



**D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.**  
**RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE – PRIMO TRIMESTRE 2015**

Il documento è disponibile sul sito [www.damicointernationalshipping.com](http://www.damicointernationalshipping.com)

d'Amico International Shipping S.A.  
Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal  
Capitale sociale al 31 marzo 2015 US\$ 42.284.239,80

## INDICE

<b>ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO .....</b>	<b>3</b>
<b>DATI DI SINTESI .....</b>	<b>4</b>
<b>RELAZIONE SULLE OPERAZIONI .....</b>	<b>5</b>
<b>STRUTTURA DEL GRUPPO .....</b>	<b>5</b>
<b>GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING .....</b>	<b>6</b>
<b>ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO DEL GRUPPO .....</b>	<b>10</b>
<b>EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO TRIMESTRE .....</b>	<b>16</b>
<b>FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.....</b>	<b>17</b>
<b>GRUPPO D' AMICO INTERNATIONAL SHIPPING</b>	
<b>BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 31 MARZO 2015 .....</b>	<b>20</b>
<b>CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO .....</b>	<b>20</b>
<b>CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO .....</b>	<b>20</b>
<b>SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA .....</b>	<b>21</b>
<b>RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO .....</b>	<b>22</b>
<b>PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO .....</b>	<b>23</b>
<b>NOTE .....</b>	<b>24</b>

---

## ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

### CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

*Presidente*

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

*Amministratore delegato*

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

*Amministratori*

Cesare d'Amico

Massimo Castrogiovanni<sup>(1)</sup>

Stas Andrzej Jozwiak<sup>(2)</sup>

Giovanni Battista Nunziante

John Joseph Danilovich<sup>(1)</sup>

Heinz Peter Barandun<sup>(1)</sup>

Giovanni Barberis

(1) *Amministratore non Esecutivo - Independent Director*

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

### SOCIETÀ DI REVISIONE

PricewaterhouseCoopers, société coopérative

## DATI DI SINTESI

### DATI FINANZIARI

US\$ migliaia	1° trim. 2015	1° trim. 2014
Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)	76.968	46.450
Risultato operativo lordo / EBITDA	21.649	3.807
<i>margin</i> sul TCE in %	28,13%	8,20%
Risultato operativo / EBIT	12.021	(4.420)
<i>margin</i> sul TCE in %	15,62%	(9,13%)
Utile / (perdita) netto	11.360	(6.836)
<i>margin</i> sul TCE in %	14,76%	(14,72%)
Utile / (perdita) per azione	US\$ 0,027	US\$ (0,016)
Flussi di cassa operativi	11.081	1.931
Investimenti lordi (CapEx)	(28.021)	(92.720)
	<b>Al</b>	<b>Al</b>
	<b>31 marzo 2015</b>	<b>31 marzo 2014</b>
Totale attività	818.203	706.124
Indebitamento finanziario netto	353.720	245.080
Patrimonio netto	345.173	348.362

### ALTRI DATI OPERATIVI

	1° trim. 2015	1° trim. 2014
<b>Dati operativi giornalieri</b> - Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) <sup>1</sup>	16.939	13.637
<b>Sviluppo della flotta</b> - Numero medio di navi	52,1	39,6
- Di proprietà	22,6	19,6
- A noleggio	29,5	20,1
Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili <sup>2</sup> (%)	3,1%	3,4%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili <sup>3</sup> (%)	44,8%	56,1%

<sup>1</sup> Rappresenta i ricavi giornalieri su base *time charter* per le navi impiegate sul mercato *spot* e per navi impiegate con contratti *time charter* al netto delle commissioni. I calcoli non includono le navi noleggiate attraverso i pool.

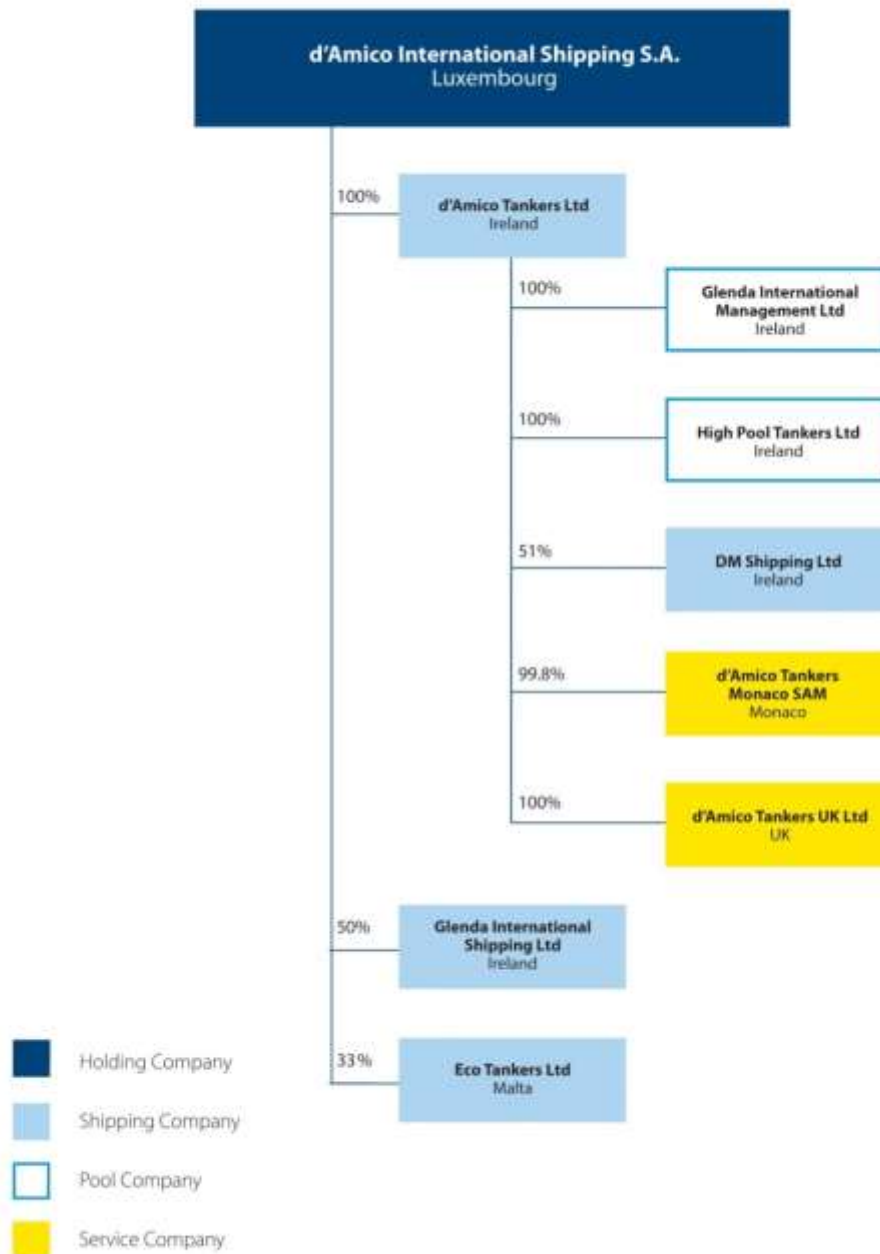
<sup>2</sup> Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave per interventi di bacino - e il totale dei giorni-nave disponibili.

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

## RELAZIONE SULLE OPERAZIONI

### STRUTTURA DEL GRUPPO

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



Nota: DM Shipping Ltd.(Irlanda) e Eco Tankers Ltd. (Malta) sono consolidate con il metodo del patrimonio netto, in seguito all'applicazione dei nuovi principi contabili IFRS 10 e IFRS 11.

## 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 marittimo, 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 7,3 anni, rispetto a un'età media di settore di 9,7 anni (fonte: Clarkson). Tutte le navi del Gruppo DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di prodotti petroliferi raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e società di trading. Tutte le navi sono state costruite in ottemperanza alle norme IMO (*International Maritime Organization*) e MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e agli standard internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, merci quali olio di palma, oli vegetali e una gamma di altri prodotti chimici possono essere trasportate solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 31 marzo 2015 il 65,5% delle navi della flotta d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare la vasta gamma dei prodotti prima descritti.

### Flotta

Nelle tabelle seguenti sono riportate alcune informazioni sulla flotta, che al 31 marzo 2015 comprendeva **52.8** navi (31 marzo 2014: 39,5).

#### Flotta MR

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
<b>Di proprietà</b>				
High Loyalty	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Fidelity	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Sun <sup>1</sup>	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Discovery	50.036	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Freedom	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Melissa <sup>2</sup>	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Meryl <sup>3</sup>	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Melody <sup>2</sup>	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Melanie <sup>3</sup>	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Meredith <sup>3</sup>	46.147	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Megan <sup>2</sup>	47.147	2009	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High Venture	51.087	2006	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Presence	48.700	2005	Imabari, Giappone	-
High Performance	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Progress	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Valor	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Courage	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Priority	46.847	2005	Nakai Zosen, Giappone	-
High Endeavour	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Endurance	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III

<sup>1</sup> Nave di proprietà di Eco Tankers Limited, in cui DIS detiene una partecipazione del 33%

<sup>2</sup> Navi di proprietà di GLENDIA International Shipping, in cui DIS detiene una partecipazione del 50% e noleggiate a d'Amico Tankers Limited

<sup>3</sup> Navi di proprietà di GLENDIA International Shipping Limited, in cui DIS detiene una partecipazione del 50%

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
<b>A noleggio con opzione di acquisto</b>				
High Pearl	48.023	2009	Imabari, Giappone	-
High Enterprise	45.800	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
<b>A noleggio senza opzione di acquisto</b>				
Carina	47.962	2010	Iwagi Zosen, Giappone	-
Future Prosperity	47.990	2010	Iwagi Zosen, Giappone	-
High Strength <sup>1</sup>	46.800	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Force	53.603	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
High Efficiency <sup>1</sup>	46.547	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Current	46.590	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Beam	46.646	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Jupiter	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Mercury	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Mars	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Saturn	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Freja Baltic	47.548	2008	Onimichi Dockyard, Giappone	-
High Glow	46.846	2006	Nakai Zosen, Giappone	-
Citrus Express	53.688	2006	Shin Kurushima, Giappone	-
Freja Hafnia	53.700	2006	Shin Kurushima, Giappone	-
Baizo	44.997	2004	Onimichi Dockyard, Giappone	-
Port Said	45.999	2003	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Port Stanley	45.996	2003	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Port Union	46.256	2003	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Port Moody	44.999	2002	STX, Corea del Sud	IMO II/III

### Flotta *handysize*

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
<b>Di proprietà</b>				
Cielo di New York	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Gaeta	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Salerno	36.032	2002	STX, Corea del Sud	IMO II/III
<b>A noleggio senza opzione di acquisto</b>				
Cielo di Guangzhou <sup>2</sup>	38.877	2006	Guangzhou, Cina	IMO II
Cielo di Milano	40.081	2003	Shina Shipbuilding Co., Corea del Sud	IMO II/III
Port Stewart	38.877	2003	Guangzhou, Cina	-
Cielo di Roma	40.096	2003	Shina Shipbuilding Co., Corea del Sud	IMO II/III
Port Russel	37.808	2002	Guangzhou, Cina	IMO II/III
Port Louis	37.791	2002	Guangzhou, Cina	-

<sup>1</sup>Navi di proprietà di DM Shipping Limited in cui DIS detiene una partecipazione del 51% e noleggiate a d'Amico Tankers Limited

<sup>2</sup> Contratto di noleggio a scafo nudo

## ***Impiego della flotta e partnership***

	<i>N. di navi di DIS</i>
Impiego diretto	42,8
High Pool (navi MR)	10,0
<b>Totale</b>	<b>52,8</b>

Al 31 marzo 2015, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 42,8 navi: 19,8 MR ("Medium Range") e 2 navi *handysize* con contratti a tempo determinato, mentre 14 MR e 7 navi *handysize* sono attualmente impiegate sul mercato *spot*. Inoltre il Gruppo impiega una parte delle proprie navi tramite accordi di partnership.

*High Pool Tankers Limited* – un pool con JX Ocean Co. Limited (Giappone) e Mitsubishi Corporation. Al 31 marzo 2015 il pool gestiva 11 navi cisterna MR. d'Amico International Shipping, tramite la propria controllata d'Amico Tankers Limited, è responsabile in via esclusiva della sua gestione commerciale, in particolare del nolo, delle attività navali operative e dell'amministrazione.

*GLENDA International Shipping Limited*, una società a controllo congiunto al 50% con il Gruppo Glencore. La società è proprietaria di 6 navi MR costruite tra agosto 2009 e febbraio 2011. In seguito al processo di riorganizzazione effettuato nel 2013, l'attività svolta in precedenza da GLENDA International Management Limited (un pool con il Gruppo Glencore) è stata integrata direttamente nella suddetta società a controllo congiunto. Per effetto di tale processo, Glenda International Shipping noleggia attualmente tre navi a d'Amico Tankers e tre navi al Gruppo Glencore.

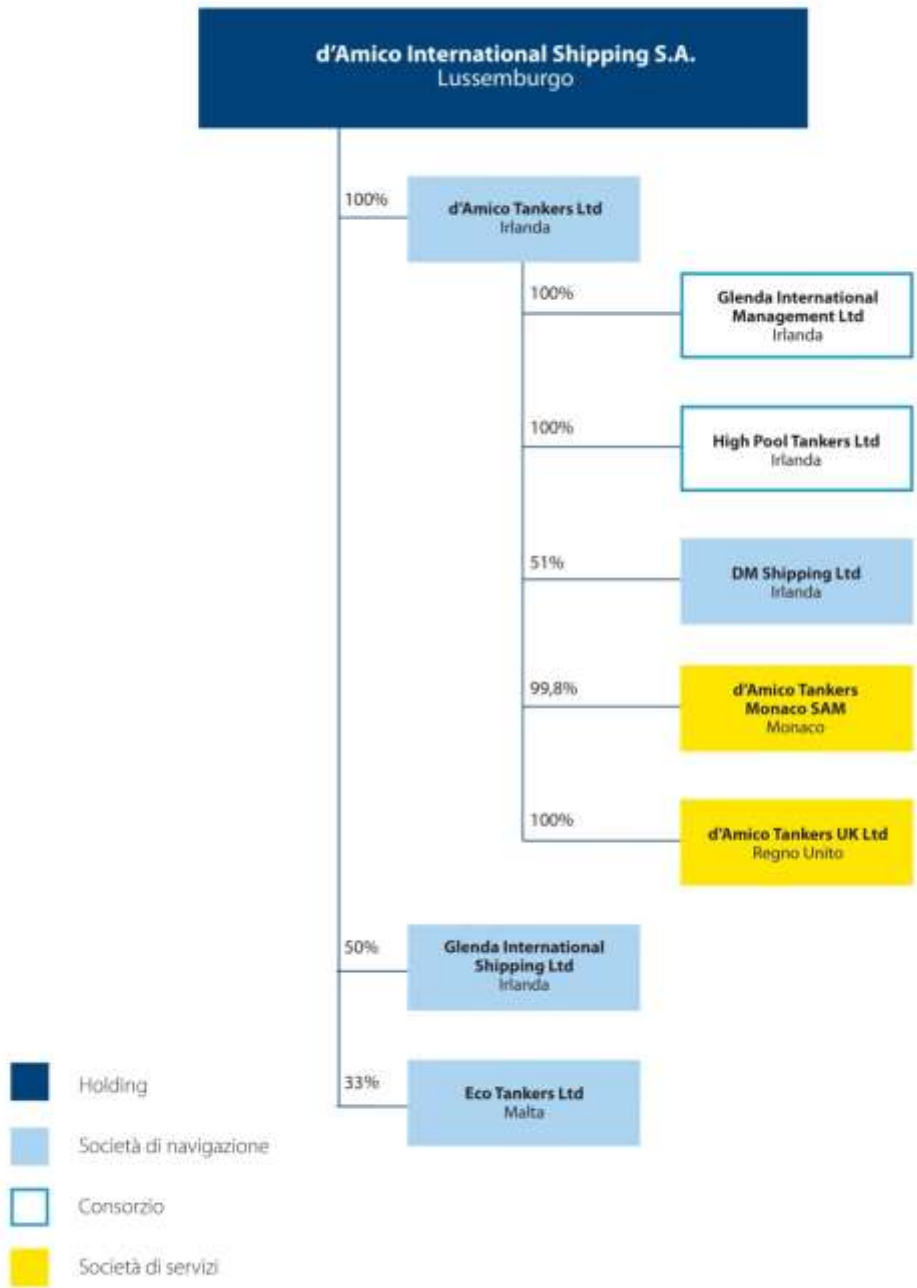
*DM Shipping Limited*, una joint venture al 51% - 49% con il Gruppo Mitsubishi. La società è proprietaria di 2 navi MR costruite rispettivamente a luglio e ottobre 2009.

*Eco Tankers Limited*, una joint venture con Venice Shipping Logistics S.p.A., della quale d'Amico International Shipping SA detiene una partecipazione del 33%. La joint venture ha siglato un contratto con Hyundai Mipo Dockyard Co., Ltd per la costruzione di una nave cisterna MR da 50.000 dwt "*Eco design*" presso la sede vietnamita di quest'ultima, Hyundai-Vinashin Shipyard Co., Ltd e la cui consegna è avvenuta a maggio 2014. Il Gruppo d'Amico è responsabile della gestione commerciale, tecnica e amministrativa della nave.

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 95,3 navi, parte di proprietà e parte a noleggio; di esse, 52,8 fanno parte della flotta di d'Amico International Shipping e operano nel mercato delle navi cisterna, mentre le rimanenti 42,5 sono prevalentemente navi da carico secco controllate da altre società del Gruppo d'Amico. Grazie alla lunga storia del Gruppo, d'Amico International Shipping può beneficiare di un marchio conosciuto e di una consolidata reputazione sui mercati internazionali. Inoltre, può contare sulla competenza del Gruppo d'Amico, che fornisce a tutte le navi della d'Amico International Shipping supporto per i servizi di assistenza tecnica e per tutti i prodotti e i servizi relativi al controllo di qualità, alla sicurezza e alle esigenze tecniche, compresa la gestione degli equipaggi e delle polizze assicurative.

d'Amico International Shipping opera tramite i propri uffici in Lussemburgo, Irlanda, Regno Unito, Monaco, Singapore e negli Stati Uniti. Al 31 marzo 2015 il Gruppo impiegava 602 dipendenti come personale marittimo e 36 dipendenti come personale di terra.





### Sintesi dei risultati del primo trimestre 2015

Nell'ultimo World Economic Outlook (WEO), il FMI ha affermato che la crescita globale rimarrà moderata, con prospettive difformi nei principali paesi e regioni. Ha quindi previsto una crescita del 3,5% nel 2015, in linea con le previsioni contenute nel WEO Update di gennaio 2015. Rispetto allo scorso anno, l'*outlook* per le economie avanzate sta migliorando, mentre la crescita nei mercati emergenti e nelle economie in via di sviluppo dovrebbe essere più contenuta, soprattutto per effetto delle prospettive più deboli per alcune grandi economie emergenti e paesi esportatori di petrolio. La crescita globale sarà incentivata dai prezzi petroliferi più bassi, che rispecchiano in larga misura l'offerta più elevata. Tuttavia, tale incentivo dovrebbe essere più che compensato da fattori negativi, tra cui la debolezza degli investimenti, in quanto l'adattamento alle minori aspettative con rispetto alla crescita a medio termine continuerà in molte economie avanzate ed emergenti.

Nell'ultimo Oil Market Report mensile, l'Agenzia internazionale dell'energia (AIE) ha innalzato le proprie previsioni sulla domanda globale di petrolio per il 2015, stimando una domanda complessiva di petrolio su scala globale pari a 93,6 milioni di barili al giorno nel 2015 (+90.000 barili al giorno); tale livello previsto equivale a 1,1 milioni di barili al giorno in più rispetto al 2014. Tuttavia, l'AIE avverte che l'equilibrio tra la domanda e l'offerta globale di petrolio rimane incerto, in quanto nel primo del trimestre dell'anno, le temperature più fredde potrebbero avere avuto un impatto sulla crescita, maggiore del previsto, della domanda globale di petrolio.

I prezzi petroliferi rimangono bassi, con il Brent che è oscillato tra circa US\$ 48 e US\$ 62 al barile nel corso del trimestre.

I mercati delle navi cisterna sono stati molto forti durante l'intero trimestre. I bassi prezzi del petrolio hanno generato un buon livello di volatilità e stimolato gli scambi, grazie anche al miglioramento della domanda. Nel bacino atlantico, le interruzioni nella produzione, pianificate e non pianificate, delle raffinerie in Nord e Sud America hanno incrementato gli scambi commerciali in questa regione. Le temperature estremamente rigide in America settentrionale, unite al più grande sciopero delle raffinerie mai verificatosi da 35 anni a questa parte, hanno stimolato ulteriormente le importazioni di raffinati attraverso l'Atlantico. In Brasile, all'inizio del trimestre, diverse interruzioni non pianificate nella produzione di raffinerie, hanno ridotto le capacità di raffinazione di 240.000 barili al giorno ed aumentato, di conseguenza, il bisogno di importazioni. Nel corso del trimestre i raffinatori europei hanno tratto un discreto profitto dai forti margini di raffinazione, incrementando la produzione a partire dallo scorso ottobre, di 900.000 barili al giorno in più rispetto al 2013 e raggiungendo per la prima volta in sei anni il 90% della propria capacità di raffinazione. Circa 7,3 milioni di tonnellate di prodotti raffinati sono stati "fissati" per consegna in Africa occidentale, rispetto ai 4,6 milioni di tonnellate nel primo trimestre 2014. I differenziali di prezzo tra varie regioni di importazione/esportazione hanno consentito talune operazioni di arbitraggio, che hanno dato ulteriore impulso alla crescita della domanda di "tonnellaggio/miglia". In Asia, il mercato è stato sostenuto dalla solida domanda di importazioni verso l'Australia. Lo sciopero delle raffinerie sulla costa occidentale degli Stati Uniti ha interrotto la fornitura di prodotti raffinati e accresciuto la domanda di importazioni dall'Asia verso la regione e la costa occidentale del Sud America. Il mercato mediorientale è migliorato nel corso del trimestre, con una solida domanda verso l'Africa subsahariana.

Il sentiment generale è molto positivo, con un incremento dell'attività e solidi rendimenti di mercato. Tuttavia, la tariffa richiesta per il noleggio annuale di una nave cisterna MR è rimasta stabile a US\$ 15.250. Il numero totale di contratti di nolo *time charter* è sceso da 60 nel primo trimestre 2014 a soli 45 nello stesso periodo di quest'anno.

Sulla scia di un mercato molto forte delle navi cisterna, DIS ha realizzato un **utile netto di US\$ 11,4 milioni nel primo trimestre 2015** rispetto a una perdita netta di US\$ 6,8 milioni registrata nello stesso periodo dello scorso esercizio. Grazie al trend positivo innescatosi alla fine dello scorso anno, il mercato *spot* delle navi cisterna è migliorato in misura significativa nel primo trimestre del 2015, toccando i livelli più alti mai raggiunti da dopo la crisi finanziaria. In tale scenario, DIS ha generato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 18.503**, segnando un **incremento del 52%** rispetto allo stesso trimestre del 2014 (US\$ 12.191).

Nel contempo, il 45% dei giorni di utilizzo totali di DIS nel primo trimestre è stato "coperto" con contratti *time charter* a una tariffa giornaliera media di US\$ 15.010. Pertanto la tariffa giornaliera media totale di DIS

(che include sia l'attività *spot* sia l'attività *time charter*) è stata pari a US\$ 16.939 nei primi tre mesi dell'anno corrente, rispetto a US\$ 13.637 nel primo trimestre del 2014.

Grazie all'andamento molto positivo dei ricavi base *time charter* e in parte a un trend positivo dei costi, **DIS ha realizzato un EBITDA di US\$ 21,6 milioni nel primo trimestre 2015**, rispetto a US\$ 3,8 milioni nel primo trimestre 2014. Tale livello equivale a **più dell'80% dell'EBITDA totale generato in tutto il 2014** (escludendo l'"Utile dalla vendita di navi" generato lo scorso anno). Di conseguenza, **il margine EBITDA di DIS si è attestato al 28,1% nel primo trimestre 2015**, rispetto all'8,2% nello stesso periodo dello scorso anno.

In linea con la propria prudente politica di gestione del rischio, durante il 2014 DIS ha coperto i propri costi di carburante mediante derivati sul *bunker* stesso. Tali strumenti non sono classificati come "copertura" nell'ambito dell'applicazione dei principi contabili IFRS, e la variazione del loro *fair value* viene contabilizzata nel "Conto Economico". Oltre a ciò, DIS ha prudentemente anticipato la copertura dei tassi di interesse su tutti i finanziamenti legati alle proprie *newbuilding* attraverso contratti di Interest Rate Swap (IRS). Pertanto, il risultato netto totale del periodo ha beneficiato anche di un risultato *mark-to-market* positivo di US\$ 3,6 milioni, perlopiù legato a tale copertura sul carburante e sui tassi d'interesse.

Nel primo trimestre 2015 DIS ha effettuato "**investimenti in conto capitale**" per **US\$ 28,0 milioni**, principalmente nell'ambito del proprio programma di costruzione di nuove navi. DIS ha ordinato in totale 16 navi cisterna "*Eco design*"<sup>1</sup> (10 navi MR e 6 *handysize*), di cui 8<sup>1</sup> già consegnate alla fine di marzo 2015. L'**investimento complessivo previsto** è di circa **US\$ 490,7 milioni**, a conferma della strategia della Società volta a modernizzare la propria flotta con navi "*Eco design*" di nuova costruzione e in linea con l'aumento di capitale effettuato nel 2012, il cui chiaro obiettivo è di consentire a DIS di mantenere nel tempo una solida struttura finanziaria a sostegno del proprio piano di investimenti. Inoltre, DIS ha già "fissato" 12 navi di nuova costruzione attraverso contratti di nolo a lungo termine e a tariffe redditizie, con tre rinomate compagnie petrolifere ed un'importante compagnia di raffinazione.

## Risultati operativi

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2015	1° trim. 2014
Ricavi	102.002	68.873
Costi diretti di viaggio	(25.034)	(22.423)
<b>Ricavi base <i>time charter</i></b>	<b>76.968</b>	<b>46.450</b>
Costi per noleggi passivi	(34.779)	(24.122)
Altri costi operativi diretti	(17.241)	(14.348)
Costi generali e amministrativi	(3.434)	(4.369)
Altri proventi operativi	135	196
<b>Risultato operativo lordo/ EBITDA</b>	<b>21.649</b>	<b>3.807</b>
Ammortamenti	(9.628)	(8.048)
<b>Risultato operativo / EBIT</b>	<b>12.021</b>	<b>(4.240)</b>
Proventi (oneri) finanziari netti	(47)	(2.457)
Quota di utile delle collegate	85	(3)
<b>Utile / (perdita) ante imposte</b>	<b>12.059</b>	<b>(6.700)</b>
Imposte sul reddito	(699)	(136)
<b>Utile / (perdita) netto</b>	<b>11.360</b>	<b>(6.836)</b>

<sup>1</sup> Vi è compresa la M/T High Sun, una nave MR ordinata a Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e di proprietà di Eco Tankers Limited (in cui DIS detiene una partecipazione del 33% in joint venture con Venice Shipping and Logistics S.p.A.)

I **ricavi** sono stati di US\$ 102,0 milioni nel primo trimestre 2015 rispetto a US\$ 68,9 milioni nel primo trimestre 2014. L'incremento del 48% nei ricavi lordi rispetto al primo trimestre dello scorso anno è attribuibile principalmente al forte miglioramento del mercato delle navi cisterna. Inoltre, nel primo trimestre 2015 la Società ha gestito un maggiore numero di navi rispetto all'esercizio precedente (primo trimestre 2015: 52,1 vs. 1° trim. 2014: 39,6). La percentuale di giorni-nave disponibili nel primo trimestre 2015 (3,1%) è stata leggermente inferiore a quella dello stesso periodo dell'esercizio precedente (3,4%), principalmente per effetto della diversa tempistica degli interventi di manutenzione (*drydock*).

I **costi diretti di viaggio** sono espressione della tipologia di impiego della flotta, sul mercato *spot* o attraverso contratti *time charter*. Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato *spot*, ammontano a US\$ 25,0 milioni nel primo trimestre 2015 rispetto a US\$ 22,4 milioni nel primo trimestre 2014.

I **ricavi base time charter** nel primo trimestre 2015 sono stati di US\$ 77,0 milioni (US\$ 46,5 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente), grazie al mercato molto solido delle navi cisterna che ha caratterizzato il primo trimestre 2015.

In tale scenario, DIS ha realizzato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 18.503 nel primo trimestre 2015**, segnando un **incremento del 52%** rispetto al primo trimestre 2014 (US\$ 12.191) e di US\$ 3.400 al giorno anche a confronto con il buon quarto trimestre dello scorso anno.

Contestualmente ed in linea con la strategia di DIS, la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa (percentuale di copertura) è rimasta elevata per tutto il primo trimestre 2015 (primo trimestre 2014: 56%) con una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.010 (primo trimestre 2014: US\$ 14.770). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa da attività operative, tali contratti mirano anche a consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere, aspetto essenziale della strategia commerciale di DIS.

Tariffe giornaliere TCE di DIS	1° trim. 2014	2° trim. 2014	3° trim. 2014	4° trim. 2014	1° trim. 2015
<i>(Dollari USA)</i>					
Spot	12.191	13.144	13.867	15.076	18.503
Fissa	14.770	14.645	14.762	14.879	15.010
<b>Media</b>	<b>13.637</b>	13.972	14.296	14.985	<b>16.939</b>

I **costi per noleggi passivi**, relativi alle navi a noleggio che compongono la flotta DIS, nel primo trimestre 2015 sono stati di US\$ 34,8 milioni (US\$ 24,1 milioni nel primo trimestre 2014). Tale incremento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente è dovuto al numero medio più elevato di navi nolleggiate nel primo trimestre 2015 (1° trim. 2015: 29,5 vs. 1° trim. 2014: 20,1). Il numero di navi nolleggiate è cresciuto sostanzialmente nella seconda parte del 2014, grazie alle 13 navi consegnate a DIS in tale periodo. Tutti questi contratti sono stati stipulati a livelli storicamente competitivi, riducendo il costo giornaliero medio della flotta a noleggio di DIS e accrescendo i margini della Società sia nel quarto trimestre 2014 sia nel primo trimestre 2015.

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche, lubrificanti e costi assicurativi in relazione alla gestione della flotta di proprietà. Tali costi sono stati di US\$ 17,2 milioni nel primo trimestre 2015 rispetto a US\$ 14,3 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente. Gli incrementi in valore assoluto rispetto all'esercizio precedente sono dovuti principalmente al numero più elevato di navi di proprietà nel primo trimestre 2015, in seguito alla consegna di sette<sup>1</sup> navi cisterna "Eco design" di nuova costruzione tra il 2014 e il primo trimestre dell'anno corrente. I costi operativi sono sottoposti ad attento e costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo la presenza di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati standard di procedure SQE (Sicurezza, Qualità e Ambiente), al

<sup>1</sup> È esclusa la M/T High Sun, una nave MR ordinata a Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e di proprietà di Eco Tankers Limited (in cui DIS detiene una partecipazione del 33% in joint venture con Venice Shipping and Logistics S.p.A.), consolidata con il metodo del patrimonio netto

fine di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. Il mantenimento di un eccellente standard qualitativo della flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

I **costi generali e amministrativi** nel primo trimestre 2015 sono stati di US\$ 3,4 milioni (US\$ 4,4 milioni nel primo trimestre 2014). Tali costi comprendono principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi a immobili, consulenze, spese di viaggio e altre attività.

Gli **altri proventi operativi** nel primo trimestre 2015 sono stati di US\$ 0,1 milioni (US\$ 0,2 milioni nel primo trimestre 2014). Tale importo si riferisce alle commissioni di nolo da navi di terzi gestite attraverso i pool, che sono diminuite in termini di numero di navi.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA) nel primo trimestre 2015** è stato di **US\$ 21,6 milioni** (US\$ 3,8 milioni nel primo trimestre 2014). Tale livello equivale a **più dell'80% dell'EBITDA totale generato in tutto il 2014** (escludendo US\$ 6,5 milioni di "Utile dalla vendita di navi" generati lo scorso anno). Tale risultato è stato determinato principalmente dal sostanziale incremento nei ricavi base *time charter*, registrato nei primi mesi dell'anno corrente sulla scia del mercato molto forte delle navi cisterna, e in parte da un trend positivo dei costi realizzato in tale periodo. Di conseguenza, **il margine EBITDA di DIS si è attestato al 28,1% nel primo trimestre 2015**, rispetto all'8,2% nello stesso periodo dello scorso anno.

Gli **ammortamenti** nel primo trimestre 2015 sono stati di US\$ 9,6 milioni (US\$ 8,0 milioni nel primo trimestre 2014). Tale incremento rispetto all'esercizio precedente è dovuto al numero più elevato di navi di proprietà nel primo trimestre 2015, in seguito alla consegna di sette<sup>1</sup> navi cisterna "Eco design" di nuova costruzione tra il 2014 e il primo trimestre dell'anno corrente.

Il **risultato operativo (EBIT)** per i primi tre mesi dell'anno è stato **positivo per US\$ 12,0 milioni**, rispetto a una perdita operativa di US\$ 4,2 milioni registrata nello stesso periodo dello scorso esercizio.

Gli **oneri finanziari netti** nel primo trimestre 2015 sono stati di soli US\$ 0,05 milioni (US\$ 2,5 milioni nel primo trimestre 2014). L'importo totale include US\$ 0,1 milioni di "differenza di cambio commerciale" positiva, oltre a un risultato "mark to market" positivo di US\$ 3,6 milioni, perlopiù legato alla copertura del costo del carburante e dei tassi d'interesse. Infatti, DIS ha prudentemente coperto i propri costi di carburante nel 2014 mediante strumenti derivati e ha anticipato la copertura dei tassi di interesse su tutti i finanziamenti legati alle proprie *newbuilding* attraverso contratti di Interest Rate Swap (IRS).

L'**utile ante imposte** della Società nel primo trimestre 2015 è stato di US\$ 12,1 milioni rispetto a una perdita di US\$ 6,7 milioni nel primo trimestre del 2014.

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ 0,7 milioni nel primo trimestre 2015 rispetto a US\$ 0,1 milioni nello stesso trimestre dell'anno precedente. L'incremento nel primo trimestre 2015 rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente è dovuto alla tassazione di alcuni proventi finanziari, assoggettati all'imposta ordinaria del 12,5% sui redditi delle società e sui quali non è applicabile il regime fiscale di *tonnage tax*.

L'**utile netto** di DIS è stato di **US\$ 11,4 milioni nel primo trimestre 2015** rispetto a una perdita netta di US\$ 6,8 milioni nel primo trimestre 2014.

---

<sup>1</sup> È esclusa la M/T High Sun, una nave MR ordinata a Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e di proprietà di Eco Tankers Limited (in cui DIS detiene una partecipazione del 33% in joint venture con Venice Shipping and Logistics S.p.A.), consolidata con il metodo del patrimonio netto

## Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

(US\$ migliaia)	Al 31 marzo 2015	Al 31 dicembre 2014
<b>ATTIVITÀ</b>		
Attività non correnti	691.751	672.172
Attività correnti	126.452	132.346
<b>Totale attività</b>	<b>818.203</b>	<b>804.518</b>
<b>PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>		
Patrimonio netto	345.173	334.905
Passività non correnti	368.928	354.611
Passività correnti	104.102	115.002
<b>Totale passività e patrimonio netto</b>	<b>818.203</b>	<b>804.518</b>

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, e comprendono inoltre la quota relativa alla nuove navi in costruzione. Il saldo alla fine del primo trimestre 2015 è superiore rispetto all'esercizio precedente, principalmente per via della consegna di una delle navi DIS di nuova costruzione a febbraio 2015. Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali broker internazionale, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 31 marzo 2015 era di US\$ 650,7 milioni.

Nel primo trimestre 2015 gli **investimenti lordi** sono stati US\$ 28,0 milioni e sono relativi principalmente alle *new-building* in costruzione presso i cantieri Hyundai-Mipo. Tali investimenti comprendono inoltre i costi di bacino capitalizzati relativi alle navi di proprietà.

Le **attività correnti** al 31 marzo 2015 erano pari a US\$ 126,5 milioni. Oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 12,0 milioni e US\$ 59,0 milioni), le attività correnti comprendono disponibilità liquide e mezzi equivalenti per US\$ 48,9 milioni e attività finanziarie correnti per US\$ 6,5 milioni.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$ 368,9 milioni alla fine del primo trimestre 2015 e rappresentano la parte dei debiti a lungo termine verso banche, commentati nella sezione successiva (Indebitamento netto).

Nelle **passività correnti**, oltre ai debiti verso banche e altri finanziatori, anch'essi commentati nella sezione successiva, sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 41,4 milioni, essenzialmente relativi a debiti commerciali e altre passività, e US\$ 19,4 milioni di valutazione degli strumenti finanziari.

Il saldo del **patrimonio netto** al 31 marzo 2015 era di US\$ 345,2 milioni (US\$ 334,9 milioni al 31 dicembre 2014). La variazione rispetto all'esercizio precedente è dovuta principalmente all'utile netto generato durante l'esercizio corrente e alla valutazione della copertura dei flussi finanziari.

### Indebitamento netto

L'indebitamento netto di DIS al 31 marzo 2015 ammontava a US\$ 353,7 milioni rispetto a US\$ 340,9 milioni a fine 2014. L'incremento rispetto all'esercizio precedente è dovuto principalmente all'implementazione del programma di costruzione di nuove navi di DIS per US\$ 490,7 milioni, con investimenti totali per US\$ 28,0 milioni nel primo trimestre 2015.

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 marzo 2015	AI 31 dicembre 2014
Liquidità – <i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	48.912	68.383
Crediti finanziari correnti	6.544	2.741
<b><i>Totale attività finanziarie correnti</i></b>	<b>55.456</b>	<b>71.124</b>
Debiti verso banche – correnti	42.724	58.978
Altre passività finanziarie correnti – Terzi	19.422	19.141
<b><i>Totale passività finanziarie correnti</i></b>	<b>62.146</b>	<b>78.119</b>
<b>Indebitamento finanziario netto corrente</b>	<b>6.690</b>	<b>6.995</b>
Altre attività finanziarie non correnti	21.898	20.657
<b><i>Totale attività finanziarie non correnti</i></b>	<b>21.898</b>	<b>20.657</b>
Debiti verso banche – non correnti	364.670	351.430
Altre passività finanziarie non correnti – Terzi	4.258	3.181
<b><i>Totale passività finanziarie non correnti</i></b>	<b>368.928</b>	<b>354.611</b>
<b>Passività finanziarie nette non correnti</b>	<b>347.030</b>	<b>333.953</b>
<b>Indebitamento finanziario netto</b>	<b>353.720</b>	<b>340.949</b>

Alla fine del primo trimestre 2015 la voce *Totale attività finanziarie correnti* (composta da *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* e da alcuni crediti finanziari a breve termine) era pari a US\$ 55,5 milioni.

Nella voce *Totale attività finanziarie non correnti* figura principalmente il prestito di DIS (attraverso d'Amico Tankers Limited) in qualità di azionista a DM Shipping Limited, una joint venture al 51% - 49% con Mitsubishi Group. La Società è proprietaria di 2 navi MR costruite e consegnate rispettivamente a luglio e ottobre 2009.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 31 marzo 2015 ammontava a US\$ 407,4 milioni, comprensivo di US\$ 42,7 milioni con scadenza entro un anno. Fatte salve alcune linee di credito a breve termine, l'indebitamento di DIS si articola principalmente nelle seguenti linee di credito a lungo termine a favore di d'Amico Tankers Limited (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo: (i) debito di US\$ 77,7 milioni relativo alla linea di credito revolving concessa da Crédit Agricole (con la partecipazione di altri istituti bancari) su un periodo di 10 anni; (ii) debito di US\$ 74 milioni relativo al prestito concesso da Intesa; (iii) finanziamento settennale concesso da Crédit Agricole e DnB NOR Bank per finanziare le due navi MR di nuova costruzione consegnate nel primo semestre 2012 per un totale di US\$ 37,0 milioni; (iv) finanziamento a 6 anni di US\$ 9,3 milioni concesso da Danish Ship Finance per l'acquisto della nave di seconda mano M/T High Prosperity, acquistata nel 2012; (v) finanziamento a 6 anni di US\$ 18,5 milioni concesso da ING Bank per finanziare due navi MR costruite nel 2005. L'indebitamento complessivo di DIS comprende inoltre: (i) finanziamenti e commissioni bancarie relativi al finanziamento di alcune nuove navi (di cui 7<sup>1</sup> sono state consegnate al 31 marzo 2015) per un debito totale di US\$ 130,7 milioni in essere alla fine del primo trimestre 2015; e (ii) la quota di debito bancario relativo al finanziamento di US\$ 60,2 milioni concesso alla joint venture GLENDA International Shipping Limited da Commerzbank AG Global Shipping e Credit Suisse per le sei navi consegnate tra il 2009 e il 2011.

La voce *Altre passività finanziarie correnti* include la valutazione negativa degli strumenti derivati di copertura (principalmente contratti di *swap* su tassi di interesse e contratti di *swap* sul *bunker*) e alcuni risconti passivi relativi a premi su opzioni per un totale di US\$ 4,3 milioni.

<sup>1</sup> È esclusa la M/T High Sun, una nave MR ordinata a Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e di proprietà di Eco Tankers Limited (in cui DIS detiene una partecipazione del 33% in joint venture con Venice Shipping and Logistics S.p.A.), consolidata con il metodo del patrimonio netto



## Flussi di cassa

Il flusso di cassa netto di DIS per il primo trimestre 2015 è stato negativo per US\$ 19,5 milioni, a seguito principalmente di investimenti lordi per US\$ 28,0 milioni, parzialmente compensati da US\$ 11,1 milioni di flussi di cassa positivi da attività operative e da US\$ 38,2 milioni di utilizzo delle linee di credito (esposti alla voce *Flussi di cassa da attività finanziarie*).

US\$ migliaia	1° trim. 2015	1° trim. 2014
Flussi di cassa da attività operative	11.081	1.931
Flussi di cassa da attività di investimento	(28.021)	(92.984)
Flussi di cassa da attività finanziarie	(2.531)	106.686
<b>Variazione netta in diminuzione delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(19.471)</b>	<b>15.633</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	68.383	33.170
Differenze di conversione su disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-	179
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo</b>	<b>48.912</b>	<b>48.912</b>

I **flussi di cassa da attività operative** nei primi tre mesi dell'esercizio corrente hanno fatto registrare un **saldo positivo di US\$ 11,1 milioni**, rispetto a US\$ 1,9 milioni realizzati nel primo trimestre 2014. Tale variazione significativa rispetto al 2014 è direttamente correlata al **sostanziale miglioramento nell'andamento dell'EBITDA** verificatosi nell'esercizio corrente. I flussi di cassa da attività operative nel primo trimestre 2015 sono stati anche influenzati da un "effetto temporale" negativo sul capitale circolante, che si sta ora completamente annullando nel secondo trimestre dell'esercizio, generando un effetto positivo sulla liquidità.

I **flussi di cassa da attività di investimento** sono stati negativi per US\$ 28,0 milioni nel primo trimestre 2015 e comprendono i pagamenti delle rate relative alle nuove navi in costruzione presso Hyundai-Mipo nonché i costi di bacino.

Nel primo trimestre 2015 i **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati negativi per US\$ 2,5 milioni. Tale ammontare comprende principalmente: (i) US\$ 0,4 milioni derivanti dal Secondo Periodo di Esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2012-2016" (codice ISIN LU0849020044) conclusosi il 31 gennaio 2015, in cui sono stati esercitati n. 2.661.273 Warrant a un prezzo di EUR 0,40 per ogni nuova azione ordinaria emessa da DIS; (ii) US\$ 38,2 milioni di utilizzo della linea di credito relativa a una nave di nuova costruzione consegnata a febbraio 2014 e al finanziamento di due navi costruite nel 2005; (iii) US\$ 41,1 milioni di ammortamento del debito.

### EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO TRIMESTRE

Nel corso del primo trimestre 2015 i seguenti eventi principali hanno interessato l'attività del Gruppo d'Amico International Shipping:

#### d'Amico International Shipping:

**Warrant d'Amico International Shipping 2012-2016 Chiusura Secondo Periodo Di Esercizio – Gennaio 2015:** Nel mese di febbraio 2015, d'Amico International Shipping S.A. (DIS) comunica che il Secondo Periodo di Esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2012-2016" (codice ISIN LU0849020044) si è concluso il 30 gennaio 2015. Durante questo Secondo Periodo di Esercizio sono stati esercitati n. 2.661.273 Warrant a un prezzo di EUR 0,40 per ogni azione ordinaria senza valore nominale emessa da DIS e ammessa allo scambio sul mercato MTA di Borsa Italiana S.p.A., ciascuna come "Azione di Compendio". In ottemperanza ai termini e alle condizioni del Regolamento dei Warrant, DIS ha messo il 6 febbraio 2015, in ragione di una (1) Azione di Compendio ogni tre (3) Warrant esercitati sulla base del Warrant Ratio, n. 887.091 Azioni di Compendio - con gli stessi diritti (incluso il diritto a eventuali dividendi) e peculiarità delle azioni ordinarie DIS esistenti alla data di emissione - ai possessori di Warrant che hanno validamente esercitato i loro Warrant nel Secondo Periodo di Esercizio. Il Codice ISIN delle Azioni di Compendio



coinciderà con il Codice ISIN delle azioni ordinarie di DIS: LU0290697514. A seguito dell'aumento di capitale verificatosi al termine del Secondo Periodo di Esercizio, l'ammontare delle azioni di DIS è ora pari a US\$ 42.284.239,80 suddivise in n. 422.842.398 azioni ordinarie senza valore nominale.

#### **d'Amico Tankers Limited:**

**Flotta in costruzione:** Nel mese di febbraio 2015 una nuova nave cisterna di tipo "Eco" costruita presso i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., la M/T High Loyalty (MR – 50.000 dwt) è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited. Nel corso del secondo trimestre 2015, la nave comincerà il suo periodo di nolo con un'importante compagnia petrolifera, per un periodo di cinque anni a una tariffa giornaliera redditizia.

### **FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

#### **d'Amico Tankers Limited:**

- **Flotta data a nolo:** Ad aprile 2015, d'Amico Tankers Limited ha ordinato tre delle sue navi "Eco" MR di nuova costruzione per contratti di nolo triennale con un'importante compagnia petrolifera a tariffe redditizie. Le tre navi, Scafo S410, Scafo S411 e Scafo S424, dovrebbero essere consegnate rispettivamente nel quarto trimestre 2015, nel primo trimestre 2016 e nel quarto trimestre 2016.

Ad aprile 2015, d'Amico Tankers Limited ha ordinato una delle sue navi "Eco" *handysize* di nuova costruzione per un contratto di nolo di 24/30 mesi con un'importante compagnia petrolifera a una tariffa redditizia. La nave, Scafo S420, dovrebbe essere consegnata nel quarto trimestre 2015.

In seguito a queste ultime operazioni, d'Amico si è già assicurata una copertura *time charter* su 12 delle sue 16 navi di nuova costruzione (di cui 8 già consegnate). Tutti questi contratti sono stati stipulati con compagnie petrolifere e primarie società di raffinazione a tariffe molto redditizie.

- **Flotta in costruzione:** Nel mese di aprile 2015, d'Amico International Shipping ha annunciato che la propria controllata operativa d'Amico Tankers Limited ha sottoscritto un contratto per la costruzione e la vendita di due nuove navi cisterna moderne *Long Range* (LR1 - 75.000 DWT) con il cantiere sudcoreano Hyundai MIPO Dockyard Co. Ltd. Queste navi saranno costruite presso il cantiere vietnamita Vinashin Shipyard Co. Ltd e sono attese in consegna per metà 2017, per un investimento totale di circa US\$ 44,0 milioni ciascuna. Le due nuove unità a doppio scafo appartengono a una nuova generazione di navi "Eco design" che si caratterizzano per consumi molto bassi. Le navi hanno un indice di efficienza energetica (EEDI) del 25% inferiore al limite di riferimento IMO applicabile e, pertanto, già ampiamente in linea con la riduzione dell'indice prevista dalla fase 2 dell'IMO, che verrà applicata alle navi costruite prima del 31 dicembre 2024.

Il profilo della flotta in attività di d'Amico International Shipping può essere sintetizzato come segue.

	Al 31 marzo 2015			Al 6 maggio 2015		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	20,3	3,0	23,3	20,3	3,0	23,3
A nolo	23,5	6,0	29,5	23,5	6,0	29,5
<b>Totale</b>	<b>43,8</b>	<b>9,0</b>	<b>52,8</b>	<b>43,8</b>	<b>9,0</b>	<b>52,8</b>

## Evoluzione prevedibile della gestione

La domanda di petrolio è stata rivista in positivo sulla base dei dati del primo trimestre 2015 e dovrebbe riprendersi nel corso dell'anno. L'aumento della domanda nel primo trimestre 2015 è attribuibile alle temperature più rigide del normale. Tuttavia, tutti i mercati delle navi cisterna stanno al momento registrando una domanda relativamente robusta all'inizio del secondo trimestre, cosa che non è storicamente usuale per questa parte dell'anno. Gli Stati Uniti sono giunti al termine della loro stagione di manutenzione delle raffinerie. Nel mese di aprile le raffinerie statunitensi hanno raffinato una media di 16,212 milioni di barili al giorno rispetto a una media di soli 14,767 milioni nello stesso periodo negli ultimi dieci anni. Gli Stati Uniti stanno attualmente esportando circa 2,5 milioni di barili al giorno, cioè il 16% in più su base annua. Anche la domanda di prodotti negli USA si sta rafforzando e si attesta infatti a circa 15 milioni di barili al giorno, pari a un incremento del 9% su base annua. Le raffinerie asiatiche stanno ora entrando nella loro stagione di manutenzione pianificata. Tuttavia, ciò non significa necessariamente che la domanda di navi cisterna ne risentirà. Al contrario, una minore attività di raffinazione in una regione (che sia o meno pianificata) potrebbe determinare una maggiore domanda di importazioni, come è accaduto nel primo trimestre.

I principali fattori che dovrebbero influenzare il mercato dei trasporti delle navi cisterna e la performance di d'Amico International Shipping sono: (i) la crescita della domanda mondiale di prodotti petroliferi, (ii) l'aumento del PIL a livello mondiale e (iii) il significativo numero di nuove navi. I fattori che potrebbero mitigare e parzialmente controbilanciare sul lungo termine l'attuale scenario della domanda/offerta di navi cisterna sono descritti in maggior dettaglio di seguito:

### **Domanda di navi cisterna**

- La crescita nella domanda di prodotti raffinati continua a superare le aspettative, con l'AIE che ha rivisto in rialzo di 75.000 barili al giorno (+1,1%) la sua previsione sulla crescita della domanda globale di petrolio nel 2015, portandola a 990.000 barili al giorno. La crescita nella domanda globale di benzina è stata rivista in rialzo di 60.000 barili al giorno a 384.000 barili al giorno (+1,6%), mentre la crescita nella domanda di distillati medi è stata rettificata marginalmente in ribasso di 25.000 barili al giorno a 575.000 barili al giorno (-1,7%). Gli ultimi dati disponibili confermano senza ombra di dubbio che la domanda si sta rafforzando.
- Le spedizioni di prodotti dai paesi dell'ex URSS hanno segnato un sensibile incremento di 500.000 barili al giorno, toccando il record di 3,7 milioni di barili al giorno. Tale incremento è merito di un allentamento nei dazi all'esportazione, volto a stimolare i potenziamenti delle raffinerie rendendo più redditizia l'esportazione di distillati leggeri e medi al costo dell'olio combustibile.
- In Medio Oriente due progetti aggiungeranno una capacità di ulteriori 770.000 barili al giorno in una regione già in espansione. La raffineria Yasref (400.000 barili al giorno) dovrebbe raggiungere la sua piena capacità nel secondo trimestre del 2015. Le esportazioni di prodotti dalla regione hanno toccato il record di 1,05 milioni di barili al giorno, portando le esportazioni petrolifere complessive dall'Arabia Saudita a 7,98 milioni di barili al giorno.
- Nei prossimi cinque anni aumenterà per il mercato delle navi cisterna l'importanza degli equilibri delle forniture tra le varie regioni geografiche. Entro il 2019 la mancanza di raffinati in Europa è destinata ad aumentare a 1,6 milioni di barili al giorno.
- Per contro, entro il 2019 le esportazioni statunitensi di benzina e nafta dovrebbero salire a 1,3 milioni di barili al giorno e quelle dei distillati a 1,37 milioni di barili al giorno.
- Le importazioni di prodotti dell'Australia dovrebbero crescere nel 2015 al ritmo più veloce da sette anni a questa parte, in seguito alla chiusura di alcune delle raffinerie più datate del paese che non reggono la concorrenza delle nuove raffinerie complesse e più efficienti sorte in Asia.
- I consulenti del settore energetico stimano che l'Australia importerà quest'anno circa il 30%-42% in più di prodotti petroliferi, pari a una fornitura supplementare di 110.000-157.000 barili al giorno rispetto ai livelli del 2014.
- Nel complesso, l'Australia dovrebbe diventare il secondo maggiore importatore di benzina dall'Asia entro il 2020; già oggi è il principale importatore della regione per quanto riguarda il gasolio, dal quale dipende fortemente per le vaste operazioni minerarie del paese.
- Il calo nella domanda di distillati medi sarà compensato da un incremento stagionale nella domanda di benzina. L'AIE stima che la domanda di distillati medi calerà stagionalmente di circa 900.000 barili al giorno, trainata da un flessione di 1,5 milioni di barili al giorno nell'OCSE. Ciò

dovrebbe essere compensato da un'estesa domanda globale di benzina, che crescerà complessivamente di 1,2 milioni di barili al giorno, guidata da un incremento di 800.000 barili al giorno nell'OCSE.

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

- Il portafoglio ordini per le navi cisterna MR ha toccato quest'anno i massimi livelli dagli anni 2008-2010 in cui sono state effettuate numerose consegne. In base a vari rapporti disponibili, nel corso del 2015 dovrebbe essere consegnato un numero di navi compreso tra 140 e 200 unità.
- Rinvii, cancellazioni delle consegne e modifiche degli ordini hanno ridotto le consegne del 32% circa nel corso degli ultimi cinque anni.
- 27 navi cisterna MR sono state consegnate nel primo trimestre del 2015 e 6 navi sono state permanentemente rimosse.
- Nel corso degli ultimi due anni il numero degli ordini di navi cisterna MR è stato molto alto, mentre ora è considerevolmente diminuito con 204 navi ordinate nel 2013, 33 nel 2014 e 2 entro la fine del primo trimestre di questo esercizio.
- La mappa mondiale delle raffinerie è in costante evoluzione e potrebbe causare squilibri nella fornitura di prodotti tra una regione e l'altra. Una conseguenza rilevante di questa situazione dovrebbe essere l'allungamento delle percorrenze medie dei viaggi e quindi la minore offerta di tonnellaggio. Attualmente è prevista per il 2015, l'eliminazione di circa 780.000 barili al giorno di capacità di raffinazione in Europa. Questo effetto potrebbe, però, essere parzialmente rinviato, in quanto gli attuali prezzi del petrolio hanno notevolmente migliorato i margini di raffinazione. Nel lungo periodo, quando avranno avuto luogo le chiusure di numerose raffinerie europee, i prodotti petroliferi raffinati dovranno essere importati da più lontano, sostenendo così la domanda di tonnellate/miglio e riducendo l'offerta di navi cisterna.

**GRUPPO D' AMICO INTERNATIONAL SHIPPING**  
**BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 31 MARZO 2015**

**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO**

<i>US\$ migliaia</i>	<b>1° trim. 2015</b>	<b>1° trim. 2014</b>
Ricavi	102.002	68.873
Costi diretti di viaggio	(25.034)	(22.423)
<b>Ricavi base <i>time charter</i></b>	<b>76.968</b>	<b>46.450</b>
Costi per noleggi passivi	(34.779)	(24.122)
Altri costi operativi diretti	(17.241)	(14.348)
Costi generali e amministrativi	(3.434)	(4.369)
Altri proventi operativi	135	196
<b>RISULTATO OPERATIVO LORDO / EBITDA</b>	<b>21.649</b>	<b>3.807</b>
Ammortamenti	(9.628)	(8.048)
<b>RISULTATO OPERATIVO / EBIT</b>	<b>12.021</b>	<b>(4.240)</b>
Proventi (oneri) finanziari netti	(47)	(2.457)
Quota di utile delle collegate	85	(3)
<b>Utile / (perdita) ante imposte</b>	<b>12.059</b>	<b>(6.700)</b>
Imposte sul reddito	(699)	(136)
<b>Utile / (perdita) netto</b>	<b>11.360</b>	<b>(6.836)</b>
<i>Il risultato netto è interamente di pertinenza degli azionisti</i>		
<b>Utile / (perdita) per azione<sup>1</sup></b>	<b>US\$ 0,027</b>	<b>US\$ (0,016)</b>

**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO**

<i>US\$ migliaia</i>	<b>1° trim. 2015</b>	<b>1° trim. 2014</b>
Utile / (perdita) del periodo	11.360	(6.836)
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (" <i>cash flow hedge</i> ")	(1.370)	1.708
<b>Utile / (perdita) complessivo del periodo</b>	<b>9.990</b>	<b>(5.128)</b>
<i>Il risultato netto è interamente di pertinenza degli azionisti</i>		
<b>Utile / (perdita) per azione</b>	<b>US\$ 0,024</b>	<b>US\$ (0,012)</b>

<sup>1</sup> Nel primo trimestre l'utile per azione è stato calcolato su un numero di azioni pari a 422.842.398, mentre nei primi tre mesi del 2014 l'utile per azione era stato calcolato su un numero di azioni pari a 421.955.327.

## SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 marzo 2014	AI 31 dicembre 2014
<b>ATTIVITÀ</b>		
Immobilizzazioni materiali	665.586	647.167
Investimenti e altre attività finanziarie non correnti	4.267	4.348
Altre attività finanziarie non correnti	21.898	20.657
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>691.751</b>	<b>672.172</b>
Rimanenze	11.990	12.422
Crediti a breve e altre attività correnti	59.006	48.800
Altre attività finanziarie correnti	6.544	2.741
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	48.912	68.383
<b>Totale attività correnti</b>	<b>126.452</b>	<b>132.346</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>818.203</b>	<b>804.518</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		
Capitale sociale	42.284	42.196
Utili portati a nuovo	34.253	22.837
Altre riserve	268.636	269.872
<b>Patrimonio netto totale</b>	<b>345.173</b>	<b>334.905</b>
Banche e altri finanziatori	364.670	351.430
Altre passività finanziarie non correnti	4.258	3.181
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>368.928</b>	<b>354.611</b>
Banche e altri finanziatori	42.724	58.978
Debiti a breve e altre passività correnti	41.390	36.348
Altre passività finanziarie correnti	19.422	19.141
Debiti per imposte correnti	566	535
<b>Totale passività correnti</b>	<b>104.102</b>	<b>115.002</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>	<b>818.203</b>	<b>804.518</b>

6 maggio 2015

Per il Consiglio di Amministrazione

*Paolo d'Amico*  
Presidente

*Marco Fiori*  
Amministratore delegato

## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2015	1° trim. 2014
<b>Utile / (perdita) del periodo</b>	<b>11.360</b>	<b>(6.836)</b>
Ammortamenti	9.628	8.048
Imposte correnti e differite	699	136
Oneri finanziari	115	2.563
<i>Fair value</i> su riconversione valutaria	(43)	(52)
Quota di utile delle collegate	(85)	3
Altre componenti che non influenzano le disponibilità liquide	(20)	(58)
<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante</b>	<b>21.654</b>	<b>3.804</b>
Variazioni delle rimanenze	431	1.573
Variazioni dei crediti a breve	(11.698)	(6.999)
Variazioni dei debiti a breve	4.480	4.377
Imposte pagate	(12)	(398)
Oneri finanziari netti pagati	(3.774)	(426)
<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>11.081</b>	<b>1.931</b>
Acquisto di immobilizzazioni materiali	(28.021)	(92.720)
Spese nette per investimenti in controllate	-	(264)
<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>(28.021)</b>	<b>(92.984)</b>
Aumento del capitale sociale	405	30.477
Rimborso finanziamenti bancari	(41.136)	(4.791)
Utilizzo finanziamenti bancari	38.200	81.000
<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>(2.531)</b>	<b>106.686</b>
<b>Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(19.471)</b>	<b>15.633</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	68.383	33.170
Differenze di conversione su disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-	179
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo</b>	<b>48.912</b>	<b>48.912</b>

## PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	Capitale	Utili portati	Altre riserve		Totale
	sociale	a nuovo	Altro	Cash flow hedge	
<b>Saldo al 1° gennaio 2015</b>	<b>42.196</b>	<b>22.837</b>	<b>269.289</b>	<b>583</b>	<b>334.905</b>
Aumento di capitale	89	-	316	-	405
Altre variazioni	-	55	(182)	-	(127)
Utile (perdita) complessivo	-	11.360	-	(1.370)	9.990
<b>Saldo al 31 marzo 2015</b>	<b>42.285</b>	<b>34.253</b>	<b>269.423</b>	<b>(787)</b>	<b>345.173</b>

<i>US\$ migliaia</i>	Capitale	Utili portati	Altre riserve		Totale
	sociale	a nuovo	Altro	Cash flow hedge	
<b>Saldo al 1° gennaio 2014 pubblicato</b>	<b>35.988</b>	<b>31.292</b>	<b>252.354</b>	<b>(2.937)</b>	<b>316.697</b>
Rettifica per applicazione retroattiva dei nuovi principi contabili IFRS	-	(5.692)	-	4.151	(1.541)
Riclassificazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ( <i>cash flow hedge</i> )	-	7.532	(91)	-	7.441
Riclassificazione	-	7.137	(7.137)	-	-
<b>Saldo al 1° gennaio 2014 rettificato (1)</b>	<b>35.988</b>	<b>40.269</b>	<b>245.126</b>	<b>1.214</b>	<b>322.597</b>
Aumento di capitale	6.208	-	24.269	-	30.477
Altre variazioni	-	-	64	-	64
Utile (perdita) complessivo	-	(6.836)	-	355	(6.481)
<b>Saldo al 31 marzo 2014</b>	<b>42.196</b>	<b>33.433</b>	<b>269.459</b>	<b>1.569</b>	<b>346.657</b>

(1) Rettificato per effetto della prima applicazione retrospettiva dei nuovi IFRS, della riclassificazione nel capitale della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (*cash flow hedge*) e della riclassificazione nel capitale inerente a una diversa presentazione dei risultati dell'esercizio precedente.

<sup>a</sup> Rettificato per riflettere gli effetti della prima applicazione retroattiva dei nuovi principi contabili IFRS. Per ulteriori dettagli si rimanda alla sezione della Nota 1 "Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2014" nella parte dedicata alle note della relazione intermedia del Gruppo.

## NOTE

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", DIS) è una *Société Anonyme* costituita ai sensi delle leggi del Granducato di Lussemburgo il 9 febbraio 2007 e ha sede legale in Lussemburgo. Il resoconto intermedio di gestione è stato redatto secondo quanto previsto all'art. 5 della Legge lussemburghese dell'11 gennaio 2008, che ha recepito la Direttiva 2004/109/CE del 15 dicembre 2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio in materia di armonizzazione dei requisiti di trasparenza informativa degli emittenti i cui valori mobiliari sono ammessi alla negoziazione su mercati regolamentati.

Il Gruppo d'Amico International Shipping ha adottato gli IFRS (*International Financial Reporting Standards*) e gli IAS (*International Accounting Standards*) emanati dallo IASB (*International Accounting Standards Board*) e adottati dall'Unione Europea. Nel termine "IFRS" sono inclusi anche tutti gli IAS in vigore, nonché tutte le interpretazioni fornite dall'*International Financial Reporting Interpretations Committee* (IFRIC), denominato in precedenza *Standing Interpretations Committee* (SIC) adottati dall'Unione Europea. Il presente bilancio consolidato è stato redatto sulla base del costo storico, ad eccezione di alcune attività e passività finanziarie, che vengono riportate al *fair value*.

Il Gruppo d'Amico International Shipping S.A. 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

---

Di seguito vengono indicati i principi contabili, applicati in maniera uniforme.

#### Principi di consolidamento

Il presente bilancio illustra i risultati consolidati conseguiti dalla società controllante, d'Amico International Shipping SA, e dalle sue controllate nell'esercizio chiuso al 31 marzo 2015.

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

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

#### Informazioni di settore

d'Amico International Shipping opera in un solo segmento: quello delle navi cisterna. In termini geografici, il segmento di riferimento è unico poiché il Gruppo valuta le opportunità d'impiego disponibili in tutto il mondo, e poiché i movimenti delle singole navi non sono limitati a specifiche aree geografiche.

#### Principi contabili

##### **Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2015**

Non è stato applicato alcun nuovo principio contabile in relazione al bilancio consolidato 2014.

##### **Principi contabili, variazioni e interpretazioni non ancora in vigore**

Alla data di redazione del bilancio i seguenti principi contabili e le relative interpretazioni, applicabili al Gruppo, erano stati emessi ma non erano entrati ancora in vigore:

IFRS 15 – *Ricavi da contratti con i clienti*: è stato emesso a maggio 2014 dallo IASB, allo scopo di riunire le norme sparse in diversi principi e di creare un quadro di principi basilari da applicare a tutte le categorie di



transazioni, ivi compresi i ricavi, chiedendo sostanzialmente alle società di iscrivere i ricavi all'atto del trasferimento del controllo su beni o servizi a un cliente, a un importo che rispecchi il corrispettivo atteso, in *cinque fasi*. L'orientamento prevede inoltre informazioni supplementari sulla natura, l'ammontare, la tempistica e la certezza di ricavi e flussi di cassa derivanti da contratti con i clienti. Il principio entrerà in vigore da gennaio 2017, ma è consentita l'adozione anticipata. Lo IFRS 15 non dovrebbe avere alcun impatto significativo sulle attività nette, sulla situazione finanziaria e sui risultati delle operazioni del Gruppo DIS, ma lo avrà sulle informazioni presentate in bilancio.

IFRS 9 – *Strumenti finanziari*: è stato emesso a luglio 2014 e dovrebbe essere applicato in maniera retrospettiva agli esercizi dal 1° gennaio 2018; le migliorie introdotte sostituiranno le norme per la contabilizzazione e la valutazione degli strumenti finanziari contenute nello IAS 39. Più dettagliatamente, le attività finanziarie si divideranno in due categorie: quelle valutate al costo ammortizzato e quelle valutate al *fair value*, dove il primo gruppo comprenderà le attività finanziarie per le quali i termini contrattuali generano, in date specifiche, flussi di cassa che costituiscono il solo pagamento del capitale e degli interessi e il cui modello di business consiste nel detenerle al fine di realizzare i flussi di cassa contrattuali; mentre il secondo gruppo includerà tutte le altre attività finanziarie (valutazione al *fair value*). Mentre le norme applicate alle passività finanziarie sono perlopiù uguali a quelle enunciate nello IAS 39, vengono introdotti orientamenti modificati riguardo alla classificazione nel conto economico complessivo delle modifiche nel *fair value* di taluni strumenti di debito, in funzione del proprio rischio di credito, il che significa che le variazioni d'importo dei *fair value* della passività saranno suddivise nell'ammontare della variazione che è imputabile ai cambiamenti nel rischio di credito della passività – da esporre nel conto economico complessivo – e nel restante ammontare della variazione nel *fair value* della passività, da esporre nel conto economico.

---

## 2. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

---

### Impegni finanziari

As 31 marzo 2015, gli impegni finanziari del Gruppo erano pari a US\$ 184,7 milioni, di cui US\$ 79,8 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi.

US\$ milioni	AI	AI
	31 marzo 2015	31 dicembre 2014
Fino a un anno	79,8	78,3
Tra 1 e 3 anni	104,8	131,9
Tra 3 e 5 anni	-	-
Oltre 5 anni	-	-
	<u>184,6</u>	<u>210,2</u>

Gli impegni finanziari sono relativi ai seguenti pagamenti: 4 nuove navi cisterna "*product/chemical*" da 40.000 dwt costruite nei cantieri Hyunda-Mipo e 4 nuove navi cisterna "*product/chemical*" da 50.000 dwt costruite nei cantieri Hyunda-Mipo. La consegna delle *new-building* di DIS è prevista tra il 2015 e gennaio 2017.

6 maggio 2015

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico  
Presidente

Marco Fiori  
Amministratore delegato

---

Il manager responsabile della redazione del bilancio, Giovanni Barberis, nella sua qualità di Direttore finanziario della Società, dichiara che le informazioni contabili contenute nel presente documento corrispondono ai risultati riportati nei libri contabili e in qualsiasi altra documentazione o registrazione contabile della Società.

*Giovanni Barberis*  
Direttore finanziario