



COMUNICATO STAMPA

**Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del secondo trimestre e del primo semestre 2011:
'RISULTATI INCORAGGIANTI NEL PRIMO SEMESTRE 2011 PRINCIPALMENTE GUIDATI DAI PRIMI SEGNALI DI RECUPERO DEL SETTORE DELLE NAVI CISTERNA NEL CORSO DEL SECONDO TRIMESTRE DELL'ANNO'**

RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE 2011

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 48,3 milioni
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 8,3 milioni (17,2% sul TCE)
- Perdita operativa/EBIT di US\$ (0,9) milioni
- Perdita netta di US\$ (5,5) milioni
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 1,5 milioni

RISULTATI DEL PRIMO SEMESTRE 2011

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 96,2 milioni
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 13,9 milioni (14,4% sul TCE)
- Perdita operativa/EBIT di US\$ (4,0) milioni
- Perdita netta di US\$ (10,2) milioni
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 18,4 milioni
- Indebitamento netto di US\$ 231,8 milioni con disponibilità di cassa di US\$ 54,7 milioni

Lussemburgo, 28 luglio 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, la relazione finanziaria relativa al secondo trimestre e al primo semestre 2011.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

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

Il primo semestre 2011 e, in particolare, il secondo trimestre hanno generato risultati incoraggianti, nonostante il difficile scenario economico mondiale, i timori sul contesto economico in Europa e la situazione geopolitica in Nord Africa e in Medio Oriente.

In questo contesto di mercato, DIS e' riuscita, nel corso del secondo trimestre 2011, a realizzare migliori ricavi medi giornalieri sullo spot, rispetto ai primi tre mesi dell'anno. Cio' e' dovuto principalmente all'incremento manifestatosi nei noli durante i mesi di maggio e giugno.



La significativa percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa, del 48,2% in media nel primo semestre 2011, e il posizionamento competitivo sul mercato evidenziano la capacità di DIS di generare flussi di cassa da attività operative, confermando altresì una solida posizione finanziaria anche in scenari di mercato difficili e che si protraggono per lunghi periodi. Allo stesso tempo, l'equilibrato modello di business, ha consentito a DIS di beneficiare pienamente delle fasi di crescita del mercato.

Nel corso del primo semestre 2011, il mercato delle navi cisterna ha mostrato segnali di ripresa anche nei valori delle navi stesse, determinando un incremento dell'attività di compravendita di queste ultime. In tale contesto, la nostra Società ha nuovamente confermato di essere leader di mercato nella compravendita, acquisendo due navi a prezzi molto competitivi. Queste due operazioni, oltre a confermare il nostro forte posizionamento competitivo, attestano la qualità delle nostre privilegiate relazioni commerciali, avvalorando così la nostra equilibrata strategia ed il modello di business, di cui l'acquisto e la vendita di navi costituiscono parte integrante e perseguendo così l'obiettivo di aumentare il valore creato per i nostri azionisti.

d'Amico International Shipping conferma la propria visione prudente sull'andamento di mercato per tutto il 2011 ma con prospettive di medio termine più positive. Crediamo, infatti, che il mercato stia ora muovendo nella giusta direzione e che un periodo caratterizzato da un andamento più debole dei noli nel breve termine, possa essere in realtà positivo per il bilanciamento della domanda e dell'offerta di navi cisterna nel prossimo futuro. Allo stesso tempo, il consolidamento della capacità di raffinazione al di fuori dell'OCSE, atteso per i prossimi anni, dovrebbe portare ad un aumento nella domanda di tonnellaggio-miglia e a più elevati tassi di utilizzo delle navi.

Sono inoltre lieto che DIS stia portando avanti il proprio piano di riacquisto di azioni proprie creando così valore per i propri azionisti. Da inizio luglio 2011 abbiamo, infatti, riacquisito un totale di 179.977 azioni, che rappresentano lo 0.12002% del capitale sociale, per un controvalore di Euro 144.594'.

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO DEL GRUPPO

SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE 2011

Il primo semestre 2011 ha registrato risultati incoraggianti, soprattutto a partire da maggio, nonostante lo scenario economico mondiale, i timori sulla situazione economica in Europa e la situazione geopolitica in Nord Africa e in Medio Oriente. Le previsioni sulla domanda di prodotti petroliferi non hanno subito modifiche rilevanti. Le pressioni inflazionistiche sulle economie emergenti e i continui timori riguardanti il debito sovrano dei paesi dell'eurozona potrebbero impedire una crescita significativa della domanda. Una serie di calamità naturali ed il susseguirsi di crisi geopolitiche e conflitti internazionali (Libia) hanno ridotto l'offerta di petrolio, tanto da costringere i governi a mettere a disposizione le riserve strategiche. Continuano le difficoltà di rifornimento di prodotti petroliferi con un conseguente effettivo incremento dei margini. Un miglior tasso di utilizzo delle navi cisterna *medium* e *handy-size* ha permesso di contenere l'oscillazione delle tariffe di nolo. L'utilizzo delle riserve petrolifere e una domanda inferiore alle previsioni hanno avuto un forte impatto sugli altri segmenti di navi cisterna. L'aumento della domanda di prodotti petroliferi viene facilmente assorbita dalla flotta esistente. Tuttavia, data la

riduzione del numero di navi in costruzione, i tassi di utilizzo dovrebbero migliorare ulteriormente a più lungo termine.

Durante il secondo trimestre dell'esercizio, il mercato della navi cisterna ha mostrato segnali di ripresa. Sulla perdita netta di US\$ 5,5 milioni nel secondo trimestre e di US\$ 10,2 milioni nel primo semestre del 2011 hanno influito significativamente le perdite su cambi derivanti dalla conversione in dollari USA del debito contratto in Yen. Escludendo tali effetti, la perdita netta del secondo trimestre è stata di US\$ 3,9 milioni, rispetto a una perdita netta di US\$ 5,8 milioni registrata nel primo trimestre dell'esercizio, riflettendo il miglioramento dello scenario operativo. La perdita del primo semestre, al netto degli effetti delle differenze di cambio, è stata di US\$ 9,7 milioni. I risultati del primo semestre sono stati determinati dal trend dei ricavi base *time charter*, ed in particolare dalla performance del mercato *spot*: DIS ha realizzato una media giornaliera *spot* di US\$ 12.516 nel secondo trimestre e di US\$ 12.185 nel primo semestre 2011, anche se tali tariffe medie giornaliere sono state di US\$ 14.500 in maggio e giugno 2011. Grazie a un EBITDA sempre positivo e all'andamento del capitale circolante, DIS ha inoltre confermato la propria capacità di generare flussi di cassa da attività operative, al livello relativamente elevato nel primo semestre 2011 di US\$ 18,4 milioni.

RISULTATI OPERATIVI

Nel secondo trimestre 2011 i **ricavi base time charter** sono stati di US\$ 48,3 milioni (US\$ 48,2 milioni nel secondo trimestre 2010) e di US\$ 96,2 milioni nel primo semestre dell'esercizio in corso (US\$ 99,2 nel primo semestre 2010). Come indicato nella successiva tabella, nel primo semestre 2011 i ricavi medi giornalieri (US\$ 14.505) sono stati determinati dalla riduzione della tariffa fissa media (US\$ 16.896 nel semestre in esame rispetto a US\$ 18.719 nel primo semestre 2010). Osservando l'andamento trimestrale delle tariffe *spot*, la media giornaliera registrata da DIS nel secondo trimestre 2011 è di US\$ 12.516, in significativo miglioramento rispetto ai deboli dati del primo trimestre dell'esercizio, ed anche rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, a conferma del miglioramento del *sentiment*.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2010					2011		
	Q1	Q2	1° semestre	Q3	Q4	Q1	Q2	1° semestre
Spot	12.961	11.960	12.467	13.690	12.864	11.871	12.516	12.185
Fissa	19.023	18.416	18.719	17.464	17.136	16.932	16.854	16.896
Media	15.901	15.260	15.582	15.336	14.809	14.328	14.687	14.505

Nel corso del primo semestre 2011 la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa, parte importante della politica commerciale di DIS, è rimasta elevata (48,2% in media). La diminuzione del ricavo medio giornaliero relativo ai contratti a tariffa fissa in tale periodo è dovuta agli effetti di alcuni contratti rinnovati nel corso degli esercizi 2010 e 2011 ed aventi l'obiettivo non solo di garantire i ricavi, ma anche di consolidare ulteriormente i rapporti con le principali compagnie petrolifere, aspetto questo essenziale della strategia di DIS.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** nel secondo trimestre 2011 è stato di US\$ 8,3 milioni (US\$ 9,4 milioni nel secondo trimestre 2010) e di US\$ 13,9 milioni nel primo semestre (US\$ 16,6 milioni nel primo semestre 2010). La contrazione è dovuta alla debolezza registrata dalle tariffe *spot* a inizio anno, oltre che ad una tariffa fissa media giornaliera inferiore. Nel secondo trimestre dell'esercizio il margine EBITDA sul TCE è stato del 17,2% (19,5% nel secondo trimestre 2010), mentre per il primo semestre è



stato del 14,4% (16,7% nel primo semestre 2010). L'EBITDA risulta comunque in miglioramento rispetto sia al quarto trimestre 2010 (8,6%), sia al primo trimestre 2011 (11,7%).

Il **risultato operativo (EBIT)** nel secondo trimestre dell'esercizio ha sfiorato il pareggio (con una perdita di US\$ 0,9 milioni), rispetto a un EBIT positivo di US\$ 1,3 milioni nel secondo trimestre 2010, ed in sostanziale miglioramento rispetto al primo trimestre dell'esercizio in corso. L'EBIT del primo semestre 2011 è stato negativo per US\$ 4,0 milioni, rispetto al risultato positivo di US\$ 0,5 milioni realizzato nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Come indicato in precedenza, tale variazione è essenzialmente la conseguenza della performance inferiore registrata a livello di ricavi base *time charter*, ma la ripresa dei noli che ha caratterizzato il secondo trimestre 2011 ha confermato le stime a lungo termine riguardanti il mercato delle navi cisterna.

La **perdita netta** registrata nel secondo trimestre 2011 è stata di US\$ 5,5 milioni è in linea con il dato dello stesso trimestre dell'esercizio precedente. Nei primi sei mesi del 2011 la perdita netta è stata di US\$ 10,2 milioni, rispetto a una perdita netta di US\$ 8,9 milioni nel primo semestre 2010.

FLUSSI DI CASSA E POSIZIONE FINANZIARIA

I **flussi di cassa netti** nel semestre chiuso al 30 giugno 2011 hanno fatto registrare un saldo negativo di US\$ 13,2 milioni. Al netto dell'investimento finanziario a breve termine di US\$ 6,6 milioni, l'utilizzo netto di cassa nel primo semestre 2011 è stato pari a US\$ 6,6 milioni, consentendo a DIS di confermare la propria solida posizione finanziaria.

I **flussi di cassa da attività operative** nel secondo trimestre 2011 sono stati positivi per US\$ 1,5 milioni (US\$ 2,5 milioni nel secondo trimestre 2010), mentre nel primo semestre dello stesso esercizio sono stati di US\$ 18,4 milioni (US\$ 4,5 milioni nel primo semestre 2010). Questo risultato positivo, è stato sostenuto non solo dall'EBITDA, ma anche dall'andamento del capitale circolante.

L'**indebitamento netto** al 30 giugno 2011 ammontava a US\$ 231,8 milioni, stabile rispetto al saldo registrato al termine dell'esercizio precedente (US\$ 231,0 milioni). Il rapporto tra indebitamento netto e patrimonio netto risulta di 0,71, in linea con il dato al 31 dicembre 2010 (0,69).

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

FLOTTA CONTROLLATA – D'AMICO TANKERS LIMITED

Nel primo semestre 2011, la Flotta controllata da d'Amico Tankers Limited ha registrato i seguenti cambiamenti:

- Ad inizio 2011, d'Amico Tankers Limited ha rinnovato per altri due anni, con opzione di proroga per un ulteriore anno, tre contratti di noleggio con un'importante compagnia petrolifera. Contemporaneamente d'Amico Tankers ha stipulato un contratto di noleggio di un anno con un'altra società petrolifera leader. Tali contratti sono stati conclusi a tariffe tali da permettere alla Società di generare flussi di cassa da attività operative positivi e di consolidare ulteriormente i rapporti con le principali compagnie petrolifere;
- Febbraio 2011 – la M/T Cielo di Napoli, nave *handysize* noleggiata, è stata riconsegnata ai rispettivi armatori;
- Aprile 2011 – la M/T High Glory, nave MR noleggiata, è stata riconsegnata ai rispettivi armatori.



ACQUISTO DELLA NAVE CISTERNA MR M/T HIGH CENTURY

Nel giugno 2011, d'Amico Tankers Limited, società operativa interamente controllata da d'Amico International Shipping S.A. ha stipulato, come annunciato in data 23 giugno 2011, l'acquisto della M/T High Century, nave cisterna a medio raggio (MR) a doppio scafo (48.676 dwt), costruita nel 2006 da Imabari Shipbuilding Co. Ltd, Giappone, venduta al prezzo di US\$ 23,8 milioni. L'acquisizione della nave da parte di d'Amico Tankers Limited è avvenuta a un prezzo più basso del suo attuale valore di mercato. La nave era noleggiata da d'Amico Tankers dal 2006. Il contratto di noleggio prevedeva un'opzione di acquisto che non è stata esercitata prima nel corso dell'esercizio in esame in quanto non risultava conveniente.

ACQUISTO DELLA M/T FABRIZIA D'AMATO, NAVE CISTERNA HANDYSIZE DI SECONDA MANO

d'Amico Tankers Limited, la società operativa interamente controllata da d'Amico International Shipping S.A., ha deliberato, come annunciato in data 05 maggio, 2011, l'acquisto della handysize M/T Fabrizia D'Amato, una nave cisterna 'product/chemical' a doppio scafo da 40.081 dwt, di proprietà della D'Amato Shipping S.r.l. Italia e costruita nel 2004 dai cantieri Shin-A Shipbuilding Co. Ltd, Corea del Sud. Il prezzo pattuito per questa nave è di US\$ 24,5 milioni.

FLOTTA CONTROLLATA – GLENDA INTERNATIONAL SHIPPING LIMITED

- Gennaio 2011 – la M/T GLENDA Melody, nave MR di proprietà, è stata consegnata a GLENDA International Shipping Limited;
- Febbraio 2011 – la M/T GLENDA Meryl e la M/T GLENDA Melissa, due navi MR di proprietà, sono state consegnate a GLENDA International Shipping Limited, a completamento del programma di costruzione di nuove navi della joint-venture.

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

Nel mese di luglio 2011, la M/T High Century, nave MR appena acquistata, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited, come annunciato in data 11 luglio, 2011,.
La M/T Uzava, nave MR noleggiata, è stata riconsegnata da d'Amico Tankers Limited ai relativi armatori.

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

	Al 30 giugno 2011			Al 28 luglio 2011		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	16,0	3,0	19,0	17,0	3,0	20,0
A noleggio	15,0	3,0	18,0	13,0	3,0	16,0
A noleggio attraverso Pool	0,0	1,0	1,0	0,0	1,0	1,0
Totale	31,0	7,0	38,0	30,0	7,0	37,0



RINVIO DELLA CONSEGNA DELLA NAVE CISTERNA HANDYSIZE M/T FABRIZIA D'AMATO

d'Amico Tankers Limited, la società operativa controllata da d'Amico International Shipping S.A., in seguito alle richieste dell'attuale armatore, D'Amato Shipping S.r.l., ha accettato di rimandare alla fine di agosto 2011 la consegna della handysize M/T Fabrizia D'Amato, nave cisterna 'product/chemical' a doppio scafo da 40.081 dwt, costruita nel 2004 dai cantieri Shin-A Shipbuilding Co. Ltd., Corea del Sud, come annunciato in data 11 luglio, 2011. La data entro la quale il giudice dovrebbe pronunciare la decisione finale di chiusura della procedura di concordato preventivo è stata rinviata a fine luglio 2011. L'acquisto della M/T Fabrizia D'Amato dipenderà da quanto stabilito da tale sentenza.

AVVIO DEL PROGRAMMA DI RIACQUISTO DI AZIONI PROPRIE

Il 5 luglio 2011 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato l'avvio del programma di riacquisto di azioni proprie conformemente all'autorizzazione dell'assemblea ordinaria degli azionisti del 29 marzo 2011, come annunciato in data 05 luglio, 2011.

Il programma ha per oggetto l'acquisto, in una o più tranche, delle azioni ordinarie di DIS ai fini della costituzione di una "riserva di azioni proprie" da utilizzare esclusivamente come mezzo di pagamento di un'eventuale vendita, scambio, trasferimento, contributo, pegno, attribuzione o qualsiasi altra cessione di azioni nell'ambito di operazioni legate alla gestione della Società e di progetti che rappresentino un'effettiva opportunità di investimento in linea con le politiche della Società, come gli accordi con partner strategici, l'acquisizione di partecipazioni o di pacchetti azionari o altre operazioni di finanziamento straordinarie che prevedano la destinazione o l'attribuzione di azioni proprie (ad esempio fusioni, scissioni, emissioni di obbligazioni convertibili o warrant, ecc.) e più in generale per qualsiasi altro scopo consentito dalle leggi e normative vigenti e applicabili. Il programma di riacquisto di azioni proprie dovrà essere portato a termine utilizzando le riserve disponibili e/o gli utili distribuibili nel rispetto dei limiti di prezzo minimi e massimi rispettivamente di euro 0,50 e euro 3,50 per azione per un corrispettivo complessivo compreso tra euro 7,5 milioni ed euro 52 milioni.

Durante il periodo compreso tra il 6 luglio 2011 e il 25 luglio 2011 d'Amico International Shipping S.A. ha riacquistato sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., n.179.977 azioni, corrispondenti allo 0,12002% del capitale sociale, al prezzo medio ponderato di euro 0,803 per azione, per un corrispettivo complessivo di Euro 144,459. Al 25 luglio 2011 d'Amico International Shipping S.A. deteneva n.4.570.472 azioni proprie, corrispondenti al 3.048% del capitale sociale.

NUOVA LINEA DI CREDITO DI US\$ 48 MILIONI

Come annunciato in data 26 luglio 2011, d'Amico Tankers Limited (Irlanda) - controllata operativa di d'Amico International Shipping S.A. - ha siglato, nel mese di luglio, un nuovo contratto di finanziamento, per un importo di US\$ 48 milioni, concesso da un club di due banche finanziatrici: Credit Agricole Corporate and Investment Bank e DnB NOR Bank ASA. La nuova linea di credito è destinata a finanziare le ultime rate dovute al Cantiere Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd - Sud Corea, per le due navi cisterna MR Product Tankers / Chemicals, 52.000 DWT, con scafo n. 2307 e n. 2308, che, come comunicato in data 3 marzo 2010, sono state già ordinate ed attualmente in costruzione presso il Cantiere, la cui consegna è prevista rispettivamente in Marzo ed Aprile 2012. Il finanziamento permette di coprire in larga parte il totale delle rate che rimangono da pagare al Cantiere per le due navi in costruzione, che ammonta a complessivi US\$ 56 milioni.

La durata del finanziamento è di sette anni a partire dalla consegna delle nuove navi e ad un tasso di interesse molto competitivo.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Se da un lato l'inizio del primo semestre è stato caratterizzato dalla persistenza del fenomeno della dislocazione dei prodotti petroliferi, dall'altro lato gli elevati costi del petrolio e dei suoi derivati, nonché la riduzione dei margini di raffinazione e delle conseguenti possibilità di arbitraggio, hanno parzialmente ridotto le opportunità commerciali. In giugno negli Stati Uniti le esportazioni di prodotti distillati sono risultate superiori alle importazioni di benzina. L'America Latina e il subcontinente africano continuano ad importare da Stati Uniti ed Europa. Un eventuale miglioramento più forte e marcato delle tariffe di nolo dipenderà dalla ripresa della domanda. La IEA ha rivisto al ribasso le stime della domanda mondiale di prodotti petroliferi per il 2011, prevedendo un incremento di 1,2 milioni di barili al giorno (pari a una riduzione di 200.000 barili al giorno). Le scorte sono sostanzialmente in linea con la media quinquennale. Anche l'offerta di navi ha subito un significativo calo, penalizzata dal prezzo del carburante bunker, che resta a livelli elevati. Le prospettive a lungo termine sono positive, ma la crescita economica potrebbe essere frenata dai rincari del petrolio e delle materie prime.

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 (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 di seguito:

Domanda di navi cisterna

- L'Agenzia internazionale per l'energia (IEA) ha previsto un aumento della domanda mondiale di prodotti petroliferi, che dovrebbe passare da 88 milioni di barili al giorno a 95,3 milioni di barili al giorno nel 2016 (pari in media al +1,3%, ovvero 1,2 milioni di barili al giorno all'anno). La crescita della domanda è sostenuta esclusivamente dai paesi non OCSE.
- La domanda di petrolio dei paesi non OCSE dovrebbe toccare i 45,3 milioni di barili al giorno nel 2012 (+3,6% ossia +1,6 milioni di barili al giorno su base annua), sostenuta da una crescita del Pil del 6,5%.
- La dislocazione dei prodotti petroliferi è, e continuerà ad essere, un fattore importante nel mercato delle navi cisterna, contribuendo a sostenere la domanda. L'Europa attualmente esporta circa 1,2 milioni di barili di benzina al giorno e importa circa 750.000 barili di carburante per aeromobili e gasolio. Entro il 2016 le esportazioni di benzina subiranno una riduzione mentre aumenteranno le importazioni di carburante per aeromobili e gasolio che saliranno a 1,3 milioni di barili al giorno.
- La capacità di raffinazione mondiale registrerà un incremento rilevante, pari a 9,1 milioni di barili al giorno, entro il 2016, mentre in particolare nei paesi OCSE scenderà di circa 2 milioni di barili al giorno.
- Se la prevista crescita asiatica si confermerà superiore alla crescita della domanda stimata nella regione, una parte della capacità di raffinazione in eccedenza dovrebbe rendersi disponibile per l'esportazione. L'India è sempre più orientata all'esportazione. Il Gruppo Reliance continua ad esportare prodotti negli Stati Uniti, in Sud America e nel subcontinente africano da quando nel 2009 ha aperto la raffineria di Jamnagar.
- La capacità di raffinazione aggiuntiva è prodotta principalmente in regioni quali Asia Pacifico, Medio Oriente e America centrale e meridionale. La crescente capacità produttiva a basso costo del continente asiatico 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.



Offerta di navi cisterna

- Nonostante la consegna di numerose nuove navi moderne negli ultimi anni, oggi l'utilizzo più efficiente sta avendo un effetto positivo sull'offerta. I prodotti petroliferi vengono trasportati su distanze più lunghe riducendo così l'offerta di tonnellaggio disponibile.
- Gli elevati ordinativi che hanno caratterizzato gli ultimi anni e il tasso di crescita della nuova offerta di navi cisterna in questo segmento sono in diminuzione. A causa della cancellazione di alcuni contratti, della conversione di navi e dei ritardi nelle consegne, la crescita netta prevista dell'offerta di tonnellaggio risulta considerevolmente ridotta. Negli esercizi 2009/2010 la percentuale di navi non consegnate, convertite o di contratti cancellati variava dal 25 al 30%, mentre secondo le attuali previsioni quest'anno dovrebbe raggiungere quasi il 40%.
- La demolizione continua ad essere un fattore importante che influisce sull'offerta di tonnellaggio dato che perdura il processo di ritiro delle navi a scafo singolo e obsolete. Nel segmento 25-55.000 dwt sono state ritirate definitivamente dalla flotta navi pari a una capacità di trasporto di circa 1,1 milioni di tonnellate.
- Nel gennaio 2011 il prezzo del petrolio ha di poco superato i 100 dollari al barile e, dopo gli eventi che hanno caratterizzato il primo trimestre, è passato a 126 dollari al barile..
- Non sono previsti nuovi sostanziali investimenti in infrastrutture portuali, che in un recente passato hanno creato problemi di traffico all'interno dei porti, penalizzando così l'offerta di tonnellaggio.
- La velocità ridotta e i prolungati tempi di permanenza in porto (a causa di ritardi) hanno influito positivamente sull'offerta di navi cisterna.

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 finanziaria per il primo semestre e il secondo trimestre 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 è stato depositato e reso disponibile, secondo i termini prescritti dalla legge, presso la sede legale della 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.



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 Buozzi

Tel: +39 02 48000250

Cell: +39 329 7605000

E-mail: a.buozzi@pmsgroup.it

Capital Link

New York - Tel. +1 (212) 661-7566

Londra - Tel. +44 (0) 20 3206-1320

E-Mail: damicotankers@capitalink.com



Allegati

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

2° trimestre 2011	2° trimestre 2010	US\$ migliaia	1° semestre 2011	1° semestre 2010
74.509	71.369	Ricavi	142.589	143.605
(26.182)	(23.242)	Costi diretti di viaggio	(46.380)	(44.365)
48.327	48.127	Ricavi base time charter	96.209	99.240
(23.104)	(23.552)	Costi per noleggi passivi	(47.550)	(49.058)
(13.209)	(12.307)	Altri costi operativi diretti	(26.650)	(26.376)
(4.532)	(4.690)	Costi generali ed amministrativi	(9.997)	(9.270)
823	1.788	Altri proventi operativi	1.873	2.014
8.305	9.366	Risultato operativo lordo	13.885	16.550
(9.252)	(8.036)	Ammortamenti	(17.910)	(16.055)
(947)	1.330	Utile/(Perdita) operativo	(4.025)	495
(4.378)	(5.976)	Proventi (oneri) finanziari netti	(5.916)	(8.256)
(5.325)	(4.646)	Utile/(Perdita) ante imposte	(9.941)	(7.761)
(140)	(838)	Imposte sul reddito	(282)	(1.175)
(5.465)	(5.484)	Utile/(Perdita) netto	(10.223)	(8.936)
(0,0364)	(0,0366)	Utile/(Perdita) per azione	(0,0682)	(0,0596)

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

2° trimestre 2011	2° trimestre 2010	US\$ migliaia	1° semestre 2011	1° semestre 2010	2° trimestre 2011
(5.465)	(5.484)	Utile/(Perdita) netto del periodo		(10.223)	(8.936)
778	(840)	Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge")		2.168	(1.245)
(4.687)	(6.324)	Utile/(Perdita) netto complessivo		(8.055)	(10.181)
(0,0313)	(0,0422)	Utile/(Perdita) per azione		(0,0537)	(0,0679)

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

	Al 30 giugno 2011	Al 31 dicembre 2010
<i>US\$ migliaia</i>		
ATTIVITÀ		
Attività non correnti		
Immobilizzazioni materiali	546.911	544.283
Totale attività non correnti	546.911	544.283
Attività correnti		
Rimanenze	22.757	21.172
Crediti a breve ed altre attività correnti	66.144	67.547
Attività finanziarie correnti	15.004	8.250
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	54.770	68.266
Totale attività correnti	158.675	165.235
Totale attività	705.586	709.518
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto		
Capitale sociale	149.950	149.950
Utili portati a nuovo	129.223	139.446
Altre riserve	45.935	43.710
Patrimonio netto totale	325.108	333.106
Passività non correnti		
Banche e altri finanziatori	277.187	284.658
Totale passività non correnti	277.187	284.658
Passività correnti		
Banche e altri finanziatori	14.555	11.065
Debiti a breve ed altre passività correnti	78.854	68.855
Altre passività finanziarie correnti	9.802	11.754
Debiti d'imposta	80	80
Totale passività correnti	103.291	91.754
Totale passività e patrimonio netto	705.586	709.518

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

2° trimestre 2011	2° trimestre 2010	US\$ migliaia	1° semestre 2011	1° semestre 2010
(5.465)	(5.484)	Utile/(Perdita) del periodo	(10.223)	(8.936)
9.252	8.036	Ammortamenti	17.910	16.055
140	838	Imposte correnti e differite	282	1.175
2.827	2.733	Oneri finanziari	5.517	5.577
1.601	3.237	Variazioni di <i>fair value</i> su attività finanziarie	527	2.673
(38)	33	Altri componenti che non influenzano le disponibilità liquide	(128)	6
8.317	9.393	Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	13.885	16.550
757	(1.949)	Variazioni delle rimanenze	(1.585)	(4.169)
(8.496)	(271)	Variazioni dei crediti a breve	1.403	(9.917)
3.326	(2.222)	Variazioni dei debiti a breve	9.999	7.738
(239)	(215)	Imposte pagate	(292)	(521)
(2.190)	(2.253)	Interessi corrisposti	(4.987)	(5.208)
1.475	2.483	Flussi di cassa netti da attività operative	18.423	4.473
(4.055)	(6.480)	Acquisto di immobilizzazioni materiali	(20.565)	(13.893)
-	-	Ricavi da vendita/cancellazione di immobilizzazioni	-	2.522
(4.055)	(6.480)	Flussi di cassa netti da attività di investimento	(20.565)	(11.371)
251	(370)	Altre variazioni del patrimonio netto	272	(156)
-	12.886	Variazioni di altri crediti finanziari	-	56.332
(4.929)	-	Variazioni di altre attività finanziarie	(6.600)	-
(780)	-	Variazioni di altri debiti finanziari	1	(12.324)
(3.546)	(9.605)	Rimborso finanziamenti bancari	(7.137)	(43.560)
-	4.780	Utilizzo finanziamenti bancari	2.438	4.780
(9.004)	7.691	Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(11.026)	5.072
(11.584)	3.694	Variazione della liquidità	(13.168)	(1.826)
(11.584)	3.694	Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(13.168)	(1.826)
66.778	86.772	Disponibilità liquide ad inizio periodo	68.266	92.243
(424)	(168)	Differenze di conversione su disponibilità liquide	(328)	(119)
54.770	90.298	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	54.770	90.298



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 del primo semestre/secondo trimestre 2011, 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