all'anno precedente.

Il programma di riduzione dei costi messo in pratica nel 2009 ha permesso a DIS di ridurre di oltre il 15% le **spese generali e amministrative**, il cui saldo nel terzo trimestre del 2009 è stato di US\$ 5,3 milioni (US\$ 15,1 milioni per i primi nove mesi dell'esercizio 2009). Le efficienze realizzate rispetto all'anno precedente (US\$ 6,1 milioni nel terzo trimestre e US\$ 18,2 milioni per i primi nove mesi del 2009) sono relative alla maggior parte dei costi riportati sotto questa voce, che includono, oltre al personale di terra, anche costi per consulenze e viaggi. Un tasso medio di cambio dollaro USA debole nel corso del terzo trimestre non ha aiutato ad ottenere maggiori risparmi sui costi.

Altri proventi operativi: sono stati di US\$ 0,7 milioni nel terzo trimestre del 2009 e di US\$ 2,9 milioni nei primi nove mesi del 2009 (US\$ 0,4 milioni e US\$ 3,9 milioni nel terzo trimestre del 2008 / primi nove mesi del 2008). La voce, oltre alle commissioni di noleggio da navi di terzi gestite attraverso consorzi, include gli indennizzi relativi a contenziosi per US\$ 0,3 milioni, riferiti al secondo trimestre.

Plusvalenza da vendita di navi: nel 2009 non sono state realizzate vendite di navi, pertanto non vi sono plusvalenze relative a questa posta. Nei primi nove mesi del 2008 era stato realizzato un provento di US\$ 47,1 milioni per la vendita di 2 navi.

Risultato operativo lordo (EBITDA): nel terzo trimestre del 2009 è stato di US\$ 4,2 milioni, rispetto a US\$ 29,7 milioni nel terzo trimestre del 2008. L'EBITDA dei primi nove mesi del 2009 è stato di US\$ 28,7 milioni (in termini percentuali, rispetto ai Ricavi base Time Charter, il margine operativo lordo e' stato del 20,3%) rispetto a US\$ 79,8 milioni (US\$ 126,9 milioni compresi i ricavi dalla vendita di navi) per lo stesso periodo dell'anno precedente (42,4%). Tale importante variazione negativa si registra in seguito alla contrazione del settore dei trasporti marittimi ed in particolare di navi cisterna, dovuta alla recessione globale che ha provocato il crollo delle tariffe. Data la struttura dei costi, la redditività è influenzata direttamente ed in misura significativa dal livello dei noli sul mercato. La maggiore difficoltà riscontrata nell'operare in tali condizioni di mercato non ha permesso di raggiungere un forte risultato. Ricavi bilanciati, modelli di business flessibili, assieme ad efficienze realizzate a livello di spese generali e amministrative, ha consentito a DIS di realizzare una performance operativa sufficientemente buona da non causare un'assorbimento della cassa operativa nel corso del terzo

trimestre del 2009. DIS ha mantenuto un flusso di cassa operativa a livello positivo nei primi nove mesi di quest'anno per US\$ 28,2 milioni.

Durante il terzo trimestre del 2009, sono state consegnate due nuove navi commissionate dalle Joint Venture partecipate da DIS (DM Shipping Limited e GLENDA International Shipping Limited). Queste due nuove navi hanno generato, nel terzo trimestre del 2009, **Ammortamenti** addizionali, il cui saldo è stato di US\$ 9,5 milioni (US\$ 27,1 milioni per i primi nove mesi del 2009). Tali oneri relativi all'esercizio sono in linea con gli anni precedenti (US\$ 27,0 milioni). La diminuzione nel numero medio delle navi di proprietà (da 16,9 nel 2008 a 15,2 nei nove mesi) è stata compensata dalla significativa riduzione dei prezzi dell'acciaio, che ha portato ad un aumento del valore ammortizzabile delle navi.

Risultato operativo (EBIT): per il terzo trimestre del 2009 ammonta a US\$ 5,3 milioni (utile di US\$ 19,2 milioni nel terzo trimestre del 2008). Nei primi nove mesi del 2009 l'EBIT e' pari a US\$ 1,6 milioni (US\$ 52,7 milioni nel 2008, US\$ 99,9 milioni se si includono le plusvalenze da vendita di navi). Come già' evidenziato per il Risultato operativo lordo, la riduzione rispetto all'anno scorso e' spiegata dal trend di mercato delle navi cisterna, che influisce negativamente sulle tariffe giornaliere time charter, oltre che all'effetto negativo causato dalla politica conservativa di ammortamento applicata dalla società nella stima della vita utile delle navi di proprietà (17 anni).

Elemento estremamente positivo e di forza per d'Amico International Shipping è la solida posizione finanziaria e il basso profilo di indebitamento della società. Nel terzo trimestre del 2009 il Gruppo ha registrato **oneri finanziari netti** per US\$ 6,0 milioni, in larga misura rappresentati dalla componente non monetaria relativa alla perdita di US\$ 3,7 milioni sul tasso di cambio relativa alla conversione in dollari USA del prestito Mizuho denominato in Yen giapponesi. In conseguenza della tendenza del tasso di cambio US\$/JPY, i ricavi realizzati nel primo semestre di quest'anno sono stati completamente neutralizzati nel terzo trimestre. Gli interessi netti relativi al terzo trimestre del 2009 sono stati di US\$ 2,3 milioni, in linea con i trimestri precedenti dell'anno in corso e anche gli stessi periodi del 2008. Gli oneri finanziari netti complessivi per i primi nove mesi del 2009 sono stati di US\$ 5,4 milioni, di cui US\$ 7,4 milioni per interessi su prestiti, e US\$ 2,2 da proventi finanziari relativi a noleggio navi a scafo nudo registrati nel primo semestre e perdite nette sul tasso di cambio di US\$ 0,2 milioni. Le stesse cifre per l'anno precedente sono state di US\$ 3,0 milioni nel terzo trimestre e di US\$ 8,9 milioni nei primi nove mesi.

Perdita prima delle imposte: nel terzo trimestre è stata di US\$ 11,3 milioni (utile di US\$ 16,0 milioni nel terzo trimestre del 2008). Nei primi nove mesi dell'anno in corso, DIS ha registrato una perdita prima delle imposte di US\$ 3,9 milioni, rispetto a un utile prima delle imposte di US\$ 43,8 milioni nel 2008 (US\$ 91,0 milioni se si includono le plusvalenze da vendita di navi).

Imposte sul reddito: in seguito all'ammissione della principale controllata operativa del Gruppo, d'Amico Tankers Limited al regime di *tonnage tax* irlandese nel 2007, le imposte sul reddito non costituiscono una voce di rilievo per il Gruppo. Il saldo per il periodo chiuso il 30 settembre 2009 e' di US\$ 0,4 milioni (US\$ 0,1 milioni nel terzo trimestre) si riferisce essenzialmente alle imposte sugli utili nominali delle navi, che dipendono dalle loro caratteristiche dimensionali e non dagli utili effettivamente realizzati dalla Società'. L'importo di US\$ 0,6 milioni contabilizzato nei primi nove mesi del 2008 (US\$ 0,2 milioni nel terzo trimestre dello stesso anno), comprendeva anche le imposte relative ad altre società del Gruppo.

La **perdita netta** per il terzo trimestre 2009 è stata di US\$ 11,4 milioni (perdita netta di US\$ 4,2 milioni nei primi nove mesi del 2009). L'utile netto di DIS nel corso del terzo trimestre 2008 è stato di US\$ 16,0 milioni, e di US\$ 43,2 milioni nel corso dei primi nove mesi dello stesso anno (US\$ 90,3 milioni comprese le plusvalenze da vendita navi). I fattori che hanno influenzato le performance sono già stati illustrati nei commenti sui risultati operativi di EBITDA ed EBIT e sono essenzialmente un riflesso del contesto del mercato delle navi cisterna che si è andato a determinare in maniera significativa nel corso dell'anno.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

US\$ Migliaia	AI 30 settembre 2009	AI 31 dicembre 2008
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	517 909	531 275
Attività correnti	201 997	192 879
Totale attività	719 906	724 154
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	361 420	387 839
Passività non correnti	282 333	271 666
Passività correnti	76 153	64 649
Totale passività e patrimonio netto	719 906	724 154

Le **attività non correnti** sono rappresentate per quasi la totalità dalla flotta (navi di proprietà), il cui valore contabile è mostrato al costo meno l'ammortamento. Da ottobre 2008, in seguito allo sconvolgimento dell'economia mondiale, si è notata una significativa riduzione del valore di mercato delle navi cisterna. Nello stesso periodo, l'industria navale ha registrato una notevole riduzione del numero di transazioni, sia per navi usate che per nuovi ordini, che incide sul valore di mercato delle navi stesse. Di conseguenza, lo scarto positivo fra il valore di mercato stimato della flotta DIS e il relativo valore contabile si è ormai annullato, essenzialmente a causa della nuova tendenza dei prezzi delle navi di nuova costruzione. Secondo le valutazioni fornite da un importante broker, ad ottobre 2009, il valore di mercato totale delle navi di proprietà di d'Amico International Shipping S.A., inclusa la parte relativa alle nuove navi in costruzione, è pari a US\$ 494 milioni.

Durante i primi nove mesi dell'anno, gli *investimenti* lordi sono stati di US\$ 56,9 milioni (di cui US\$ 26,5 milioni nel terzo trimestre). Gli investimenti si riferiscono alle rate pagate ai cantieri per le navi in costruzione nell'ambito delle joint venture GLENDA International Shipping Ltd e DM Shipping. Tali investimenti comprendono inoltre i costi di bacino capitalizzati relativi alle navi di proprietà. In seguito alla cancellazione di tre delle navi cisterna in costruzione presso i cantieri navali SLS, ordinate dalla controllata in joint venture GLENDA International Shipping, US\$ 43,4 milioni sono stati riclassificati al 30 settembre 2009 tra i crediti finanziari correnti in quanto già corrisposti, in diverse rate, per le stesse navi (scafo S510, scafo S511 e scafo S512).

Attività correnti: comprendono le voci del capitale circolante (crediti commerciali e rimanenze), per un importo totale di US\$ 46,7 milioni (US\$ 41,1 milioni alla fine dell'esercizio 2008). Gli importi rimanenti si riferiscono alle disponibilità liquide (pari a US\$ 112,0 milioni al 30 settembre 2009, rispetto a US\$ 41,5 milioni al 31 dicembre 2008) e ai crediti finanziari a breve di US\$ 43,4 milioni relativi alla cancellazione delle tre navi SLS (il saldo di US\$ 110,3 milioni al 31 dicembre 2008 si riferisce ai crediti incassati durante il secondo trimestre 2009 derivanti dalla vendita della M/T High Harmony e M/T High Consensus).

Passività non correnti: raccolgono la parte dei debiti verso banche a lungo termine e sono commentate nella sezione successiva relativa all'indebitamento netto. Nelle **passività correnti** – oltre alle voci finanziarie, anch'esse commentate nella sezione successiva – sono comprese le voci relative al capitale circolante, debiti commerciali e altre passività, per un totale di US\$ 52,7 milioni (US\$ 42,3 milioni al 31 dicembre 2008).

La variazione del **Patrimonio netto**, passato da US\$ 387,8 milioni al 31 dicembre 2008 a US\$ 361,4 milioni al 30 settembre 2009, oltre alla distribuzione di US\$ 19,4 milioni di dividendi ad aprile di quest'anno, è attribuibile alla perdita netta consolidata dei primi nove mesi del 2009 di US\$ 4,2 milioni e agli aggiustamenti dell'anno precedente di US\$ 7,4 milioni contabilizzati alla voce Utili portati a nuovo e dovuti in larga misura alla riduzione del prezzo di vendita della M/T High Harmony e della M/T High Consensus, concordata alla fine del mese di marzo di quest'anno. La decisione di arrivare ad una riduzione del prezzo di vendita è stata presa solo successivamente sia rispetto al momento dell'accordo originario (ottobre 2008), sia rispetto alle ulteriori

discussioni avvenute nel corso di febbraio 2009. Se le informazioni fossero state note in ottobre o in febbraio, la Società avrebbe potuto prendere in considerazione la possibilità di svalutare i crediti alla data del bilancio 2008. Di conseguenza, ai sensi delle norme IFRS applicabili, la rettifica del prezzo di vendita è presentata nei conti del 2009 direttamente a riduzione della voce Patrimonio Netto (Utili Portati a Nuovo).

INDEBITAMENTO NETTO

L'**indebitamento finanziario netto** ammonta a US\$ 150,5 milioni al 30 settembre 2009 (US\$ 142,2 milioni al 31 dicembre 2008). Il rapporto tra indebitamento netto e patrimonio netto risultava di 0,42 alla fine del terzo trimestre del 2009 (0,37 al 31 dicembre 2008).

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 settembre 2009	AI 31 dicembre 2008
Liquidità		
Disponibilità liquide e Mezzi equivalenti	111 986	41 482
Crediti finanziari correnti		
Verso terzi	43 359	110 279
Totale attività finanziarie correnti	155 345	151 761
Debiti verso banche – correnti	8 754	4 243
Altri finanziatori	1 541	1 541
Altre passività finanziarie correnti		
Verso terzi (fair value dei contratti IRS)	13 207	16 546
Totale passività finanziarie correnti	23 503	22 330
Indebitamento finanziario netto corrente	(131 843)	(129 431)
Debiti verso banche – non correnti	271 550	260 883
Altre passività finanziarie non correnti		
Verso terzi	10 783	10 783
Totale passività finanziarie non correnti	282 333	271 666
Indebitamento finanziario netto	150 491	142 235

L'elevato livello di liquidità e' conseguenza dell'incasso dei proventi derivanti dalla vendita della M/T High Harmony e della M/T High Consensus avvenuto nel corso del secondo trimestre di quest'anno.

I debiti verso banche alla data del 30 settembre 2009 erano di US\$ 280,3 milioni, compresa la parte a breve di US\$ 8,8 milioni. I debiti verso banche comprendono i seguenti finanziamenti: (i) linea di credito revolving concessa da Calyon (alla quale partecipano altri istituti bancari) di US\$ 148,9 milioni; (ii) linea di credito sindacata Mizuho di US\$ 38,8 milioni, al netto della restituzione di circa US\$ 8,0 milioni concordata con le banche ed avvenuta alla fine di settembre 2009; (iii) prestiti Commerzbank AG Global Shipping e Credit Suisse di US\$ 77,0 milioni per le navi di nuova costruzione della joint venture GLENDA International Shipping Ltd; (iv) prestito Mitsubishi UFJ Lean di US\$ 15,6 milioni legato al finanziamento delle navi di nuova costruzione della DM Shipping Ltd Joint Venture.

I crediti finanziari correnti sono rappresentati da quanto dovuto dai cantieri navali SLS in seguito alla cancellazione di tre delle navi ordinate da GLENDA International Shipping, la joint venture fra DIS e Glencore Group. L'indebitamento netto comprende inoltre, alla voce Altre passività finanziarie correnti, il fair value negativo di US\$ 13,2 milioni degli strumenti di copertura derivati (contratti di swap su tassi di interesse) assieme

all'importo di US\$ 12,3 milioni che rappresenta il debito di GLENDA International Shipping verso ST Shipping (a fronte del rimborso delle rate sulle navi in costruzione).

FLUSSI DI CASSA

I flussi di cassa netti relativi al terzo trimestre 2009 ammontano ad un saldo negativo di US\$ 17,6 milioni, mentre quello relativo ai primi nove mesi dell'anno corrente è positivo per US\$ 70,0 milioni, determinando un aumento delle disponibilità liquide da US\$ 41,5 milioni alla fine di dicembre 2008 a US\$ 112,0 milioni.

3° Trimestre 2009	3° Trimestre 2008	US\$ Migliaia	9 mesi 2009	9 mesi 2008
(381)	26 124	Flussi di cassa da attività operative	28 158	66 275
1 441	(64 761)	Flussi di cassa da attività di investimento	(13 740)	(124 241)
(18 706)	49 281	Flussi di cassa da attività di finanziamento	55 579	78 262
(17 637)	10 644	Variazione della liquidità	69 997	20 296
(17 637)	10 644	Variazione netta in aumento/ (diminuzione) delle disponibilità liquide	69 997	20 296
129 116	34 578	Disponibilità liquide a inizio periodo	41 482	24 926
507		Profitti / (perdita) di cambio sulle disponibilità liquide	507	
111 986	45 222	Disponibilità liquide a fine periodo	111 986	45 222

Flussi di cassa da attività operative: per il terzo trimestre 2009 hanno raggiunto il livello di pareggio (saldo negativo di US\$ 0,4 milioni), rispetto a US\$ 26,1 milioni dello stesso periodo del 2008. Tale flessione è dovuta alle inferiori performance operative dell'anno corrente, che hanno influenzato particolarmente i risultati del terzo trimestre. Nonostante le condizioni generalmente deboli del mercato, DIS e' comunque stata in grado di generare liquidità nel corso del 2009, raggiungendo un flusso di cassa operativo positivo per l'esercizio in corso al 30 settembre 2009 di US\$ 28,2 milioni, anche se significativamente inferiore a quello dell'anno precedente (US\$ 66,3 milioni).

Nel 2009 i **flussi di cassa da attività di investimento** sono stati influenzati dalla riclassifica tra i Crediti finanziari correnti delle rate pagate ai cantieri SLS per le tre navi cancellate nel corso dell'anno che ammontano a US\$ 43,4 milioni. Al lordo di tale operazione, gli investimenti sono rispettivamente di US\$ 26,5 milioni nel terzo trimestre e di US\$ 56,9 milioni nei primi nove mesi dell'anno in corso. Tali investimenti, oltre ai costi di bacino per US\$ 3,8 milioni, si riferiscono ai pagamenti dei cantieri per le navi in costruzione, nell'ambito della joint venture del Gruppo, GLENDA International Shipping Ltd.

I **flussi di cassa da attività di finanziamento** per il terzo trimestre del 2009 sono stati negativi per US\$ 18,7 milioni, in seguito alla riclassifica all'interno di questa voce, come crediti finanziari, delle rate già pagate ai cantieri SLS per le tre navi cancellate. Sui nove mesi, la variazione di US\$ 55,6 milioni e' spiegata dai seguenti eventi: (i) l'incasso dei proventi della vendita delle due navi M/T High Harmony e M/T High Consensus, avvenuta nel secondo trimestre, (ii) il pagamento dei dividendi, nel secondo trimestre, per un importo di US\$ 19,4 milioni, (iii) l'utilizzo dei finanziamenti concessi da Commerzbank/Credit Suisse e Mitsubishi UFJ Lease per il pagamento delle rate delle nuove navi ai cantieri.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL TERZO TRIMESTRE

FLOTTA CONTROLLATA – NAVI IN NOLEGGIO PASSIVO E DI PROPRIETÀ

Nel corso del terzo trimestre del 2009 sono state consegnate a d'Amico Tankers Limited le seguenti navi:

- luglio 2009 – *M/T High Efficiency*, nave cisterna MR, è stata consegnata alla Joint Venture DM Shipping, nella quale DIS detiene un interesse pari al 51%. La nave è stata consegnata in noleggio a d'Amico Tankers Limited per un periodo di 10 anni e impiegata nell'High Pool Tankers;
- agosto 2009 – *M/T High Pearl*, nave cisterna MR a noleggio, è stata consegnata per un periodo di 9 anni. Su questa nave esistono delle opzioni di prolungamento del periodo di noleggio, fino a un massimo di due ulteriori anni. Tale contratto di *time charter* prevede inoltre un'opzione di acquisto esercitabile alla conclusione del quinto anno di contratto;
- agosto 2009 – *M/T GLENDA Megan*, nave cisterna MR di proprietà, è stata consegnata a GLENDA International Shipping, nella quale DIS detiene un interesse pari al 50%;
- settembre 2009 – *M/T High Force*, nave cisterna MR a noleggio, è stata consegnata per un periodo di 7 anni. Su questa nave esistono delle opzioni di prolungamento del periodo di noleggio, fino a un massimo di due ulteriori anni.

GLENDA INTERNATIONAL SHIPPING – LA JOINT-VENTURE CON GLENCORE

Cancellazione del contratto per tre nuove navi con SLS e relativa procedura di arbitrato

Il 23 agosto e il 22 settembre 2009 GLENDA International Shipping Ltd ("GLENDA"), la 'joint venture' con il Gruppo Glencore, nella quale DIS ha un interesse del 50%, ha notificato ai cantieri navali SLS Shipbuilding Co. Ltd, Tongyeong Korea ("SLS Shipyard") la decisione di rescindere il contratto riguardante la costruzione delle navi cisterna product/chemical (51.000 DWT) rispettivamente con scafi n. S511 e n. S512. Le decisioni sono state prese in conseguenza dell'eccessivo ritardo rispetto alla prevista data di consegna delle navi citate. Ai sensi dei termini dei rispettivi contratti di costruzione, GLENDA ha chiesto ai cantieri SLS il rimborso completo di tutti gli anticipi già versati per la costruzione di ognuna delle navi citate, pari a US\$ 29,2 milioni per lo scafo n. S511 (60% del rispettivo prezzo di acquisto) e a US\$ 24,3 milioni per lo scafo n. S512 (50% del rispettivo prezzo di acquisto), e dei relativi interessi maturati.

In giugno di quest'anno, inoltre, GLENDA aveva notificato ai cantieri navali SLS anche la decisione di terminare anticipatamente il contratto riguardante la costruzione della nave cisterna product/chemical (51,000 DWT) con scafo n. S510, chiedendo allo stesso modo il rimborso completo di tutti gli anticipi già versati per la costruzione della nave, assieme agli interessi maturati. Per la stessa nave, nel mese di luglio 2009, come consentito dallo stesso contratto, i cantieri navali hanno notificato a GLENDA l'avvio della procedura di arbitrato.

Così come per le navi con scafo n. S511 e S512 GLENDA, in relazione alla restante nave product/chemical da 51.000 DWT (con scafo n. S513), che fa parte del programma di nuove costruzioni di GLENDA avviato con il Cantiere SLS Shipbuilding Co. Ltd, ha avviato, in agosto 2009 la procedura di arbitrato volta ad accertare il proprio diritto alla cancellazione del suddetto contratto di costruzione prima del verificarsi di ulteriori ritardi nella sua consegna. Nel caso in cui il collegio arbitrale dovesse riconoscere in capo a GLENDA il titolo alla cancellazione del suddetto contratto per eccessivo ritardo e qualora quest'ultima decidesse di procedere in tal senso, si potrebbe evitare qualsiasi ingiustificato ritardo nel rimborso delle rate già pagate e dei relativi interessi da parte del Cantiere SLS ovvero della banca garante nel caso in cui il Cantiere stesso non effettui tale rimborso.

Tutte le procedure di arbitrato di cui sopra sono attualmente in corso.

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

FLOTTA CONTROLLATA

Non ci sono stati cambiamenti nella flotta controllata del gruppo.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Le prospettive per d'Amico International Shipping rimangono sostanzialmente in linea con quanto detto nel corso dell'anno, confermando inoltre quanto siano ancora fortemente condizionate dall'attuale debolezza del mercato e dall'incertezza a livello di economia mondiale. Il management della Società mantiene pertanto un atteggiamento estremamente prudente al riguardo. I noli delle navi cisterna sono in calo da inizio anno e in maniera piu' decisa a partire dal secondo trimestre. Non si sono registrate ulteriori forti riduzioni sostanziali nel terzo trimestre e non si prevede nemmeno un'ulteriore contrazione nell'ultimo trimestre dell'anno. Le tariffe rimangono sotto pressione e, considerata anche la rilevante crescita nella flotta mondiale, il processo di stabilizzazione e di miglioramento significativo non è previsto fino ad una ripresa economica capace di generare una domanda sostenuta.

A partire da inizio anno, le prospettive di domanda di trasporto di prodotti petroliferi sono state continuamente riviste al ribasso. Tale trend recessivo sembra però essere stato ora corretto al rialzo, grazie al fatto che organizzazioni quali l'FMI (Fondo Monetario Internazionale) hanno rivisto al rialzo le proprie previsioni relative al PIL, sulla base di notizie relative ad un rallentamento della recessione e della positiva opinione diffusa che la ripresa partirà nel 2010.

I principali elementi che dovrebbero condizionare il mercato dei trasporti su navi cisterna nello scorcio rimanente di 2009 e nel 2010 e la performance di d'Amico International Shipping sono (i) le prospettive globali per la domanda di petrolio e per la crescita mondiale del PIL e (ii) il significativo incremento dell'offerta di trasporto, derivante dalle nuove navi in costruzione, che condiziona ancora l'anno in corso. Spostando l'orizzonte temporale al 2010, la graduale rottamazione di una grande percentuale di navi a scafo singolo prevista dalle norme IMO nel 2010, assieme a un lieve miglioramento della domanda di prodotti petroliferi, dovrebbe consentire un miglioramento delle tariffe di noleggio delle navi cisterna, lasciando intravedere una positiva prospettiva di lungo termine. Ad ogni modo, il trend della domanda è generalmente considerato il principale fattore in grado di condizionare le performance del settore nei prossimi mesi.

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

- Nonostante la volatilità del prezzo del petrolio, sono tuttora programmati per i prossimi anni investimenti significativi in capacità di raffinazione, principalmente nel continente asiatico, con il conseguente probabile aumento della domanda di tonnellaggio-miglia. L'IEA (Agenzia Internazionale per l'Energia) prevede un aumento della capacità di raffinazione di 7,6 milioni di barili al giorno da qui al 2014, di cui il 50% solo in Asia. Molti dei nuovi progetti sono stati posticipati, mantenendo comunque gli incrementi totali a livelli relativamente elevati,
- L'IEA ha recentemente rivisto al rialzo la *domanda globale di prodotti petroliferi* fino a 200.000 barili in piu' al giorno per il 2009 e 350.000 barili in piu' al giorno per il 2010, sulla base di previsioni economiche più ottimistiche da parte del Fondo Monetario Internazionale e migliori dati preliminari sul PIL di quanto originariamente previsto nei Paesi OCSE nordamericani e nei Paesi non OCSE dell'Asia e dell'America Latina.
- Si sono già verificate chiusure di raffinerie e una riduzione della produzione nell'emisfero occidentale e si prevede che tale fenomeno continui nei prossimi anni. Evoluzioni positive della tendenza della domanda potranno essere soddisfatte dall'aumento della capacità dell'emisfero orientale, con un relativo incremento della domanda di tonnellate-miglia di navi cisterna;
- Si prevede un'ulteriore crescita degli scambi commerciali di altre merci quali olio di palma e olii vegetali. Le esportazioni di olio di palma e olii vegetali tendono anche a caratterizzarsi come traffici su lunghe rotte

verso i grandi Paesi consumatori quali Cina e Stati Uniti. Inoltre, tali prodotti possono essere trasportati esclusivamente su navi cisterna classificate IMO, il che dovrebbe incrementare la domanda di questo tipo di navi;

- L'ulteriore irrigidimento delle procedure di ispezione e di esame da parte delle compagnie petrolifere, favorisce le moderne navi a doppio scafo gestite direttamente dagli armatori.

Offerta di navi cisterna

Rispetto allo scenario 'troppe navi per pochi carichi', si ritiene opportuno prendere anche in considerazione uno scenario realistico che preveda una potenziale riduzione nella crescita della flotta mondiale nel corso dei prossimi due anni, e una possibile riduzione delle consegne nel periodo 2009/2010 legato ai seguenti motivi:

- La futura crescita netta di navi immesse nel mercato delle navi cisterna non sarà affatto paragonabile al tasso di crescita registrato negli ultimi anni;
- Numerose navi, programmate per essere consegnate nel corso 2009, non sono state consegnate e nemmeno lo saranno entro fine anno. Tali navi sono incorsa in cancellazione o di consegna in forte ritardo e, secondo l'ufficio studi di Clarkson, tale fenomeno rappresenta circa l'8% dei lavori programmati per quest'anno e la stessa percentuale non verrà consegnata nemmeno il prossimo anno. Per il 2011 e gli anni successivi si registrano solo delle aggiunte minime, il che indica una riduzione degli ordini e pochi o nessun ordine nuovo;
- Il fatto di avere un finanziamento garantito o meno per le navi in costruzione è una condizione estremamente rilevante! Il finanziamento non è ancora garantito per alcune navi;
- Aprile 2010 resta la scadenza stabilita dall'IMO per il graduale ritiro delle navi a scafo singolo ancora operanti sul mercato internazionale; nell'attuale clima economico, il livello delle tariffe di noleggio potrebbe rivelarsi sufficientemente basso da spingere i proprietari di navi a scafo singolo a considerare la rottamazione di un numero maggiore di navi nel corso del 2009, prima di incorrere in ulteriori spese operative o di manutenzione;
- Ad oggi, nel 2009 le operazioni di rottamazione sono già raddoppiate rispetto a quelle registrate nel 2008 per oltre il 50%. E' inoltre raddoppiato il numero di navi rottamate al 1° luglio nel segmento 25-55.000 DWT.

Gli elementi sopra delineati sono quelli che potrebbero condizionare i futuri sviluppi e le performance. Nella precedente sezione 'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario' è stata illustrata la posizione finanziaria del gruppo, i flussi di cassa e l'indebitamento netto. d'Amico International Shipping, oltre alle significative riserve di disponibilità liquide, grazie alle proprie linee di credito, ha a disposizione ulteriori e significative rilevanti risorse finanziarie. Inoltre, una parte significativa dei ricavi è già stata garantita e, secondo le previsioni, la percentuale di copertura da contratti a tariffa fissa per il 2009, derivante da contratti di noleggio *time charter* e COAs (*Contracts of Affreightment*), dovrebbe essere in media superiore al 55%. Di conseguenza, tali risorse consentono al management della Società di ritenere che, nonostante l'attuale incertezza delle prospettive economiche mondiali, la posizione del Gruppo sia adeguata per un'efficace gestione dei rischi d'impresa.

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING
BILANCIO CONSOLIDATO ABBREVIATO AL 30 SETTEMBRE 2009

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

3° Trimestre 2009	3° Trimestre 2008	<i>US\$ Migliaia</i>	9 mesi 2009	9 mesi 2008
60 191	94 740	Ricavi	188 687	251 972
(17 564)	(27 094)	Costi diretti di viaggio	(47 580)	(63 900)
42 627	67 646	Ricavi base <i>time charter</i>	141 107	188 072
(22 330)	(21 356)	Costi per noleggi passivi	(66 481)	(59 407)
(11 499)	(11 010)	Altri costi operativi diretti	(33 748)	(34 583)
(5 311)	(6 069)	Costi generali ed amministrativi	(15 123)	(18 168)
664	394	Altri proventi operativi	2 943	3 869
-	-	Plusvalenze da vendita navi	-	47 154
4 151	29 605	Risultato operativo lordo/ EBITDA	28 698	126 937
(9 493)	(10 427)	Ammortamenti	(27 120)	(27 051)
(5 342)	19 178	Risultato operativo/ EBIT	1 578	99 886
(5 990)	(3 034)	Proventi (oneri) finanziari netti	(5 437)	(8 912)
(11 332)	16 144	Utile (perdita) prima delle imposte	(3 859)	90 974
(105)	(185)	Imposte sul reddito	(368)	(640)
(11 437)	15 959	Utile (perdita) netto	(4 227)	90 334
(0.076)	0.592	Utile (perdita) per azione	(0.028)	0.602
(0.075)	0.105	Utile (perdita) diluito per azione¹	(0.028)	0.106

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

3° Trimestre 2009	3° Trimestre 2008	<i>US\$ Migliaia</i>	9 mesi 2009	9 mesi 2008
(11 437)	15 959	Utile (perdita) netto	(4 227)	90 334
(1 106)	(1 980)	Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge")	3 339	(1 246)
(12 543)	13 979	Utile / (Perdita) complessiva	(888)	89 088
(0.084)	0.09323	Utile / (Perdita) per azione	(0.006)	0.59412
(0.082)	0.09162	Utile / (Perdita) diluito per azione ¹	(0.006)	0.58387

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO

<i>US\$ Thousand</i>	As at 30 September 2009	As at 31 December 2008
ATTIVITÀ		
Attività non correnti		
Attività materiali	517 909	531 271
Immobilizzazioni finanziarie	-	4
Totale attività non correnti	517 909	531 275
Attività correnti		
Rimanenze	13 599	7 010
Crediti a breve ed altre attività correnti	33 053	34 108
Crediti finanziari correnti	43 359	110 279
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	111 986	41 482
Totale attività correnti	201 997	192 879
Totale attività	719 906	724 154
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Patrimonio netto di pertinenza della proprietà		
Capitale sociale	149 950	149 950
Utili portati a nuovo	164 720	195 661
Altre riserve	46 750	42 228
Patrimonio netto totale	361 420	387 839
Passività non correnti		
Banche ed altri finanziatori	282 333	271 666
Totale passività non correnti	282 333	271 666
Passività correnti		
Banche ed altri finanziatori	10 296	5 784
Altre passività finanziarie correnti	13 207	16 546
Debiti a breve ed altre passività correnti	52 181	41 959
Debiti d'imposta	469	360
Totale passività correnti	76 153	64 649
Totale passività	358 486	336 315
Totale passività e patrimonio netto	719 906	724 154

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

3° Trimestre 2009	3° Trimestre 2008	US\$ Migliaia	9 mesi 2009	9 mesi 2008
(11 437)	15 959	Utile (perdita) del periodo	(4 227)	90 334
9 493	10 427	Ammortamenti	27 120	27 051
105	185	Imposte correnti e differite	368	640
2 271	3 034	Oneri finanziari	4 721	8 912
-	-	Plusvalenze da vendita di immobilizzazioni	-	(47 154)
3 719	-	Utili fair value su attività finanziarie	716	-
(18)	(426)	Altri componenti che non influenzano le disponibilità liquide	(14)	(381)
4 133	29 179	Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	28 684	79 402
(3 343)	(2 702)	Variazioni delle rimanenze	(6 589)	(6 441)
(2 067)	(4 042)	Variazioni dei crediti a breve	1 054	(12 248)
4 017	5 622	Variazioni dei debiti a breve	9 990	12 720
(7)	11	Imposte pagate	(217)	219
(3 114)	(1 944)	Interessi corrisposti	(4 764)	(7 376)
(381)	26 124	Flussi di cassa netti da attività operative	28 158	66 275
(26 717)	(64 762)	Acquisto di immobilizzazioni materiali	(57 100)	(230 100)
28 158	2	Ricavi di vendita/cancellazione di immobilizzazioni	43 360	105 859
1 441	(64 760)	Flussi di cassa netti da attività di investimento	(13 740)	(124 241)
277	245	Altre variazioni del patrimonio netto	254	878
(28 127)	-	Variazioni di altri crediti finanziari	60 087	-
150	(136)	Azioni proprie	450	(1 821)
(10 850)	-	Rimborso di finanziamenti bancari	(32 313)	(112 000)
19 844	49 171	Utilizzo di finanziamenti bancari	46 503	225 478
-	-	Dividendi	(19 402)	(34 273)
(18 706)	49 280	Flussi di cassa netti da attività finanziarie	55 579	78 262
(17 637)	10 644	Variazione della liquidità	69 997	20 296
(17 637)	10 644	Variazione netta in aumento/ (diminuzione) delle disponibilità liquide	69 997	20 296
129 116	34 578	Disponibilità liquide ad inizio periodo	41 482	24 926
507	-	Profitti (perdita) di cambio sulle disponibilità liquide	507	-
111 986	45 222	Disponibilità liquide a fine periodo	111 986	45 222

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

<i>US\$ Migliaia</i>	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve	Copertura flussi di cassa	Totale
Saldo al 1° gennaio 2009	149 950	195 661	58 773	(16 545)	387 839
Rettifica relativa all'anno precedente ⁽¹⁾	-	(7 408)	-	-	(7 408)
Saldo riespresso al 1° gennaio 2009	149 950	188 253	58 773	(16 545)	380 431
<i>Variazioni del patrimonio netto nel primo semestre 2009</i>	-	-	-	-	-
Dividendi	-	(19 402)	-	-	(19 402)
Altre variazioni	-	-	1 279	-	1 279
Azioni proprie	-	-	-	-	-
Totale utile consolidato complessivo	-	(4 227)	-	3 339	(888)
Saldo al 30 settembre 2009	149 950	164 624	60 052	(13 206)	361 420

⁽¹⁾ L'importo si riferisce essenzialmente alla svalutazione del credito finanziario relativo alla vendita della M/T High Harmony e della M/T High Consensus

<i>US\$ Migliaia</i>	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve	Copertura flussi di cassa	Totale
Saldo al 1° gennaio 2008	149 950	75 081	62 013	(4 355)	282 689
Dividendi	-	(34 273)	-	-	(34 273)
Altre variazioni	-	(159)	(208)	-	(367)
Azioni proprie	-	-	(1 821)	-	(1 821)
Totale utile consolidato complessivo	-	90 334	-	(1 246)	89 088
Saldo al 30 settembre 2008	149 950	130 983	59 984	5 601	335 316

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.

Ai sensi dei regolamenti rilevanti e applicabili, il Gruppo d'Amico International Shipping SA 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).

La presente relazione trimestrale è stata redatta in conformità allo IAS 34 - Bilanci Intermedi applicando i medesimi principi contabili utilizzati nella redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2008 e relativi ai cambiamenti sostanziali in relazione a questi principi.

Il Gruppo d'Amico International Shipping possiede risorse adeguate per continuare le proprie operazioni nel futuro prevedibile e di conseguenza i prospetti contabili sono stati redatti sulla base del principio di continuità dell'attività. Gli importi sono espressi in dollari USA, valuta funzionale utilizzata dal Gruppo.

1. PRINCIPI CONTABILI

I presenti prospetti contabili illustrano i risultati conseguiti dalla società controllante, d'Amico International Shipping SA, e dalle sue controllate nel periodo conclusosi il 30 settembre 2009. I principi contabili sono stati applicati in maniera coerente.

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 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.

CRITERI DI CONSOLIDAMENTO

Nei primi nove mesi del 2009 non è stata apportata alcuna modifica ai criteri di consolidamento adottati per il bilancio consolidato al 31 dicembre 2008.

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 contabili e, ove necessario, stime valutative. Le decisioni degli amministratori sono basate sull'esperienza passata e sulle previsioni connesse al verificarsi di eventi futuri, e pertanto sono da considerarsi ragionevoli. Valutazioni contabili e giudizi particolarmente significativi sono applicati in tutte le aree dell'attività d'impresa.

INFORMATIVA DI SETTORE

d'Amico International Shipping opera in un 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 poiché i movimenti

delle singole navi non sono limitati a specifiche aree geografiche. Il Gruppo non ritiene quindi necessario fornire informativa specifica per segmenti.

PRINCIPI CONTABILI

Non sono stati pubblicati nuovi International Financial Reporting Standards o interpretazioni IFRIC applicabili a questo bilancio dei primi nove mesi del 2009 rispetto a quelli utilizzati per l'esercizio conclusosi il 31 dicembre 2008.

La versione riveduta dello *IAS 1 – Presentazione del Bilancio* è in vigore per gli esercizi iniziati il 1° gennaio 2009 o successivamente a tale data. Il presente bilancio trimestrale è stato redatto sulla base delle modifiche richieste. La revisione ha lo scopo di agevolare gli utenti nell'analisi e nel confronto delle informazioni fornite nei prospetti contabili. Nel rispetto delle modifiche introdotte, le informazioni di bilancio vengono aggregate sulla base di caratteristiche comuni e viene inoltre presentato un nuovo conto economico complessivo. Le modifiche introdotte consentiranno ai lettori di analizzare le variazioni nel patrimonio derivanti dalle transazioni che interessano gli azionisti (quali i dividendi e il riacquisto delle azioni) separatamente dalle variazioni che non coinvolgono gli azionisti (quali le transazioni con terzi). Il risultato complessivo comprende i ricavi ed i costi del periodo più altre componenti del risultato complessivo, quali gli utili e le perdite sugli strumenti di copertura, sulla rivalutazione di attività finanziarie disponibili per la vendita (AFS) e le variazioni nel risultato della rivalutazione.

2. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

IMPEGNI FINANZIARI

Al 30 settembre 2009 gli impegni finanziari del Gruppo erano pari a US\$ 162,7 milioni, di cui US\$ 65,5 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi.

<i>US\$ milioni</i>	Al 30 settembre 2009
Fino a un anno	65.5
Tra 1 e 3 anni	97.2
Tra 3 e 5 anni	-
Oltre 5 anni	-
Totale	162.7

Gli impegni finanziari di d'Amico International Shipping al 30 settembre 2009 comprendono:

- Pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi per una nave acquistata in joint venture con Mitsubishi tramite d'Amico Mitsubishi Shipping, di cui la quota-parte di pagamenti consolidati del Gruppo, pari al 51%, corrisponde a US\$ 14,3 milioni;
- Pagamenti relativi a dieci navi acquistate da GLENDA International Shipping Ltd. La partecipazione al 50% di DIS in tali impegni è pari a US\$ 148,4 milioni, di cui gli impegni per i prossimi 12 mesi sono pari a US\$ 52,2 milioni.

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente

Marco Fiori
Amministratore Delegato

Il manager responsabile della redazione dei bilanci, Alberto Mussini, dichiara in qualità di Direttore Finanziario della Società che le informazioni contabili contenute nel presente documento corrispondono alle risultanze dei registri , della contabilità e delle altre scritture contabili della società stessa.

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

Capital Link

New York - Tel. +1 (212) 661 - 7566

Londra - Tel. +44 (0) 20 3206 – 1320

E-mail: damicotankers@capitallink.com

Media Relations

PMS Group

Antonio Buozi

Tel: +39 02 48000250

Mob: +39 329 7605000

E-mail: a.buozi@pmsgroup.it