



COMUNICATO STAMPA

**Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva il progetto di bilancio 2009:
ACCETTABILI RISULTATI IN UN CONTESTO DI MERCATO FORTEMENTE NEGATIVO - EBITDA DI US\$ 30,8
MILIONI E PERDITA NETTA DI US\$ 13,4 MILIONI, (US\$ 0,09 PER AZIONE)**

RISULTATI DELL'ESERCIZIO 2009

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 185,6 milioni
 - Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 30,8 milioni (17% sul TCE)
 - Perdita operativa/EBIT di US\$ (6,4) milioni
 - Perdita netta di US\$ 13,4 milioni
 - Indebitamento netto di US\$ 171,4 milioni
 - Flussi di cassa da attività operative di US\$ 18,1 milioni
 - Perdita per azione di US\$ 0,089
-

Lussemburgo, 23 febbraio 2010 – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: DIS) ('la Società' o 'il Gruppo'), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna il progetto di bilancio al 31 dicembre 2009.

COMMENTI SULLA GESTIONE

Paolo d'Amico, Presidente di d'Amico International Shipping S.A. commenta:

'Conseguentemente alla crisi economica mondiale, lo scorso esercizio si è distinto per il crollo, senza precedenti, del mercato delle navi cisterna. Se si considera che nell'esercizio 2009, a causa della negativa congiuntura economica mondiale, il contesto operativo di mercato, caratterizzato dal calo della domanda di prodotti petroliferi e da un'ulteriore pressione dovuta alla maggiore offerta di navi, si è rivelato il più difficile da diversi anni a questa parte, i risultati di d'Amico International Shipping S.A. (DIS) sono da ritenersi accettabili. La significativa percentuale di copertura dovuta ai contratti a medio-lungo termine a tariffa fissa, il forte posizionamento sul mercato, unitamente alla riduzione di alcune voci di costo, hanno consentito a DIS di mitigare gli effetti di un mercato debole, continuando a generare flussi di cassa operativi positivi, mantenendo una solida posizione finanziaria.'

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO DEL GRUPPO

SINTESI DEI RISULTATI DELL'ESERCIZIO 2009

Nel 2009 i ricavi base *time charter* del Gruppo sono stati di US\$ 185,6 milioni (US\$ 251,6 milioni nel 2008), mentre il risultato operativo lordo (EBITDA) è stato di US\$ 30,8 milioni, pari al 16,7% dei ricavi base *time charter* (US\$ 201,2 milioni nel 2008) con una perdita netta di US\$ 13,4 milioni rispetto a un utile netto di US\$ 147,8 milioni realizzato nel 2008. Nell'esercizio in esame i flussi di cassa operativi hanno raggiunto US\$ 18,1 milioni contro US\$ 102,7 milioni nel 2008. Il confronto con i risultati dell'esercizio precedente, quando

sugli utili di DIS avevano influito positivamente le importanti plusvalenze derivanti dalla vendita di quattro navi per un importo di US\$ 98,4 milioni, mostra chiaramente la completa diversità dello scenario in cui DIS ha svolto la propria attività nel 2009, rispetto al picco di mercato raggiunto nel 2008.

I dati comparativi del 2008 sono stati rivisti per tenere conto di US\$ 7,3 milioni a titolo di rettifiche di competenza del precedente esercizio, già rese note nel corso del 2009. L'importo è stato originato dalla riduzione del prezzo di vendita delle navi M/T High Harmony e M/T High Consensus concordata alla fine di marzo dello scorso anno. DIS, al momento della stipula del contratto originario (4° trimestre 2008), non era a conoscenza di tale riduzione. Se tali informazioni fossero state all'epoca note, la Società si sarebbe trovata nelle condizioni di contabilizzare tale rettifica a riduzione della plusvalenza realizzata e dei corrispondenti crediti, nel bilancio al 31 dicembre 2008. Di conseguenza, conformemente agli standard IFRS applicabili, i dati comparativi del 2008 sono stati riclassificati per tenere conto del suddetto importo come se la riduzione avesse avuto luogo alla fine dell'esercizio precedente.

RISULTATI OPERATIVI

Nel 2009 i **ricavi base time charter** (TCE) sono stati pari a US\$ 185,6 milioni, in significativo calo rispetto a US\$ 251,6 milioni del 2008. La diminuzione del 26% su base annua è la conseguenza di uno scenario operativo particolarmente debole, che a iniziare dal primo trimestre ha influito negativamente sulla maggior parte dell'esercizio. La tabella successiva mostra chiaramente il continuo calo delle tariffe spot, nel corso dell'anno:

<i>Tariffe giornaliere TCE di DIS</i>	<i>Q1</i>	<i>Q2</i>	<i>Q3</i>	<i>Q4</i>	<i>FY</i>
<i>(Dollari USA)</i>					
Spot	20.358	14.422	10.248	9.343	13.069
Fissa	18.632	18.045	17.978	18.868	18.403
Media	19.375	16.504	13.879	14.279	15.904

Va tuttavia sottolineato che DIS, nel corso del 2009, grazie al proprio flessibile modello di *business* ed a partnership strategiche, ha realizzato una migliore performance rispetto all'andamento generale del mercato spot.

L'aumento della flotta, passata da 37,2 navi nel 2008 a 38,5 in media nel 2009, ha solo parzialmente attenuato la contrazione del mercato, dovuta alla scarsa domanda di prodotti petroliferi.

Alla luce del trend di mercato, il portafoglio contrattuale di DIS ha garantito la generazione di un significativo importo di ricavi a tariffa fissa ad un buon e stabile livello di redditività (US\$ 18.403 quale tariffa media nel 2009). La copertura dei ricavi a tariffa fissa è stata del 54,8% nel 2009 contro il 52,2% del 2008.

Risultato operativo lordo (EBITDA): US\$ 30,8 milioni nel 2009 contro US\$ 102,8 milioni nel 2008 (US\$ 201,2 milioni includendovi le plusvalenze dalla vendita di navi). La pressione al ribasso sulle tariffe dei noli è stato il fattore principale che ha inciso sulla performance 2009 rispetto all'esercizio precedente. Nonostante le condizioni di mercato particolarmente difficili e penalizzanti, DIS, grazie al suo flessibile modello di *business*, alle equilibrate fonti di ricavo, e alla riduzione dei costi generali e amministrativi, ha realizzato, in termini percentuali, un margine operativo lordo del 17% circa, rispetto ai *ricavi base Time charter*, e flussi di cassa operativi pari a US\$ 18,1 milioni nel 2009.

Risultato operativo (EBIT): perdita di US\$ 6,4 milioni nel 2009 contro un utile di US\$ 66,1 milioni nel 2008 (US\$ 164,5 milioni incluse le plusvalenze da vendita navi). Il risultato negativo è dovuto al fatto che, a causa del calo delle tariffe dei noli nel 2009, l'EBITDA non è stato sufficiente per assorbire gli ammortamenti.

La **perdita netta** è stata di US\$ 13,4 milioni rispetto all'utile netto di US\$ 49,4 milioni nel 2008 (US\$ 147,7 milioni incluse le plusvalenze da vendita navi). Come già evidenziato a commento dell'EBITDA e dell'EBIT, tali performance riflettono chiaramente il deterioramento dello scenario di mercato per le navi cisterna, avvenuto nel corso dell'anno.

FLUSSI DI CASSA E POSIZIONE FINANZIARIA

I **flussi di cassa netti** dell'esercizio 2009 sono stati pari a US\$ 50,8 milioni, determinando un aumento delle disponibilità liquide da US\$ 41,5 milioni alla fine di dicembre 2008 a US\$ 92,2 milioni al 31 dicembre 2009.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati pari a US\$ 18,1 milioni, rispetto a US\$ 102,7 milioni nel 2008. Le performance sono state notevolmente penalizzate dalla debolezza del mercato. Nell'anno DIS ha generato flussi di cassa operativi positivi, il cui trend su base trimestrale mostra (v. tabella seguente) il peggioramento dello scenario registrato nel corso dell'esercizio a seguito della riduzione delle tariffe:

	Q1	Q2	Q3	Q4	FY
<i>(Dollari USA)</i>					
Flussi di cassa operativi	21 494	7 038	(374)	(10 032)	18 126

L'**indebitamento finanziario netto** ammonta a US\$ 171,4 milioni al 31 dicembre 2009 (US\$ 142,2 milioni al 31 dicembre 2008). Il rapporto tra indebitamento netto e patrimonio netto risultava di 0,48 a fine esercizio 2009 (0,39 alla fine del precedente esercizio riclassificato).

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NELL'ESERCIZIO

FLOTTA CONTROLLATA - D'AMICO TANKERS LIMITED

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

- marzo 2009 – M/T High Enterprise, nave cisterna MR a noleggio, è stata consegnata per un periodo di 8 anni. Su questa nave esistono delle opzioni di estensione del periodo di noleggio, da esercitare discrezionalmente, fino a un massimo di due ulteriori anni. Il contratto di *time charter* per questa nave prevede inoltre un'opzione di acquisto a scadenza;
- marzo 2009 – la M/T Handytankers Magic, nave cisterna handysize a noleggio, controllata al 25% da d'Amico Tankers Limited, è stata consegnata per un periodo di sei anni. Il contratto di *time charter* per questa nave prevede inoltre un'opzione di acquisto alla scadenza dello stesso
- agosto 2009 – M/T High Pearl, nave cisterna MR a noleggio, è stata consegnata per un periodo di 9 anni. Su questa nave esistono delle opzioni di estensione del periodo di noleggio, fino a un massimo di due ulteriori anni. Tale contratto di *time charter* prevede inoltre un'opzione di acquisto esercitabile alla conclusione del quinto anno di contratto;



- settembre 2009 – M/T High Force, nave cisterna MR a noleggio, è stata consegnata per un periodo di 7 anni. Su questa nave esistono delle opzioni di estensione del periodo di noleggio, fino a un massimo di due ulteriori anni.

FLOTTA CONTROLLATA – GLENDA INTERNATIONAL SHIPPING LIMITED

- agosto 2009 – M/T GLENDA Megan, nave cisterna MR di proprietà, è stata consegnata a GLENDA International Shipping, nella quale DIS detiene un interesse pari al 50%.

FLOTTA CONTROLLATA – DM SHIPPING LIMITED

- luglio 2009 – M/T High Efficiency, nave cisterna MR, è stata consegnata alla Joint Venture DM Shipping, nella quale DIS detiene un interesse pari al 51%. La nave è stata consegnata in noleggio a d'Amico Tankers Limited per un periodo di 10 anni e impiegata nell'High Pool Tankers;
- ottobre 2009 – la M/T High Strength, nave cisterna MR, è stata consegnata alla Joint Venture DM Shipping, nella quale DIS detiene un interesse pari al 51%. La nave è stata consegnata in noleggio a d'Amico Tankers Limited per un periodo di 10 anni e impiegata nell'High Pool Tankers.

VENDITA DELLA HIGH HARMONY E DELLA HIGH CONSENSUS

Il 23 marzo 2009 d'Amico Tankers Limited ha concordato la revisione del contratto di vendita della M/T High Harmony (45.913 dwt) e della M/T High Consensus (45.896 dwt) alla United Arab Chemical Carriers Limited di Dubai, Emirati Arabi Uniti ("l'Acquirente"). Si tratta di due navi cisterna MR a doppio scafo costruite nel 2005 in Giappone dai cantieri Shin Kurushima. Il prezzo di vendita di ognuna delle navi è stato fissato a US\$ 53,0 milioni rispetto al prezzo di vendita originale di S\$56,5 milioni. Considerata l'attuale forte restrizione creditizia a livello internazionale, si è ritenuta opportuna una revisione del prezzo di vendita, il cui importo iniziale, fissato al picco del mercato delle navi cisterna, sarebbe stato a quel punto difficilmente realizzabile. Il 27 agosto 2008, d'Amico Tankers Limited aveva concordato la vendita di entrambe le navi a un prezzo di US\$ 56,5 milioni da corrispondere alla loro consegna. Alla fine di ottobre 2008 le navi erano state consegnate all'acquirente con un contratto di noleggio a scafo nudo sino al pagamento del relativo prezzo. Il corrispettivo della vendita della High Harmony e della High Consensus è stato incassato rispettivamente alla fine di aprile e nel corso di maggio 2009.

PROGRAMMA DI RIACQUISTO AZIONI PROPRIE

Il 27 gennaio 2009 l'assemblea straordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping ha autorizzato il riacquisto delle azioni proprie ordinarie della società, come proposto e illustrato dal Consiglio di Amministrazione nella sua relazione agli azionisti debitamente approvata nella riunione del 5 novembre 2008. Il riacquisto, fino a un numero massimo di 14.994.991 azioni ordinarie, ivi comprese le azioni proprie della società già riacquistate (che corrispondono al 10% del capitale sottoscritto della società), può avvenire in una o più tranche, per un periodo di 18 mesi al prezzo minimo di Euro 0,50 per azione e un prezzo massimo di Euro 5 per azione, per un corrispettivo totale compreso tra Euro 7,5 milioni circa e Euro 75 milioni circa.

GLENDA INTERNATIONAL SHIPPING – CANCELLAZIONE DI QUATTRO CONTRATTI PER LA COSTRUZIONE DI NAVI STIPULATI CON SLS

Nel 2009 GLENDA International Shipping Ltd ("GLENDA"), la 'joint venture' fra d'Amico International Shipping S.A. e il Gruppo Glencore, ha notificato ai cantieri navali SLS Shipbuilding Co. Ltd, Tongyeong Korea la decisione di cancellare e terminare anticipatamente i contratti riguardanti la costruzione delle navi

cisterna product/chemical (51,000 DWT) con scafo n. S510, S511, S512 e S513. La decisione e' stata presa in conseguenza dell'eccessivo ritardo rispetto alla prevista data di consegna delle navi. GLENDA, in conformità con i suddetti contratti, siglati il 7 dicembre 2006 e poi novati il 19 novembre 2007, ha richiesto al cantiere il completo rimborso di tutti gli anticipi pagati per le navi, pari US\$ 106,9 milioni, e dei relativi interessi maturati.. Come riportato nella sezione relativa agli eventi successivi, i lodi arbitrari relativi alle tre navi sono stati pubblicati a febbraio 2010, mentre il lodo relativo alla quarta nave deve ancora essere emesso.

GLENDA INTERNATIONAL SHIPPING – CONVERSIONE DELLE DUE NAVI CISTERNA HYUNDAI PER IL TRASPORTO DI PRODOTTI CHIMICI DA 46.000 DWT IN NAVI CISTERNA PER IL TRASPORTO DI PETROLIO DA 74.000 DWT

Il 10 dicembre 2009, GLENDA International Shipping Ltd ("GLENDA") ha raggiunto un accordo con il cantiere Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., relativo ai contratti per la costruzione delle due navi cisterna Hyundai product/chemical (46,000 dwt) con scafo n. 2251 e n. 2252, datati 18 luglio 2008 e successivamente novati il 22 dicembre dello stesso anno. Tale accordo prevede la conversione delle due navi product chemical da 46,000 dwt, originariamente ordinate, in due product/oil tankers da 74,000 dwt al prezzo di acquisto concordato per ogni nave di US\$ 51.7 milioni. La data di consegna prevista rimane invariata a gennaio 2011 per la nave n.2292 (originariamente n.2251), mentre la stessa verrà anticipata a febbraio 2011, anziché ottobre 2011 per la nave n.2293 (originariamente n.2252).

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

FLOTTA CONTROLLATA

Il 1° febbraio 2010 è iniziato il processo di riorganizzazione delle navi Handysize noleggiate tramite Handytankers Pool, che porterà DIS, entro maggio 2010 a controllare al 100% 3 delle navi noleggiate dal Pool.

Il 3 febbraio 2010, GLENDA Megan, nave cisterna MR di proprietà, è stata consegnata a GLENDA International Shipping, nella quale DIS detiene un interesse pari al 50%.

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

	Al 31 dicembre 2009			Al 23 febbraio 2010		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	13,5	3,0	16,5	14,0	3,0	17,0
A noleggio	16,0	4,0	20,0	16,0	4,0	20,0
A noleggio attraverso Pool	-	4,9	4,9	-	5,0 ¹	5,0
Totale	29,5	11,9	41,4	30,0	12,0	42,0

¹ Entro maggio 2010, al termine di un processo di riorganizzazione all'interno del consorzio Handytankers, DIS ridurrà a 3 le navi "noleggiate tramite il Pool".



GLENDIA INTERNATIONAL SHIPPING – PUBBLICAZIONE DEI LODI ARBITRALI RELATIVI A TRE DEI CONTENZIOSI IN ESSERE TRA GLENDIA E SLS SHIPBUILDING CO. LTD.

Il 2 febbraio 2010 sono stati pubblicati lodi relativi a tre dei quattro arbitrati attualmente in corso a Londra tra GLENDIA International Shipping Ltd (“GLENDIA”) - Joint Venture 50:50 fra d’Amico International Shipping S.A. ed il Gruppo Glencore - e il cantiere SLS Shipbuilding Co. Ltd, in Tongyeong, Korea (“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 GLENDIA, e riconosciuto la titolarità di quest’ultima al completo rimborso di tutti gli anticipi pagati per i contratti di costruzione delle tre navi, che ammontano a US\$ 82,620,000, piu’ interessi pari al 3% che maturano fino alla data del pagamento. A seguito della pubblicazione dei lodi, in conformità con i termini delle ‘Garanzie di Rimborso’ fornite da Kookmin Bank, Sud Corea, GLENDIA ha ora il diritto ad ottenere tale rimborso. Dell’importo complessivo garantito dovuto a GLENDIA, pari a US\$ 82,620,000 (piu’ interessi al 3%), US\$ 29,160,000 rappresentano parte del prezzo d’acquisto, sostenuto per le navi con scafo n. S510, n. S511 e n. S512, finanziato da GLENDIA mediante capitale proprio, mentre US\$ 53,460,000 saranno rimborsati alla banca finanziatrice dell’acquisto originario.

Si sottolinea inoltre che la procedura di arbitrato relativa al contenzioso tra GLENDIA e il Cantiere SLS in merito alla cancellazione e terminazione anticipata del contratto riguardante la costruzione della nave cisterna product/chemical (51,000 DWT), con scafo n. S513, precedentemente annunciata in data 17 agosto e 20 novembre 2009, è tuttora in corso.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Le previsioni di d’Amico International Shipping S.A. restano sostanzialmente in linea con quanto pubblicato in precedenza. Tali previsioni rimangono infatti significativamente condizionate dalla attuale debolezza del mercato e dalle incertezze a livello di economia mondiale. Il management della Società mantiene pertanto un atteggiamento estremamente prudente al riguardo. I noli delle navi cisterna hanno registrato una contrazione a partire dall’inizio del 2009, con il calo più rilevante nel secondo semestre, ma senza poi ulteriori significative contrazioni nel quarto trimestre dello scorso esercizio. Tra la fine del 2009 e l’inizio del 2010 il miglioramento dei dati macro-economici e un inverno estremamente rigido in tutto l’emisfero settentrionale, hanno favorito una ripresa della domanda di prodotti petroliferi. Il mercato ha in effetti registrato un graduale miglioramento con la fine dell’anno e l’inizio del 2010, nel contesto di una visione di mercato più positiva a livello generale, e alla suddetta eccezionale ondata di freddo che ha colpito l’emisfero settentrionale. Tale ripresa non è tuttavia particolarmente significativa se confrontata con gli esercizi precedenti e permane fragile nonostante la graduale ripresa della situazione economica mondiale.

Le prospettive della domanda di trasporto di prodotti petroliferi sono state continuamente riviste al ribasso nel primo semestre del 2009, per poi essere corrette in senso inverso quando organismi come l’FMI e l’Agenzia internazionale per l’energia (IEA) hanno rivisto al rialzo le rispettive previsioni sul Pil e sulla domanda di prodotti petroliferi, sulla base di dati indicanti il rallentamento della recessione e un maggiore ottimismo sulla ripresa economica nel prosieguo del 2010.

I principali fattori che dovrebbero condizionare il mercato dei trasporti in navi cisterna nel 2010 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 di prodotti petroliferi per tutto il 2009 prevedendo un aumento sino a 1,3 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 dall'Asia. Di conseguenza, l'FMI ha rivisto al rialzo le proprie stime del Pil mondiale per il 2010, prevedendo una crescita del 3,8% rispetto al precedente 3,1%;
- Il miglior indicatore dei ricavi derivanti dalle navi cisterna impiegate sul mercato spot rimangono le tariffe base *time charter* stimate per contratti di noleggio ad un anno. Secondo ICAP Shipbrokers, ACM Shipbrokers e Clarksons Shipbrokers, le stime relative alle tariffe base *time charter* sono aumentate del 15-20% a partire dalla fine del terzo trimestre 2009. Sebbene tali livelli di noli non possano essere considerati alti rispetto al passato, si tratta tuttavia di un incremento rilevante, che di per sé segnala una certa ripresa del mercato spot;
- Nei prossimi anni sono previsti consistenti investimenti in impianti di raffinazione, principalmente nel continente asiatico, con il conseguente probabile aumento della domanda di tonnellaggio-miglia. L'IEA (Agenzia Internazionale per l'Energia) prevede un aumento della capacità di raffinazione di 8,7 milioni di barili in più al giorno per il periodo 2008-2014, di cui il 50% solo in Asia. I progetti per nuovi impianti di raffinazione sembrano essere portati avanti soprattutto in Medio Oriente, Cina e in altri paesi asiatici;
- Nel 2009 si sono già verificate chiusure di raffinerie e una riduzione della produzione, in particolare nei paesi dell'OCSE. 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. L'incremento della domanda di tonnellaggio-miglia dovrebbe influire positivamente sulla domanda di navi cisterna.
- La domanda di tonnellaggio-miglia è aumentata principalmente in Asia durante tutto il 2009;
- 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

Offerta di navi cisterna

- Il trend atteso di crescita netta di navi immesse sul mercato delle navi cisterna non sarà affatto paragonabile al tasso di crescita registrato negli ultimi anni;
- Diverse navi che avrebbero dovuto essere consegnate nel 2009, considerato uno degli anni caratterizzati dal più alto numero di consegne tra quelli recenti, non sono state consegnate e non lo saranno nemmeno nel 2010. Le ordinazioni sono state differite, ritardate, annullate o convertite in navi di diverso tipo o dimensione.
- Secondo SSY, Clarksons e ICAP Shipbrokers il numero di navi con capacità di trasporto (dwt) compresa tra 25-55.000 tonnellate 'non consegnate' nel 2009 si aggira intorno al 25-30%. Il numero reale delle consegne differite o ritardate al 2010 sarà noto solo nel corso dello stesso anno; tuttavia, dato che si tratta di una percentuale abbastanza elevata, è ragionevole considerare cancellate una parte significativa di tali contratti;
- In tale contesto assume peraltro ulteriore rilievo la circostanza che i finanziamenti per le navi in costruzione siano o meno garantiti.



- Aprile 2010 resta la scadenza stabilita dall'IMO per il graduale ritiro delle navi a scafo singolo ancora operanti sul mercato internazionale. Si ritiene che alcune navi potranno eludere questa scadenza perché destinate al trasporto costiero o al semplice stoccaggio, tuttavia il numero di tali navi non sarà a nostro avviso rilevante;
- Secondo RS Platou, la demolizione di navi cisterna nel 2009 e dall'inizio del 2010 a oggi ha già superato del 50% circa il totale del 2008.
- Altri due fattori che contribuiscono a ridurre l'offerta di navi cisterna sono rappresentati da un lato dalla circostanza 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, oltre che dalla debolezza della domanda, anche dagli 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' è stata illustrata la posizione finanziaria del gruppo, i flussi di cassa e l'indebitamento netto. d'Amico International Shipping, oltre alle significative riserve di disponibilità liquide, grazie alle proprie linee di credito, ha a disposizione ulteriori e significative rilevanti risorse finanziarie. Inoltre, una parte significativa dei ricavi è già stata garantita e, secondo le previsioni, la percentuale di copertura da contratti a tariffa fissa per il 2009, derivante da contratti di noleggio time charter e COAs (Contracts of Affreightment), dovrebbe essere in media circa il 45%. Di conseguenza, tali risorse consentono al management della Società di ritenere che, nonostante l'attuale incertezza delle prospettive economiche mondiali, la posizione del Gruppo sia adeguata per un'efficace gestione dei rischi d'impresa.

ALTRE DELIBERE

DESTINAZIONE DEL RISULTATO DI ESERCIZIO 2009

Il Consiglio di Amministrazione della Società, previa approvazione della prossima Assemblea Annuale degli Azionisti della Società, ha proposto di destinare l'utile netto da bilancio d'esercizio 2009 conseguito dalla Società pari a US\$ 598,341.00 come segue:

- US\$ 29.917,05 a Riserva Legale prevista dalle norme di legge vigenti in conformità all'articolo 29 dello Statuto della Società;
- Il residuo ammontare pari a US\$ 568.423,95, portato a nuovo.

RELAZIONE SULLA CORPORATE GOVERNANCE E GLI ASSETTI PROPRIETARI E CONVOCAZIONE DELLA ASSEMBLEA

Inoltre, il Consiglio di Amministrazione ha discusso ed approvato la relazione sulla Corporate Governance e gli assetti proprietari della Società relativa all'anno 2009 ed ha successivamente convocato l'Assemblea Annuale degli Azionisti della Società per il 30 Marzo 2010, la quale, tra le altre cose, delibererà in merito all'approvazione del bilancio d'esercizio e consolidato della Società al 31 dicembre 2009.

CONFERENCE CALL

Oggi alle ore 15.00 CET (9.00 EST) si terrà una conferenza telefonica con la comunità finanziaria durante la quale saranno discussi i risultati economici e finanziari del Gruppo. È possibile collegarsi componendo i seguenti numeri telefonici: dall'Italia + 39 02 8058811, dal Regno Unito + 44 203 147 47 96, dagli USA + 1 866 63 203 28. Prima della conferenza telefonica è possibile scaricare le slide della presentazione dalla pagina Investor Relations del sito DIS: www.damicointernationalshipping.com.

Il Bilancio di esercizio 2009 completo, sarà disponibile entro i termini di legge, presso Borsa Italiana S.p.A., presso Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di OAM e presso la sede sociale.

d'Amico International Shipping S.A. è una controllata di d'Amico Società di Navigazione S.p.A., leader mondiale nel trasporto marittimo. Essa opera nel settore delle navi cisterna, imbarcazioni per il trasporto di prodotti petroliferi raffinati, prodotti chimici ed oli vegetali. d'Amico International Shipping S.A. controlla, in proprietà diretta o in noleggio, una flotta moderna e tecnologicamente avanzata, composta da imbarcazioni a doppio scafo con capacità di trasporto comprese fra le 35.000 e le 51.000 dwt. La Società vanta una lunga e storica tradizione imprenditoriale familiare, ed è presente in tutto il mondo con uffici nei più importanti centri mercantili marittimi (Londra, Dublino, Monte Carlo e Singapore). La Società è quotata alla Borsa di Milano (ticker symbol 'DIS').

Investor Relations

d'Amico International Shipping S.A.

Anna Franchin (Investor Relations Manager)

Tel: +35 2 2626292901

Tel: +37 7 93105472

E-mail: ir@damicointernationalshipping.com

Media Relations

PMS Group

Referente: Antonio Buozzi

Tel: +39 02 48000250

Cell.: +39 329 7605000

E-mail: a.buozzi@pmsgroup.it



Allegati

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

US\$ migliaia	2009	2008 (Rettificato)
Ricavi	260 039	323 984
Costi diretti di viaggio	(74 488)	(72 368)
Ricavi base <i>time charter</i>	185 551	251 616
Costi per noleggi passivi	(91 336)	(82 248)
Altri costi operativi diretti	(45 901)	(46 102)
Costi generali ed amministrativi	(21 386)	(24 291)
Altri proventi operativi	3 860	3 821
Plusvalenze da vendita di navi	-	98 360
Risultato operativo lordo	30 788	201 156
Ammortamenti	(37 163)	(36 690)
Utile/(Perdita) del periodo	(6 375)	164 466
Proventi (oneri) finanziari netti	(5 283)	(16 050)
Utile/(Perdita) ante imposte	(11 658)	148 416
Imposte sul reddito	(1 751)	(665)
Utile/(Perdita) del periodo	(13 409)	147 751
Utile / (Perdita) per azione	(0,089)	0,985
Utile / (Perdita) diluito per azione¹	(0,088)	0,967

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

US\$ migliaia	2009	2008 (Rettificato)
Utile / (Perdita) del periodo	(13 409)	147 751
Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge")	4 355	(12 191)
Utile / (Perdita) complessiva	(9 054)	135 560
Utile / (Perdita) per azione	(0,060)	0,904
Utile / (Perdita) diluito per azione¹	(0,059)	0,888

(1) L'utile diluito per azione è stato calcolato ipotizzando l'emissione del numero totale di azioni nuove previsto dal piano di *share options* (2.661.774)



SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

	AI 31 dicembre 2009	AI 31 dicembre 2008 (Rettificato)	AI 01 gennaio 2008
<i>US\$ migliaia</i>			
ATTIVITA'			
Attività non correnti			
Immobilizzazioni materiali	522 717	531 271	430 605
Immobilizzazioni finanziarie	-	4	4
Totale attività non correnti	522 717	531 275	430 609
Attività correnti			
Rimanenze	15 118	7 010	9 300
Crediti a breve ed altre attività correnti	38 730	34 108	35 863
Crediti finanziari correnti	56 332	103 018	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	92 243	41 482	24 926
Totale attività correnti	202 423	185 618	70 090
Totale attività'	725 140	716 893	500 699
PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO			
Patrimonio netto			
Capitale sociale	149 950	149 950	149 950
Utili Portati a Nuovo	155 589	188 400	75 081
Altre riserve	47 960	42 228	57 658
Patrimonio netto totale	353 499	380 578	282 689
Passività non correnti			
Banche e altri finanziatori	261 220	271 666	178 482
Totale passività non correnti	261 220	271 666	178 482
Passività correnti			
Banche e altri finanziatori	46 524	5 784	-
Debiti a breve ed altre passività correnti	50 172	41 959	35 100
Altre passività finanziarie correnti	12 191	16 546	4 355
Debiti d'imposta	1 534	360	73
Totale passività correnti	110 421	64 649	39 528
Totale passività' e patrimonio netto	725 140	716 893	500 699

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	2009	2008 (Rettificato)
Utile / (Perdita) del periodo	(13 409)	147 751
Ammortamenti	37 163	36 690
Imposte correnti e differite	1 751	665
Oneri finanziari	7 799	16 050
Plusvalenze da vendita di immobilizzazioni	-	(98 360)
Utili <i>fair value</i> su attività finanziarie	(2 625)	5 022
Altri componenti che non influenzano le disponibilità liquide	604	-
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	31 283	107 818
Variazioni delle rimanenze	(8 108)	2 290
Variazioni dei crediti a breve	(5 023)	1 756
Variazioni dei debiti a breve	8 213	1 064
Imposte pagate	(413)	(300)
Interessi corrisposti	(7 694)	(9 946)
Flussi di cassa netti da attività operative	18 258	102 682
Acquisto di immobilizzazioni materiali	(84 859)	(247 743)
Ricavi da vendita/cancellazione di immobilizzazioni(1)	56 182	208 734
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(28 677)	(39 009)
Altre variazioni del patrimonio netto	2 829	1 082
Variazioni di altri crediti finanziari (2)	46 554	(103 018)
Variazioni di altri debiti finanziari	-	12 324
Azioni proprie	-	(4 481)
Rimborso finanziamenti bancari	(35 802)	(193 020)
Utilizzo finanziamenti bancari	67 083	274 269
Dividendi	(19 402)	(34 273)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	61 262	(47 117)
Variazione della liquidità	50 844	16 556
Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide	50 844	16 556
Disponibilità liquide ad inizio periodo	41 482	24 926
Differenze di conversione su disponibilità liquide	(81)	-
Disponibilità liquide a fine periodo	92 243	41 482

(1) L'importo riportato riguarda la riclassificazione delle immobilizzazioni materiali a crediti finanziari (cancellazione nave SLS).

(2) L'importo riportato nel 2009 risulta dalla diminuzione dei crediti finanziari dopo il pagamento delle navi High Harmony e High Consensus e dall'aumento dovuto alla riclassificazione di un'immobilizzazione materiale (cancellazione della nave SLS)



Il Manager responsabile per la preparazione del bilancio, Mr. Alberto Mussini, nella sua qualità di Direttore Finanziario di d'Amico International Shipping SA (la 'Società') dichiara, sulla base di quanto è a sua conoscenza, che i bilanci d'esercizio e consolidato, così come pubblicati nel presente documento, forniscono una rappresentazione veritiera e corretta delle attività, delle passività, della posizione finanziaria e del risultato economico di esercizio e consolidato della Società e delle sue controllate e che la relazione sulla gestione, nonché il management report forniscono una illustrazione corretta dei risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue controllate, unitamente alla descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza.

Alberto Mussini
Chief Financial Officer