



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

COMUNICATO STAMPA

**Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del secondo trimestre e del primo semestre 2010:
UN CONTESTO PIÙ STABILE, IN UN MERCATO ANCORA DIFFICILE, HA SOSTENUTO IL MIGLIORAMENTO DEI RISULTATI - UTILE OPERATIVO E CONFERMA DEL FLUSSO OPERATIVO DI CASSA POSITIVO**

RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE 2010

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 48,1 milioni.
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 9,4 milioni (19,5% sul TCE)
- Utile operativo/EBIT di US\$ 1,3 milioni
- Perdita netta di US\$ (5,5) milioni
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 2,5 milioni

RISULTATI DEL PRIMO SEMESTRE 2010

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 99,2 milioni
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 16,6 milioni (16,7% sul TCE)
- Utile operativo/EBIT di US\$ 0,5 milioni
- Perdita netta di US\$ (8,9) milioni
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 4,5 milioni
- Indebitamento netto di US\$ 182,7 milioni con disponibilità di cassa di US\$ 90,3 milioni

Lussemburgo, 29 luglio 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, la relazione finanziaria al 30 giugno 2010.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

Marco Fiori, Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping commenta:
'Dopo il crollo della domanda di Prodotti petroliferi che ha caratterizzato il 2009, il mercato, nel 2010, ha iniziato a mostrare i primi segni di ripresa. La stabilità dei noli e del contesto di mercato, registrata dal febbraio di quest'anno, riflettono le condizioni di un segmento, quello delle navi cisterna, che si è lasciato alle spalle i minimi raggiunti nel corso del terzo e quarto trimestre 2009, ma che è ancora caratterizzato da un livello di domanda non ancora in grado di sostenere tariffe spot a livelli di molto superiori. Nel primo semestre dell'esercizio in esame DIS, grazie al suo forte posizionamento sul mercato e all'equilibrato modello di business, è tornata a realizzare un utile operativo, ha generato flussi di cassa da attività operative positivi, confermando la sua forte situazione finanziaria forte, dato peraltro evidenziato dal basso

livello del rapporto tra l'indebitamento netto ed il valore di mercato della flotta di proprietà (38%), storicamente mantenuto a tali livelli anche durante il periodo di volatilità del mercato.'

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO DEL GRUPPO

SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE 2010

La stabilità delle tariffe di trasporto e delle condizioni di mercato registrata dal febbraio 2010, ha trovato riscontro nei ricavi base time charter (TCE) di US\$ 48,1 milioni del secondo trimestre e di US\$ 99,2 milioni del primo semestre, pari a una media giornaliera rispettivamente di US\$ 15.260 e US\$ 15.582. Tali dati sintetizzano, per il segmento delle navi cisterna, uno scenario che, sebbene si sia lasciato alle spalle i minimi toccati nel terzo e quarto trimestre 2009, continua ad essere caratterizzato da un livello della domanda che, se si esclude la stagione invernale particolarmente rigida, non è ancora in grado di sostenere le tariffe spot su livelli di molto più elevati. L'EBITDA del secondo trimestre e del primo semestre è stato rispettivamente di US\$ 9,4 milioni e US\$ 16,6 milioni, con una perdita netta di US\$ 5,5 milioni per il secondo trimestre e di US\$ 8,9 milioni per il primo semestre del 2010, in entrambi i casi significativamente influenzata dalle perdite su cambi derivanti dalla conversione di finanziamenti in yen giapponesi.

RISULTATI OPERATIVI

Nel secondo trimestre 2010 i **ricavi base time charter** sono stati di US\$ 48,1 milioni (US\$ 44,3 milioni nel secondo trimestre 2009) e di US\$ 99,2 milioni nel primo semestre dell'esercizio in corso (US\$ 98,5 milioni nel primo semestre 2009). Il saldo dall'inizio del 2010 risulta in linea con quello dell'esercizio precedente, con una variazione del solo 0,7% sul semestre, dovuta alla combinazione di fenomeni diversi: da un lato l'aumento della flotta intervenuto nel 2010 e, dall'altro, la ridotta domanda di navi cisterna nel primo semestre 2010, in calo rispetto ai livelli elevati del primo trimestre del 2009.

Il primo semestre 2010 è stato caratterizzato da una ripresa a livello macroeconomico. Il generale miglioramento della congiuntura ha trovato riscontro nelle tariffe dei noli di DIS, che hanno registrato un andamento positivo rispetto al 2009, come evidenziato nella tabella che segue.

Tariffe giornaliere TCE di DIS	2009				2010		
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	1° semestre
(Dollari USA)							
Spot	20.358	14.422	10.248	9,343	12.961	11.960	12.467
Fissa	18.632	18.405	17.978	18.868	19.023	18.416	18.719
Media	19.375	16.504	13.879	14,279	15.901	15.260	15.582



Dopo i livelli relativamente elevati di inizio 2010 (gennaio), dovuti ad un inverno rigido, i noli spot di DIS si sono stabilizzati, mantenendosi intorno alla media giornaliera di US\$ 12.000 per i mesi successivi. Va sottolineato che DIS, grazie al proprio flessibile modello di business ed alle partnership strategiche, ha realizzato, nel periodo in esame, come anche nel 2009, una migliore performance rispetto all'andamento generale del mercato spot.

Nell'esercizio in corso la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa, parte importante della politica commerciale di DIS, è rimasta elevata (47,4% in media per il primo semestre 2010 rispetto al 60,15% nello stesso periodo dell'esercizio precedente), ad un livello di redditività pari a US\$ 18.719 per il primo semestre 2010.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** nel secondo trimestre 2010 è stato di US\$ 9,4 milioni, in leggero aumento rispetto allo stesso trimestre del 2009 (US\$ 9,0 milioni). Tale variazione positiva rappresenta un'inversione di tendenza rispetto ai trimestri precedenti ed è attribuibile alle più stabili anche se non ancora elevate tariffe dei noli, nonché ai risultati positivi ottenuti da DIS in termini di controllo dei costi operativi e degli altri costi. Nel secondo trimestre 2010 il margine operativo lordo è tornato alla discreta percentuale del 19,5% (contro il 20,4% nel secondo trimestre 2009). Nel primo semestre dell'esercizio 2010 l'EBITDA è stato di US\$ 16,6 milioni (16,7% di margine sul TCE), inferiore al risultato del primo semestre dello scorso esercizio (US\$ 24,5 milioni, 24,5% di margine), quando i noli, nel primo trimestre di quell'anno, erano sostenuti da uno scenario operativo ancora favorevole.

Il **risultato operativo (EBIT)** nel secondo trimestre 2010 è ritornato ad essere positivo per US\$ 1,3 milioni (US\$ 0,1 milioni nel secondo trimestre 2009). L'EBIT del primo semestre è stato di US\$ 0,5 milioni (US\$ 6,9 milioni nel primo semestre 2009). La minore pressione al ribasso sulle tariffe dei noli, dovuta alle migliori condizioni di mercato ed a un efficiente monitoraggio dei costi, ha permesso a DIS di riportare l'EBIT in positivo, sopra la 'linea di galleggiamento'.

La **perdita netta** registrata nel secondo trimestre 2010 è di US\$ 5,5 milioni, rispetto a US\$ 1,4 milioni del secondo trimestre dello scorso esercizio. Nei primi sei mesi del 2010 la perdita netta è stata di US\$ 8,9 milioni, contro un utile netto di US\$ 7,3 milioni del primo semestre 2009. Quale conseguenza dell'incidenza delle perdite derivanti dalla conversione delle poste in valuta e dell'aumento delle imposte sul reddito, il risultato netto non ha potuto ancora beneficiare dell'inversione di tendenza registrata nelle performance 2010 come risultati operativi.

FLUSSI DI CASSA E POSIZIONE FINANZIARIA

I **flussi di cassa netti** nel semestre chiuso al 30 giugno 2010 non hanno determinato variazioni di rilievo nella stabile e forte posizione di cassa della Società. Il saldo negativo di US\$ 1,8 milioni determina una leggera diminuzione delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti, passati da US\$ 92,2 milioni al 31 dicembre 2009 a US\$ 90,3 milioni al 30 giugno 2010.

I **flussi di cassa da attività operative** nel secondo trimestre 2010 sono stati di US\$ 2,5 milioni (US\$ 7,0 milioni nel secondo trimestre 2009), mentre nel primo semestre dello stesso esercizio sono stati pari a US\$ 4,5 milioni (US\$ 28,5 milioni nel primo semestre 2009). Nel primo semestre 2010 DIS, grazie ad uno scenario di mercato più stabile, anche se la ripresa non



appare ancora consolidata, ha confermato la propria capacità di generare flussi di cassa positivi (dopo aver invece registrato un consumo di cassa da attività operative nel corso del secondo semestre 2009).

L'**indebitamento netto** al 30 giugno 2010 ammontava a US\$ 182,7 milioni. L'aumento contenuto rispetto al saldo di US\$ 171,4 milioni al termine dell'esercizio precedente è dovuto principalmente agli anticipi pagati per le navi in costruzione. Il rapporto tra indebitamento netto e patrimonio netto risulta di 0,53, in linea con il dato al 31 dicembre 2009 (0,48).

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

FLOTTA CONTROLLATA – D'AMICO TANKERS LIMITED

Nel primo semestre 2010, la Flotta controllata da d'Amico Tankers Limited ha registrato i seguenti cambiamenti:

- Nel corso del semestre è stato attuato un processo di riorganizzazione della flotta del pool Handytankers, finalizzato principalmente alla razionalizzazione delle interessenze dei partner del pool nelle navi noleggiate tramite il pool stesso. Contestualmente d'Amico Tankers ha inoltre deciso di ridurre la propria esposizione nel pool Handytankers. Quale risultato di tale decisione, a fine giugno 2010, d'Amico Tankers Limited impiegava tre navi attraverso Handytankers. Nel corso del terzo trimestre il numero di navi della flotta d'Amico impiegato tramite Handytankers si ridurrà ulteriormente sino ad una sola nave. Le navi che d'Amico Tankers Limited ha ritirato dal pool sono impiegate direttamente.
- Aprile 2010 - la *M/T Dauntless*, nave MR, è stata noleggiata per un periodo di 2 anni da GLENDA International Shipping Limited, nella quale DIS detiene una partecipazione del 50%.
- Aprile 2010 – La *M/T Cielo di Roma*, nave *handysize* noleggiata, e la *M/T High Trader*, nave MR noleggiata, sono state riconsegnate ai rispettivi armatori.

FLOTTA CONTROLLATA – GLENDA INTERNATIONAL SHIPPING LIMITED

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

GLENDA INTERNATIONAL SHIPPING LIMITED – PUBBLICAZIONE DEI LODI ARBITRALI RELATIVI AI CONTENZIOSI TRA GLENDA E SLS SHIPBUILDING Co. LTD. E CONSEGUENTE RESTITUZIONE DI TUTTE LE RATE VERSATE CONFORMEMENTE ALLA GARANZIA DI RIMBORSO

Il 2 febbraio 2010 e il 27 aprile 2010 sono stati rispettivamente resi noti i lodi relativi ai primi tre ed al quarto arbitrato tra GLENDA International Shipping Ltd ("GLENDA") - joint venture 50:50 fra d'Amico International Shipping S.A. ed il Gruppo Glencore - e il cantiere SLS Shipbuilding Co. Ltd, Tongyeong, Corea ("Cantiere SLS"), relativi alla terminazione anticipata



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

dei contratti riguardanti la costruzione della navi cisterna product/chemical (51.000 DWT) con scafo rispettivamente n. S510, n. S511, n. S512 e n. S513 (i "Contratti") stipulati il 7 dicembre 2006 e successivamente novati il 19 novembre 2007. I collegi arbitrali hanno dichiarato la validità della cancellazione dei quattro Contratti di costruzione delle navi, richiesta da GLENDA, e riconosciuto il diritto di quest'ultima al completo rimborso di tutti gli anticipi pagati per i contratti di costruzione delle quattro navi.

Successivamente alla pubblicazione dei relativi lodi arbitrali, Kookmin Bank, Corea del Sud, in qualità di garante di SLS Shipbuilding Co. Ltd, Tongyeong, Corea, ha direttamente rimborsato a GLENDA, in data 3 marzo e 27 maggio 2010, tutte le rate versate ai sensi dei contratti cancellati relativi alle navi in oggetto. Il rimborso totale, comprensivo di interessi, è stato pari a US\$ 113,4 milioni. Al netto del rimborso alla banca del relativo finanziamento, il capitale rimborsato a GLENDA è stato di circa US\$ 45,3 milioni.

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

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

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

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



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

FLOTTA CONTROLLATA – D'AMICO TANKERS LIMITED

- La M/T Uzava, nave cisterna MR, è stata noleggiata per un periodo di un anno da d'Amico Tankers Limited.
- Le M/T High Glory, M/T High Enterprise, M/T High Force, e M/T High Pearl, quattro navi cisterna MR, originariamente noleggiate da d'Amico Tankers Limited, sono state a loro volta rinoleggiate GLENDA International Management, la società che gestisce il pool GLENDA. Come risultato di questa operazione, DIS ha ora il 50% di interessenza in ciascuna di tali navi.

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

	Al 30 giugno 2010			Al 29 luglio 2010		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	14.0	3.0	17.0	14.0	3.0	17.0
A noleggio	15.5	3.0	18.5	14.5	3.0	17.5
A noleggio attraverso Pool	-	3.0	3.0	-	3.0	3.0
Totale	29.5	9.0	38.5	28.5	9.0	37.5

Nel corso della prima parte del terzo trimestre, nell'ambito del processo di riorganizzazione che interessa il pool Handytankers, , le due navi *handysize* M/T Marvel e M/T Malbec saranno ritirate dal Pool e riconsegnate a d'Amico Tankers Limited.

STRUTTURA ORGANIZZATIVA

In data 8 luglio 2010 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che Michael Valentin, Direttore Operativo e Commerciale, ha lasciato il Gruppo. L'Amministratore Delegato Marco Fiori, assume temporaneamente le funzioni di Michael Valentin.

DIS sta implementando un piano di ri-organizzazione che si pone come obiettivo la razionalizzazione ed il miglioramento della gestione delle proprie attività 'operative'. Tale piano prevede una struttura organizzativa che, oltre alla holding con sede in Lussemburgo (DIS), sia incentrata sulle seguenti sedi principali:

- Dublino, come sede della principale società operativa, d'Amico Tankers Limited, delle società che gestiscono i pool e delle joint-venture;
- Londra e Singapore, quali sedi del personale assegnato alle funzioni commerciali ed operative, a copertura geografica , rispettivamente, degli emisferi occidentale e orientale, fornendo conseguentemente il supporto alla sede di Dublino nella sua gestione strategica e commerciale della flotta. Le attività attualmente svolte presso l'ufficio di Monaco verranno trasferite a Londra.



EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Le previsioni sulla domanda di prodotti petroliferi sono state riviste dall'Agenzia internazionale per l'energia (IEA) principalmente grazie al miglioramento delle stime sulla dinamica del Pil formulate da organismi come il FMI. Le previsioni sulla crescita economica mondiale sono invece mitigate da dati economici in continuo cambiamento. Tuttavia, nonostante i timori suscitati nell'Eurozona dall'elevato debito pubblico di alcuni Stati, le previsioni sul Pil mondiale sono positive, in particolare grazie al contributo della prevista crescita economica di India e Cina. Il terzo trimestre è iniziato positivamente grazie all'avvio della *'driving season'* negli Stati Uniti, fattore che potrebbe consentire un miglioramento della performance del segmento delle navi cisterna. Malgrado ciò, lo scenario di mercato di breve periodo resta difficile e d'Amico International Shipping mantiene un approccio prudente per il prossimo trimestre.

I principali fattori che dovrebbero condizionare il mercato dei trasporti delle navi cisterna e la performance di d'Amico International Shipping sono: (i) la crescita della domanda di prodotti petroliferi e del Pil a livello mondiale e (ii) il significativo incremento dell'offerta di trasporto derivante dalle nuove navi di recente costruzione che entreranno in servizio nel 2010. I fattori che potrebbero mitigare e parzialmente controbilanciare sul lungo termine l'attuale scenario della domanda/offerta di navi cisterna sono descritti in maggior dettaglio qui di seguito:

Domanda di navi cisterna

- La IEA ha rivisto al rialzo le stime della domanda mondiale di prodotti petroliferi prevedendo un aumento sino a 1,9 milioni di barili al giorno nel 2010 rispetto all'anno precedente. Sono state riviste anche le stime relative alla crescita della domanda nel 2011, che si prevede sarà inferiore rispetto a quella del 2010 ma comunque positiva.
- La domanda di prodotti petroliferi negli Stati Uniti dovrebbe raggiungere i 20 milioni di barili al giorno nel 2010, pari ad un aumento dell'8% su base annua. Si tratta di un incremento consistente rispetto alle ultime stime, del 3% solo nell'ultimo trimestre.
- Eventi importanti hanno sempre generato un certo impatto sulla domanda di navi cisterna, come ad esempio la stagione degli uragani, iniziata quest'anno con la previsione di un maggior numero di fenomeni rispetto agli ultimi due anni, elemento che potrebbe incidere principalmente sull'offerta di greggio nelle raffinerie degli stati meridionali, con conseguente incremento delle importazioni nella Costa orientale.
- Continuano a verificarsi chiusure di raffinerie e una riduzione della produzione, in particolare nei paesi dell'Ocse. I margini di raffinazione hanno registrato un miglioramento nel corso dell'anno, anche se partendo dai livelli decisamente modesti registrati l'anno scorso. I nuovi impianti di raffinazione in Cina e in altri paesi asiatici e del Medio Oriente dovrebbero aumentare ulteriormente la capacità produttiva di 1 milione di barili al giorno, che si aggiungeranno agli 1,6 milioni di incremento dello scorso anno.
- La capacità di raffinazione registrerà un incremento rilevante tra il 2010 e il 2015, raggiungendo i 9 milioni di barili al giorno, principalmente nei paesi emergenti. La nuova capacità produttiva a basso costo del continente asiatico porterà a una progressiva razionalizzazione della capacità ad alto costo dell'Occidente, favorendo in maniera strutturale gli scambi commerciali su rotte più lunghe. Pertanto l'incremento

della domanda di tonnellaggio-miglia dovrebbe influire positivamente sulla domanda di navi cisterna.

- La dislocazione dei prodotti petroliferi è tornata ad essere un fattore importante nel mercato delle navi cisterna. È ripresa l'esportazione di distillati medi dagli Stati Uniti all'Europa, aumentando le rotte circolari nell'Oceano Atlantico e riducendo così l'offerta di tonnellaggio. L'India è attualmente il principale esportatore di carburante per aeromobili verso l'Europa, che prima veniva fornito da raffinerie più vicine.
- Un indicatore affidabile della domanda di navi cisterna è il numero di contratti *time charter* stipulati. Nel segmento 25-55.000 DWT, nel primo semestre del 2010 sono stati conclusi un totale di 46 contratti (della durata minima di un anno) rispetto ai soli 34 del 2009.
- Continua la tendenza al rialzo della richiesta di trasporto di altre merci, come l'olio di palma e gli oli vegetali, prodotti la cui domanda è intrinsecamente legata alla crescita del Pil. Pertanto al miglioramento degli standard di vita nei paesi industrializzati corrisponde un aumento della domanda di oli vegetali e dei loro derivati.

Offerta di navi cisterna

- A inizio anno era stato previsto un numero elevato di consegne di navi cisterna con capacità di trasporto (dwt) compresa tra 25-55.000 tonnellate per il 2010. Dopo sei mesi appare evidente che tale previsione dovrà essere rivista significativamente al ribasso, di circa il 25%. La curva delle consegne previste si sta appiattendo: nel gennaio del 2010 sono state consegnate 20 navi del segmento in oggetto rispetto alle appena 6 di giugno. La ragione di questa riduzione del 25% è dovuta, oltre a una diminuzione delle consegne, alla cancellazione/rinegoziazione di alcuni contratti e alla conversione di navi. Secondo stime condivie, qualora questa tendenza dovesse confermarsi, le 75 nuove navi previste in consegna nel 2010 non arriveranno.
- Il 2010 resta la scadenza stabilita dall'IMO per il graduale ritiro delle navi a scafo singolo ancora operanti sul mercato internazionale. Nel primo semestre del 2010 nel segmento 25-55.000 dwt sono state ritirate dal commercio navi pari a una capacità di trasporto di circa 2 milioni di tonnellate.
- La demolizione ha riguardato prevalentemente le navi a scafo singolo. Tuttavia sono state demolite, in quanto non più competitive nell'attuale contesto di mercato, anche alcune delle navi precedentemente convertite in navi a doppio scafo per rispettare la nuova normativa in materia di trasporto di oli vegetali emanata nel 2007.
- La diminuzione delle consegne unita alla demolizione delle navi sta ridimensionando la crescita netta prevista dell'offerta di tonnellaggio.
- Nel 2010 l'offerta di navi cisterna è stata inoltre penalizzata dall'elevato prezzo del petrolio, che si è tradotto in un conseguente aumento dei costi del carburante bunker che ha indotto gli armatori a ridurre la velocità delle navi.

Gli elementi sopra delineati sono quelli che potrebbero condizionare i futuri sviluppi e le performance. Nella precedente sezione 'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario sono stati illustrati la posizione finanziaria del gruppo, i flussi di cassa e l'indebitamento netto. d'Amico International Shipping, oltre alle significative riserve di disponibilità liquide, grazie alle proprie linee di credito, ha a disposizione ulteriori e



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

significative rilevanti risorse finanziarie. Inoltre, una parte significativa dei ricavi è stata garantita e, secondo le previsioni, la percentuale di copertura da contratti a tariffa fissa per il 2010, derivante principalmente da contratti di noleggio *time charter*, dovrebbe essere in media circa il 45%. Di conseguenza, tali risorse e un modello di *business* equilibrato consentono al management della Società di ritenere che, nonostante l'attuale incertezza delle prospettive economiche mondiali, la posizione di DIS sia adeguata per un'efficace gestione dei rischi d'impresa.

CONFERENCE CALL

Oggi alle ore 14.00 CET (8.00 EST), DIS 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 + 44 808 23 89 561, 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

La relazione semestrale, al 30 giugno 2010 è stata redatta secondo quanto previsto dall'art. 4 della Legge del Lussemburgo, datata 11 gennaio 2008, che recepisce la Direttiva 2004/109/EC del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 dicembre 2004 in materia di armonizzazione dei requisiti di trasparenza, richiesti in relazione alle informazioni relative agli emittenti le cui azioni sono ammesse alle contrattazioni nei mercati regolamentati. Il documento sarà depositato e reso disponibile, secondo i termini prescritti dalla legge, presso la Società, sul suo sito internet (www.damicointernationalshipping.com), presso Borsa Italiana S.p.A., la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB), la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF) e 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, Monaco 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
Antonio Buoizzi
Tel: +39 02 48000250
Mob: +39 329 7605000
E-mail: a.buoizzi@pmsgroup.it



Allegati

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

2° trimestre 2010	2° trimestre 2009	US\$ migliaia	1° semestre 2010	1° semestre 2009
71.369	57.065	Ricavi	143.605	128.497
(23.242)	(12.783)	Costi diretti di viaggio	(44.365)	(30.017)
48.127	44.282	Ricavi base time charter	99.240	98.480
(23.552)	(20.853)	Costi per noleggi passivi	(49.058)	(44.151)
(12.307)	(10.965)	Altri costi operativi diretti	(26.376)	(22.249)
(4.690)	(4.852)	Costi generali ed amministrativi	(9.270)	(9.812)
1.788	1.412	Altri proventi operativi	2.014	2.278
9.366	9.024	Risultato operativo lordo	16.550	24.546
(8.036)	(8.898)	Ammortamenti	(16.055)	(17.627)
1.330	126	Utile operativo	495	6.919
(5.976)	(1.411)	Proventi (oneri) finanziari netti	(8.256)	553
(4.646)	(1.285)	Utile/(Perdita) ante imposte	(7.761)	7.472
(838)	(107)	Imposte sul reddito	(1.175)	(263)
(5.484)	(1.392)	Utile/(Perdita) netto	(8.936)	7.209
(0,0366)	(0,0093)	Utile/(Perdita) per azione	(0,0596)	0,0481
(0,0359)	(0,0091)	Utile/(Perdita) diluito per azione¹	(0,0586)	0,0473

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

2° trimestre 2010	2° trimestre 2009	US\$ migliaia	1° semestre 2010	1° semestre 2009
(5.484)	(1.392)	Utile/(Perdita) netto del periodo	(8.936)	7.209
(840)	3.469	Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge")	(1.245)	4.445
(6.324)	2.077	Utile/(Perdita) netto complessivo	(10.181)	11.654
(0,0422)	0,0139	Utile/(Perdita) per azione	(0,0679)	0,0777
(0,0414)	0,0136	Utile/(Perdita) diluito per azione ¹	(0,0678)	0,0764

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



SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

Al 30 giugno 2010 Al 31 dicembre 2009

US\$ migliaia

ATTIVITÀ

Attività non correnti

Immobilizzazioni materiali	518.028	522.717
Totale attività non correnti	518.028	522.717

Attività correnti

Rimanenze	19.287	15.118
Crediti a breve ed altre attività correnti	48.647	38.730
Crediti finanziari correnti	-	56.332
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	90.298	92.243
Totale attività correnti	158.232	202.423

Totale attività	676.260	725.140
------------------------	----------------	----------------

PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO

Patrimonio netto

Capitale sociale	149.950	149.950
Utili portati a nuovo	146.653	155.589
Altre riserve	46.397	47.960
Patrimonio netto totale	343.000	353.499

Passività non correnti

Banche e altri finanziatori	250.206	261.220
Totale passività non correnti	250.206	261.220

Passività correnti

Banche e altri finanziatori	9.211	46.524
Debiti a breve ed altre passività correnti	57.862	50.172
Altre passività finanziarie correnti	13.598	12.191
Debiti d'imposta	2.383	1.534
Totale passività correnti	83.054	110.421

Totale passività e patrimonio netto	676.260	725.140
--	----------------	----------------



RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

2° trimestre 2010	2° trimestre 2009	US\$ migliaia	1° semestre 2010	1° semestre 2009
(5.484)	(1.392)	Utile/(Perdita) del periodo	(8.936)	7.209
8.036	8.898	Ammortamenti	16.055	17.627
838	107	Imposte correnti e differite	1.175	263
2.733	1.615	Oneri finanziari	5.577	2.450
3.237	(204)	Variazioni di <i>fair value</i> su attività finanziarie	2.673	(3.003)
33	(16)	Altri componenti che non influenzano le disponibilità liquide	6	(4)
9.393	9.008	Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	16.550	24.542
(1.949)	(467)	Variazioni delle rimanenze	(4.169)	(3.246)
(271)	4.422	Variazioni dei crediti a breve	(9.917)	3.122
(2.222)	(5.165)	Variazioni dei debiti a breve	7.738	5.973
(215)	(35)	Imposte pagate	(521)	(210)
(2.253)	(725)	Interessi corrisposti	(5.208)	(1.651)
2.483	7.038	Flussi di cassa netti da attività operative	4.473	28.530
(6.480)	(17.436)	Acquisto di immobilizzazioni materiali	(13.893)	(30.383)
-	15.203	Ricavi da vendita/cancellazione di immobilizzazioni	2.522	15.202
(6.480)	(2.233)	Flussi di cassa netti da attività di investimento	(11.371)	(15.181)
(370)	6.844	Altre variazioni del patrimonio netto	(156)	277
12.886	81.704	Variazioni di altri crediti finanziari	56.332	88.215
-	-	Variazioni di altri debiti finanziari	(12.324)	-
-	-	Azioni proprie	-	-
(9.605)	(17.742)	Rimborso finanziamenti bancari	(43.560)	(21.464)
4.780	21.773	Utilizzo finanziamenti bancari	4.780	26.659
-	(19.402)	Dividendi	-	(19.402)
7.691	73.177	Flussi di cassa netti da attività finanziarie	5.072	74.285
3.694	77.982	Variazione della liquidità	(1.826)	87.634
3.694	77.982	Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(1.826)	87.634
86.772	51.134	Disponibilità liquide ad inizio periodo	92.243	41.482
(168)	-	Differenze di conversione su disponibilità liquide	(119)	-
90.298	129.116	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	90.298	129.116



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

Il manager responsabile della redazione dei bilanci, Alberto Mussini, dichiara, nella sua qualità di Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping S.A. (la 'Società') che, per quanto di sua conoscenza, la relazione finanziaria semestrale consolidata al 30 giugno 2010, redatta in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicati nel presente documento, fornisce una rappresentazione veritiera e corretta delle attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che la relazione intermedia del management sulla gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue delle controllate consolidate, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

Alberto Mussini
Chief Financial Officer