



COMUNICATO STAMPA

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del primo semestre e del secondo trimestre 2013:

**EBITDA DEL 1° SEMESTRE 2013 IN CRESCITA AL 34,4% DAL 10,3% DEL 1° SEMESTRE 2012
UTILE NETTO DEL 1° SEMESTRE 2013 DI US\$ 23,1 MILIONI RISPETTO ALLA PERDITA DI US\$ 97,2 MILIONI DEL 1° SEMESTRE 2012.**

TALI RISULTATI CONFERMANO, DOPO TRE TRIMESTRI POSITIVI, LA STABILE RIPRESA DEL PROPRIO MERCATO DI RIFERIMENTO

RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE 2013

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 49,2 milioni
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 22,6 milioni (46% on TCE)
- Utile netto di US\$ 15,5 milioni

RISULTATI DEL PRIMO SEMESTRE 2013

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 99,3 milioni
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 34,1 milioni (34,4% on TCE)
- Utile netto di US\$ 23,1 milioni
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 14,3 milioni

Lussemburgo, 31 luglio 2013 – 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 relativa al primo semestre e al secondo trimestre 2013.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

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

'La forte ripresa nel settore delle navi cisterna, che ha caratterizzato il primo trimestre del 2013, si e' confermata anche nel secondo trimestre grazie al rimbalzo dei ricavi medi giornalieri sul mercato spot pari a 14,102 dollari nel corso del primo semestre 2013 rispetto a 11,702 dollari realizzati l'anno precedente (+ 21%).

Siamo estremamente soddisfatti di riportare un forte incremento anche della redditività operativa per DIS raggiunto nel primo semestre 2013.

DIS conferma la sua visione molto positiva sul mercato nel medio/lungo termine e in tale ottica ha pertanto sottoscritto contratti per la costruzione di 8 nuove navi 'ECO', di cui 6 MR e 2 Handysize, presso i cantieri Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. Inoltre la loro prevista consegna al



2014/ 2015 è perfettamente coerente con la nostra positiva visione di mercato per il medio/lungo termine.'

Giovanni Barberis, CFO della DIS e del Gruppo d'Amico commenta:

'Siamo felici di questi risultati i quali, oltre a confermare la ripresa del settore, rafforzano ulteriormente la nostra Società, fornendole una struttura finanziaria estremamente solida, che la rendono così pronta ad affrontare la crescita ed a competere ad armi pari con i più grandi players internazionali'.

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE 2013

Grazie a un mercato delle navi cisterna in rapida crescita e alla capacità di DIS di cogliere le opportunità del mercato, la Società è stata in grado di mettere a segno un utile semestrale per la prima volta dal primo semestre 2009 e un risultato positivo per il terzo trimestre consecutivo.

DIS ha realizzato un utile netto di US\$ 23,1 milioni nel primo semestre 2013 e di US\$ 15,5 milioni nel secondo trimestre dell'esercizio rispetto a una perdita netta di US\$ 97,2 milioni nel primo semestre 2012 (corrispondente a una perdita di US\$ 12,2 milioni se si esclude la svalutazione del valore della flotta registrata nel 2012) e a una perdita netta di US\$ 95,8 milioni nel secondo trimestre 2012 (corrispondente a una perdita di US\$ 10,8 milioni se si esclude la svalutazione del valore della flotta registrata nel 2012).

Il secondo trimestre dell'esercizio non è stato caratterizzato da un miglioramento sostanziale del sentiment rispetto a un primo trimestre in cui il mercato delle navi cisterna era stato molto attivo, con molti noleggiatori alla ricerca di copertura. Tuttavia le tariffe di nolo non sono scese e con l'inizio del terzo trimestre la richiesta di noleggi da parte delle compagnie petrolifere ha registrato un considerevole aumento, il che costituisce un indicatore molto positivo per le prospettive a lungo termine.

Durante i primi sei mesi del 2013, DIS ha ordinato la costruzione di altre nuove navi cisterna MR eco design a risparmio di carburante da 50.000 dwt al cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. a prezzi molto competitivi, la cui consegna è prevista nel 2014 e nel 2015. La Società ha attualmente in essere contratti per la costruzione di un totale di 8 nuove navi, che includono 6 navi cisterna MR e 2 handysize, commissionate a Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. Inoltre DIS ha ordinato ai suddetti cantieri la costruzione di una nave in joint venture con Venice Shipping e Logistics S.p.A.. L'investimento complessivo corrispondente è di circa US\$ 260 milioni (di cui US\$ 12,5 milioni investiti nel secondo trimestre 2013 e US\$ 35,1 milioni nel primo semestre 2013) a conferma della strategia della Società volta a modernizzare la propria flotta tramite navi moderne eco design di nuova costruzione, coerentemente con l'aumento di capitale effettuato nel 2012 il cui chiaro obiettivo è di consentire a DIS di mantenere una solida struttura finanziaria a sostegno del proprio significativo piano di investimenti nel tempo.



DIS ha contemporaneamente proseguito il proprio programma di rinnovo della flotta tramite la vendita delle navi più vecchie, tre delle quali sono state vendute nel corso del primo semestre 2013, generando una plusvalenza netta di US\$ 13,9 milioni.

L'andamento molto positivo del livello dei ricavi base time charter nel primo semestre dell'esercizio in corso (superiori di US\$ 10,4 milioni rispetto al primo semestre 2012) unitamente alla costante attenzione posta al controllo dei costi, hanno portato a un sostanziale incremento della redditività operativa di DIS. Il margine EBITDA sul TCE è stato infatti del 34,4% nel primo semestre 2013 (20% se si esclude l'Utile dalla vendita di navi) rispetto al 10% del primo semestre dello scorso esercizio.

Il miglioramento dell'andamento dell'EBITDA si traduce inoltre in un saldo positivo dei flussi di cassa da attività operative pari a US\$ 14,3 milioni nel primo semestre 2013, rispetto a un'assenza di generazione di liquidità nello stesso periodo del 2012.

Il risultato netto conseguito da DIS nel secondo trimestre e nel primo semestre 2013 beneficia inoltre dell'andamento positivo della tesoreria e dei proventi derivanti dalla conversione in dollari USA di finanziamenti denominati in yen giapponesi.

RISULTATI OPERATIVI

I **Ricavi base time charter** sono risultati pari a US\$ 49,2 milioni nel secondo trimestre 2013 rispetto a US\$ 44,5 milioni nel secondo trimestre 2012 mentre il loro importo per il primo semestre 2013 è stato di US\$ 99,3 milioni, oltre US\$ 10 milioni in più rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (US\$ 89 milioni). Come indicato nella successiva tabella, il suddetto incremento è stato chiaramente legato all'aumento dei ricavi medi giornalieri di DIS sul mercato spot, sulla scia dell'andamento favorevole delle tariffe di nolo registrato sul mercato delle navi cisterna in particolare nel primo trimestre dell'esercizio in corso e parzialmente confermato nel secondo trimestre. I Ricavi medi giornalieri di DIS infatti, sono stati pari a US\$ 14.102 nel primo semestre 2013 rispetto a US\$ 11.702 nello stesso periodo dell'esercizio precedente (con un incremento del 21% circa). Se si tiene conto dell'andamento trimestrale delle tariffe spot, la media giornaliera registrata da DIS nel secondo trimestre 2013 è di US\$ 13.929, pari a circa il 2% rispetto alla cifra elevata del primo trimestre dell'esercizio ma sempre più alti dello stesso periodo dell'esercizio precedente (US\$ 10.872). Ciò sembra confermare il crescente rafforzamento del mercato delle navi cisterna, in cui anche gli effetti stagionali, solitamente negativi, tendono ad avere un impatto minore sulle tariffe rispetto all'esercizio precedente.

Contestualmente e grazie alla strategia di DIS, la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa (percentuale di copertura) è rimasta elevata per tutto il primo semestre 2013, (in media pari al 40,6% dei ricavi con una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.367). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa da attività operative, tali contratti puntano anche a consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere, aspetto essenziale della strategia commerciale di DIS.



Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2012					2013		
	1° trim.	2° trim.	1° sem.	3° trim.	4° trim.	1° trim.	2° trim.	1° sem.
Spot	12.623	10.872	11.702	11.226	12.113	14.272	13.929	14.102
Fissa	15.972	15.956	15.964	15.819	15.728	15.620	15.127	15.367
Media	13.904	12.753	13.304	12.887	13.344	14.808	14.427	14.616

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** nel secondo trimestre 2013 è stato di US\$ 22,6 milioni e di US\$ 34,1 milioni nel primo semestre dell'esercizio e include US\$ 13,9 milioni di 'Utile dalla vendita di navi'. Se si esclude la suddetta plusvalenza, nel secondo trimestre 2013 l'EBITDA è stato di US\$ 8,7 milioni rispetto a US\$ 3,4 milioni nel secondo trimestre 2012 e di US\$ 20,2 milioni nel primo semestre 2013 rispetto a US\$ 9,2 milioni nel primo semestre 2012. Pertanto nel secondo trimestre dell'esercizio il margine EBITDA sul TCE è stato del 46% (18% se si esclude l'Utile dalla vendita di navi) rispetto al 7,7% nel secondo trimestre 2012; mentre nel primo semestre 2013 è stato raggiunto un margine del 34,4% (20% se si esclude l'Utile dalla vendita di navi) rispetto al 10% nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Il **risultato operativo (EBIT)** nel secondo trimestre dell'esercizio è stato positivo per US\$ 14,7 milioni, rispetto a una perdita operativa di US\$ 6,9 milioni registrata nello stesso periodo dell'esercizio precedente (esclusa la svalutazione del valore della flotta per US\$ 85 milioni registrata nel 2012). Nel primo semestre 2013 l'EBIT è stato positivo per US\$ 18,1 milioni rispetto a una perdita di US\$ 10,1 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente (esclusa la svalutazione del valore della flotta per US\$ 85 milioni registrata nel 2012).

L'**utile netto** registrato nel secondo trimestre 2013 è stato di US\$ 15,5 milioni rispetto a una perdita netta di US\$ 95,8 milioni nel secondo trimestre 2012, mentre l'utile netto per i primi sei mesi del 2013 è stato di US\$ 23,1 milioni rispetto a una perdita netta di US\$ 97,2 milioni registrata nel primo semestre 2012.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

I **flussi di cassa netti** nel semestre chiuso al 30 giugno 2013 hanno fatto registrare un saldo negativo di US\$ 42,0 milioni dovuto a investimenti lordi per US\$ 36,0 milioni, parzialmente compensato dai proventi dalla vendita di tre navi, da US\$ 20,0 milioni di rimborso del prestito subordinato precedentemente citato e da US\$ 25,6 milioni di rimborso dei finanziamenti bancari relativi alle 3 navi vendute.

I **flussi di cassa da attività operative** nel secondo trimestre 2013 sono stati negativi per US\$ 1,8 milioni (positivi per US\$ 2,6 milioni nel secondo trimestre 2012) a causa di alcuni effetti esercitati dalle tempistiche che hanno influito sull'andamento del capitale circolante, legati principalmente all'utilizzo delle navi (contratti time charter e sul mercato spot).

I flussi di cassa da attività operative generati nel primo semestre 2013 sono invece stati positivi per US\$ 14,3 milioni (nessuna generazione di liquidità nel 2012) e questa importante generazione di liquidità è stata la chiara conseguenza del buon andamento dell'EBITDA durante il



periodo, come sopra riportato.

L'**indebitamento netto** al 30 giugno 2013 ammontava a US\$ 203,3 milioni rispetto a US\$ 220,7 milioni alla chiusura dell'esercizio precedente. Il rapporto tra indebitamento netto e patrimonio netto al termine del primo semestre 2013 risulta di 0,63 rispetto a 0,75 al 31 dicembre 2012.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NELL'ESERCIZIO

Nel corso del primo semestre 2013 i seguenti eventi principali hanno interessato l'attività del Gruppo d'Amico International Shipping:

D'AMICO TANKERS LIMITED:

- **Ordine di altre due navi cisterna 'eco design':** a marzo 2013, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato la stipula, tra la sua controllata operativa d'Amico Tankers Limited (Irlanda) e il cantiere coreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., dei contratti di costruzione di altre due nuove navi cisterna "product/chemical" (scafi S408 e S409 - Medium Range da 50.000 dwt), la cui consegna è prevista alla fine del primo semestre del 2014, al prezzo d'acquisto di US\$ 29,0 milioni ciascuna. A d'Amico Tankers Limited è stata inoltre offerta l'opportunità di acquistare altre due nuove navi tramite un'opzione di acquisto, a termini e condizioni simili, che dovrà essere esercitata entro il mese di aprile 2013. Le suddette due navi di nuova costruzione, progettate conformemente alle più recenti norme IMO II MR, permettono la massima efficienza in termini di risparmio di carburante. Questo progetto HMD è all'avanguardia per quanto riguarda la forma dello scafo e l'efficienza propulsiva che porta le navi a un risparmio di 6-7 tonnellate al giorno di carburante rispetto alla media della flotta della stessa tipologia esistente a livello mondiale. Le navi avranno, infatti, un eccezionale Indice di efficienza energetica (EEDI) del 31,5% inferiore al limite massimo di riferimento IMO applicabile e rispetteranno già, pertanto, anche la riduzione dell'indice prevista dalla fase 3 dell'IMO che verrà applicata alle navi costruite dopo il 1° gennaio 2025.
- **Ordine di altre due navi cisterna 'eco design':** a maggio 2013 d'Amico International Shipping (Borsa Italiana: DIS), ha reso noto che la propria controllata operativa d'Amico Tankers Limited (Irlanda) ha esercitato il proprio diritto di opzione (di cui al comunicato del 12 marzo 2013), e stipulando il relativo contratto, per la costruzione presso il cantiere Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd – Corea di altre due nuove navi cisterna (scafi S410 e S411 – da 50.000 dwt, Medium Range, le "Navi") la cui consegna è prevista per il secondo semestre del 2015, ad un prezzo inferiore a US\$ 30,0 milioni ciascuna. Le suddette navi, progettate conformemente alle più recenti norme IMO II MR, permettono la massima efficienza in termini di risparmio di carburante. Questo progetto HMD è all'avanguardia per quanto riguarda la forma dello scafo e l'efficienza propulsiva che porta le navi a un risparmio di 6-7 tonnellate al giorno di carburante rispetto alla media della flotta della stessa tipologia esistente a livello mondiale. Le navi avranno, infatti, un eccezionale Indice di efficienza energetica (EEDI) del 31,5% inferiore al limite massimo di riferimento IMO applicabile e rispetteranno già, pertanto, anche la riduzione



dell'indice prevista dalla fase 3 dell'IMO che verrà applicata alle navi costruite dopo il 1° gennaio 2025.

d'Amico Tankers Limited ha inoltre concluso un accordo con la Società Hudson Partners LLC, importante società finanziaria con sede in Connecticut (USA), per la novazione di uno dei contratti di costruzione sopra menzionati (nave con scafo S410) in favore di una nuova società garantita da Hudson stessa per un corrispettivo pari a US\$ 150.000, oltre all'intera corresponsione del prezzo di acquisto.

La gestione commerciale e la supervisione della costruzione della nave S410 sarà curata da una società del Gruppo d'Amico e la stessa sarà impiegata attraverso (i) specifici contratti di noleggio a medio termine, (ii) a base spot o (iii) attraverso Pool gestiti comunque da società del Gruppo d'Amico.

- **Vendita di navi:** a maggio 2013, d'Amico Tankers Limited ha deliberato (i) la vendita della nave cisterna handysize M/T Cielo di Londra, costruita nel 2001 dal cantiere sudcoreano STX, al prezzo di US\$ 12,3 milioni; (ii) la vendita delle navi cisterna MR M/T High Spirit e M/T High Challenge, costruite nel 1999 dai suddetti cantieri, al prezzo di US\$ 12,2 milioni. Tali vendite hanno ridotto l'età media della flotta DIS e generato nel secondo trimestre 2013 una plusvalenza netta di US\$ 13.9 milioni.
- **Flotta data 'a noleggio':** a marzo 2013 d'Amico Tankers Limited ha prorogato per altri due anni tre contratti di noleggio con un'importante compagnia petrolifera, la cui scadenza era prevista nel corso del 2013. Tali contratti consentono a DIS di consolidare ulteriormente i propri storici rapporti con le principali compagnie petrolifere mondiali e sono stati prorogati a tariffe che consentiranno di generare flussi di cassa operativi positivi.

A maggio 2013, una nave di proprietà di GLENDA International Shipping Limited e presa a noleggio da d'Amico Tankers Limited, è stata data a noleggio per il periodo di un anno, a condizioni remunerative e con opzione di rinnovo per un ulteriore anno, a un importante negoziatore di materie prime.

A giugno 2013, due navi di proprietà di d'Amico Tankers Limited sono state date a noleggio per il periodo di un anno, a condizioni remunerative rispettivamente a un noto negoziatore di materie prime e a un'importante compagnia petrolifera.

- **Flotta in 'noleggio passivo':** a gennaio 2013, la M/T High Nefeli, nave a medio raggio (MR) costruita nel 2003 e da allora presa a noleggio da d'Amico Tankers Limited, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Sempre in gennaio 2013, il contratto relativo alla M/T Freja Hafnia, nave a medio raggio (MR) costruita nel 2006 e consegnata a d'Amico Tankers Limited nel gennaio 2012 per un periodo di noleggio di un anno, è stato rinnovato fino a gennaio 2015.

In febbraio 2013, la M/T Torm Hellerup, nave a medio raggio (MR) costruita nel 2008 e consegnata a d'Amico Tankers Limited nel maggio 2012 per un periodo di noleggio di un anno, con opzione di rinnovo di un ulteriore anno, ha cambiato il proprio nome in M/T Hallinden, in seguito a un passaggio di proprietà.



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

Sempre a febbraio 2013, il contratto relativo alla M/T Eastern Force, nave a medio raggio (MR) costruita nel 2009 e consegnata a d'Amico Tankers Limited nell'aprile 2012 per un periodo di noleggio di un anno, è stato prorogato fino al mese di aprile 2014, con opzione di rinnovo di un ulteriore anno.

Ad aprile 2013, la M/T Citrus Express, nave a medio raggio (MR) costruita nel 2006, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di un anno.

Nello stesso mese, la M/T Carina, nave a medio raggio (MR) costruita nel 2010, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di 3 anni.

A giugno 2013, d'Amico Tankers Limited ha riconsegnato ai suoi proprietari la M/T Hallinden.

Sempre a giugno 2013, la M/T High Energy, nave a medio raggio (MR) costruita nel 2004 e da allora presa a noleggio da d'Amico Tankers Limited è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

GLENDA INTERNATIONAL SHIPPING LIMITED:

- **Flotta data 'a noleggio':** nel primo semestre 2013 GLENDA International Shipping Limited, una società in joint venture al 50% con Glencore Group, ha ritirato dal pool tutte le navi di proprietà gestite da GLENDA International Management Limited e ha dato a noleggio 3 navi a d'Amico Tankers Limited e 3 navi a ST Shipping (Glencore Group).

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

FLOTTA CONTROLLATA

- **Vendita di navi:** a luglio 2013, d'Amico Tankers Limited ha deliberato la vendita della nave cisterna handysize M/T Cielo di Parigi, costruita nel 2001 dal cantiere sudcoreano Daedong Shipbuilding, al prezzo di US\$ 12,65 milioni. Tale vendita ridurrà ulteriormente l'età media della flotta DIS generando una plusvalenza di circa US\$ 4,3 milioni nel terzo trimestre.
- **Flotta data 'a noleggio':** a luglio 2013, una nave di proprietà di GLENDA International Shipping Limited e presa a noleggio da d'Amico Tankers Limited, è stata data a noleggio per il periodo di un anno, a condizioni remunerative e con opzione di rinnovo per un ulteriore anno, a un'importante compagnia petrolifera.

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



	Al 30 giugno 2013			Al 31 luglio 2013		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	16,0	2,0	18,0	16,0	2,0	18,0
A noleggio	15,5	3,0	18,5	15,5	3,0	18,5
Totale	31,5	5,0	36,5	31,5	5,0	36,5

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Su base trimestrale si prevede un miglioramento della domanda mondiale di prodotti petroliferi che dovrebbe registrare un aumento di 1,09 milioni di barili al giorno (1,2%) nel terzo trimestre del 2013 e di 710.000 barili al giorno (0,8%) nel quarto trimestre dell'esercizio in corso, mentre la crescita stimata su base annua nel secondo semestre 2013 dovrebbe essere di poco inferiore a 1 milione di barili al giorno, secondo l'IEA.

Malgrado le prospettive economiche non straordinarie, i mercati dei future sul petrolio sono stati sostenuti dalle agitazioni in Egitto e dai problemi dal lato dell'offerta. I prezzi del petrolio sono leggermente aumentati in giugno ma hanno fatto registrare guadagni più elevati all'inizio di luglio.

I volumi di greggio a livello mondiale dovrebbero aumentare su base stagionale di 2,3 milioni di barili al giorno, facendo registrare un incremento più alto del solito nel prossimo trimestre trainato dai paesi non OCSE grazie alla nuova capacità di distillazione dell'Arabia Saudita, all'incremento delle quantità raffinate in Cina in seguito agli importanti interventi di manutenzione primaverili e alla ripresa della produzione nella raffineria di Amuay in Venezuela dopo l'incendio del 2012.

La domanda cinese di prodotti petroliferi ha attraversato una fase di relativa debolezza nel primo semestre 2013, ma le società di raffinazione hanno risposto con modesti tagli della quantità raffinata dirigendo le esportazioni del diesel e della benzina prodotti verso i vicini mercati asiatici.

L'aumento delle quantità raffinate dalla Russia è stato sostenuto dagli investimenti nelle raffinerie per massimizzare la capacità di raffinazione in seguito alle modifiche del regime di tassazione delle esportazioni che incentiva l'esportazione di diesel a scapito di altri prodotti. Le esportazioni russe di combustibili distillati verso i paesi OCSE sono cresciute del 37% su base annua all'inizio dello scorso trimestre.

I principali fattori che dovrebbero condizionare il mercato dei trasporti delle navi cisterna e la performance di d'Amico International Shipping sono: (1) la crescita della domanda mondiale di prodotti petroliferi, (2) l'aumento del Pil a livello mondiale e (3) il significativo numero di nuove navi. I fattori che potrebbero mitigare e parzialmente controbilanciare sul lungo termine l'attuale scenario della domanda/offerta di navi cisterna sono descritti in maggior dettaglio di seguito:



Domanda di navi cisterna

- Nel primo semestre 2013 sono stati conclusi almeno 70 contratti di noleggio nel settore MR rispetto ai complessivi 57 del 2012, con un rallentamento delle richieste nel secondo trimestre e una ripresa all'inizio del terzo trimestre.
- L'andamento della domanda di navi cisterna è stato influenzato dalle disparità della domanda di prodotti petroliferi a livello regionale e non da un sostanziale incremento della domanda effettiva di prodotti petroliferi.
- Nei prossimi cinque anni più della metà della nuova capacità di raffinazione proverrà da Cina e Medio Oriente e si prevede sarà superiore alla domanda interna dei rispettivi paesi, il che dovrebbe rendere disponibile per l'esportazione una parte della capacità di raffinazione eccedente. La nuova capacità di raffinazione in Sud America e in Africa non è invece sufficiente a soddisfare la crescita della domanda stimata e ciò dovrebbe sostenere le importazioni.
- Gli Stati Uniti sono ormai diventati il principale esportatore di prodotti petroliferi a livello mondiale, con il 16% dei volumi totali, ed esportano attualmente la stessa quantità che importavano 5 anni fa. Lo scorso trimestre il tasso di utilizzo delle raffinerie ha toccato il picco del 92%.
- Accanto alla domanda di prodotti petroliferi si registra una domanda positiva per materie prime come l'olio vegetale e l'olio di palma. Si prevede un aumento annuale del trasporto marittimo dell'olio di palma da 6,5 milioni di tonnellate a 7,5 milioni di tonnellate entro il 2016 con un conseguente incremento del numero di navi cisterna MR necessarie pari a 31 in più all'anno.
- Continua la razionalizzazione delle raffinerie nei paesi dell'OCSE con un'ulteriore riduzione prevista della capacità produttiva di circa 400.000 barili al giorno. Alcune raffinerie dell'Europa meridionale sono state oggetto di investimenti aggiuntivi che hanno prolungato la loro durata di vita, ma poiché la maggior parte della nuova capacità di raffinazione proviene da paesi non OCSE lo scenario a lungo termine per questi vecchi impianti non è roseo.
- Il radicale spostamento della capacità di raffinazione al di fuori dell'OCSE dovrebbe sostenere i flussi di commercio dei prodotti petroliferi e pertanto anche la crescita della domanda di tonnellaggio-miglia.

Offerta di navi cisterna

- Il portafoglio ordini nel settore MR si è relativamente arricchito nel 2012 e il totale degli ordini di nuove navi sembrerebbe in eccesso di 70 unità per l'esercizio in corso. Tuttavia si è notato un drastico rallentamento negli ultimi mesi, con i nuovi ordini destinati piuttosto ad altri settori.
- Nonostante una revisione al rialzo del portafoglio ordini nel settore MR siamo ancora lontani dall'elevato numero di consegne toccato nel periodo 2009-2010 e la crescita netta dovrebbe ancora essere gestibile rispetto alla crescita del commercio marittimo di prodotti petroliferi prevista nello stesso periodo.
- I rinvii e le possibili cancellazioni delle consegne dovrebbero continuare ad essere considerati un fattore di influenza importante sulla costruzione di nuove navi. I rinvii delle



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

consegne sono stati in media pari al 35% negli ultimi cinque esercizi toccando picchi del 50%.

- Nel corso dell'esercizio sono state consegnate circa 50 navi, di cui 30 già consegnate nel primo trimestre, mentre nel primo semestre sono state eliminate circa 15 navi.
- Nella situazione economica attuale la possibilità di ottenere finanziamenti costituisce un problema in qualsiasi settore. Per questo persiste un certo scetticismo in merito alla possibilità di ottenere in tempi brevi finanziamenti per la costruzione di nuove navi.
- La velocità ridotta e il congestionamento dei porti continuano e continueranno a influire sul commercio delle navi cisterna, la cui offerta immediata risulta effettivamente ridotta.

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 2013 è stata redatta secondo quanto previsto dall'art. 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, in relazione alle informazioni sugli emittenti le cui azioni sono ammesse alle negoziazioni su un mercato regolamentato. Il documento sarà depositato e reso disponibile, nei termini prescritto dalle leggi ed i regolamenti applicabili alla Società, presso la sede legale della Società, sul suo sito internet (www.damicointernationalshipping.com), presso Borsa Italiana S.p.A., presso la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB), presso Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di OAM nonché notificato alla Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF).



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

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

Polytems HIR Srl

Milano - Tel. +39 02 72093955

Roma – Tel. +39 06 6797849

E-Mail: polytemshir@polytemshir.it



ALLEGATI

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Q2 2013	Q2 2012	US\$ migliaia	H1 2013	H1 2012
76 297	79 899	Ricavi	155 772	157 610
(27 085)	(35 406)	Costi diretti di viaggio	(56 443)	(68 650)
49 212	44 493	Ricavi base time charter	99 329	88 960
(22 114)	(23 284)	Costi per noleggi passivi	(43 396)	(45 717)
(14 087)	(14 118)	Altri costi operativi diretti	(28 591)	(27 105)
(4 518)	(4 076)	Costi generali ed amministrativi	(7 441)	(7 948)
170	407	Altri proventi operativi	293	1 003
13 947	-	- Utile dalla vendita di navi	13 947	-
22 610	3 422	Risultato operativo lordo	34 141	9 193
(7 925)	(95 358)	Ammortamenti e svalutazioni	(16 053)	(104 325)
14 685	(91 936)	Utile/(Perdita) operativo	18 088	(95 132)
1 269	(3 723)	Proventi (oneri) finanziari netti	6 117	(1 840)
15 954	(95 659)	Utile/(Perdita) ante imposte	24 205	(96 972)
(443)	(117)	Imposte sul reddito	(1 104)	(263)
15 511	(95 776)	Utile/(Perdita) del periodo	23 101	(97 235)
0.0431	(0.6387)	Utile/(Perdita) per azione	0.0642	(0.6485)

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

Q2 2013	Q2 2012	US\$ migliaia	H1 2013	H1 2012
15 511	(95 776)	Utile/(Perdita) del periodo	23 101	(97 235)
2 280	(358)	Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge")	3 042	39
17 791	(96 134)	Utile/(Perdita) netto complessivo	26 143	(97 196)
0.0494	(0.6411)	Utile/(Perdita) per azione in US\$	0.0726	(0.6482)



SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ Migliaia</i>	As at 30 June 2013	As at 31 December 2012
ATTIVITÀ		
Attività non correnti		
Immobilizzazioni materiali	497 723	498 922
Investimento in società consociata	1	-
Total non-current assets	497 724	498 922
Attività correnti		
Rimanenze	12 366	20 221
Crediti a breve ed altre attività correnti	39 628	39 378
Attività finanziarie correnti	598	757
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	75 081	117 617
Totale attività correnti	127 673	177 973
Totale attività	625 397	675 895
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto		
Capitale sociale	35 988	35 988
Utili portati a nuovo	35 541	12 439
Altre riserve	248 930	245 781
Totale patrimonio netto	320 459	294 208
Passività non correnti		
Banche e altri finanziatori	238 297	284 264
Altre passività finanziarie non correnti	1 914	4 523
Totale passività non correnti	240 211	288 787
Passività correnti		
Banche e altri finanziatori	33 433	28 160
Debiti verso società controllante	-	20 000
Debiti a breve ed altre passività correnti	25 372	43 009
Altre passività finanziarie correnti	5 313	2 178
Debiti d'imposta	609	553
Totale passività correnti	64 727	93 900
Totale passività e patrimonio netto	625 397	676 895



RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

Q2 2013	Q2 2012	US\$ Migliaia	H1 2013	H1 2012
15 511	(95 776)	Utile/(Perdita) del periodo	23 101	(97 235)
7 925	95 358	Ammortamenti	16 053	104 325
443	117	Imposte correnti e differite	1 104	263
310	2 130	Oneri finanziari	(668)	3 983
(1 578)	1 667	Variazioni di <i>fair value</i> su attività finanziarie	(5 449)	(1 507)
(13 947)	-	Utile dalla vendita di navi	(13 947)	-
226	(74)	Altri componenti che non influenzano le disponibilità liquide	183	(636)
8 890	3 422	Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	20 377	9 193
2 633	(1 092)	Variazioni delle rimanenze	7 855	(2 003)
2 042	(3 921)	Variazioni dei crediti a breve	(250)	(7 417)
(14 937)	6 059	Variazioni dei debiti a breve	(12 969)	2 914
(1 021)	(288)	Imposte pagate	(1 029)	(342)
584	(1 600)	Interessi corrisposti	343	(2 312)
(1 809)	2 580	Flussi di cassa netti da attività operative	14 327	33
(10 867)	(37 580)	Acquisto netto di immobilizzazioni materiali	(36 022)	(70 376)
37 660	-	- Ricavi da vendita di immobilizzazioni	37 660	-
(2 620)	-	- Altri componenti derivanti dalla vendita di immobilizzazioni materiali	(2 620)	-
(1)	-	- Investimento in società consociata	(1)	-
24 172	(37 580)	Acquisto netto di immobilizzazioni materiali	(983)	(70 376)
-	(42)	Altre variazioni del patrimonio netto	-	(42)
-	6 960	Variazioni di altre attività finanziarie	-	12 758
-	8 000	Variazione di altri debiti finanziari	(20 000)	8 000
(31 411)	(4 434)	Variazioni di altri debiti finanziari	(35 335)	(8 118)
-	19 976	Variazioni di altri debiti finanziari	-	47 088
(31 411)	30 460	Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(55 335)	59 686
(9 048)	(4 540)	Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(41 991)	(10 657)
84 945	44 749	Disponibilità liquide ad inizio periodo	117 617	51 068
(816)	(18)	Differenze di conversione su disponibilità liquide	(545)	(220)
75 081	40 191	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	75 081	40 191



Il manager responsabile della redazione dei bilanci, Giovanni Barberis, 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 2013, 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

Giovanni Barberis
Chief Financial Officer