



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE – PRIMO TRIMESTRE 2010



Data di pubblicazione: 29 Aprile, 2010

Il presente documento è disponibile sul sito www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Bd Royal

Capitale sociale di US\$149.949.907 al 31 marzo 2010

d'Amico International Shipping S.A.

Resoconto intermedio di gestione – Primo trimestre 2010

Lussemburgo, 29 aprile 2010 – Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato i risultati del primo trimestre 2010.

‘La perdita netta di US\$ 3,4 milion, nel primo trimestre - , riflette il miglioramento dello scenario, permettendo anche a DIS – che ha realizzato risultati superiori alla media – di mantenere la propria solida posizione finanziaria e di generare flussi di cassa operativi positivi’

Nel primo trimestre del 2010, d'Amico International Shipping (DIS) ha ottenuto risultati migliori rispetto ai precedenti nove mesi, caratterizzati da un crollo della domanda determinato dalla crisi economica mondiale. Il mercato *spot*, che aveva raggiunto i suoi livelli piu' bassi nel corso dell'anno precedente, ha realizzato delle performance relativamente buone nel primo trimestre, generando rendimenti superiori a quelli degli ultimi tre trimestri del 2009. Tutto cio' e' fondamentalmente il risultato di una ripresa della domanda di prodotti petroliferi favorita da un miglioramento della situazione economica mondiale, accompagnato da un inverno estremamente rigido in tutto l'emisfero settentrionale.

Come accaduto l'anno scorso, e a conferma della sua efficiente strategia commerciale, DIS ha ottenuto delle tariffe *spot* superiori alla tendenza del mercato. In uno scenario di breve termine ancora difficile, la significativa percentuale di copertura da contratti a tariffa fissa (47,5% per il primo trimestre 2010), il forte posizionamento sul mercato e le alleanze strategiche hanno consentito a DIS di mitigare l'impatto della perdita sul periodo, generando flussi di cassa operativi positivi e mantenendo una solida posizione finanziaria.

RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2010

- Ricavi base *time-charter* (TCE) di US\$ 51,1 milioni, (US\$ 54,2 milioni nel 2009)
 - Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 7,2 milioni (US\$ 15,5 milioni nel 2009)
 - Perdita netta di US\$ 3,4 milioni (utile netto di 8,7 milioni nel 2009)
 - Flussi di cassa da attività operative di US\$ 2,0 milioni (US\$ 21,4 milioni nel 2009)
 - Indebitamento netto di US\$ 173,8 milioni
-

FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DEL TRIMESTRE

E' stato pubblicato il lodo relativo all'ultimo arbitrato attualmente in corso a Londra tra GLENDA International Shipping Ltd ("GLENDA") - joint venture 50:50 fra d'Amico International Shipping S.A. ed il Gruppo Glencore - e il cantiere SLS Shipbuilding Co. Ltd, Tongyeong, Corea ("Cantiere SLS"), relativo alla terminazione anticipata del contratto riguardante la costruzione della nave cisterna product/chemical (51.000 DWT) con scafo n. S513 (il "Contratto"). Il lodo conferma la validità della cancellazione del Contratto di costruzione della nave, richiesta da GLENDA, e riconosciuto la titolarità di quest'ultima al completo rimborso di tutti gli anticipi pagati per il contratto di costruzione della nave, che ammonta a US\$ 24,3 milioni, piu' gli interessi previsti a contratto.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Le previsioni sulla domanda di prodotti petroliferi per il 2010 sono state riviste al rialzo dell'Agenzia internazionale per l'energia (IEA) principalmente grazie al miglioramento della crescita della domanda, superiore alle aspettative. Questo, insieme alla crescita del Pil mondiale, rappresenta l'inizio, seppur graduale, di una nuova fase di ripresa economica e la fine della congiuntura negativa. Le previsioni sul futuro andamento del settore delle navi cisterna sono ancora condizionate dall'attuale incertezza a livello di economia mondiale e pertanto d'Amico International Shipping mantiene un atteggiamento prudente al riguardo per il secondo trimestre e per quelli successivi, sebbene crescano le prospettive di miglioramento dello scenario operativo nel 2010. Sarebbe infatti che la maggior parte delle economie mondiali stia procedendo verso la fine della fase di recessione. I principali fattori che dovrebbero condizionare il mercato dei trasporti in 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 incremento dell'offerta di trasporto derivante dalle nuove navi di recente costruzione che entreranno in servizio nel 2010.

Oggi alle ore 14.30 (CEST), DIS terrà una conferenza telefonica. Per partecipare, comporre i seguenti numeri telefonici:: dall'Italia + 39 02 8058811 , dal Regno Unito + 44 203 147 47 96, dagli USA + 1 866 63 203 28. Le slide della presentazione possono essere scaricate prima della conference call dalla pagina Investor Relations del sito internet di DIS: www.damicointernationalshipping.com. Per ulteriori informazioni: Investor Relation Manager, Anna Franchin, tel. +352 2626229 01

Il presente comunicato stampa dei risultati del primo trimestre 2010, non sottoposti a revisione contabile, e costituisce il resoconto intermedio sulla gestione redatto conformemente alle disposizioni dell'articolo 5 della legge lussemburghese dell'11 gennaio 2008, che recepisce 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 presente documento è disponibile presso la sede legale della Società, oppure su 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 2010

INDICE

DATI DI SINTESI	4
GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING	5
ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO	9
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO TRIMESTRE	15
FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DEL TRIMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE16
GRUPPO d' AMICO INTERNATIONAL SHIPPING	
BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 31 MARZO 2010	19
• CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO	19
• CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO.....	19
• SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA	20
• RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO	21
• PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	22
• NOTE.....	23

DATI DI SINTESI

DATI FINANZIARI

<i>US\$ migliaia</i>	1° trimestre 2010	1° trimestre 2009
Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)	51.113	54.198
Risultato operativo lordo/ EBITDA	7.184	15.522
<i> margine sul TCE in %</i>	14,06%	28,64%
Utile (perdita) operativo / EBIT	(835)	6.794
<i> margine sul TCE in %</i>	(1,63%)	12,54%
Utile / (perdita) netto	(3.452)	8.602
<i> margine sul TCE in %</i>	(6,75%)	15,87%
Utile / (perdita) per azione (US\$)	US\$ (0,023)	US\$ 0,0574
Flussi di cassa operativi	1.990	21.493
Investimenti lordi (CapEx)	(7.413)	(12.453)
	Al 31 marzo 2010	Al 31 dicembre 2009
Totale attività	684.989	725.140
Indebitamento finanziario netto	173.835	171.360
Patrimonio netto	349.856	354.560

ALTRI DATI OPERATIVI

	1° trimestre 2010	1° trimestre 2009
Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) ¹	15.901	19.375
Sviluppo della flotta - Numero medio di navi	41,5	36,0
- Di proprietà	16,8	15,0
- A noleggio	20,0	16,1
- A noleggio attraverso pool	4,7	5,0
Giorni di off-hire/giorni-nave disponibili ² (%)	2,4%	2,5%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni-nave disponibili ³ (%)	47,5%	56%

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 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.

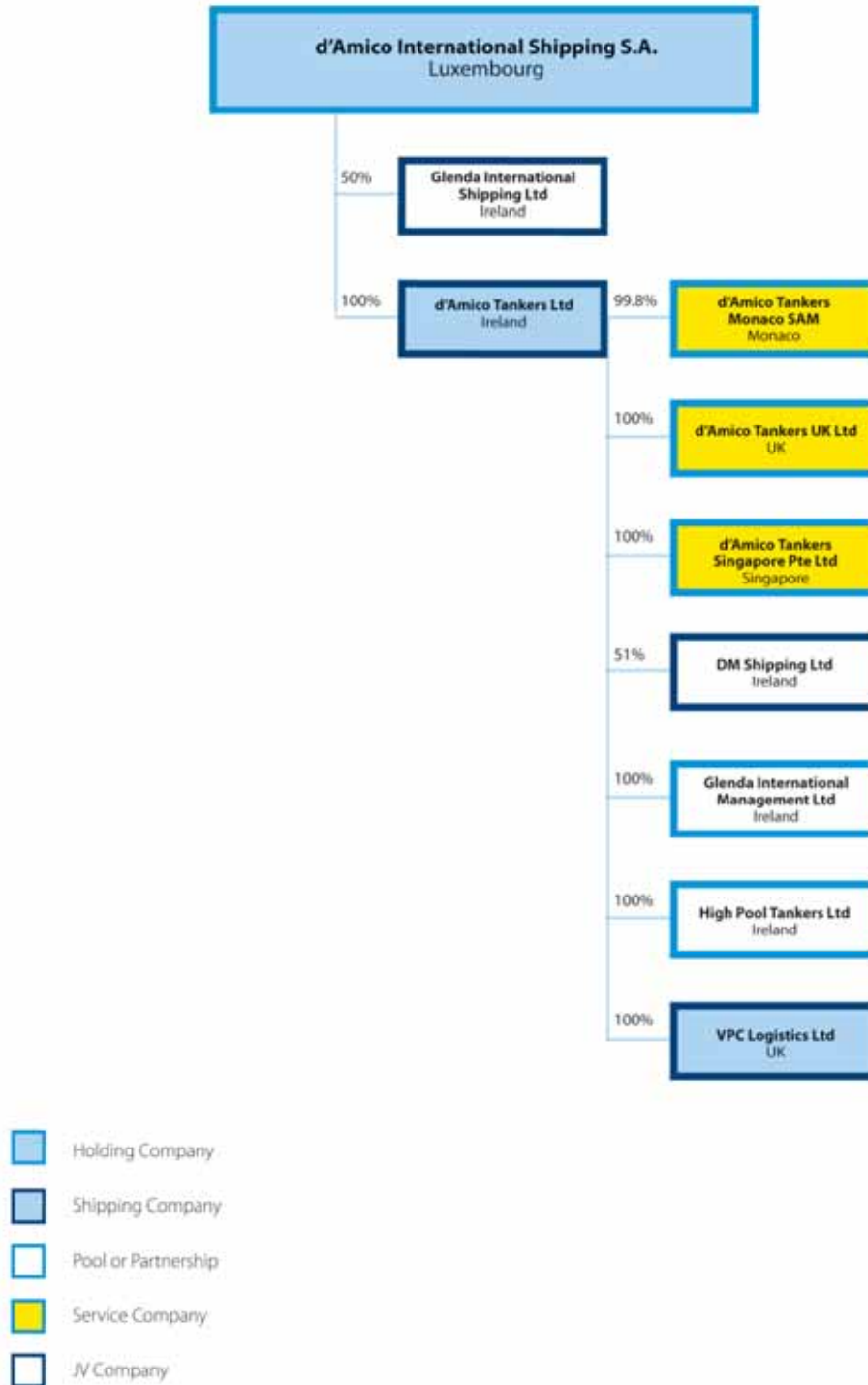
² Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave per bacini - e il totale dei giorni-nave disponibili (numero di giorni tra la consegna e la riconsegna della nave nell'esercizio considerato).

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*, 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 4,7 anni, rispetto ad un'età media di settore di 9,2 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 quali ExxonMobil, Total, Shell, Petrobras, PDVSA, ENOC, Glencore e Vitol. 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 2010 circa il 66,7% 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 2010 comprendeva **40,5 navi**:

Flotta MR

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Di proprietà				
GLENDAMeredit ²	47.147	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
High Strength ¹	46.800	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Efficiency ¹	46.547	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
GLENDAMegan ²	47.147	2009	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
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
A noleggio con opzione di acquisto				
High Enterprise	45.800	2009	Shin Kurushima, Giappone	IMO III
High Pearl	48.023	2009	Imabari, Giappone	-
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High Century	48.676	2006	Imabari, Giappone	-
High Nefeli	45.976	2003	STX, Corea del Sud	IMO III

¹ High Efficiency e High Strength sono di proprietà di DM Shipping (in cui DIS detiene una partecipazione del 51%) e vengono noleggiate a d'Amico Tankers Limited.

² GLENDAMegan e GLENDAMeredit sono di proprietà di GLENDAMInternational Shipping, in cui DIS detiene una partecipazione del 50%.

A noleggio senza opzione di acquisto

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
High Glory	45.700	2006	Minami Nippon, Giappone	-
High Glow	46.846	2006	Nakai Zosen, Giappone	-
High Trader	45.879	2004	Shin Kurushima, Giappone	-
High Energy	46.874	2004	Nakai Zosen, Giappone	-
High Power	46.874	2004	Nakai Zosen, Giappone	-

Flotta handysize

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Di proprietà				
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

Scafo nudo senza opzione di acquisto

Cielo di Guangzhou	38.877	2006	Guangzhou, Cina	-
--------------------	--------	------	-----------------	---

A noleggio senza opzione di acquisto

Cielo di Roma	40.081	2003	Shina, Corea del Sud	IMO III
Cielo di Milano	40.096	2003	Shina, Corea del Sud	IMO III
Cielo di Napoli	40.083	2002	Shina, Corea del Sud	IMO III

Handysize a noleggio attraverso pool

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	% di partecipazione	Classe IMO
A noleggio senza opzione di acquisto					
Handytanker Liberty	34.620	2006	Dalian, Cina	100%	IMO III
Elbtank Denmark ¹	37.274	2002	Hyundai, Corea del Sud	50%	IMO III
Handytankers Marvel	38.603	2008	Guangzhou, Cina	100%	IMO III
A noleggio con opzione di acquisto					
Malbec	38.499	2008	Guangzhou, Cina	100%	IMO III

¹ La Elbtank Denmark era in precedenza denominata Orontes

Impiego della flotta e partnership

	<i>N. di navi di DIS</i>	<i>Totale navi</i>
Impiego diretto	10,0	n/d
GLENDA Int. Shipping - Noleggio ¹ diretto	0,5	n/d
Handytankers Pool	7,5	99,0
High Pool (navi MR) ²	8,0	11,0
GLENDA Int. Mgmt (navi MR) ³	14,5	40,0
Totale	40,5	150,0

Al 31 marzo 2010, d'Amico International Shipping impiegava direttamente sette navi MR ('Medium Range') e tre handysize, principalmente mediante contratti di noleggio a lungo termine con Exxon e Glencore. Il Gruppo impiega una parte significativa 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 copertura geografica, cogliendo vantaggiose opportunità commerciali ed aumentando la flessibilità di utilizzo della flotta.

Handytankers Pool – consorzio con A.P. Moller-Maersk, Chemicalien Seetransport, Seearland Shipping Management e Motia Compagnia di Navigazione S.p.A., che al 31 marzo 2010 gestiva 99 navi.

High Pool Tankers Limited – consorzio con Nissho Shipping Co. Limited (Giappone) e Mitsubishi Corporation, che al 31 marzo 2010 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.

GLENDA International Management Limited – accordo commerciale concluso con Glencore/ST Shipping per gestire le navi sotto un unico marchio commerciale, 'GLENDA'. Al 31 marzo 2010, GLENDA International Management Limited gestiva 40 navi cisterna MR.

Oltre agli accordi consortili e commerciali, DIS ha costituito assieme a 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. La prima delle due navi MR originariamente ordinate è stata consegnata a fine luglio 2009 mentre la seconda a fine ottobre dello stesso anno. Le navi DM Shipping vengono nolleggiate a d'Amico Tankers Ltd e utilizzate nell'High Pool. La seconda joint venture, denominata GLENDA International Shipping, rafforza la partnership commerciale con il Gruppo Glencore. La prima nave cisterna MR per il trasporto di prodotti chimici è stata consegnata ad agosto del 2009 mentre la seconda nel febbraio 2010. La joint venture conta inoltre fra i suoi ordinativi i contratti d'acquisto di 4 nuove navi MR 'product/chemical', con consegna prevista tra novembre 2010 e febbraio 2011. Tali navi verranno gestite tramite GLENDA 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 complessivamente 76,5 navi, parte di proprietà e parte a noleggio; di esse, 40,5 fanno parte della flotta di d'Amico International Shipping ed operano nel mercato delle navi cisterna, mentre le rimanenti 36 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 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

¹ Nel Pool GLENDA International Management Spot sono incluse le navi GIS trattate sul mercato spot.

² Includere 2 navi DM Shipping

³ Il numero totale di navi del Pool GLENDA International Management include 4 navi High Pool trattate sul mercato spot e gestite a livello commerciale da GLENDA

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.

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2010

Nel primo trimestre del 2010, d'Amico International Shipping (DIS) ha ottenuto risultati migliori rispetto ai precedenti nove mesi, caratterizzati da un crollo della domanda determinato dalla crisi economica mondiale. Il mercato *spot*, che aveva raggiunto i suoi livelli più bassi nel corso dell'anno precedente, ha performato relativamente bene nel primo trimestre, generando rendimenti superiori a quelli degli ultimi tre trimestri del 2009. Tutto ciò è fondamentalmente il risultato di una ripresa della domanda di prodotti petroliferi favorita da un miglioramento della situazione economica mondiale, accompagnato da un inverno estremamente rigido in tutto l'emisfero settentrionale.

I tassi di utilizzo della capacità di raffinazione e i relativi margini sono migliorati rispetto ai livelli di fine 2009. Nonostante questo, il processo di chiusura di alcuni impianti prosegue, soprattutto nei paesi più industrializzati. Le scorte di prodotti petroliferi sono diminuite nel corso del trimestre, mantenendosi comunque a livelli superiori alla media degli ultimi cinque anni.

Nel primo trimestre 2010 i ricavi base *time charter* del Gruppo sono stati di US\$ 51,1 milioni (US\$ 54,2 milioni nel primo trimestre 2009), pari a una media giornaliera di US\$ 15.901, inferiore rispetto a quella dello stesso trimestre dell'esercizio precedente (US\$ 19.375), pur mostrando segnali di ripresa rispetto ai livelli minimi raggiunti nel terzo e quarto trimestre 2009 (rispettivamente US\$ 13.879 e US\$ 14.279). Il risultato operativo lordo (EBITDA) è stato di US\$ 7,2 milioni, pari al 14,1% dei ricavi base *time charter*, contro un EBITDA di US\$ 15,5 milioni del primo trimestre 2009. La perdita netta per il primo trimestre 2010 è stata di US\$ 3,5 milioni rispetto a un utile netto di US\$ 8,6 milioni realizzato nel primo trimestre dell'esercizio precedente, sebbene in uno scenario operativo diverso. Nonostante il difficile contesto operativo di breve termine, la significativa percentuale di copertura dovuta ai contratti a medio-lungo termine a tariffa fissa e il forte posizionamento sul mercato hanno consentito a DIS di mitigare l'impatto della perdita sul periodo, generando flussi di cassa operativi positivi e mantenendo una solida posizione finanziaria.

RISULTATI OPERATIVI

<i>US\$ migliaia</i>	1° trimestre 2010	1° trimestre 2009
Ricavi	72.236	71.431
Costi diretti di viaggio	(21.123)	(17.233)
Ricavi base <i>time charter</i>	51.113	54.198
Costi per noleggi passivi	(25.506)	(23.299)
Altri costi operativi diretti	(14.069)	(11.284)
Costi generali ed amministrativi	(4.580)	(4.959)
Altri proventi operativi	226	866
Risultato operativo lordo/ EBITDA	7.184	15.522
Ammortamenti	(8.019)	(8.728)
Utile (perdita) operativa/ EBIT	(835)	6.794
Proventi (oneri) finanziari netti	(2.280)	1.964
Utile / (perdita) ante imposte	(3.115)	8.758
Imposte sul reddito	(337)	(156)
Utile / (perdita) netto	(3.452)	8.602

I **ricavi** nel primo trimestre 2010 sono stati pari a US\$ 72,2 milioni rispetto a US\$ 71,4 milioni del primo trimestre 2009. L'incremento dei ricavi lordi è stato sostenuto da un aumento delle navi della flotta oltre che da una maggiore esposizione al mercato *spot* nel 2010 rispetto allo stesso periodo del 2009. Il numero medio di navi della flotta è stato di 41,5 (36,0 navi nel primo trimestre 2009). Nel trimestre in esame la percentuale di giorni-navi disponibili è stata del 2,4% (rispetto al 2,5% nel primo trimestre 2009), con una variazione spiegata dalla diversa tempistica degli interventi di bacino.

L'aumento dei **costi diretti di viaggio** nel primo trimestre 2010 (US\$ 21,1 milioni) rispetto al primo trimestre 2009 (US\$ 17,2 milioni) è dovuto principalmente al succitato andamento della flotta e del suo impiego.

Nel primo trimestre 2010 i **ricavi base time charter** (TCE) sono stati pari a US\$ 51,1 milioni (US\$ 54,2 milioni nel primo trimestre 2009), e riflettono, oltre all'incremento della flotta, una minore domanda di navi cisterna rispetto all'inizio dell'esercizio precedente, che non era ancora stato penalizzato dalla diminuzione della domanda di trasporto, iniziata solo alla fine del primo trimestre del 2009. Il primo trimestre del 2010 è stato comunque sostenuto dal generale miglioramento della congiuntura economica ed è stato caratterizzato dalla ripresa del mercato *spot* rispetto al trend piatto e debole degli ultimi nove mesi del 2009. La tabella successiva mostra l'andamento delle tariffe nel corso del primo trimestre:

Tariffe giornaliere TCE di DIS	Q1
<i>(Dollari USA)</i>	
Spot	12,961
Fissa	19,023
Media	15,901

Va sottolineato che DIS, grazie al proprio flessibile modello di *business* ed a partnership strategiche, ha realizzato nel primo trimestre del 2010, come anche nel 2009, una migliore performance rispetto all'andamento generale del mercato *spot*. Come parte della sua strategia, DIS ha mantenuto una significativa percentuale di copertura da contratti a tariffa fissa tale da garantirgli un buon e stabile livello di redditività (US\$ 19.023 quale tariffa media TCE giornaliera per il trimestre). La copertura dei ricavi a tariffa fissa per il primo trimestre 2010 è stata del 47,5% (55,0% nello stesso periodo dell'esercizio precedente).

I **costi per noleggi passivi** nel primo trimestre 2010 sono stati pari a US\$ 25,5 milioni (US\$ 23,3 milioni nel primo trimestre 2009). Tale aumento è dovuto, in primo luogo, al più elevato numero di navi a noleggio (una media di 20,0 nel primo trimestre dell'esercizio rispetto a 16,1 nello stesso periodo del 2009) in seguito alla consegna di nuove navi nel 2009. La media dei costi giornalieri per noleggi passivi è rimasta stabile. Conformemente alle regole di distribuzione dei pool, i costi per le 4,7 navi gestite attraverso pool e operate in media nel corso del primo trimestre 2010 sono inclusi nella voce Ricavi base *time charter*.

Gli **Altri costi operativi diretti** ammontano a US\$ 14,1 milioni nel primo trimestre 2010 (US\$ 11,3 milioni nel primo trimestre 2009) e comprendono i costi per equipaggi, spese tecniche, e lubrificanti e quelli assicurativi; derivano principalmente dalla gestione delle navi di proprietà, ed il loro incremento dipende dall'aumento del numero di navi della flotta. I costi giornalieri non mostrano un incremento rilevante rispetto all'esercizio precedente, tenuto conto del fatto che non sempre è possibile fare un confronto tra il trend dei due esercizi, ciascuno caratterizzato da eventi specifici. E' importante sottolineare come il mantenimento di un ottimo livello qualitativo della flotta, il monitoraggio costante dei costi operativi, la scelta di equipaggi fortemente qualificati, e l'applicazione delle procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente), volte a consentire il rispetto della rigorosa normativa che disciplina il mercato, costituiscono una parte importante della politica strategica di d'Amico.

Si conferma anche nel periodo in esame l'andamento soddisfacente dei **costi generali ed amministrativi**, su cui hanno inciso positivamente i risultati del 2009. Tali costi ammontano a US\$ 4,6 milioni nel primo trimestre 2010, in calo dell'8% rispetto al primo trimestre 2009 (US\$ 4,9 milioni). Il saldo include principalmente i costi del personale di terra, nonché i costi per consulenze e viaggi.

Gli **altri proventi operativi** per il primo trimestre 2010 sono stati di US\$ 0,2 milioni, in linea con US\$ 0,9 milioni del primo trimestre 2009. Il saldo per l'esercizio 2009, oltre alle commissioni di noleggio da navi di terzi gestite attraverso i pool, comprende gli indennizzi assicurativi relativi ad alcuni danni subiti e alle conseguenti richieste di risarcimento.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** per il primo trimestre 2010 è stato di US\$ 7,2 milioni (US\$ 15,5 milioni nel primo trimestre 2009) pari al 14,1% dei ricavi base *time charter*, dato in diminuzione rispetto allo stesso periodo del 2009 (28,5%), ma in netto miglioramento ai dati degli ultimi due trimestri del 2009 (rispettivamente 9,7% e 5,2%). L'andamento positivo registrato dall'inizio del 2010 è sostenuto, in linea generale, da un migliorato scenario operativo, dalla ripresa del mercato e, di conseguenza, dalla riduzione della pressione al ribasso sulle tariffe dei noli, fattore principale che aveva penalizzato la performance dei trimestri precedenti.

In seguito alla revisione del periodo stimato di durata economica delle imbarcazioni da 17 a 20 anni, fatta sulla base delle caratteristiche, delle condizioni, dell'impiego e del benchmarking rispetto al segmento di mercato della flotta d'Amico, gli **ammortamenti** ammontano a US\$ 8,0 milioni nel primo trimestre 2010 (US\$ 8,8 milioni nel 2009). La diminuzione, dovuta alla modifica del periodo stimato di durata economica delle imbarcazioni, è stata parzialmente compensata dall'aumento del numero di navi di proprietà.

Il **risultato operativo (EBIT)** per il primo trimestre 2010 è prossimo al pareggio (perdita di US\$ 0,8 milioni rispetto a un utile di US\$ 6,8 milioni nel primo trimestre 2009). Il miglior risultato del trimestre in esame rispetto agli ultimi trimestri dell'esercizio precedente è stato sostanzialmente sufficiente ad assorbire l'ammontare degli ammortamenti.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ 2,3 milioni nel primo trimestre 2010 (proventi netti di US\$ 1,1 milioni nel primo trimestre 2009), di cui US\$ 2,7 milioni rappresentati da interessi passivi su finanziamenti bancari, al netto di una differenza di cambio positiva di US\$ 0,4 milioni derivante dalla conversione di un finanziamento espresso in yen giapponesi. I proventi finanziari netti realizzati del primo trimestre 2009 derivano da contratti di noleggio a scafo nudo e da differenze di cambio positive. La solida posizione finanziaria attuale di DIS ha permesso alla società di mantenere stabili gli interessi sul debito in circolazione rispetto all'esercizio precedente.

La **perdita ante imposte** per il primo trimestre 2010 è pari a US\$ 3,1 milioni rispetto a un utile di US\$ 8,8 milioni nel primo trimestre 2009.

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ 0,3 milioni nel primo trimestre 2010 (US\$ 0,2 milioni nel primo trimestre 2009) e derivano sia dall'assoggettamento della principale controllata operativa d'Amico Tankers Limited al regime di *tonnage tax* irlandese, sia da alcune voci e compensazioni su cui tale regime non è applicabile.

La **perdita netta** di US\$ 3,5 milioni, rispetto all'utile netto di US\$ 8,6 milioni del primo trimestre 2009, riflette il miglioramento dello scenario economico con cui si è aperto il 2010, ancora non sufficientemente stabile e solido da consentire di generare un utile netto.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA (STATO PATRIMONIALE)

(US\$ migliaia)	Al 31 marzo 2010	Al 31 dicembre 2009
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	519.617	522.717
Attività correnti	165.372	202.423
Totale attività	684.989	725.140
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	349.856	353.499
Passività non correnti	244.766	261.220
Passività correnti	90.367	110.421
Totale passività e patrimonio netto	684.989	725.140

Le **attività non correnti** sono rappresentate per la quasi totalità dalla flotta di navi cisterna, iscritte al costo storico, al netto degli ammortamenti. Da ottobre 2008 a gennaio 2010, in seguito allo sconvolgimento dell'economia globale e alla conseguente diminuzione della domanda di navi cisterna, si è notata una significativa riduzione del valore di mercato delle navi cisterna. Nello stesso periodo, l'industria navale ha registrato una notevole riduzione nel numero di transazioni, sia per navi usate che per nuovi ordini, che incide sul valore di mercato delle navi stesse. Nel corso dei primi mesi del 2010 si è registrata una ripresa nell'attività di compravendita di navi che ha impedito, anche in seguito alla ripresa delle tariffe di trasporto, un'ulteriore diminuzione del valore di mercato delle navi. Secondo le valutazioni fornite da un importante broker all'inizio di aprile 2010, il valore di mercato delle navi di proprietà di DIS, inclusa la parte relativa alle nuove navi in costruzione, è di US\$ 450,0 milioni, rispetto a un valore contabile netto della flotta di US\$ 518,9 milioni. Come per il 2009, non è stato necessario procedere a una svalutazione delle navi, data la riduzione della differenza tra il valore contabile netto e il valore di mercato stimato delle stesse.

Da inizio 2010 gli *Investimenti lordi* sono stati di US\$ 7,4 milioni, relativi alle rate pagate ai cantieri per le navi in costruzione nell'ambito della joint venture GLENDIA International Shipping Ltd. Tali investimenti comprendono inoltre i costi di bacino capitalizzati relativi alle navi di proprietà.

Le **attività correnti** al 31 marzo 2010, pari a US\$ 165,4 milioni, includono disponibilità liquide e mezzi equivalenti per US\$ 86,8 milioni e crediti finanziari a breve per US\$ 12,9 milioni relativi al rimborso degli anticipi pagati ai cantieri SLS in seguito alla cancellazione dell'ultima delle quattro navi cisterna (ordinate dalla joint venture GLENDIA International Shipping), il cui lodo arbitrale e' stato pubblicato ad aprile 2010. Il saldo di questa voce al 31 dicembre 2009 era di US\$ 56,3 milioni riferibili a crediti derivanti dalla cancellazione delle altre tre navi, incassati nel 1° trimestre del 2010. Oltre a quanto sopra, le Attività correnti comprendono le voci del capitale circolante (crediti commerciali e rimanenze) per un importo totale di US\$ 65,7 milioni (US\$ 53,8 milioni a fine 2009). La differenza rispetto a dicembre 2009, escludendo le conseguenze di natura temporale, è dovuta principalmente all'aumentato numero di navi gestite dalle società in pool, integralmente consolidate, (GLENDIA International Management Ltd e High Pool Tankers Ltd.) e alla maggiore percentuale di viaggi *spot*.

Le **passività non correnti** accolgono la parte dei debiti a lungo termine verso banche e sono commentate nella sezione successiva relativa all'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, debiti commerciali e altre passività, per un totale di US\$ 61,6 milioni (US\$ 51,7 milioni al 31 dicembre 2009). Come per le attività correnti, l'incremento dei debiti commerciali è dovuto essenzialmente, oltre ai tempi di pagamento, all'aumento delle navi gestite dalle società in pool controllate ed alla conseguente crescita dei debiti verso terzi (partner del pool).

Il saldo del **patrimonio netto** al 31 marzo 2010 era di US\$ 349,9 milioni (US\$ 353,5 milioni al 31 dicembre 2009). La variazione rispetto all'esercizio precedente è essenzialmente dovuta alla perdita netta sostenuta nel primo trimestre del 2010.

INDEBITAMENTO NETTO

L'indebitamento finanziario netto ammonta a US\$ 173,8 milioni al 31 marzo 2010 ed è stabile rispetto alla fine del precedente esercizio (US\$ 171,4 milioni). Il rapporto tra indebitamento netto e patrimonio netto risulta di 0,50 in linea con il dato al 31 dicembre 2009 (0,48).

<i>US\$ migliaia</i>	Al 31 marzo 2010	Al 31 dicembre 2009
Liquidità		
Disponibilità liquide e Mezzi equivalenti	86.772	92.243
Crediti finanziari correnti		
Verso terzi	12.886	56.332
Totale attività finanziarie correnti	99.658	148.575
Debiti verso banche – correnti	16.132	44.984
Altri finanziatori	-	1.541
Altre passività finanziarie correnti		
Verso terzi (<i>fair value</i> dei contratti IRS)	12.595	12.191
Totale passività finanziarie correnti	28.727	58.716
Indebitamento finanziario netto corrente	(70.931)	(89.859)
Debiti verso banche – non correnti	244.766	250.436
Altre passività finanziarie non correnti		
Verso terzi	-	10.783
Totale passività finanziarie non correnti	244.766	261.220
Indebitamento finanziario netto	173.835	171.360

A conferma della sua solida posizione finanziaria, al 31 marzo 2010 DIS deteneva US\$ 86,8 milioni di *Disponibilità liquide e Mezzi equivalenti*. Come già rilevato nelle precedenti relazioni di bilancio, tale livello di liquidità consente a DIS di affrontare l'attuale volatilità del mercato, coprendo la parte di capitale destinata agli investimenti già previsti per i prossimi esercizi, relativi al programma di costruzione di nuove navi.

I *Crediti finanziari correnti* pari a US\$ 12,9 milioni sono relativi agli anticipi pagati ai cantieri navali SLS per la costruzione dell'ultima delle quattro navi originariamente ordinate da GLENDIA International Shipping, la joint venture costituita tra DIS e Glencore Group. A conseguenza del lodo arbitrale appena pubblicato sulla cancellazione di questo scafo, e' previsto che i relativi anticipi versati, interessi compresi, vengano restituiti nel second trimestre.

L'indebitamento bancario complessivo al 31 marzo 2010 era di US\$ 260,9 milioni (US\$ 295,4 milioni al 31 dicembre 2009), comprensivo di US\$ 16,1 milioni con scadenza a breve termine, riferito alle due linee di credito a favore di d'Amico Tankers Limited (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo: (i) linea di credito revolving di US\$ 149,0 milioni, concessa da Calyon su un periodo di 10 anni (con la partecipazione di altri istituti bancari); (ii) prestito sindacato concesso da Mizuho Bank per US\$ 30,4 milioni. L'indebitamento di DIS comprende inoltre la parte dei finanziamenti concessi alle due joint venture, GLENDIA International Shipping Ltd e DM Shipping Ltd, consolidate proporzionalmente nel bilancio di DIS: (i) prestito Commerzbank AG Global Shipping di US\$ 7,3 milioni relativo all'ultima delle quattro navi SLS, il cui contratto di costruzione è stato cancellato da GLENDIA International Shipping Ltd. Il debito in oggetto è iscritto totalmente nelle passività correnti in quanto verrà ripagato non appena ottenuto il rimborso delle rate originariamente versate da GLENDIA International Shipping Limited ai cantieri SLS, in seguito alla suddetta cancellazione. Tale rimborso è previsto probabilmente nel secondo trimestre 2010. Durante il primo trimestre del 2010, in seguito all'esito favorevole dei lodi arbitrali relativi alle prime tre navi e al conseguente rimborso delle rate, è stato rimborsato il finanziamento Commerzbank in essere al 31 dicembre 2009 per US\$ 34,0 milioni, quale parte relativa alle suddette tre navi; (ii) prestiti Commerzbank AG Global Shipping e Credit Suisse per US\$ 45,3 milioni per le navi di nuova costruzione della joint venture GLENDIA International Shipping Ltd Hyundai-Mipo, di cui due già

consegnate; (iii) linea di credito Mitsubishi UFJ Lease di US\$ 28,9 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\$ 12,6 milioni degli strumenti di copertura derivati (contratti di swap su tassi di interesse). L'importo di US\$ 12,3 milioni, figurante al 31 dicembre 2009 alla voce Altri finanziatori, che rappresentava il debito di GLENDA International Shipping verso ST Shipping (a fronte del rimborso degli anticipi sulle navi in costruzione), è stato liquidato in seguito all'accordo, stipulato nel mese di febbraio 2010 e riportato nella voce Eventi significativi verificatisi nel primo trimestre e relativo al trasferimento a d'Amico Tankers Limited e a ST Shipping and Transport Pte. Limited – Singapore, rispettivamente di 2 navi cisterna MR Hyundai per il trasporto di prodotti chimici e 2 navi cisterna Hyundai da 74.000 dwt per il trasporto di prodotti petroliferi.

FLUSSI DI CASSA

I flussi di cassa netti per il periodo chiuso al 31 marzo 2010 sono stati pari a un saldo negativo di US\$ 5,5 milioni, determinando una piccola diminuzione delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti da US\$ 92,2 milioni al 31 dicembre 2009 a US\$ 86,7 milioni al 31 marzo 2010.

<i>US\$ migliaia</i>	1° trimestre 2010	1° trimestre 2009
Flussi di cassa da attività operative	1.990	21.493
Flussi di cassa da attività di investimento	(4.891)	(12.948)
Flussi di cassa da attività finanziarie	(2.619)	1.105
Variazione della liquidità	(5.520)	9.651
Variazione netta in aumento/ (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(5.520)	9.651
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	92.243	41.482
Differenze di conversione su disponibilità liquide e mezzi equivalenti	49	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	86.772	51.133

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati pari a US\$ 2,0 milioni per il primo trimestre 2010, rispetto a US\$ 21,5 milioni nello stesso periodo del 2009. In seguito alla riduzione, nel corso del secondo semestre del 2009, dei flussi di cassa operativi, i primi segnali di ripresa dello scenario economico portano DIS a generare liquidità'.

Nel primo trimestre 2010 i **flussi di cassa da attività di investimento** sono stati di US\$ 4,9 milioni (uscite), comprensivi di investimenti lordi relativi al pagamento degli anticipi per le navi di nuova costruzione, nonché dei costi di bacino, per un totale di US\$ 7,4 milioni. Il saldo del periodo è al netto di US\$ 2,5 milioni relativi al trasferimento delle navi da GLENDA International Shipping a d'Amico Tankers Limited e a ST Shipping and Transport Pte. Limited.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** per il primo trimestre 2010 sono stati negativi per US\$ 2,6 milioni. Il saldo è stato inoltre influenzato dal rimborso dei finanziamenti bancari e dall'effetto generato dall'incasso, conformemente alla Garanzia di rimborso, dei rimborsi relativi alle rate già versate ai cantieri SLS per tre delle quattro nuove navi i cui contratti di costruzione sono stati cancellati (US\$ 43,4 milioni), al netto del rimborso alla banca del prestito relativo (US\$ 34,0 milioni).

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO TRIMESTRE

FLOTTA CONTROLLATA – d’AMICO TANKERS LIMITED

Nel primo trimestre 2010, la Flotta controllata da d’Amico Tankers Limited ha subito i seguenti cambiamenti:

- Febbraio 2010 – Nell’ambito del processo di riorganizzazione intrapreso dal pool Handytankers su navi noleggiate attraverso il Pool stesso, d’Amico Tankers: (i) ha assunto una partecipazione del 100% per un periodo di 4 anni in una nave *handysize* M/T Handytankers Marvel, noleggiata dal pool Handytankers; (ii) ha modificato la precedente partecipazione del 33% detenuta in M/T Handytankers Liberty in una partecipazione del 100% e (iii) ha liquidato le partecipazioni detenute al 50% in M/T Handytankers Spirit, al 33% in M/T Handytankers Unity, al 25% in M/T Handytankers Miracle, M/T Handytankers Magic, M/T Melody;
- Marzo 2010 – Nell’ambito del processo di riorganizzazione intrapreso dal pool Handytankers su navi noleggiate attraverso il pool stesso, d’Amico Tankers ha liquidato la partecipazione detenuta al 50% in M/T Tevere, M/T Fox, M/T Torm Ohio.

FLOTTA CONTROLLATA – GLENDA INTERNATIONAL SHIPPING LIMITED

- Febbraio 2010 – M/T *GLENDA Meredith*, nave MR di proprietà, è stata consegnata a GLENDA International Shipping Limited, nella quale DIS detiene una partecipazione del 50%.

GLENDA INTERNATIONAL SHIPPING LIMITED – PUBBLICAZIONE DEI LODI ARBITRALI RELATIVI A TRE DEI CONTENZIOSI TRA GLENDA E SLS SHIPBUILDING CO. LTD. E RELATIVO RIMBORSO DI TUTTE LE RATE VERSATE CONFORMEMENTE ALLA GARANZIA DI RIMBORSO

Il 2 febbraio 2010 sono stati pubblicati i lodi relativi a tre dei quattro arbitrati attualmente in corso a Londra tra GLENDA International Shipping Ltd (“GLENDA”) - joint venture 50:50 fra d’Amico International Shipping S.A. ed il Gruppo Glencore - e il cantiere SLS Shipbuilding Co. Ltd, Tongyeong, Corea (“Cantiere SLS”), relativi alla terminazione anticipata dei contratti riguardanti la costruzione della navi cisterna product/chemical (51.000 DWT) con scafo rispettivamente n. S510, n. S511 e n. S512, (i “Contratti”) stipulati il 7 dicembre 2006 e successivamente novati il 19 novembre 2007. I collegi arbitrali hanno dichiarato la validità della cancellazione dei tre Contratti di costruzione delle navi, richiesta da GLENDA, e riconosciuto il diritto di quest’ultima al completo rimborso di tutti gli anticipi pagati per i contratti di costruzione delle tre navi.

Il 3 marzo 2010, DIS ha quindi comunicato che in seguito alla pubblicazione dei relativi lodi arbitrali, Kookmin Bank, Corea del Sud, in qualità di garante di SLS Shipbuilding Co. Ltd, Tongyeong, Corea, ha rimborsato a GLENDA tutte le rate versate per suo conto ai sensi dei contratti cancellati relativi alle navi con scafo n. S510, n. S511 e n. S512. Il rimborso totale, comprensivo di interessi, ammonta a US\$ 87,4 milioni. Al netto del rimborso alla banca del prestito relativo, il capitale rimborsato a GLENDA è stato di circa US\$ 33,9 milioni.

GLENDA INTERNATIONAL SHIPPING LIMITED – TRASFERIMENTO DI 2 NAVI CISTERNA HYUNDAI MR PER IL TRASPORTO DI PRODOTTI CHIMICI DI PROPRIETÀ DI GLENDA A d’AMICO TANKERS LIMITED E DI 2 NAVI CISTERNA HYUNDAI LR1 PER IL TRASPORTO DI PRODOTTI PETROLIFERI SEMPRE DI PROPRIETÀ DI GLENDA A ST SHIPPING TRANSPORT PTE. LTD

Il 3 marzo 2010 d’Amico International Shipping S.A. ha annunciato che GLENDA International Shipping Limited (“GLENDA”) - joint venture 50:50 fra d’Amico International Shipping S.A. ed il Gruppo Glencore – ha trasferito: (i) tutti i diritti e gli obblighi relativi a 2 navi cisterna MR Hyundai per il trasporto di prodotti chimici con scafo n. 2164 e n. 2188 (di seguito le “Navi cisterna”) a d’Amico Tankers Limited - Irlanda, la società operativa completamente controllata da DIS e; (ii) tutti i diritti e gli obblighi relativi a 2 navi cisterna Hyundai da 74.000 dwt per il trasporto di prodotti petroliferi con scafo n. 2292 e n. 2293 a ST Shipping and Transport Pte. Limited - Singapore. Il costo delle Navi cisterna trasferite a d’Amico Tankers Limited è stato ridotto da US\$ 50,5 milioni a una media di US\$ 45,7 milioni per ciascuna nave per un totale di impegni finanziari ancora in circolazione pari a US\$ 56,2 milioni. È stato inoltre convenuto con Hyundai Mipo Dockyard Co. Limited – Corea di aumentare la capacità di trasporto da 46.000 dwt a 52.000 dwt e, contemporaneamente, di posticipare, senza costi aggiuntivi, le rispettive date di consegna da marzo 2011 al primo trimestre 2012.

FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DEL TRIMESTRE

FLOTTA CONTROLLATA

- All'inizio di aprile 2010 *M/T Dauntless*, nave MR, è stata noleggiata per un periodo di 2 anni da GLENDA International Shipping Limited, nella quale DIS detiene una partecipazione del 50%.
- Il 21 aprile 2010 *M/T Cielo di Roma*, nave *handysize* a noleggio, è stata restituita ai proprietari.
- Il 23 aprile 2010 *M/T High Trader*, nave MR a noleggio, è stata restituita ai proprietari.

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

	Al 31 marzo 2010			Al 29 aprile 2010		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	14,02	3,00	17,02	14,02	3,00	17,02
A noleggio	15,98	4,00	19,98	15,48	3,00	18,48
A noleggio attraverso pool	-	3,50	3,50	-	3,50 ¹	3,50
Totale	30,00	10,50	40,50	29,50	9,50	39,00

d'AMICO TANKERS LIMITED – STIPULA DI TRE CONTRATTI TIME CHARTER CON UNA DELLE PRINCIPALI COMPAGNIE PETROLIFERE MONDIALI

Il 14 aprile 2010 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers Limited (Irlanda) ha siglato nuovi contratti di noleggio per tre delle sue navi (di cui due rinnovi), con una delle più importanti società petrolifere del mondo, Exxon Mobil, con opzione di rinnovo per un ulteriore periodo. Tali contratti sono stati conclusi a tariffe di noleggio tali da generare flussi di cassa positivi, permettendo, allo stesso tempo, a DIS, di aumentare la percentuale di copertura, ovvero la quota di ricavi generati da contratti a tariffa fissa.

GLENDA INTERNATIONAL SHIPPING LIMITED – ANNUNCIA LA PUBBLICAZIONE DEL LODO ARBITRALE RELATIVO ALL'ULTIMO CONTENZIOSO IN ESSERE TRA GLENDA ED SLS SHIPBUILDING CO. LTD.

E' stato pubblicato il lodo relativo all'ultimo arbitrato attualmente in corso a Londra tra GLENDA International Shipping Ltd ("GLENDA") - joint venture 50:50 fra d'Amico International Shipping S.A. ed il Gruppo Glencore - e il cantiere SLS Shipbuilding Co. Ltd, Tongyeong, Corea ("Cantiere SLS"), relativo alla terminazione anticipata del contratto riguardante la costruzione della nave cisterna product/chemical (51.000 DWT) con scafo n. S513 (il "Contratto") stipulato il 7 dicembre 2006 e successivamente novato il 19 novembre 2007.

I collegi arbitrali hanno dichiarato la validità della cancellazione del Contratto di costruzione della nave, richiesta da GLENDA, e riconosciuto la titolarità di quest'ultima al completo rimborso di tutti gli anticipi pagati per il contratto di costruzione della nave, che ammontano a US\$ 24,3, più interessi pari al 3% che maturano fino alla data del pagamento.

A seguito della pubblicazione del lodo, in conformità con i termini delle 'Garanzie di Rimborso' fornite da Kookmin Bank, Sud Corea, GLENDA ha ora il diritto ad ottenere tale rimborso dell'importo complessivo garantito dovuto a GLENDA, pari a US\$ 24,3 (più interessi al 3%), US\$ 9,7 rappresentano parte del prezzo d'acquisto, sostenuto per la nave con scafo n. S513, finanziato da GLENDA mediante capitale proprio, mentre US\$ 14,6 saranno rimborsati alla banca finanziatrice dell'acquisto originario.

¹ Entro maggio 2010, al termine di un processo di riorganizzazione all'interno del pool Handytankers, DIS ridurrà a 3 le navi "a noleggio attraverso pool".

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Le previsioni sulla domanda di prodotti petroliferi per il 2010 sono state riviste al rialzo dell'Agencia internazionale per l'energia (IEA) principalmente grazie al miglioramento della crescita della domanda, superiore alle aspettative. Questo, insieme alla crescita del Pil mondiale, rappresenta l'inizio, seppur graduale, di una nuova fase di ripresa economica e la fine della congiuntura negativa. Le previsioni sul futuro andamento del settore delle navi cisterna sono ancora condizionate dall'attuale incertezza a livello di economia mondiale e pertanto d'Amico International Shipping mantiene un atteggiamento prudente al riguardo per il secondo trimestre e per quelli successivi, sebbene crescano le prospettive di miglioramento dello scenario operativo nel 2010. Sembra infatti che la maggior parte delle economie mondiali stia procedendo verso la fine della fase di recessione. I principali fattori che dovrebbero condizionare il mercato dei trasporti in 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 incremento dell'offerta di trasporto derivante dalle nuove navi di recente costruzione che entreranno in servizio nel 2010. 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

- La IEA ha rivisto al rialzo le stime della domanda mondiale di prodotti petroliferi prevedendo un aumento sino a 1,7 milioni di barili al giorno nel 2010 rispetto all'anno precedente. La crescita continua ad essere trainata dai paesi non appartenenti all'Ocse ed in particolare dalla Cina, la quale ha annunciato che metterà a segno nel terzo trimestre la più elevata crescita del Pil dal 2007.
- La Cina è ancora nella fase iniziale del proprio sviluppo come paese consumatore di petrolio rispetto agli altri paesi asiatici industrializzati. La sua popolazione, pari a 1,3 miliardi di persone, ha consumato 5,7 barili per 1.000 abitanti al giorno, nel 2008 mentre la Corea del Sud, che ha una popolazione di 40 milioni di persone, ha consumato, nello stesso periodo, 42,9 barili ogni 1.000 abitanti al giorno. Il potenziale di aumento della domanda di prodotti petroliferi è pertanto enorme.
- Eventi importanti hanno sempre generato un forte impatto sulla domanda di navi cisterna, come ad esempio, il terremoto in Cile che ha provocato la chiusura di due delle tre raffinerie del paese con conseguente aumento della domanda di importazione di prodotti petroliferi raffinati.
- Continuano a verificarsi chiusure di raffinerie e conseguente riduzione della produzione, in particolare nei paesi dell'Ocse. Total ha annunciato che intende tagliare la propria capacità produttiva di circa 500.000 barili al giorno, entro il 2011, a causa dei ridotti margini e per ridurre i costi. Nonostante ciò, nei paesi non appartenenti all'Ocse stanno nascendo nuovi impianti di raffinazione competitivi e all'avanguardia. L'Asia e il Medio Oriente hanno aumentato la loro capacità produttiva di 1.600.000 barili al giorno lo scorso anno. La nuova capacità produttiva a basso costo del continente asiatico porterà a una progressiva razionalizzazione della capacità ad alto costo dell'Occidente, favorendo in maniera strutturale gli scambi commerciali su rotte più lunghe. Pertanto l'incremento già in atto della domanda di tonnellaggio-miglia, previsto nella misura del 3% nel 2010 secondo RS Platou, dovrebbe influire positivamente sulla domanda di navi cisterna.
- La dislocazione dei prodotti petroliferi continua ad essere un fattore importante nel mercato delle navi cisterna. Secondo la IEA, l'Argentina, tradizionalmente esportatore netto di benzina, per la prima volta in trent'anni è diventato importatore di questo prodotto.
- Si prevede un'ulteriore crescita dei traffici marittimi a lungo raggio di altre merci, come l'olio di palma e gli oli vegetali. Tali prodotti possono essere trasportati esclusivamente da navi cisterna classificate IMO, e ciò dovrebbe incrementare la domanda di questo tipo di navi.
- L'ulteriore irrigidimento delle procedure di ispezione e di controllo da parte delle compagnie petrolifere favorisce le navi moderne a doppio scafo gestite direttamente dagli armatori e dotate di equipaggio direttamente gestito.

Offerta di navi cisterna

- Il numero di navi che si prevede vengano consegnate nel 2010 resta elevato, anche se la data effettiva di consegna è incerta. Secondo alcuni principali broker, il numero di navi con capacità di trasporto (dwt) compresa tra 25-55.000 tonnellate la cui consegna è prevista per il 2010 va da 145 a 217. Lo scarto è significativo e il dato resta comunque molto più basso rispetto alle 265 previste sei mesi fa. La ragione di questo ridimensionamento è dovuto a una diminuzione delle consegne del 25% circa, alla cancellazione di

alcuni contratti e ad alcune conversioni di navi avvenute lo scorso anno. Secondo le stime di consenso non tutte queste navi verranno effettivamente consegnate quest'anno in seguito ad ulteriori cancellazioni di contratti, diminuzione delle consegne o conversioni in navi di diverso tipo.

- Nel primo trimestre 2010 restano ancora da consegnare alcune navi di compresa tra 25-55.000 dwt, la cui consegna era prevista per il quarto trimestre 2009. Un'esigua percentuale di tali consegne è stata cancellata mentre la maggior parte è stata significativamente ritardata. In tale contesto assume peraltro ulteriore rilievo la circostanza che i finanziamenti per le navi in costruzione siano o meno garantiti.
- Il 2010 resta la scadenza stabilita dall'IMO per il graduale ritiro delle navi a scafo singolo ancora operanti sul mercato internazionale. Nel primo trimestre, all'interno del segmento 25-55.000 dwt, sono state ritirate dal commercio navi pari a una capacità di trasporto di circa un milione di dwt. La demolizione di navi, nel corso dell'esercizio in esame, corrisponde per ora all'importo totale delle demolizioni effettuate nel 2009. Al ritmo attuale l'incremento netto previsto delle navi cisterna resta relativamente contenuto e sarà pari al 2% circa, ipotizzando che il ritiro venga applicato completamente alla flotta netta.
- Altri due fattori che contribuiscono ancora oggi a ridurre l'offerta di navi cisterna sono rappresentati da un lato dal fatto che, nonostante i crescenti investimenti in nuove navi cisterna, non vi sono stati investimenti importanti in infrastrutture portuali, con conseguente aumento dei giorni di permanenza in porto, causa di ritardi che tendono a limitare l'offerta; dall'altro lato la stessa offerta risulta essere condizionata dalla scelta di molti armatori di diminuire la velocità delle navi a causa degli elevati prezzi del carburante.

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' sono stati illustrati 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 quanto previsto, la percentuale di copertura da contratti a tariffa fissa per il 2010, derivante da contratti di noleggio *time charter*, dovrebbe essere in media circa del 45%. Di conseguenza, tali risorse e un modello di *business* equilibrato consentono al management della Società di ritenere che, nonostante l'attuale incertezza delle prospettive economiche mondiali, la posizione di DIS sia adeguata per un'efficace gestione dei rischi d'impresa.

GRUPPO d' AMICO INTERNATIONAL SHIPPING
BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 31 MARZO 2010

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trimestre 2010	1° trimestre 2009
Ricavi	72.236	71.431
Costi diretti di viaggio	(21.123)	(17.233)
Ricavi base <i>time charter</i>	51.113	54.198
Costi per noleggi passivi	(25.506)	(23.299)
Altri costi operativi diretti	(14.069)	(11.284)
Costi generali ed amministrativi	(4.580)	(4.959)
Altri proventi operativi	226	866
Risultato operativo lordo	7.184	15.522
Ammortamenti	(8.019)	(8.728)
Utile/(Perdita) operativo	(835)	6.794
Proventi (oneri) finanziari netti	(2.280)	1.964
Utile/(Perdita) ante imposte	(3.115)	8.758
Imposte sul reddito	(337)	(156)
Utile/(Perdita) netto	(3.452)	8.602
<i>L'utile netto è interamente di pertinenza della capogruppo</i>		
Utile / (Perdita) per azione	(0,023)	0,0574
Utile / (Perdita) diluito per azione¹	(0,023)	0,0564

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trimestre 2010	1° trimestre 2009
Utile / (Perdita) netto del periodo	(3.452)	8.602
Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge")	(405)	976
Utile / (Perdita) netto complessivo	(3.857)	9.578
Utile / (Perdita) per azione	(0,0257)	0,0639
Utile / (Perdita) diluito per azione ¹	(0,0253)	0,0628

¹ L'utile diluito per azione è stato calcolato ipotizzando l'emissione del numero totale di azioni nuove previsto dal piano di *share options* (2.631.774).

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	Al 31 marzo 2010	Al 31 dicembre 2009
ATTIVITÀ		
Attività non correnti		
Immobilizzazioni materiali	519.617	522.717
Immobilizzazioni finanziarie	-	-
Totale attività non correnti	519.617	522.717
Attività correnti		
Rimanenze	17.338	15.118
Crediti a breve ed altre attività correnti	48.376	38.730
Crediti finanziari correnti	12.886	56.332
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	86.772	92.243
Totale attività correnti	165.372	202.423
Totale attività	684.989	725.140
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Patrimonio netto		
Capitale sociale	149.950	149.950
Utili portati a nuovo	152.137	155.589
Altre riserve	47.769	47.960
Patrimonio netto totale	349.856	353.499
Passività non correnti		
Banche e altri finanziatori	244.766	261.220
Totale passività non correnti	244.766	261.220
Passività correnti		
Banche e altri finanziatori	16.132	46.524
Debiti a breve ed altre passività correnti	60.132	50.172
Altre passività finanziarie correnti	12.595	12.191
Debiti d'imposta	1.508	1.534
Totale passività correnti	90.367	110.421
Totale patrimonio netto e passività	684.989	725.140

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trimestre 2010	1° trimestre 2009
Utile / (Perdita) del periodo	(3.452)	8.602
Ammortamenti	8.019	8.728
Imposte correnti e differite	337	156
Oneri finanziari	2.844	835
Plusvalenze da vendita di immobilizzazioni	-	-
Variazioni di <i>fair value</i> su attività finanziarie	(564)	(2.799)
Altri componenti che non influenzano le disponibilità liquide	(27)	12
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	7.157	15.534
Variazioni delle rimanenze	(2.220)	(2.780)
Variazioni dei crediti a breve	(9.646)	(1.299)
Variazioni dei debiti a breve	9.960	11.139
Imposte pagate	(307)	(175)
Interessi corrisposti	(2.954)	(926)
Flussi di cassa netti da attività operative	1.990	21.493
Acquisto di immobilizzazioni materiali	(7.413)	(12.948)
Ricavi da vendita/cancellazione di immobilizzazioni	2.522	-
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(4.891)	(12.948)
Altre variazioni del patrimonio netto	214	(6.636)
Variazioni di altri crediti finanziari	43.446	6.578
Variazioni di altri debiti finanziari	(12.324)	-
Azioni proprie	-	-
Rimborso finanziamenti bancari	(33.955)	(3.722)
Utilizzo finanziamenti bancari	-	4.885
Dividendi	-	-
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(2.619)	1.105
Variazione della liquidità	(5.520)	9.651
Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(5.520)	9.651
Disponibilità liquide ad inizio periodo	92.243	41.482
Differenze di conversione su disponibilità liquide	49	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	86.772	51.133

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve		Totale
			<i>Altro</i>	<i>Cash-Flow hedge</i>	
Saldo al 1° gennaio 2010	149.950	155.589	60.150	(12.190)	353.499
Dividendi	-	-	-	-	-
Altre variazioni	-	-	214	-	214
Utile (perdita) totale	-	(3.452)	-	(405)	(3.857)
Saldo al 31 marzo 2010	149.950	152.137	60.364	(12.595)	349.856

<i>US\$ migliaia</i>	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve		Totale
			<i>Altro</i>	<i>Cash-Flow hedge</i>	
Saldo al 1° gennaio 2009	149.950	195.661	58.773	(16.545)	387.839
Rettifiche di competenza del precedente esercizio	-	(7.261)	-	-	(7.261)
Saldo rettificato al 1° gennaio 2009	149.950	188.829	58.773	(16.545)	380.578
Dividendi	-	-	-	-	-
Altre variazioni	-	-	-	624	624
Azioni proprie	-	-	-	-	-
Utile (perdita) totale	-	8.602	976	-	9.578
Saldo al 31 marzo 2009	149.950	197.431	58.968	(15.969)	390.780

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").

La presente relazione è stata redatta in conformità allo IAS 34 - Bilanci Intermedi - applicando i medesimi principi contabili utilizzati nella redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2009, tenuto conto dei cambiamenti sostanziali intervenuti successivamente.

Il Gruppo d'Amico International Shipping dispone di adeguate risorse, tali da garantire la propria operatività per il prossimo futuro; il bilancio viene quindi redatto sulla base del principio di continuità aziendale.

Gli importi sono espressi in dollari USA, valuta funzionale utilizzata dal Gruppo.

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 2010. 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 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 2010.

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, adotta 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. Procedimenti di stima coinvolgono le diverse aree di business.

Informazioni di settori

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 poiché 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 alla presente relazione trimestrale rispetto a quelli applicati alla relazione di bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009.

2. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

Impegni finanziari

Al 31 marzo 2010 gli impegni finanziari del Gruppo erano pari a US\$ 114,1 milioni, di cui US\$ 58,0 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi.

<i>US\$ milioni</i>	Al 31 marzo 2010	Al 31 dicembre 2009
Fino a un anno	58,0	79,1
Tra 1 e 3 anni	56,1	49,2
Tra 3 e 5 anni	-	-
Oltre 5 anni	-	-
	<hr/> 114,1	<hr/> 128,3

Gli impegni finanziari sono relativi ai pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi, pari a US\$ 58,0 milioni, per quattro navi cisterna 'product/chemical' da 46.000 dwt, costruite da Hyundai-Mipo Dockyard e acquistate da GLENDA International Shipping Ltd. nonché a pagamenti a medio termine pari a US\$ 56,1 milioni per due navi cisterna 'product/chemical' da 52.000 dwt, costruite da Hyundai-Mipo Dockyard, inizialmente acquistate da GLENDA International Shipping Ltd. e poi trasferite a d'Amico Tankers Limited nel marzo di quest'anno.

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.

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

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

Cell: +39 329 7605000

E-mail: a.buozi@pmsgroup.it