



## **COMUNICATO STAMPA**

**Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva il progetto di bilancio 2010: MIGLIOR QUADRO OPERATIVO, MA NON ANCORA TALE DA CONSENTIRE UTILI NETTI: EBITDA DI US\$ 30,4 MILIONI E PERDITA NETTA DI US\$ 20,5 MILIONI. CONFERMATA LA SOLIDA POSIZIONE FINANZIARIA**

---

### ***RISULTATI DELL'ESERCIZIO 2010***

- Ricavi base time charter (TCE) US\$ 199,3 milioni
  - Utile operativo lordo/EBITDA US\$ 30,4 milioni (15,3% sul TCE)
  - Perdita operativo/EBIT US\$ 2,0 milioni
  - Perdita netta US\$ 20,5 milioni
  - Flussi di cassa da attività operative US\$ 2,4 milioni
  - Indebitamento netto US\$ 231,0 milioni con risorse finanziarie di US\$ 76,6milioni
- 

**Lussemburgo, 22 febbraio 2011** – 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 2010.

### **COMMENTO DEL MANAGEMENT**

Marco Fiori, Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping commenta:

*'Le tariffe di nolo sono migliorate del 25/30% rispetto al secondo semestre del 2009 e, a parte qualche periodo di relativo picco, sono rimaste stabili per tutto il corso dell'anno. Nonostante il generalmente difficile contesto operativo, DIS ha confermato la propria competitività, realizzando performances superiori a quelle della media del mercato di riferimento. La solida posizione finanziaria e le significative risorse finanziarie disponibili pongono in evidenza la capacità di DIS di contenere al minimo le conseguenze finanziarie negative derivanti dall'attuale non favorevole ciclo del mercato delle navi cisterna.'*

*'Una significativa quota di ricavi del 2011 è già garantita grazie ai contratti a tariffa fissa, la cui incidenza sul totale del fatturato netto dell'anno in corso è prevista del 45%, invariata rispetto all'esercizio precedente. All'inizio del 2011, DIS ha rinnovato diversi di tali contratti a tariffa fissa, in scadenza, con alcune delle principali compagnie petrolifere. Tali contratti, che confermano l'alto livello competitivo e la qualità della flotta, sono stati conclusi a tariffe di noleggio tali da rafforzare la generazione di cassa.'*

*'d'Amico International Shipping conferma la propria visione prudente sulle prospettive del mercato per i primi mesi del 2011, manifestando maggiore ottimismo per i periodi successivi. Questo alla luce del progressivo consolidamento, nel corso dei prossimi anni, della capacità di raffinazione fuori dai paesi dell'area OECD, che comporterà l'aumento della domanda di tonnellaggio per miglia- e dei tassi di utilizzo della capacità di raffinazione.'*

## ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

### SINTESI DEI RISULTATI DELL'ESERCIZIO 2010

I dati del 2010 riflettono un miglioramento del quadro di riferimento di mercato, ma non ancora sufficiente ai fini del conseguimento di utili netti. Per una migliore comprensione della performance finanziaria è importante sottolineare che la perdita netta di US\$ 20,5 milioni comprende una perdita su cambi di US\$ 7,8 milioni derivante dalla conversione del debito espresso in yen giapponesi. Tale perdita è stata causata dalla debolezza del dollaro USA rispetto alla valuta nipponica, elemento che continua peraltro a caratterizzare l'economia mondiale. Escludendo tale posta di carattere meramente contabile, sia per il 2010 che per l'esercizio precedente, la perdita netta è stata di US\$ 12,7 milioni nel 2010 rispetto a una perdita netta di US\$ 16,0 milioni nel 2009. Il miglioramento dei risultati è stato particolarmente evidente nel secondo semestre dell'esercizio rispetto agli ultimi due trimestri del 2009. Il risultato dell'ultimo trimestre del 2010, nonostante sia stato peggiore rispetto ai precedenti trimestri dello stesso anno, è significativamente migliore rispetto a quello realizzato nello stesso periodo del 2009: tale trimestre si è chiuso infatti con una perdita netta di US\$ 6,5 milioni (US\$ 5,0 milioni escludendo le perdite su cambi) rispetto alla perdita netta di US\$ 9,2 milioni del quarto trimestre del 2009 (US\$ 12,5 milioni escludendo gli utili su cambi).

La solida posizione finanziaria e le significative risorse finanziarie disponibili pongono in evidenza la capacità di DIS di contenere al minimo le conseguenze finanziarie negative derivanti dall'attuale non favorevole ciclo del mercato delle navi cisterna. I flussi di cassa da attività operative generati nel corso dell'esercizio sono stati parzialmente compensati dagli utilizzi di cassa intervenuti nell'ultimo trimestre, ma il saldo rimane positivo su base annua.

### RISULTATI OPERATIVI

Nel 2010 i **ricavi base time charter** (TCE) sono stati di US\$ 199,3 milioni, in aumento del 7% rispetto all'esercizio precedente (US\$ 185,6 milioni). L'incremento di US\$ 13,7 milioni dei ricavi netti è stato sostenuto, oltre che dall'aumento nel numero di navi impiegate in media nel 2010, anche dalla ripresa delle tariffe spot rispetto al secondo semestre 2009.

La tabella che segue mette a confronto il trend delle tariffe TCE di DIS nel 2009 e nel 2010:

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2009					2010				
	Q1	Q2	Q3	Q4	FY	Q1	Q2	Q3	Q4	FY
Spot	20.358	14.422	10.248	9.343	13.069	12.961	11.960	13.690	12.864	12.854
Fissa	18.632	18.405	17.978	18.868	18.403	19.023	18.416	17.464	17.136	18.034
Media	19.375	16.504	13.879	14.235	15.891	15.901	15.260	15.336	14.809	15.291

Dopo i livelli relativamente elevati di inizio 2010 (gennaio), dovuti all'inverno rigido, nel corso dell'esercizio i noli spot di DIS, migliorati del 25/30% rispetto al secondo semestre 2009, si sono stabilizzati, facendo poi registrare un'ulteriore crescita temporanea nei mesi di luglio e agosto. Nonostante la loro sostanziale stabilità, i noli di alcune rotte e aree geografiche sono



pur tuttavia stati caratterizzati da una certa volatilità. Si sottolinea che, ancora una volta, DIS, grazie alle partnership strategiche e al proprio posizionamento competitivo nel segmento delle navi cisterna, ha realizzato, nel periodo in esame, una performance costantemente migliore rispetto all'andamento generale del mercato spot.

Nel 2010, coerentemente con la politica commerciale di DIS, la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa ('copertura') è stata del 45,5% in media, rispetto alla percentuale di copertura del 54,8% nel 2009. La diminuzione del ricavo medio giornaliero relativo ai contratti a tariffa fissa, registrata nel 2010, è dovuta agli effetti di alcuni contratti rinnovati/stipulati nel corso dell'esercizio, ed aventi l'obiettivo di consolidare ulteriormente i rapporti con le principali compagnie petrolifere, aspetto questo essenziale della strategia di DIS.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** nel 2010 è stato di US\$ 30,4 milioni (15,3% di margine sui ricavi base time charter), sostanzialmente in linea, su base annua, con il risultato dell'esercizio precedente (US\$ 30,8 milioni). Nel 2009 la maggior parte del risultato operativo lordo era stato realizzato nell'ancora forte primo trimestre seguito però poi da trimestri caratterizzati da un peggioramento nei risultati. Nel 2010, grazie al miglioramento dello scenario di mercato, il trend è stato completamente diverso, con il risultato operativo lordo in ripresa e caratterizzato da un'inversione di tendenza nel trend relativo.. Nell'ultimo trimestre del 2010, in seguito a un relativo indebolimento dei noli, l'EBITDA è stato inferiore rispetto ai precedenti trimestri dello stesso esercizio attestandosi a US\$ 4,2 milioni. Tale dato rappresenta comunque un significativo miglioramento rispetto al livello molto basso del quarto trimestre dell'esercizio precedente (US\$ 2,1 milioni).

Il **risultato operativo (EBIT)** dell'esercizio è stato di poco negativo (US\$ 2,0 milioni), ma migliorato rispetto alla perdita operativa di US\$ 6,4 milioni del 2009. L'EBITDA dell'ultimo trimestre non ha consentito a DIS di realizzare un EBIT positivo, diversamente da quanto accaduto non solo nel secondo ma anche nel terzo trimestre del 2010. Nonostante il mancato sostegno derivante dalle tariffe dei noli, le migliori condizioni del mercato e l'efficiente monitoraggio dei costi hanno permesso a DIS di chiudere l'esercizio, a livello operativo, in sostanziale pareggio.

La **perdita netta** nel 2010 è stata di US\$ 20,5 milioni, rispetto a quella di US\$ 13,4 milioni del 2009. In conseguenza della significativa incidenza delle perdite derivanti dalla conversione delle poste in valuta e nonostante il debole miglioramento del quadro di mercato, il risultato netto non ha potuto ancora beneficiare dell'inversione di tendenza registrata nelle performance 2010 a livello di risultati operativi. Per raggiungere un risultato netto positivo è necessario un rafforzamento delle tariffe di noleggio e, necessariamente, una ripresa più marcata del mercato di riferimento delle navi cisterna.

#### **FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO**

I **flussi di cassa netti** dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010, sul cui andamento hanno influito gli investimenti significativi relativi al pagamento delle rate relative alle navi in costruzione, sono stati negativi per un importo di US\$ 24,1 milioni. Al netto degli investimenti finanziari a



breve termine di US\$ 8,3 milioni, gli utilizzi di cassa netti sono stati di US\$ 15,8 milioni. Sul saldo 2009 aveva influito positivamente l'incasso dei proventi della vendita di due navi.

I *flussi di cassa da attività operative* nel 2010 sono stati di US\$ 2,4 milioni (rispetto a US\$ 18,3 milioni nel 2009, interamente generati però nel primo semestre dell'esercizio). Nel 2010 DIS, grazie ad un migliore, ma ancora difficile mercato, ha confermato la propria capacità di generare flussi di cassa positivi, tali da mitigare gli effetti derivanti dal *momentum* negativo.

L'*indebitamento netto* al 31 dicembre 2010 ammontava a US\$ 231,0 milioni. L'aumento rispetto al saldo di US\$ 171,4 milioni registrato al termine dell'esercizio precedente è dovuto principalmente alle rate pagate per le navi in costruzione.

## **EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NELL'ESERCIZIO**

### ***FLOTTA CONTROLLATA - D'AMICO TANKERS LIMITED***

Nel corso del 2010 la flotta controllata da d'Amico Tankers Limited ha registrato i seguenti cambiamenti:

- Nel corso del primo semestre 2010 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 dicembre 2010, d'Amico Tankers Limited impiegava una sola nave attraverso Handytankers. Le navi che d'Amico Tankers Limited ha ritirato dal pool nel 2010 sono attualmente impiegate direttamente;
- 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;
- Luglio 2010 – la *M/T Uzava*, nave cisterna MR, è stata noleggiata per un periodo di un anno da d'Amico Tankers Limited;
- Settembre 2010 – la *M/T Cielo di Milano*, nave cisterna *handysize*, è stata riconsegnata da d'Amico ai rispettivi armatori.

### ***FLOTTA CONTROLLATA – GLENDA INTERNATIONAL SHIPPING LIMITED***

Nel corso del 2010 la flotta controllata da GLENDA International Shipping Limited, joint venture 50:50 fra d'Amico International Shipping S.A. ed il Gruppo Glencore, ha registrato i seguenti cambiamenti:

- Febbraio 2010 – la *M/T GLENDA Meredith*, nave MR di proprietà, è stata consegnata a GLENDA International Shipping Limited;
- Aprile 2010 - la *M/T Dauntless*, nave MR, è stata noleggiata per un periodo di 2 anni da GLENDA International Shipping Limited. In seguito al cambio di proprietà, la nave è stata riconsegnata ai rispettivi armatori a metà ottobre;
- Novembre 2010 – la *M/T GLENDA Melanie*, nave MR di proprietà, è stata consegnata a GLENDA International Shipping Limited.



***GLENDIA INTERNATIONAL SHIPPING LIMITED – PUBBLICAZIONE DEI TRE LODI ARBITRALI RELATIVI AI CONTENZIOSI TRA GLENDIA 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 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, Tongyeong, Corea (“Cantiere SLS”), relativi alla terminazione anticipata dei contratti riguardanti la costruzione della navi cisterna product/chemical (51.000 DWT) con scafo rispettivamente n. S510, n. S511, 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 GLENDIA, 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 GLENDIA, 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 GLENDIA è stato di circa US\$ 45,3 milioni.

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

Il 3 marzo 2010 GLENDIA International Shipping Limited (“GLENDIA”) - 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 – CONCLUSIONE DI CONTRATTI TIME CHARTER***

Nel corso dell’esercizio, la controllata operativa d’Amico Tankers Limited (Irlanda) ha siglato contratti di noleggio per cinque delle sue navi, di cui due rinnovi, con alcune delle più importanti società petrolifere e di trading del mondo. Tre delle navi sono state ‘fissate’ per un anno, con opzione di rinnovo per un ulteriore anno, mentre le altre due navi rispettivamente per uno e tre anni. Inoltre, i pool tramite i quali d’Amico Tankers Limited impiega una parte



significativa della propria flotta, hanno stipulato due ulteriori contratti di noleggio della durata di tre anni con importanti società petrolifere e di trading. 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.

#### **STRUTTURA ORGANIZZATIVA**

In data 8 luglio 2010 Michael Valentin, Direttore Operativo e Commerciale, ha lasciato il Gruppo. In data 9 novembre 2010 è stata annunciata la nomina a questa carica di Flemming Carlsen, che dal 1° gennaio 2011 ha assunto la responsabilità delle attività operative e di noleggio di DIS, riferendo all'Amministratore Delegato Marco Fiori. Flemming Carlsen ha iniziato la sua carriera in A.P. Møller – Maersk Group, dove ha ricoperto il ruolo di Direttore commerciale e marketing strategico. Le sue precedenti esperienze professionali includono i ruoli di Responsabile operativo per l'Europa in Neptune Orient Lines (Londra) e, recentemente, di Direttore generale di UPT United Product Tankers (Amburgo).

Nell'ultimo trimestre dell'anno DIS ha portato a termine il piano di riorganizzazione delle proprie attività operative. L'attuale struttura organizzativa, oltre alla holding con sede in Lussemburgo (DIS), è 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 dedicato alle funzioni commerciali ed operative, a copertura geografica rispettivamente degli emisferi occidentale e orientale, fornendo il supporto alla sede di Dublino nella sua gestione strategica e commerciale della flotta.

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

##### **FLOTTA CONTROLLATA**

La M/T GLENDA Melody e la M/T GLENDA Meryl, navi MR di proprietà, sono state consegnate a GLENDA International Shipping Limited rispettivamente il 27 gennaio e il 16 febbraio 2011. La consegna dell'ultima delle sei navi cisterna Hyundai-Mipo Dockyard per il trasporto di prodotti chimici ordinate dalla joint venture tra d'Amico e il Gruppo Glencore, la M/T GLENDA Melissa, è prevista per la fine di febbraio 2011, completando così con successo il programma di costruzione di nuove navi.



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

	Al 31 dicembre 2010			Al 22 febbraio 2011		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	14,5	3,0	17,5	16,0	3,0	19,0
A noleggio	16,0	4,0	20,0	16,0	3,0	19,0
A noleggio attraverso pool	-	1,0	1,0	-	1,0	1,0
<b>Totale</b>	<b>30,5</b>	<b>8,0</b>	<b>38,5</b>	<b>32,0</b>	<b>7,0</b>	<b>39,0</b>

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

All'inizio del 2011, d'Amico Tankers Limited ha rinnovato per ulteriori due anni, con opzione di rinnovo per un ulteriore anno, i contratti di noleggio per tre delle sue navi siglati con una società petrolifera. Tali contratti sono stati conclusi a tariffe di noleggio che consentiranno alla Società di incrementare i flussi di cassa operativi, permettendo così a DIS di portare la percentuale di copertura, ovvero la quota di ricavi generati da contratti a tariffa fissa, al 45% circa nel 2011.

**EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

Il 2011 è iniziato con dati e *sentiment* in assoluto migliori degli ultimi tre anni. Le previsioni sulla domanda di prodotti petroliferi per il 2011, soprattutto quale conseguenza del miglioramento delle stime sulla dinamica del PIL formulate da organismi come il FMI, sono state nuovamente riviste dall'Agenzia Internazionale per l'Energia (IEA). Le previsioni relative alla crescita economica mondiale per il 2011 sono state ritoccate al rialzo, principalmente grazie all'inaspettata crescita economica dei paesi appartenenti all'area Ocse. A seguito della riduzione delle scorte di prodotti petroliferi nell'ultimo trimestre del 2010, ad eccezione degli Stati Uniti, si prevede un incremento, ancorchè non molto significativo, della domanda di navi cisterna e delle tariffe di nolo nel corso dell'anno, con maggiori opportunità offerte dalla dislocazione dei prodotti e di arbitraggi.

d'Amico International Shipping conferma la propria visione prudente sulle prospettive del mercato per i primi mesi del 2011, manifestando maggiore ottimismo per i periodi successivi. Questo alla luce del progressivo consolidamento, nel corso dei prossimi anni, della capacità di raffinazione fuori dai paesi dell'area OECD, che comporterà l'aumento della domanda di tonnellaggio per miglia- e dei tassi di utilizzo della capacità di raffinazione.

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 numero di nuove navi consegnate negli ultimi anni. 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 nuovamente al rialzo le stime della domanda mondiale di prodotti petroliferi per il 2010 e 2011, prevista attualmente a una media di 87,72 milioni di barili al giorno nel 2010, con un incremento di 280.000 barili al giorno rispetto alle precedenti previsioni;
- Nel 2010 si è registrata una ripresa della domanda di prodotti petroliferi, aumentata di 2,74 milioni di barili al giorno rispetto al 2009, compensando ampiamente i cali del 2008 e del 2009;
- Sono state riviste anche le stime relative alla domanda nel 2011, che si prevede sarà di 89,13 milioni di barili al giorno, superiore cioè di 360.000 barili al giorno rispetto alle precedenti previsioni (pari a un incremento di 1,41 milioni di barili al giorno su base annua);
- La capacità di raffinazione è prevista in aumento, seppur con qualche ritardo, in misura 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 ha portato a una progressiva razionalizzazione della produzione nei paesi Ocse, con la chiusura definitiva di molte raffinerie e conseguente diminuzione della capacità produttiva di 640.000 barili al giorno negli ultimi sei mesi, principalmente in Europa;
- Tale aumento della capacità produttiva a basso costo in Asia dovrebbe favorire 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;
- Il governo cinese ha chiesto alle aziende pubbliche di ridurre le esportazioni di gasolio e aumentare le importazioni. Le sanzioni imposte dall'EU all'Iran hanno spinto gli esportatori a ricercare nuovi mercati in India, con conseguente incremento della domanda di tonnellaggio-miglia;
- L'India aumenterà di 1,1 milioni di barili al giorno entro il 2015 la propria capacità di distillazione del greggio e, secondo le stime attuali, dovrebbe superare il Giappone come quarto raffinatore di petrolio a livello mondiale entro il 2013. Questo aumento della capacità di raffinazione implica la disponibilità di prodotti per l'esportazione;
- Con la ripresa delle importazioni di gasolio da parte dell'Europa e l'incremento della domanda di prodotti petroliferi in Cina, le esportazioni di prodotti raffinati dall'India sono passate a un massimo di oltre 1 milione di barili al giorno in dicembre dai minimi di 660.000 di barili al giorno di novembre.

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

- Negli ultimi esercizi gli ordinativi di navi cisterna si sono collocati su livelli minimi; è d'altra parte evidente che non tutte le navi che avrebbero dovuto essere consegnate lo sono state effettivamente. Negli ultimi tre esercizi la percentuale di navi con capacità di trasporto (dwt) compresa tra 25-55.000 tonnellate non consegnate va dal 25 al 30%;
- Questa diminuzione del 25-30% della prevista offerta di tonnellaggio può essere attribuita a una diminuzione delle consegne, alla cancellazione/rinegoziazione di alcuni contratti e alla conversione delle navi;





- La demolizione è un fattore da tenere presente nel settore navale, anche se la scadenza stabilita dall'IMO e le tariffe relativamente modeste dell'esercizio 2010 hanno accelerato il processo di ritiro delle navi. Nel segmento 25-55.000 dwt sono state ritirate definitivamente dall'attività operativa navi pari a una capacità di trasporto di circa 3 milioni settecento mila (3.700.000) tonnellate;
- In questo segmento è più difficile prevedere l'andamento della crescita netta. La riduzione delle consegne e il ritiro delle navi dall'attività operativa stanno riportando la crescita a una percentuale di incremento a una sola cifra;
- Il prezzo del petrolio è ritornato ad essere di poco superiore ai cento dollari al barile; ciò si è tradotto in un conseguente aumento dei costi del carburante bunker;;

Gli elementi sopra delineati sono quelli che potrebbero condizionare i futuri sviluppi e le performance. d'Amico International Shipping, oltre alle significative riserve di disponibilità liquide, grazie alle proprie linee di credito, ha a disposizione ulteriori e rilevanti risorse finanziarie. Inoltre, una parte significativa dei ricavi è stata garantita e la percentuale di copertura da contratti a tariffa fissa per il 2011, derivante da contratti di noleggio *time charter*, dovrebbe essere in media di 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.

## **ALTRE DELIBERE**

### ***DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO 2010***

Il Consiglio di Amministrazione della Società, previa approvazione della prossima Assemblea Annuale degli Azionisti della Società, ha proposto di portare a nuovo la perdita netta da bilancio d'esercizio 2010 della Società pari a US\$ 2.935.226,00.

### ***RELAZIONE SULLA CORPORATE GOVERNANCE E GLI ASSETTI PROPRIETARI E CONVOCAZIONE DELL'ASSEMBLEA***

Il Consiglio di Amministrazione ha discusso ed approvato la relazione sulla Corporate Governance e gli assetti proprietari della Società relativa all'anno 2010 ed ha successivamente deciso di convocare l'Assemblea Annuale degli Azionisti della Società per il 29 Marzo 2011, la quale, tra le altre cose, delibererà in merito all'approvazione del bilancio d'esercizio e consolidato della Società al 31 dicembre 2010.

### ***PROGRAMMA DI RIACQUISTO DI AZIONI PROPRIE***

Il Consiglio di Amministrazione della d'Amico International Shipping S.A. (la "Società"), alla luce della scadenza del piano di acquisto di azioni proprie come approvato dall'Assemblea Straordinaria del 27 Gennaio 2009, ha approvato in data odierna la proposta per un nuovo programma di riacquisto di azioni proprie che verrà sottoposto all'esame dell'Assemblea Annuale dei soci che sarà convocata per il giorno 29 Marzo 2011, ai fini della relativa



autorizzazione, conformemente a quanto stabilito dall'articolo 49-2 e seguenti della legge lussemburghese del 10 agosto 1915 sulle società commerciali, dall'art. 8 dello Statuto della Società e dagli articoli 3 e seguenti del Regolamento della Commissione (CE) n. 2273/2003 del 22 dicembre 2003 recante modalità di esecuzione della Direttiva 2003/6/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio (il "Regolamento Europeo").

La proposta formulata dal Consiglio di Amministrazione prevede l'acquisto, in una o più volte, per un periodo massimo di 5 anni a partire dalla data dell'Assemblea Annuale di autorizzazione, di un numero massimo di 14.994.991 azioni ordinarie comprese le azioni proprie già acquistate da effettuarsi sul mercato regolamentato nel quale sono negoziate le azioni della Società nel rispetto di ogni disposizione di legge e regolamentare vigente e applicabile. Il programma di acquisto potrà essere effettuato, tramite l'utilizzo delle riserve disponibili e/o degli utili distribuibili, ad un prezzo unitario compreso tra un minimo di Euro 0,50 per azione e un massimo di Euro 5 per azione, per un controvalore complessivo compreso tra un minimo di circa 7,5 milioni di euro ed un massimo di circa 52 milioni di euro.

L'attuazione del piano di acquisto di azioni proprie ha la finalità di:

- costituire - in conformità con la prassi di mercato ammessa sul mercato regolamentato italiano - un "magazzino" titoli da utilizzare per qualsiasi eventuale vendita, scambio trasferimento, conferimento, pegno, assegnazione o altri atti di disposizione nell'ambito di operazioni legate all'attività della Società e per tutti i progetti costituenti effettive opportunità di investimento che siano in linea con le strategie perseguite dalla Società quali accordi con partner strategici, l'acquisto di partecipazioni o pacchetti di azioni o altre operazioni di finanza straordinaria che richiedono la disposizione o assegnazione di azioni proprie (fusioni, scissioni, emissione di obbligazioni convertibili o warrant ecc.) e, più in generale, per ogni altro motivo permesso dalle leggi e dai regolamenti in vigore ed applicabili;
- dare la possibilità alla Società di intervenire sul mercato per sostenerne la liquidità o politiche di investimento in conformità con la prassi di mercato ammessa sul mercato regolamentato italiano, sostenendo il prezzo del titolo nel corso di limitati periodi di tempo in relazione a contingenti situazioni di mercato facilitando gli scambi sui titoli stessi in momenti di scarsa liquidità sul mercato e favorendo l'andamento regolare delle contrattazioni;
- effettuare operazioni di stabilizzazione del corso borsistico delle azioni della Società conformemente agli articoli 7 e seguenti del Regolamento Europeo e/o ogni altra disposizione di legge applicabile, se reputato opportuno e/o necessario ;
- dare la possibilità alla Società di distribuire le azioni proprie agli amministratori, ai manager che rivestono ruoli chiave nella Società o nelle società da essa controllate in attuazione o meno di un piano di stock option che venisse approvato dalla Società durante il suddetto periodo di autorizzazione.

La Società al momento dell'adozione della delibera del Consiglio di Amministrazione detiene n. 4.390.495 azioni proprie (pari al 2,93% del capitale sociale).



#### **POLITICA GENERALE DELLE REMUNERAZIONI**

Il Consiglio di Amministrazione ha inoltre deliberato di approvare la Politica Generale delle Remunerazioni per l'esercizio 2011 degli amministratori esecutivi della Società e del personale dirigente con responsabilità strategiche della Società e delle sue controllate operative al fine di soddisfare i nuovi requisiti del Codice di Autodisciplina di Borsa Italiana S.p.A. Il documento sarà reso disponibile agli azionisti nella tempistica prescritta dalle leggi e dai regolamenti applicabili.

---

#### **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](http://www.damicointernationalshipping.com)*

---

La relazione annuale, al 31 dicembre 2010 è stata redatta secondo quanto previsto dall'art. Art. 3 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](http://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](mailto:ir@damicointernationalshipping.com)

## **Media Relations**

### ***PMS Group***

Antonio Buoizzi

Tel: +39 02 48000250

Mob: +39 329 7605000

E-mail: [a.buoizzi@pmsgroup.it](mailto:a.buoizzi@pmsgroup.it)



**ALLEGATI**

**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO**

<i>US\$ migliaia</i>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Ricavi	305.592	260.039
Costi diretti di viaggio	(106.249)	(74.488)
<b>Ricavi base <i>time charter</i></b>	<b>199.343</b>	<b>185.551</b>
Costi per noleggi passivi	(102.314)	(91.336)
Altri costi operativi diretti	(53.367)	(45.901)
Costi generali ed amministrativi	(18.778)	(21.386)
Altri proventi operativi	5.557	3.860
<b>Risultato operativo lordo</b>	<b>30.441</b>	<b>30.788</b>
Ammortamenti	(32.467)	(37.163)
<b>Utile/(Perdita) del periodo</b>	<b>(2.026)</b>	<b>(6.375)</b>
Proventi (oneri) finanziari netti	(19.018)	(5.283)
<b>Utile/(Perdita) ante imposte</b>	<b>(21.044)</b>	<b>(11.658)</b>
Imposte sul reddito	513	(1.751)
<b>Utile/(Perdita) del periodo</b>	<b>(20.531)</b>	<b>(13.409)</b>
<b>Utile/(Perdita) per azione<sup>(1)</sup></b>	<b>(0,137)</b>	<b>(0,089)</b>

**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO**

<i>US\$ migliaia</i>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Utile/(Perdita) del periodo	(20.531)	(13.409)
Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge")	437	4.355
<b>Utile/(Perdita) netto complessivo</b>	<b>(20.094)</b>	<b>(9.054)</b>
<b>Utile/(Perdita) per azione<sup>(1)</sup></b>	<b>(0,134)</b>	<b>(0,060)</b>

(1) nessuno strumento anti diluizione incluso

## SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

Al 31 dicembre 2010 Al 31 dicembre 2009

US\$ migliaia

### ATTIVITÀ

#### Attività non correnti

Immobilizzazioni materiali	544.283	522.717
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>544.283</b>	<b>522.717</b>

#### Attività correnti

Rimanenze	21.172	15.118
Crediti a breve ed altre attività correnti	67.547	38.730
Crediti finanziari correnti	-	56.332
Attività finanziarie correnti	8.250	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	68.266	92.243
<b>Totale attività correnti</b>	<b>165.235</b>	<b>202.423</b>

<b>Totale attività</b>	<b>709.518</b>	<b>725.140</b>
------------------------	----------------	----------------

### PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO

#### Patrimonio netto

Capitale sociale	149.950	149.950
Utili portati a nuovo	139.446	155.589
Altre riserve	43.710	47.960
<b>Patrimonio netto totale</b>	<b>333.106</b>	<b>353.499</b>

#### Passività non correnti

Banche e altri finanziatori	284.658	261.220
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>284.658</b>	<b>261.220</b>

#### Passività correnti

Banche e altri finanziatori	11.065	46.524
Debiti a breve ed altre passività correnti	68.855	50.172
Altre passività finanziarie correnti	11.754	12.191
Debiti d'imposta	80	1.534
<b>Totale passività correnti</b>	<b>91.754</b>	<b>110.421</b>

<b>Totale passività e patrimonio netto</b>	<b>709.518</b>	<b>725.140</b>
--	----------------	----------------

## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	2010	2009
<b>Utile/(Perdita) del periodo</b>	<b>(20.531)</b>	<b>(13.409)</b>
Ammortamenti	32.467	37.163
Imposte correnti e differite	(513)	1.751
Oneri finanziari	11.195	7.799
Variazioni di <i>fair value</i> su attività finanziarie	7.823	(2.625)
Altri componenti che non influenzano le disponibilità liquide	29	604
<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante</b>	<b>30.470</b>	<b>31.283</b>
Variazioni delle rimanenze	(6.054)	(8.108)
Variazioni dei crediti a breve	(28.817)	(5.023)
Variazioni dei debiti a breve	18.684	8.213
Imposte pagate	(1.077)	(413)
Interessi corrisposti	(10.775)	(7.694)
<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>2.431</b>	<b>18.258</b>
Acquisto di immobilizzazioni materiali	(56.583)	(84.859)
Ricavi da vendita/cancellazione di immobilizzazioni	2.521	56.182
<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>(54.062)</b>	<b>(28.677)</b>
Altre variazioni del patrimonio netto	(300)	2.829
Variazioni di altri crediti finanziari	56.332	46.554
Variazioni di altri debiti finanziari	(12.324)	-
Variazioni di altre attività finanziarie	(8.250)	-
Rimborso finanziamenti bancari	(48.480)	(35.802)
Utilizzo finanziamenti bancari	40.570	67.083
Dividendi	-	(19.402)
<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>27.548</b>	<b>61.262</b>
<b>Variazione della liquidità</b>	<b>(24.083)</b>	<b>50.843</b>
<b>Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(24.083)</b>	<b>50.843</b>
Disponibilità liquide ad inizio periodo	92.243	41.482
Differenze di conversione su disponibilità liquide	106	(82)
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo</b>	<b>68.266</b>	<b>92.243</b>



*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, i bilanci d'esercizio e consolidato, redatti in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicati nel presente documento, forniscono una rappresentazione veritiera e corretta delle attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che la relazione sulla gestione, nonché la relazione del management illustrano 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*