



**d'Amico International Shipping S.A.**

**Resoconto intermedio di gestione  
per il periodo chiuso al 30 settembre 2015 – Terzo trimestre  
2015**

Il documento è disponibile sul sito [www.damicointernationalshipping.com](http://www.damicointernationalshipping.com)

d'Amico International Shipping S.A.  
Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal  
Capitale sociale al 30 settembre 2015 US\$ 42.284.239,80

## INDICE

<b>ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO .....</b>	<b>3</b>
<b>DATI DI SINTESI.....</b>	<b>4</b>
<b>RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE .....</b>	<b>5</b>
<b>STRUTTURA DEL GRUPPO .....</b>	<b>5</b>
<b>GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING .....</b>	<b>6</b>
<b>ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO .....</b>	<b>9</b>
<b>EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO .....</b>	<b>17</b>
<b>FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE</b>	<b>19</b>
<b>GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING .....</b>	<b>23</b>
<b>BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 30 SETTEMBRE 2015.....</b>	<b>23</b>
<b>CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO .....</b>	<b>23</b>
<b>CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO .....</b>	<b>23</b>
<b>SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA .....</b>	<b>24</b>
<b>RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO .....</b>	<b>25</b>
<b>PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO .....</b>	<b>26</b>
<b>NOTE.....</b>	<b>27</b>

## ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

### CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

*Presidente*

Paolo d'Amico<sup>(1)</sup>

*Amministratore delegato*

Marco Fiori<sup>(1)</sup>

*Amministratori*

Cesare d'Amico<sup>(1)</sup>

Massimo Castrogiovanni<sup>(2)</sup>

Stas Andrzej Jozwiak<sup>(3)</sup>

Giovanni Battista Nunziante

John Joseph Danilovich<sup>(2)</sup>

Heinz Peter Barandun<sup>(2)</sup>

Giovanni Barberis *Direttore finanziario*

### SOCIETÀ DI REVISIONE

PricewaterhouseCoopers, société coopérative

## DATI DI SINTESI

### DATI FINANZIARI

3° trim. 2015	3° trim. 2014	US\$ migliaia	9 MESI 2015	9 MESI 2014
84.993	52.298	Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)	243.117	147.396
29.725	6.031	Risultato operativo lordo / EBITDA	74.806	20.229
34,97%	11,53%	<i>margin</i> sul TCE in %	30,77%	13,72%
21.828	(3.408)	Risultato operativo / EBIT	51.583	(5.921)
25,68%	(6,52)%	<i>margin</i> sul TCE in %	21,22%	(4,02)%
14.723	283	Utile / (perdita) netto	44.773	(5.169)
17,32%	0,54%	<i>margin</i> sul TCE in %	18,42%	(3,51)%
US\$ 0,035	US\$ 0,001	Utile / (perdita) per azione	US\$ 0,106	US\$ (0,014)
9.303	(1.448)	Flussi di cassa operativi	39.505	7.106
(8.777)	(25.560)	Investimenti lordi (CapEx)	(79.671)	(163.173)
			AI 30 settembre 2015	AI 31 dicembre 2014
		Totale attività	852.154	804.518
		Indebitamento finanziario netto	373.647	340.949
		Patrimonio netto	372.546	334.905

### ALTRI DATI OPERATIVI

3° trim. 2015	3° trim. 2014		9 MESI 2015	9 MESI 2014
18.411	14.296	<b>Dati operativi giornalieri</b> - Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) <sup>1</sup>	17.660	13.976
50,8	40,7	<b>Sviluppo della flotta</b> - Numero medio di navi	51,6	39,8
23,0	20,0	- Di proprietà	22,9	19,9
27,8	20,8	- A noleggio	28,8	19,9
1,2%	2,4%	Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili <sup>2</sup> (%)	2,4%	2,5%
46,8%	48,0%	Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili <sup>3</sup> (%)	45,1%	53,0%

<sup>1</sup>Rappresenta i ricavi giornalieri su base *time charter* per le navi impiegate sul mercato *spot* e per navi impiegate con contratti *time charter* al netto delle commissioni. I calcoli non includono le navi noleggiate attraverso i pool, se esistenti.

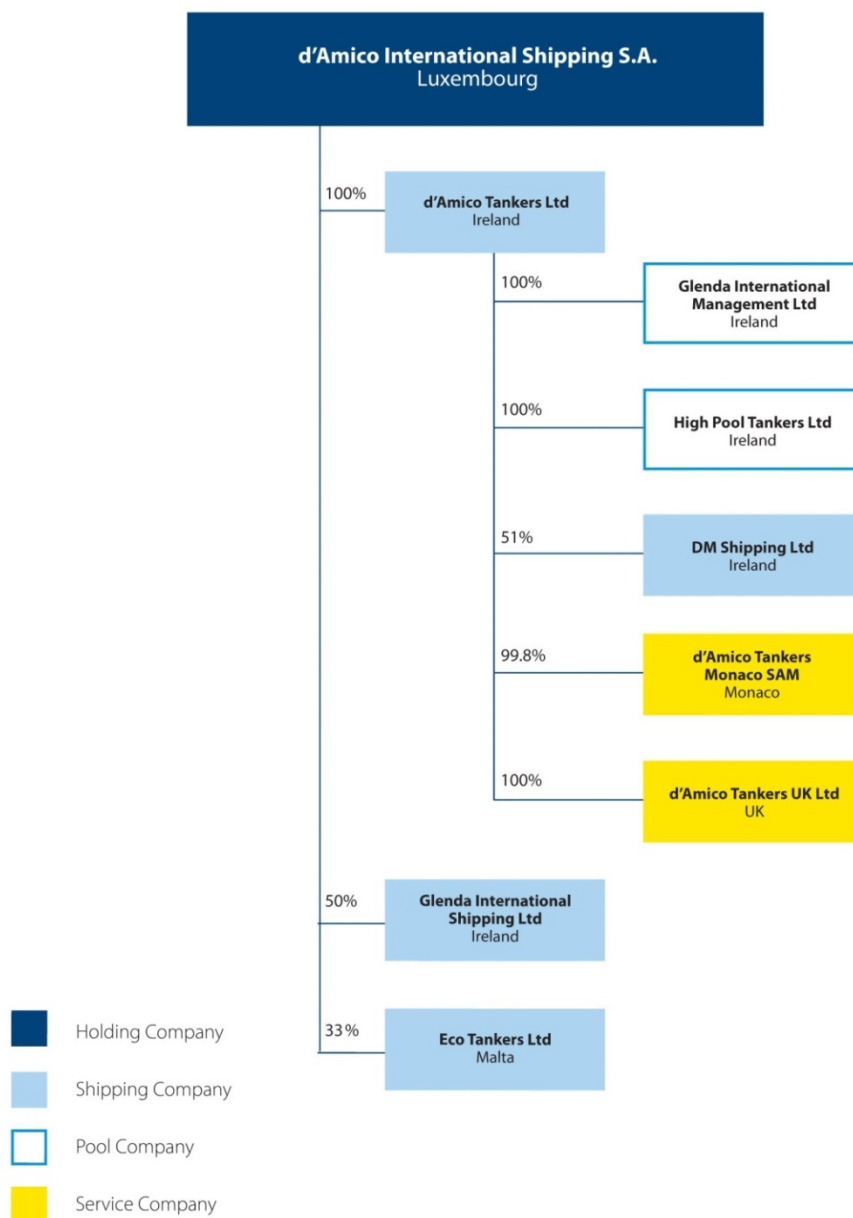
<sup>2</sup>Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave per interventi di bacino - e il totale dei giorni-nave disponibili.

<sup>3</sup>Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili (%): questo dato rappresenta il numero di giorni in cui le imbarcazioni sono impiegate con contratti *time charter*, inclusi i giorni di fermo nave.

## RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE

### STRUTTURA DEL GRUPPO

Di seguito viene riportata la struttura del Gruppo d'Amico International Shipping:



Nota: dal 1° gennaio 2014 DM Shipping Ltd.(Irlanda) e Eco Tankers Ltd. (Malta) sono consolidate con il metodo del patrimonio netto, in seguito all'applicazione dei nuovi principi contabili IFRS 10 e IFRS 11.

## GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

d'Amico International Shipping S.A. (DIS, il Gruppo o d'Amico International Shipping), è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo, appartenente al Gruppo d'Amico, fondato nel 1936. d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers Limited (Irlanda), una flotta con un'età media di circa 7,9 anni, rispetto a un'età media di settore di 9,1 anni (fonte: Clarkson). Tutte le navi del Gruppo DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di prodotti petroliferi raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e società di trading. Tutte le navi sono conformi alle norme IMO (International Maritime Organization) e MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e agli standard internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, merci quali olio di palma, oli vegetali e una gamma di altri prodotti chimici possono essere trasportate solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 30 settembre 2015 il 64% delle navi della flotta d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare la vasta gamma dei prodotti prima descritti.

## Flotta

Nelle tabelle seguenti sono riportate alcune informazioni sulla flotta, che al 30 settembre 2015 comprendeva **49,8** navi (30 settembre 2014: 44,8).

### Flotta MR

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
<b>Di proprietà</b>				
High Loyalty	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Fidelity	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Sun <sup>1</sup>	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Discovery	50.036	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Freedom	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDA Melissa <sup>2</sup>	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDA Meryl <sup>3</sup>	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDA Melody <sup>2</sup>	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDA Melanie <sup>3</sup>	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDA Meredith <sup>3</sup>	46.147	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDA Megan <sup>2</sup>	47.147	2009	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High Venture	51.087	2006	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Presence	48.700	2005	Imabari, Giappone	-
High Performance	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Progress	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Valor	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Courage	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Priority	46.847	2005	Nakai Zosen, Giappone	-
High Endeavour	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Endurance	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III

<sup>1</sup> Nave di proprietà di Eco Tankers Limited, in cui DIS detiene una partecipazione del 33%

<sup>2</sup> Navi di proprietà di GLENDA International Shipping, in cui DIS detiene una partecipazione del 50% e noleggiate a d'Amico Tankers Limited

<sup>3</sup> Navi di proprietà di GLENDA International Shipping Limited, in cui DIS detiene una partecipazione del 50%

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
<b>A noleggio con opzione di acquisto</b>				
High Pearl	48.023	2009	Imabari, Giappone	-
High Enterprise	45.800	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
<b>A noleggio senza opzione di acquisto</b>				
Carina	47.962	2010	Iwagi Zosen, Giappone	-
High Strength <sup>4</sup>	46.800	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Force	53.603	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
High Efficiency <sup>1</sup>	46.547	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Current	46.590	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Beam	46.646	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Jupiter	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Freja Baltic	47.548	2008	Onimichi Dockyard, Giappone	-
High Glow	46.846	2006	Nakai Zosen, Giappone	-
Citrus Express	53.688	2006	Shin Kurushima, Giappone	-
Freja Hafnia	53.700	2006	Shin Kurushima, Giappone	-
High Power	46.874	2004	Nakai Zosen, Giappone	-
Baizo	44.997	2004	Onimichi Dockyard, Giappone	-
Port Said	45.999	2003	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Port Stanley	45.996	2003	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Port Union	46.256	2003	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Port Moody	44.999	2002	STX, Corea del Sud	IMO II/III

### Flotta handysize

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
<b>Di proprietà</b>				
Cielo di New York	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Gaeta	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Salerno	36.032	2002	STX, Corea del Sud	IMO II/III
<b>A noleggio senza opzione di acquisto</b>				
Cielo di Guangzhou <sup>5</sup>	38.877	2006	Guangzhou, Cina	IMO II
Cielo di Milano	40.081	2003	Shina Shipbuilding Co., Corea del Sud	IMO II/III
Port Stewart	38.877	2003	Guangzhou, Cina	-
Cielo di Roma	40.096	2003	Shina Shipbuilding Co., Corea del Sud	IMO II/III
Port Russel	37.808	2002	Guangzhou, Cina	IMO II/III
Port Louis	37.791	2002	Guangzhou, Cina	-

<sup>4</sup> Navi di proprietà di DM Shipping Limited in cui DIS detiene una partecipazione del 51% e noleggate a d'Amico Tankers Limited

<sup>5</sup> Contratto di noleggio a scafo nudo

Al 30 settembre 2015, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 49,8 navi: 21,8 MR ("Medium Range") e 2 navi *handysize* con contratti a tempo determinato, mentre 19 MR e 7 navi *handysize* sono attualmente impiegate sul mercato *spot*. Inoltre il Gruppo impiega una parte delle proprie navi tramite alcuni accordi di partnership.

*High Pool Tankers Limited* – un pool con JX Ocean Co. Limited (Giappone) e Mitsubishi Corporation. In seguito a un processo di riorganizzazione ultimato agli inizi di luglio 2015, tutte le navi del Pool sono state consegnate a d'Amico Tankers Limited, che ora le gestisce direttamente sul mercato.

*GLENDIA International Shipping Limited*, una società a controllo congiunto al 50% con il Gruppo Glencore. La società è proprietaria di 6 navi MR costruite tra agosto 2009 e febbraio 2011. In seguito al processo di riorganizzazione effettuato nel 2013, l'attività svolta in precedenza da GLENDIA International Management Limited (un pool con il Gruppo Glencore) è stata integrata direttamente nella suddetta società a controllo congiunto. Per effetto di tale processo, Glenda International Shipping noleggia attualmente tre navi a d'Amico Tankers e tre navi al Gruppo Glencore.

*DM Shipping Limited*, una joint venture al 51% - 49% con il Gruppo Mitsubishi. La società è proprietaria di 2 navi MR costruite rispettivamente a luglio e ottobre 2009.

*Eco Tankers Limited*, una joint venture con Venice Shipping Logistics S.p.A., della quale d'Amico International Shipping S.A. detiene una partecipazione del 33%. La joint venture ha siglato un contratto con Hyundai Mipo Dockyard Co., Ltd per la costruzione di una nave cisterna MR da 50.000 dwt "Eco design" presso la sede vietnamita di quest'ultima, Hyundai-Vinashin Shipyard Co., Ltd e la cui consegna è avvenuta a maggio 2014. Il Gruppo d'Amico è responsabile della gestione commerciale, tecnica e amministrativa della nave.

d'Amico International Shipping fa parte del Gruppo d'Amico, leader mondiale nel trasporto marittimo, con oltre 70 anni di esperienza nel settore e la cui capogruppo è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Oggi il Gruppo d'Amico controlla complessivamente 92,8 navi, parte di proprietà e parte a noleggio; di esse, 49,8 fanno parte della flotta di d'Amico International Shipping e operano nel mercato delle navi cisterna, mentre le rimanenti 43 sono prevalentemente navi da carico secco controllate da altre società del Gruppo d'Amico. Grazie alla lunga storia del Gruppo, d'Amico International Shipping può beneficiare di un marchio conosciuto e di una consolidata reputazione sui mercati internazionali. Inoltre, può contare sulla competenza del Gruppo d'Amico, che fornisce a tutte le navi della d'Amico International Shipping supporto per i servizi di assistenza tecnica e per tutti i prodotti e i servizi relativi al controllo di qualità, alla sicurezza e alle esigenze tecniche, compresa la gestione degli equipaggi e delle polizze assicurative.

d'Amico International Shipping opera tramite i propri uffici in Lussemburgo, Irlanda, Regno Unito, Monaco, Singapore e negli Stati Uniti. Al 30 settembre 2015 il Gruppo impiegava 620 dipendenti come personale marittimo e 35 dipendenti come personale di terra.



## ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

### SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI NOVE MESI DEL 2015

Nel World Economic Outlook (WEO) di ottobre, il Fondo monetario internazionale (FMI) ha rilevato una contrazione nella crescita globale durante il primo semestre 2015, che riflette un ulteriore rallentamento nei mercati emergenti e una ripresa più debole nelle economie avanzate. Infatti, le previsioni di crescita globale si attestano ora al 3,1% per l'intero 2015, quindi leggermente inferiori a quanto prospettato nel 2014, e sono dello 0,2% inferiori rispetto a quanto indicato nel WEO del FMI di luglio 2015. Nel contempo, l'attività economica globale dovrebbe acquisire un certo slancio nel 2016. Da un lato si prevede che la modesta ripresa nelle economie avanzate, iniziata nel 2014, si rafforzi ulteriormente. Dall'altro, le previsioni suggeriscono un miglioramento anche nei mercati emergenti e nelle economie in via di sviluppo. In particolare, per il prossimo anno si prevede che la crescita in paesi che nel 2015 si trovavano in difficoltà economiche (come Brasile e Russia, insieme ad alcuni paesi dell'America Latina e del Medio Oriente), pur restando debole o negativa, segni un miglioramento e vada a più che compensare il previsto rallentamento graduale in Cina.

Secondo l'Agenzia internazionale dell'energia (AIE), la crescita della domanda dovrebbe scendere dal suo livello massimo quinquennale di 1,8 milioni di barili al giorno del 2015 a 1,2 milioni di barili al giorno nel 2016. Attualmente, i prezzi più bassi del petrolio stanno sostenendo la crescita della domanda. Tuttavia, con le recenti notizie di un rallentamento della crescita globale e le ampie revisioni al ribasso delle economie che dipendono dagli introiti petroliferi, l'AIE ritiene che il prossimo anno si presenterà una crescita più contenuta della domanda di petrolio.

I prezzi petroliferi rimangono bassi, con il Brent che è oscillato tra circa US\$ 47 e US\$ 53 al barile durante il terzo trimestre di quest'anno, rispetto a US\$ 57 e US\$ 67 nel trimestre precedente.

Il mercato delle navi cisterna ha mantenuto livelli consistenti nel corso del terzo trimestre 2015. I noli hanno iniziato a diminuire alla fine di settembre in seguito al rallentamento della domanda ed alla formazione di scorte. Su scala globale, la benzina ha dominato la crescita recente, con un'incidenza pari a quasi il 50% dei barili extra consegnati nel terzo trimestre 2015. I due maggiori consumatori al mondo giustificano circa due terzi di tale margine, con la Cina che incide per il 25% e gli USA per il 42% della crescita della domanda globale di benzina nel terzo trimestre 2015. I noli molto elevati per le navi cisterna Jones Act hanno continuato ad ostacolare il trasporto di benzina dalla costa del Golfo alla costa atlantica, regione chiave per il mercato. L'aumento della domanda di navi cisterna sulla rotta tra l'Europa e gli Stati Uniti si è così protratto più a lungo di quanto normalmente previsto. Ciò, a sua volta, ha sostenuto il mercato del bacino atlantico fino all'inizio di settembre. Il rapporto tra domanda e offerta di tonnellaggio ha perso il proprio equilibrio con il calo della domanda statunitense e l'aumento delle scorte Europee di distillati.

In Medio Oriente il mercato è rimasto relativamente stabile grazie alla domanda di tonnellaggio per il commercio di nafta su lunghe percorrenze verso l'Estremo Oriente ed alla sostituzione della nafta richiesta dal mercato Europeo con miscele di benzina. Un rallentamento nella domanda di benzina e di nafta per l'industria petrolchimica, ha comportato un eccesso di offerta delle navi in questa regione, con un conseguente calo dei noli. Il mercato dell'Estremo Oriente si è mantenuto stabile per tutto il terzo trimestre, con una buona domanda per gli scambi su lunghe percorrenze verso l'Australia e la costa occidentale degli Stati Uniti. Per quanto riguarda il gasolio cinese, nel mese di agosto sono state esportate oltre 700.000 tonnellate di prodotti petroliferi raffinati, pari a un incremento del 33% su base mensile e del 77% su base annua.

La manutenzione delle raffinerie ha raggiunto un picco alla fine di settembre con oltre 9 milioni di barili al giorno di capacità di raffinazione del greggio fuori linea, equivalenti al 10% della capacità complessiva su scala globale. Tale cifra diminuirà a 4 milioni di barili al giorno a novembre e 2 milioni di barili al giorno a dicembre.

La tariffa richiesta per il noleggio annuale (che rappresenta il miglior indicatore delle aspettative future sul mercato *spot*) di una nave cisterna MR si è ora allineata con il mercato *spot*. Nel primo trimestre 2015 la tariffa in base annua per il noleggio di una nave cisterna MR è rimasta stabile a US\$ 15.250 al giorno ed è cresciuta attraverso il secondo e terzo trimestre, fino a raggiungere US\$ 18.500/US\$ 19.000 al giorno con l'approssimarsi del quarto trimestre.

Questo scenario di mercato molto favorevole, che ha acquisito ulteriore slancio nel terzo trimestre 2015, ha consentito a DIS di generare un **utile netto di US\$ 14,7 milioni nel terzo trimestre 2015** e di **US\$ 44,8 milioni nei 9 mesi del 2015**, a fronte di US\$ 0,28 milioni di utile netto registrati nello stesso trimestre dell'anno precedente e US\$ 5,2 milioni di perdita netta nei 9 mesi del 2014 (che includevano anche US\$ 6,5 milioni di "Utile dalla vendita di navi").

Nel **terzo trimestre 2015 DIS ha realizzato i suoi migliori ricavi base *time charter* dell'anno**, generando una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 21.219** rispetto a US\$ 13.867 nel terzo trimestre 2014. Mentre nei **9 mesi del 2015 la tariffa *spot* giornaliera media di DIS è stata pari a US\$ 19.739**, segnando un incremento di US\$ 6.605 al giorno a confronto con lo stesso periodo dello scorso anno (nei 9 mesi del 2014 era pari a US\$ 13.133).

Nel contempo, il 45,1% dei giorni di impiego totali di DIS nei 9 mesi del 2015 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.129. Pertanto la tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia l'attività *spot* sia l'attività *time charter*) è stata pari a US\$ 17.660 nei primi nove mesi dell'anno corrente, rispetto a US\$ 13.976 realizzati nello stesso periodo del 2014.

Grazie principalmente all'andamento molto positivo dei ricavi base *time charter* realizzati nel periodo, DIS ha realizzato un EBITDA di US\$ 29,7 milioni nel terzo trimestre 2015 e di US\$ 74,8 milioni nei 9 mesi del 2015, rispetto a US\$ 5,9 milioni e US\$ 13,7 milioni registrati rispettivamente nel terzo trimestre e nei 9 mesi dell'anno precedente<sup>6</sup>. Pertanto, **l'EBITDA del terzo trimestre 2015 ha superato di US\$ 3,5 milioni l'EBITDA ricorrente generato nell'intero 2014<sup>4</sup>**. Ciò equivale a un solido **marginale operativo del 35,0% nel terzo trimestre 2015** (terzo trimestre 2014: 11,3%) e del **30,8% nei 9 mesi del 2015** (9 mesi del 2014: 9,3%).

Nei primi nove mesi dell'anno DIS ha effettuato "**investimenti in conto capitale**" per **US\$ 79,7 milioni** (US\$ 8,8 milioni nel terzo trimestre 2015), principalmente nell'ambito del programma di costruzione di nuove navi. Nel terzo trimestre, DIS ha ulteriormente ampliato il piano di investimenti ordinando altre due navi cisterna "*Eco design*" LR1 (*Long Range* – 75.000 dwt), la cui consegna da parte di Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. (Corea del Sud) è prevista tra il secondo e il terzo trimestre del 2018, a fronte di un corrispettivo totale di circa US\$ 44,0 milioni per nave.

Ad oggi, DIS ha ordinato un totale di **22 navi cisterna "*Eco design*"<sup>7</sup>** (10 navi MR, 6 *handysize* e 6 LR1), di cui 8<sup>2</sup> sono già state consegnate alla fine di settembre 2015. L'**investimento complessivo previsto** è di circa **US\$ 755,0 milioni**, a conferma della strategia della Società volta a modernizzare la propria flotta con navi "*Eco design*" di nuova costruzione. Inoltre, DIS ha già "fissato" 13 navi di nuova costruzione attraverso contratti di nolo a lungo termine e a tariffe redditizie, con tre delle principali compagnie petrolifere e con un'importante società di raffinazione.

---

<sup>6</sup> Che esclude l'"Utile dalla vendita di navi" generato nel 2014

<sup>7</sup> Vi è compresa la M/T High Sun, una nave MR ordinata a Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e di proprietà di Eco Tankers Limited (in cui DIS detiene una partecipazione del 33% in joint venture con Venice Shipping and Logistics S.p.A.)

**RISULTATI OPERATIVI**

3° trim. 2015	3° trim. 2014	US\$ migliaia	9 MESI 2015	9 MESI 2014
111.661	78.157	Ricavi	323.776	219.308
(26.669)	(25.859)	Costi diretti di viaggio	(80.659)	(71.912)
<b>84.992</b>	<b>52.298</b>	<b>Ricavi base time charter</b>	<b>243.117</b>	<b>147.396</b>
(35.087)	(27.246)	Costi per noleggi passivi	(107.249)	(76.903)
(16.270)	(15.366)	Altri costi operativi diretti	(50.233)	(44.499)
(3.985)	(4.015)	Costi generali e amministrativi	(11.097)	(12.891)
75	223	Altri proventi operativi	268	638
-	137	Utile dalla vendita di navi	-	6.488
<b>29.725</b>	<b>6.031</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBITDA</b>	<b>74.806</b>	<b>20.229</b>
(7.897)	(9.439)	Ammortamenti e svalutazioni	(23.223)	(26.150)
<b>21.828</b>	<b>(3.408)</b>	<b>Risultato operativo / EBIT</b>	<b>51.583</b>	<b>(5.921)</b>
(7.099)	4.575	Proventi (oneri) finanziari netti	(5.669)	1.995
94	65	Risultato della JV	271	138
<b>14.823</b>	<b>1.167</b>	<b>Utile / (perdita) ante imposte</b>	<b>46.185</b>	<b>(3.926)</b>
(100)	(949)	Imposte sul reddito	(1.412)	(1.381)
<b>14.723</b>	<b>283</b>	<b>Utile / (perdita) netto</b>	<b>44.773</b>	<b>(5.169)</b>

I **ricavi** nel terzo trimestre 2015 sono stati di US\$ 111,7 milioni (US\$ 78,2 milioni nel terzo trimestre 2014) e US\$ 323,8 milioni nei 9 mesi del 2015 (US\$ 219,3 milioni lo scorso anno). L'incremento sostanziale nei ricavi lordi rispetto al 2014 (terzo trimestre 2015: 43% in più rispetto al terzo trimestre 2014; 9 mesi del 2015: 48% in più rispetto ai 9 mesi del 2014) è attribuibile principalmente al forte miglioramento del mercato delle navi cisterna. Inoltre, nel 2015 la Società ha gestito un maggiore numero di navi rispetto all'esercizio precedente (9 mesi del 2015: 51,6 rispetto ai 9 mesi del 2014: 39,8). Nei 9 mesi del 2015, la percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili (2,4%) è stata sostanzialmente analoga a quella dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

I **costi diretti di viaggio** sono espressione del *mix* di impiego della flotta, sotto forma di contratti *spot* o *time charter*. Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato *spot*, sono stati equivalenti a US\$ 26,7 milioni nel terzo trimestre 2015 e a US\$ 80,7 milioni nei primi 9 mesi dell'esercizio corrente (rispettivamente US\$ 25,9 milioni e US\$ 71,9 milioni negli stessi periodi del 2014).

I **ricavi base time charter** sono stati di US\$ 85,0 milioni nel terzo trimestre 2015 (US\$ 52,3 milioni nel terzo trimestre 2014) e US\$ 243,1 milioni nei 9 mesi del 2015 (US\$ 147,4 milioni nei 9 mesi del 2014), grazie al mercato delle navi cisterna in rialzo che ha caratterizzato i primi 9 mesi dell'esercizio corrente.

In particolare, DIS ha registrato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 19.739 nei 9 mesi del 2015** rispetto a US\$ 13.133 nei 9 mesi 2014. Dopo un primo semestre in crescita, il mercato ha acquisito ulteriore slancio nel corso del terzo trimestre, consentendo a DIS di realizzare la sua migliore performance *spot* dall'inizio dell'anno con una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 21.219 nel terzo trimestre del 2015**, rispetto a US\$ 13.867 nel terzo trimestre del 2014.

Allo stesso tempo e in linea con la strategia di DIS, la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa (**percentuale di copertura**) è rimasta **elevata** per tutti i primi nove mesi del 2015, assicurando una media del **45,1%** dei ricavi (9 mesi del 2014: 53,0%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.129** (9 mesi del 2014: US\$ 14.724). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa da attività operative, tali

contratti mirano anche a consolidare ulteriormente gli storici rapporti con le principali compagnie petrolifere, il che rappresenta un aspetto essenziale della strategia commerciale di DIS.

Di conseguenza, i ricavi base **time charter giornalieri medi totali di DIS (spot e time charter)** sono stati di **US\$ 18.411 milioni nel terzo trimestre 2015** (US\$ 14.296 milioni nel terzo trimestre 2014) e **US\$ 17.660 milioni nei 9 mesi del 2015** (US\$ 13.976 milioni nei 9 mesi del 2014).

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2014					2015			
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	9 m	4° trim.	1° trim.	2° trim.	3° trim.	9 m
Spot	12.191	13.144	13.867	<b>13.133</b>	15.076	18.503	19.533	21.219	<b>19.739</b>
Fissa	14.770	14.645	14.762	<b>14.724</b>	14.879	15.010	15.153	15.220	<b>15.129</b>
Media	13.637	13.972	14.296	<b>13.976</b>	14.985	16.939	17.619	18.411	<b>17.660</b>

I **costi per noleggi passivi** sono relativi alle navi prese a noleggio e nel terzo trimestre 2015 sono stati di US\$ 35,1 milioni (US\$ 27,2 milioni nel terzo trimestre 2014) e di US\$ 107,2 milioni nei 9 mesi del 2015 (US\$ 76,9 milioni nei 9 mesi del 2014). L'incremento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente è dovuto al numero medio più elevato di navi noleggiate nei primi nove mesi del 2015 (9 mesi del 2015: 28,8 rispetto ai 9 mesi del 2014: 19,9). Il numero di navi noleggiate è cresciuto sostanzialmente nella seconda parte del 2014, grazie alle 13 navi consegnate a DIS in tale periodo ed i relativi contratti sono stati stipulati a livelli storicamente competitivi, riducendo il costo giornaliero medio della flotta a noleggio di DIS e accrescendo i margini della Società nel 2015.

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche, oli lubrificanti e costi assicurativi legati alla gestione della flotta di proprietà. Tali costi nel terzo trimestre 2015 sono stati di US\$ 16,3 milioni (US\$ 15,4 milioni nel terzo trimestre 2014) e US\$ 50,2 milioni nei 9 mesi del 2015 (US\$ 44,5 milioni nei 9 mesi del 2014). Gli incrementi in valore assoluto rispetto all'esercizio precedente sono dovuti principalmente al numero più elevato di navi di proprietà nel primo trimestre 2015, in seguito alla consegna di 7<sup>8</sup> navi cisterna "Eco design" di nuova costruzione tra il 2014 e la prima parte dell'anno corrente. I costi operativi sono sottoposti ad attento e costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo la presenza di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati standard di procedure SQE (Sicurezza, Qualità e Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. Il mantenimento di un eccellente standard qualitativo della flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

I **costi generali e amministrativi** nel terzo trimestre 2015 sono stati di US\$ 4,0 milioni, in linea con lo stesso trimestre dell'anno precedente, e US\$ 11,1 milioni nei 9 mesi del 2015, rispetto a US\$ 12,9 milioni nei 9 mesi del 2014. Tali costi comprendono principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi a immobili, consulenze, spese di viaggio e altre attività. Il trend positivo riscontrato nel 2015 (riduzione del 14% rispetto ai 9 mesi del 2014) si spiega prevalentemente con l'attività di gestione dei costi posta in essere da DIS e ha tratto ulteriore beneficio dall'indebolimento dell'Euro rispetto al dollaro statunitense.

Gli **altri proventi operativi** ammontavano a US\$ 0,01 milioni nel terzo trimestre 2015 (US\$ 0,2 milioni nel terzo trimestre 2014) e US\$ 0,3 milioni nei 9 mesi del 2015 (US\$ 0,6 milioni nei 9 mesi del 2014). Tale importo si riferisce alle commissioni di noleggio da navi di terzi gestite attraverso i pool, diminuite in termini di numero di navi.

**Utile dalla vendita di navi.** Nei primi nove mesi del 2015 non ha avuto luogo alcuna vendita di attività, mentre nello stesso periodo dell'anno precedente DIS aveva venduto una nave *handysize* realizzando una plusvalenza netta di US\$ 6,5 milioni.

**L'EBITDA** è stato pari a **US\$ 29,7 milioni nel terzo trimestre 2015** e **US\$ 74,8 milioni nei primi 9 mesi del 2015**,

<sup>8</sup> È esclusa la M/T High Sun, una nave MR ordinata a Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e di proprietà di Eco Tankers Limited (in cui DIS detiene una partecipazione del 33% in joint venture con Venice Shipping and Logistics S.p.A.)

rispetto a US\$ 6,0 milioni nel terzo trimestre 2014 e US\$ 20,2 milioni nei 9 mesi del 2014. Pertanto, **l'EBITDA nel terzo trimestre 2015 ha superato di US\$ 3,5 milioni l'EBITDA ricorrente totale generato nell'intero 2014** (escludendo l'"Utile dalla vendita"). Tale risultato è stato determinato principalmente dal sostanziale incremento nei ricavi base *time charter*, registrato nei primi nove mesi dell'anno corrente sulla scia dell'andamento crescente del mercato, e in parte da un andamento positivo dei costi verificatosi in tale periodo. Di conseguenza, **l'EBITDA margin di DIS si è attestato al 35,0% nel terzo trimestre 2015 e al 30,8% nei primi 9 mesi del 2015**, rispetto all'11,3% nel terzo trimestre 2014 e al 9,3% nei 9 mesi del 2014 (escludendo l'"Utile dalla vendita" dello scorso esercizio).

Gli **ammortamenti** sono stati di US\$ 7,9 milioni nel terzo trimestre 2015 (US\$ 9,4 milioni nel terzo trimestre 2014) e US\$ 23,2 milioni nei 9 mesi del 2015 (US\$ 26,2 milioni nei 9 mesi del 2014). Tale calo rispetto all'anno precedente è dovuto principalmente al fatto che la Società ha rivisto la vita utile delle proprie navi da 20 a 25 anni, in linea con la prassi generale attualmente adottata nel settore.

Il **risultato operativo (EBIT)** è stato **positivo per US\$ 21,8 milioni nel terzo trimestre 2015**, rispetto a una perdita operativa di US\$ 3,4 milioni registrata nello stesso trimestre del 2014. L'EBIT per i 9 mesi del 2015 è stato positivo per US\$ 51,6 milioni rispetto a un EBIT negativo di US\$ 5,9 milioni registrato nello stesso periodo dello scorso esercizio.

I **proventi (oneri) finanziari netti** sono stati negativi per US\$ 7,1 milioni nel terzo trimestre 2015 (positivi per US\$ 4,6 milioni nel terzo trimestre 2014) e negativi per US\$ 5,7 milioni nei 9 mesi del 2015 (positivi per US\$ 2,0 milioni nei 9 mesi del 2014). L'importo totale dall'inizio dell'anno include US\$ 11,2 milioni di interessi passivi su prestiti. Tuttavia, tale importo negativo è stato parzialmente compensato dall'impatto positivo derivante dall'attività di gestione del rischio della Società (principalmente su cambi).

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$ 14,8 milioni nel terzo trimestre 2015 (utile di US\$ 1,2 milioni nel terzo trimestre 2014) e un utile ante imposte di US\$ 46,2 milioni nei 9 mesi del 2015 (perdita di US\$ 3,9 milioni nei 9 mesi del 2014).

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ 0,1 milioni nel terzo trimestre 2015 (US\$ 1,0 milioni nel terzo trimestre 2014) e US\$ 1,4 milioni nei 9 mesi del 2015, in linea con lo stesso periodo dell'esercizio precedente.

L'**utile netto nel terzo trimestre 2015 è stato di US\$ 14,7 milioni** rispetto a un utile netto di US\$ 0,3 milioni nel terzo trimestre del 2014, mentre nei **9 mesi del 2015 è stato positivo per US\$ 44,8 milioni** rispetto alla perdita netta di US\$ 5,2 milioni registrata nello stesso periodo del 2014.

## SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 settembre 2015	AI 31 dicembre 2014
<b>ATTIVITÀ</b>		
Attività non correnti	728.260	672.172
Attività correnti	123.534	132.346
<b>Totale attività</b>	<b>852.154</b>	<b>804.518</b>
<b>PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>		
Patrimonio netto	372.546	334.905
Passività non correnti	356.990	354.611
Passività correnti	122.618	115.002
<b>Totale passività e patrimonio netto</b>	<b>852.154</b>	<b>804.518</b>

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, e comprendono inoltre la quota relativa alle nuove navi in costruzione. Il saldo al 30 settembre 2015 è superiore rispetto all'esercizio precedente, soprattutto grazie al contributo delle rate pagate al cantiere per il programma di costruzione di nuove navi di DIS nei primi 9 mesi dell'esercizio corrente (incluso l'ultima rata dovuta in relazione alla consegna di una nave MR di nuova costruzione nel primo trimestre 2015 e la prima rata pagata per 4 navi LR1 di nuova costruzione ordinate nel secondo trimestre 2015). Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali brokers internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 30 settembre 2015 era di US\$ 723,9 milioni.

Gli **investimenti lordi** sono stati pari a US\$ 8,8 milioni nel terzo trimestre del 2015 e a US\$ 79,7 milioni nei 9 mesi dell'esercizio. Questi importi comprendono le rate pagate per le nuove navi attualmente in costruzione presso i cantieri Hyundai-Mipo. Tali investimenti comprendono inoltre i costi di bacino capitalizzati relativi alle navi di proprietà.

Le **attività correnti** al 30 settembre 2015 erano pari a US\$ 123,5 milioni. Oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 11,5 milioni e US\$ 62,7 milioni), le attività correnti comprendono disponibilità liquide e mezzi equivalenti per US\$ 39,1 milioni e attività finanziarie correnti per US\$ 10,2 milioni.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$ 357,0 milioni alla fine di settembre 2015 e rappresentano la parte dei debiti a lungo termine verso banche, commentati nella sezione successiva (Indebitamento netto).

Nelle **passività correnti**, oltre ai debiti verso banche e altri finanziatori, anch'essi commentati nella sezione successiva, sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 35,6 milioni, essenzialmente relativi a debiti commerciali e altre passività, e US\$ 7,3 milioni di valutazione degli strumenti finanziari.

Il saldo del **patrimonio netto** al 30 settembre 2015 era di US\$ 372,5 milioni (US\$ 334,9 milioni al 31 dicembre 2014). La variazione rispetto all'esercizio precedente è dovuta principalmente all'utile netto generato durante l'esercizio corrente e alla valutazione degli strumenti finanziari di copertura.

## INDEBITAMENTO NETTO

L'indebitamento netto al 30 settembre 2015 ammontava a US\$ 373,6 milioni rispetto a US\$ 340,9 milioni alla fine del 2014. L'incremento rispetto all'esercizio precedente è dovuto principalmente all'implementazione del programma di costruzione di nuove navi per US\$ 755,0 milioni, con investimenti totali di US\$ 79,7 milioni nei primi 9 mesi del 2015.

US\$ migliaia	AI 30 settembre 2015	AI 31 dicembre 2014
<b>Liquidità</b>		
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	39.106	68.383
Attività finanziarie correnti	10.238	2.741
<b>Totale attività finanziarie correnti</b>	<b>49.344</b>	<b>71.124</b>
Debiti verso banche – correnti	79.366	58.978
Altre passività finanziarie correnti	7.259	19.141
<b>Totale passività finanziarie correnti</b>	<b>86.625</b>	<b>78.119</b>
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE</b>	<b>37.281</b>	<b>6.995</b>
Altre attività finanziarie non correnti	20.617	20.657
<b>Totale attività finanziarie non correnti</b>	<b>20.617</b>	<b>20.657</b>
Debiti verso banche – non correnti	342.230	351.430
Altre passività finanziarie non correnti	14.753	3.181
<b>Totale passività finanziarie non correnti</b>	<b>356.983</b>	<b>354.611</b>
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE</b>	<b>336.366</b>	<b>333.953</b>
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO</b>	<b>373.647</b>	<b>340.949</b>

Alla fine di settembre 2015 la voce *Totale attività finanziarie correnti* (composta da *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* e da alcuni crediti finanziari a breve termine) era pari a US\$ 49,3 milioni.

Nella voce *Totale attività finanziarie non correnti* figura principalmente il prestito di DIS (attraverso d'Amico Tankers Limited) in qualità di azionista a DM Shipping Limited, una joint venture al 51% - 49% con Mitsubishi Group. La Società è proprietaria di 2 navi MR costruite e consegnate rispettivamente a luglio e ottobre 2009.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 30 settembre 2015 ammontava a US\$ 421,6 milioni, comprensivo di US\$ 79,4 milioni con scadenza entro un anno. Fatte salve alcune linee di credito a breve termine, l'indebitamento di DIS si articola principalmente nelle seguenti linee di credito a lungo termine a favore di d'Amico Tankers Limited (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo: (i) debito di US\$ 86,4 milioni relativo alla linea di credito revolving concessa da Crédit Agricole (con la partecipazione di altri istituti bancari) su un periodo di 10 anni; (ii) debito di US\$ 66,7 milioni relativo al prestito concesso da Intesa; (iii) finanziamento a 7 anni concesso da Crédit Agricole e DnB NOR Bank per finanziare le due navi MR recentemente costruite e consegnate nel primo semestre 2012 per un totale di US\$ 35,5 milioni; (iv) finanziamento a 6 anni di US\$ 8,6 milioni concesso da Danish Ship Finance per l'acquisto della nave di seconda mano M/T High Prosperity, acquistata nel 2012; (v) finanziamento a 6 anni di US\$ 17,3 milioni concesso da ING Bank per finanziare due navi MR costruite nel 2005. L'indebitamento complessivo di DIS comprende inoltre: (i) finanziamenti e commissioni bancarie relativi al finanziamento di alcune nuove navi (di cui 7<sup>9</sup> sono state consegnate entro il 30 settembre 2015) per un debito totale di US\$ 137,2 milioni in essere alla fine dei primi nove mesi del 2015; e (ii) la quota di debito bancario relativo al finanziamento di US\$ 57,5 milioni concesso alla joint venture GLENDA International Shipping Limited da Commerzbank AG Global Shipping e Credit Suisse per le sei navi consegnate tra il 2009 e il 2011.

<sup>9</sup> È esclusa la M/T High Sun, una nave MR ordinata a Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e di proprietà di Eco Tankers Limited (in cui DIS detiene una partecipazione del 33% in joint venture con Venice Shipping and Logistics S.p.A.)

La voce *Altre passività finanziarie correnti* include la valutazione negativa degli strumenti derivati di copertura (principalmente contratti di swap su tassi di interesse) e alcuni risconti passivi relativi a premi su opzioni per un totale di US\$ 14,8 milioni.

## FLUSSI DI CASSA

Il flusso di cassa netto nei 9 mesi del 2015 è stato negativo per US\$ 29,3 milioni, a seguito principalmente di investimenti lordi per US\$ 79,7 milioni, parzialmente compensati da US\$ 39,5 milioni di flussi di cassa positivi da attività operative e US\$ 10,9 milioni di flussi di cassa positivi da attività finanziarie.

3° trim. 2015	3° trim. 2014	US\$ migliaia	9 MESI 2015	9 MESI 2014
9.303	(1.448)	Flussi di cassa da attività operative	39.505	7.106
(8.777)	(25.697)	Flussi di cassa da attività di investimento	(79.671)	(150.528)
12.491	22.655	Flussi di cassa da attività finanziarie	10.889	137.079
<b>13.017</b>	<b>(4.490)</b>	<b>Variazione della liquidità</b>	<b>(29.277)</b>	<b>(6.343)</b>
-	493	Cambio su disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-	-
26.089	30.824	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	68.383	33.170
<b>39.106</b>	<b>26.827</b>	<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo</b>	<b>39.106</b>	<b>26.827</b>

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi per US\$ 9,3 milioni nel terzo trimestre 2015 (negativi per US\$ 1,4 milioni nel terzo trimestre 2014) e positivi per US\$ 39,5 milioni nei 9 mesi del 2015 (positivi per US\$ 7,1 milioni nei 9 mesi del 2014). La variazione significativa rispetto al 2014 è direttamente correlata al **sostanziale miglioramento nell'andamento dell'EBITDA** verificatosi nell'esercizio corrente.

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati pari a US\$ 8,8 milioni (flussi in uscita) nel terzo trimestre 2015 e a US\$ 79,7 milioni (flussi in uscita) nei 9 mesi del 2015. Tali importi comprendono i pagamenti delle rate relative alle nuove navi in costruzione presso Hyundai Mipo (inclusa l'ultima rata dovuta in relazione alla consegna di una nave MR di nuova costruzione nel primo trimestre 2015 e la prima rata pagata per 4 navi LR1 di nuova costruzione ordinate nel secondo trimestre 2015), nonché i costi di bacino.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati positivi per US\$ 12,5 milioni nel terzo trimestre 2015 e positivi per US\$ 10,9 milioni nei 9 mesi del 2015. Tale ammontare comprende principalmente: (i) US\$ 0,4 milioni derivanti dal Secondo Periodo di Esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2012-2016" (codice ISIN LU0849020044) conclusosi il 31 gennaio 2015, in cui sono stati esercitati n. 2.661.273 Warrant a un prezzo di EUR 0,40 per ogni nuova azione ordinaria emessa da DIS; (ii) US\$ 0,6 milioni investiti nel programma di riacquisto di DIS; (iii) US\$ 61,5 milioni di utilizzo della linea di credito relativa a una nave di nuova costruzione consegnata a febbraio 2015, al finanziamento di due navi costruite nel 2005 e al finanziamento pre-consegna di due navi LR1 ordinate nel secondo trimestre 2015; (iv) US\$ 50,6 milioni di ammortamento del debito.



## EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

Durante i 9 mesi del 2015, l'attività del Gruppo d'Amico International Shipping è stata caratterizzata dai seguenti eventi:

### d'Amico International Shipping:

- **Warrant d'Amico International Shipping 2012-2016 Chiusura Secondo Periodo Di Esercizio – Gennaio 2015:** Nel mese di febbraio 2015, d'Amico International Shipping S.A. (DIS) comunica che il Secondo Periodo di Esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2012-2016" (codice ISIN LU0849020044) si è concluso il 30 gennaio 2015. Durante il Secondo Periodo di Esercizio sono stati esercitati n. 2.661.273 Warrant a un prezzo di EUR 0,40 per azione ordinaria senza valore nominale emessa da DIS e ammessa allo scambio sul mercato MTA di Borsa Italiana S.p.A., ciascuna come "Azione di Compendio". In ottemperanza ai termini e alle condizioni del Regolamento dei Warrant, DIS ha emesso il 6 febbraio 2015, in ragione di una (1) Azione di Compendio ogni tre (3) Warrant esercitati sulla base del Warrant Ratio, n. 887.091 Azioni di Compendio - con gli stessi diritti (incluso il diritto a eventuali dividendi) e peculiarità delle azioni ordinarie DIS esistenti alla data di emissione - ai possessori di Warrant che hanno validamente esercitato i loro Warrant nel Secondo Periodo di Esercizio. Il Codice ISIN delle Azioni di Compendio coinciderà con il Codice ISIN delle azioni ordinarie di DIS: LU0290697514. A seguito dell'aumento di capitale verificatosi al termine del Secondo Periodo di Esercizio, l'ammontare delle azioni di DIS è ora pari a US\$ 42.284.239,80 suddivise in n. 422.842.398 azioni ordinarie senza valore nominale.
- **Programma di riacquisto:** in conformità con l'autorizzazione rilasciata dall'assemblea degli azionisti del 29 marzo 2011 e in seguito alla delibera del Consiglio di Amministrazione del 5 luglio 2011, d'Amico International Shipping S.A. – come stabilito dalla delibera Consob n. 16839 del 19 marzo 2009 e dall'articolo 4.4, ivi richiamato, del regolamento (CE) n. 2273/2003 della Commissione, del 22 dicembre 2013 – ha reso noto che:
  - Durante il periodo tra il 7 agosto e il 12 agosto 2015, ha riacquistato, sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., n. 300.000 azioni proprie, rappresentanti lo 0,07095% del capitale emesso della Società, al prezzo medio di Euro 0,7146, per un corrispettivo totale di Euro 214.377;
  - Durante il periodo tra il 13 agosto e il 20 agosto 2015, ha riacquistato, sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., n. 200.000 azioni proprie, rappresentanti lo 0,04730% del capitale emesso della Società, al prezzo medio di Euro 0,6921, per un corrispettivo totale di Euro 138.410;
  - Durante il periodo tra il 29 agosto e il 3 settembre 2015, ha riacquistato, sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., n. 70.000 azioni proprie, rappresentanti lo 0,01655% del capitale emesso della Società, al prezzo medio di Euro 0,7272, per un corrispettivo totale di Euro 50.901;
  - Durante il periodo tra il 4 settembre e il 10 settembre 2015, ha riacquistato, sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., n. 45.000 azioni proprie, rappresentanti lo 0,01064% del capitale emesso della Società, al prezzo medio di Euro 0,7185, per un corrispettivo totale di Euro 32.332,40. Al 10 settembre 2015, d'Amico International Shipping detiene n. 5.705.495 azioni proprie, rappresentanti l'1,3493% del capitale emesso;
  - Durante il periodo tra l'11 settembre e il 17 settembre 2015, ha riacquistato, sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., n. 56.486 azioni proprie, rappresentanti lo 0,01333% del capitale emesso della Società, al prezzo medio di Euro 0,7131, per un corrispettivo totale di Euro 40.221,32;
  - Durante il periodo tra il 18 settembre e il 24 settembre 2015, ha riacquistato, sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., n. 44.283 azioni proprie, rappresentanti lo 0,01047% del capitale emesso della Società, al prezzo medio di Euro 0,7197, per un corrispettivo totale di Euro 31.870,93;
  - Durante il periodo tra il 25 settembre e il 1° ottobre 2015, ha riacquistato, sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., n. 20.000 azioni proprie, rappresentanti lo 0,00473% del capitale emesso della Società, al prezzo medio di Euro 0,7083, per un corrispettivo totale di Euro 14.166. Al 1° ottobre 2015, d'Amico International Shipping detiene n. 5.826.164 azioni proprie, rappresentanti l'1,3779% del capitale emesso.

### d'Amico Tankers Limited:

- **Flotta in costruzione:** nel mese di febbraio 2015 una nuova nave cisterna di tipo “Eco” costruita presso i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., la M/T High Loyalty (MR – 50.000 dwt) è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited. A maggio 2015 la nave è stata assegnata a un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di cinque anni, a una tariffa giornaliera redditizia.

Nel mese di aprile 2015, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la propria controllata operativa d'Amico Tankers Limited ha sottoscritto un contratto per la costruzione e la vendita di due nuove navi cisterna moderne *Long Range* (LR1 - 75.000 dwt) con il cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. Le due navi saranno costruite presso il cantiere vietnamita Vinashin Shipyard Co. Ltd e sono attese in consegna per metà 2017, con un investimento totale di circa US\$ 44,0 milioni ciascuna.

Nel mese di giugno 2015, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la propria controllata operativa d'Amico Tankers Limited ha ordinato l'acquisto, nonché la successiva esecuzione dei relativi contratti di costruzione, di altre due nuove navi cisterna moderne *Long Range* (LR1 - 75.000 dwt) con il cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. Queste navi saranno costruite presso il cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd e sono attese in consegna rispettivamente per il secondo semestre 2017 e il primo trimestre 2018, per un investimento totale di circa US\$ 44,0 milioni ciascuna.

Nel mese di settembre 2015, d'Amico International Shipping ha annunciato che la propria controllata operativa d'Amico Tankers Limited ha sottoscritto un contratto per la costruzione e la vendita di due nuove navi cisterna moderne *Long Range* (LR1 - 75.000 dwt) (le “Navi”) con il cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd – simili a quella già acquistata come annunciato il 27 aprile e il 9 giugno 2015. Tali Navi saranno costruite presso il cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd e sono attese in consegna rispettivamente per il secondo trimestre 2018 e il terzo trimestre 2018, per un investimento totale di circa US\$ 44,0 milioni ciascuna.

- **Flotta impiegata a noleggio:** Ad aprile 2015, d'Amico Tankers Limited ha noleggiato tre delle sue navi “Eco” MR di nuova costruzione per contratti di nolo triennale con un'importante compagnia petrolifera a tariffe redditizie. Le tre navi, High Trader, Scafo S411 e Scafo S424, la consegna è prevista rispettivamente nel quarto trimestre 2015, nel primo trimestre 2016 e nel quarto trimestre 2016.

Ad aprile 2015, d'Amico Tankers Limited ha noleggiato una delle sue navi “Eco” *handysize* di nuova costruzione per un contratto di 24/30 mesi con un'importante compagnia petrolifera a una tariffa redditizia. La nave è stata consegnata nel quarto trimestre 2015.

A maggio 2015, d'Amico Tankers Limited ha noleggiato una delle sue navi MR di proprietà per un contratto biennale con un'importante compagnia petrolifera a una tariffa redditizia.

A luglio 2015, d'Amico Tankers Limited ha noleggiato la prima delle sei navi LR1 di nuova costruzione ordinate nel 2015 presso i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd attraverso un contratto di nolo di 18 mesi con un'importante compagnia petrolifera a una tariffa redditizia.

In seguito a questa ultima operazione, d'Amico si è già assicurata una copertura *time charter* su 13 delle sue 20 navi di nuova costruzione (di cui 8 già consegnate alla fine di settembre 2015). Tutti questi contratti sono stati stipulati con compagnie petrolifere e primarie società di raffinazione a tariffe molto remunerative.

Ad agosto 2015, d'Amico Tankers Limited ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa molto redditizia, un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere a settembre.

- **Flotta in “noleggio passivo”:** Ad aprile 2015, d'Amico Tankers Limited ha preso a noleggio per un periodo di otto anni due navi cisterna MR (50.000 dwt) di nuova costruzione, con opzioni di rinnovo del contratto per altri tre anni. Tali navi saranno costruite nei cantieri giapponesi Onomichi Dockyard Co., Ltd e dovrebbero essere consegnate rispettivamente nella prima metà del 2017 e nella prima metà del

2018. Inoltre, d'Amico Tankers Limited detiene le opzioni per acquistare le due navi a partire dal quarto anno del contratto di nolo.

Ad aprile 2015, d'Amico Tankers Limited ha convenuto di prendere a noleggio per un periodo di sette anni altre due navi cisterna MR (50.000 dwt) di nuova costruzione, con opzioni di rinnovo del contratto per altri tre anni. Tali navi saranno costruite nei cantieri giapponesi Minaminippon Shipbuilding Co., Ltd e dovrebbero essere consegnate rispettivamente nel primo semestre e nel secondo semestre del 2017. Inoltre, d'Amico Tankers Limited detiene le opzioni per acquistare le due navi a partire dal quarto anno del contratto di nolo.

Nel mese di maggio 2015 la M/T High Power, nave di tipo *Medium Range* (MR) costruita nel 2004 e precedentemente utilizzata da High Pool Tankers, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di tre anni.

Nel mese di maggio 2015 la M/T High Saturn, nave di tipo *Medium Range* (MR) costruita nel 2008 e da allora presa a nolo da d'Amico Tankers Limited, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di giugno 2015 la M/T High Mars, nave di tipo *Medium Range* (MR) costruita nel 2008 e da allora presa a nolo da d'Amico Tankers Limited, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di agosto 2015 la M/T High Mercury, nave di tipo *Medium Range* (MR) costruita nel 2008 e da allora presa a nolo da d'Amico Tankers Limited, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di agosto 2015 il contratto per la M/T Freja Baltic, nave di tipo *Medium Range* (MR) costruita nel 2008 e da allora presa a nolo da d'Amico Tankers Limited, è stato rinnovato per altri due anni.

Nel mese di agosto 2015 il contratto per la M/T High Glow, nave di tipo *Medium Range* (MR) costruita nel 2006 e da allora presa a nolo da d'Amico Tankers, è stato rinnovato per altri tre anni.

Nel mese di settembre 2015, la M/T Future Prosperity, nave MR costruita nel 2008 e presa a nolo da d'Amico Tankers Limited nel 2014, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Durante il terzo trimestre 2015, i contratti per la M/T Port Moody (nave MR costruita nel 2002), la M/T Port Said (nave MR costruita nel 2003), la M/T Port Union (nave MR costruita nel 2003), la M/T Port Stanley (nave MR costruita nel 2003), la M/T Port Louis (nave *handysize* costruita nel 2002), la M/T Port Russel (nave *handysize* costruita nel 2002) e la M/T Port Stewart (nave *handysize* costruita nel 2003), tutte prese a noleggiata da d'Amico Tankers dal terzo/quarto trimestre 2014, sono stati tutti rinnovati per un ulteriore anno.

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

### d'Amico International Shipping:

**Programma di riacquisto:** in conformità con l'autorizzazione rilasciata dall'assemblea degli azionisti del 29 marzo 2011 e in seguito alla delibera del Consiglio di Amministrazione del 5 luglio 2011, d'Amico International Shipping S.A. – come stabilito dalla delibera Consob n. 16839 del 19 marzo 2009 e dall'articolo 4.4, ivi richiamato, del regolamento (CE) n. 2273/2003 della Commissione, del 22 dicembre 2013 – ha reso noto che:

- Durante il periodo tra il 9 ottobre e il 15 ottobre 2015, ha riacquisito, sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., n. 100.000 azioni proprie, rappresentanti lo 0,02365% del capitale emesso della Società, al prezzo medio di Euro 0,7235, per un corrispettivo totale di Euro 72.350;
- Durante il periodo tra il 23 ottobre e il 29 ottobre 2015, ha riacquisito, sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., n. 50.000 azioni proprie, rappresentanti lo 0,01182% del capitale emesso della Società, al prezzo medio di Euro 0,7190, per un corrispettivo totale di Euro 35.950. Al 29 ottobre 2015, d'Amico International Shipping detiene n. 5.976.164 azioni proprie, rappresentanti l'1,4133% del capitale emesso.

### d'Amico Tankers Limited:

**Flotta in costruzione:** Nel mese di ottobre 2015, due nuove navi cisterna di tipo "Eco" costruite dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd. sono state consegnate a d'Amico Tankers Limited le due navi:

La M/T Cielo di Ulsan (*handysize* – 39.000 dwt) consegnata il 12 ottobre 2015. La nave è attualmente impiegata da un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di 24-30 mesi, a una tariffa giornaliera redditizia;

La M/T High Trader (*Medium Range* – 50.000 dwt) consegnata il 29 ottobre 2015. A partire da novembre 2015 la nave sarà impiegata da un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di tre anni, a una tariffa giornaliera redditizia.

**Flotta in "noleggio passivo":** Nel mese di ottobre 2015 la M/T High Jupiter, nave di tipo *Medium Range* (MR) costruita nel 2008 e da allora presa a nolo da d'Amico Tankers Limited, è stata riconsegnata ai suoi proprietari. Nel mese di ottobre 2015 il contratto per la M/T Freja Hafnia, nave di tipo *Medium Range* (MR) costruita nel 2006 e presa a nolo da d'Amico Tankers Limited dal 2012, è stato rinnovato per altri tre anni a partire da gennaio 2016. Nel contempo, il contratto per la M/T Citrus Express, nave di tipo *Medium Range* (MR) costruita nel 2006 e presa a nolo da d'Amico Tankers Limited dal 2013, è stato rinnovato per altri tre anni a partire da novembre 2015.

A ottobre 2015, d'Amico Tankers Limited ha preso a noleggio per un periodo di otto anni altre due navi cisterna MR (50.000 dwt) di nuova costruzione. Tali navi saranno costruite nei cantieri giapponesi Japan Marine United Corporation e la consegna è prevista nel primo semestre del 2018. Inoltre, d'Amico Tankers Limited detiene le opzioni per acquistare le due navi a partire dal quarto anno del contratto di nolo.

Il profilo della flotta in attività di d'Amico International Shipping può essere sintetizzato come segue.

	Al 30 settembre 2015			All'11 novembre 2015		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	20,3	3,0	23,3	21,3	4,0	25,3
A nolo	20,5	6,0	26,5	19,5	6,0	25,5
<b>Totale</b>	<b>40,8</b>	<b>9,0</b>	<b>49,8</b>	<b>40,8</b>	<b>10,0</b>	<b>50,8</b>

### Evoluzione prevedibile della gestione

I mercati delle navi cisterna stanno registrando altilivelli di domanda all'inizio del quarto trimestre. Le scorte globali dei prodotti petroliferi principali hanno raggiunto livelli record a seguito della produzione estremamente elevata di greggio. Le scorte globali di prodotti petroliferi hanno segnato un'eccedenza di 60 milioni di barili rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, pari a un incremento del 10%. Il calo nella domanda di benzina rispetto al record raggiunto quest'estate negli USA ed una richiesta di trasporto assente hanno spinto al ribasso le tariffe nel bacino atlantico, parallelamente ad un aumento nell'offerta di navi. I mercati mediorientali hanno risentito di un calo nella domanda di nafta. I mercati dell'Estremo Oriente si mantengono relativamente stabili, con una domanda ragionevolmente solida nell'area del Pacifico e grosse esportazioni dalla Cina. Adesso, tuttavia, la manutenzione delle raffinerie ha raggiunto il picco di una stagione di manutenzione molto intensa a livello globale, e la domanda di distillati intermedi sta migliorando nel corso del quarto trimestre, con un bisogno continuo di ricostituire le scorte che dovrebbe tradursi in migliori margini di raffinazione.

Quest'anno le raffinerie di proprietà dello Stato cinese hanno chiesto che fossero aumentate le loro quote di esportazione del gasolio, in quanto la debole domanda interna è incapace di assorbire i volumi che sono in grado di produrre. Il Ministero del commercio ha approvato quote di esportazione pari a 28,55 milioni di tonnellate nel 2015, comprendenti 8,8 milioni di tonnellate di gasolio, 6,4 milioni di tonnellate di benzina e 13,32 milioni di tonnellate di carburanti per aviazione.

I principali fattori che dovrebbero influenzare il mercato dei trasporti delle navi cisterna e la performance di d'Amico International Shipping sono: (i) la crescita della domanda mondiale di prodotti petroliferi, (ii) l'aumento del PIL a livello mondiale e (iii) 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**

- Le previsioni per la domanda nel 2016 appaiono più contenute e vengono ridimensionate conformemente alle previsioni macroeconomiche mentre aumentano le prospettive che i prezzi del greggio non ripetano i forti cali registrati nel 2015. Ad una cifra stimata di 1,2 milioni di barili al giorno nel 2016, la crescita della domanda globale riprenderà la sua tendenza a lungo termine, portando la domanda media prevista a 95,7 milioni di barili al giorno;
- La domanda totale di prodotti petroliferi nell'OCSE è salita del 2,4% circa nel corso del 2015 ad oggi; si assiste quindi a un cambio di direzione della domanda nell'OCSE, in crescita di 600.000 barili al giorno, pari a un terzo della crescita della domanda globale. In questa inversione di tendenza da quasi 1 milione di barili al giorno netti, l'Europa fa la parte del leone passando da un calo di 200.000 barili al giorno lo scorso anno a un incremento stimato di 200.000 barili al giorno nel corso di quest'anno. Per la regione nel suo complesso, la ripresa dell'OCSE è stata trainata soprattutto dalla domanda supplementare di benzina, che rappresenta circa la metà della crescita prevista della domanda nel 2015, seguita rispettivamente da gasolio, carburanti per aviazione/cherosene e nafta;
- In Cina, durante i primi otto mesi, la capacità di raffinazione ha segnato un incremento del 6,0% su base annua. Per effetto di tale elevata capacità di raffinazione, nonché per allentare la pressione sulle scorte molto elevate, le esportazioni di distillati sono rimaste agli alti livelli di giugno: circa 200.000 barili al giorno di carburanti per aviazione/cherosene e 150.000 barili al giorno di gasolio. Tali cifre potrebbero incrementare, essendo state approvate quote fino a 270.000 barili al giorno di gasolio. Inoltre, Sinochem ha presentato domanda per licenze di esportazione di prodotti per la sua raffineria di Quanzhou, Fujian;
- Le raffinerie continuano a produrre in maniera più elevata rispetto agli esercizi precedenti, con una crescita della produzione su base annua di 2,6 milioni di barili al giorno nell'ultimo trimestre, di fatto superiore agli incrementi nella capacità di raffinazione durante lo stesso periodo dell'anno precedente;
- Il commercio via mare trae vantaggio dall'esistenza di asimmetrie, che nel settore dei prodotti petroliferi possono essere di natura geografica o riguardare il tipo di prodotto offerto/richiesto, la qualità e il prezzo. La mappa mondiale delle raffinerie è in costante evoluzione e potrebbe causare squilibri nella fornitura di prodotti petroliferi tra una regione e l'altra. Una conseguenza rilevante di questa situazione potrebbe essere l'allungamento delle percorrenze medie dei viaggi e quindi la minore offerta di tonnellaggio. Con il crescere di queste asimmetrie, crescerà anche la domanda di navi cisterna;
- L'elevata volatilità nei prezzi dei prodotti petroliferi, determinata da prezzi del petrolio più bassi e volatili, dovrebbe rivelarsi positiva per la domanda di navi cisterna in quanto dovrebbe portare all'apertura e chiusura più frequente di squilibri geografici. L'AIE prevede che gli incrementi nella capacità di raffinazione saranno mediamente ogni anno di 1,25 milioni di barili al giorno nel periodo 2015–2017, una cifra questa leggermente superiore alla crescita media di 1,14 milioni di barili al giorno nel periodo 2010–2014;
- La Cina e il Medio Oriente, che oggi rappresentano il 24% della capacità di raffinazione globale, incidono per il 55% sulle previsioni di crescita dell'AIE per il periodo 2015-2017. L'espansione in Medio Oriente si sposterà probabilmente verso le esportazioni.

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

- Il portafoglio ordini per le navi cisterna MR in consegna programmata ha toccato quest'anno i massimi livelli dagli anni 2008-2010 in cui sono state effettuate numerose consegne. In base a diversi resoconti, si parla di un numero compreso tra 140 e 200 in consegna nel 2015;
- 104 navi cisterna MR sono state consegnate nei primi nove mesi dell'anno e 16 navi sono state permanentemente rimosse. Sulla base dell'attuale ritmo di consegna, è improbabile che le consegne previste saranno rispettate;
- Rinvii, cancellazioni delle consegne e modifiche degli ordini hanno ridotto le consegne del 30% circa nel corso degli ultimi cinque anni;

- Vi è una certa preoccupazione riguardo all'elevato numero di consegne di nuove navi cisterna; dato che è stato tuttavia contrastato dalla crescita dei volumi e del "tonnellaggio/miglia" rispettivamente del 7,28% e del 14,7% tra il 2009 e il 2014. Gli analisti prevedono che la crescita del "tonnellaggio/miglia" continuerà a essere superiore alla crescita della capacità di trasporto e che tutto il tonnellaggio supplementare dovrebbe essere assorbito;
- Negli ultimi mesi, il portafoglio ordini per le navi cisterna MR è apparso piuttosto ampio, con un totale di 42 navi per l'anno in corso. Tale cifra è in linea con l'esercizio precedente, ma decisamente inferiore alle 204 navi ordinate nel 2013;
- I ritardi che prolungano i tempi di permanenza nei porti e l'aumento della lunghezza dei percorsi sono stati fattori determinanti sul commercio delle navi cisterna, la cui disponibilità immediata risulta notevolmente ridotta.

## GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

### BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 30 SETTEMBRE 2015

#### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO

3° trim. 2015	3° trim. 2014	US\$ migliaia	9 MESI 2015	9 MESI 2014
111.661	78.157	Ricavi	323.776	219.308
(26.669)	(25.859)	Costi diretti di viaggio	(80.659)	(71.912)
<b>84.992</b>	<b>52.298</b>	<b>Ricavi base time charter</b>	<b>243.117</b>	<b>147.396</b>
(35.087)	(27.246)	Costi per noleggi passivi	(107.249)	(76.903)
(16.270)	(15.366)	Altri costi operativi diretti	(50.233)	(44.499)
(3.985)	(4.015)	Costi generali e amministrativi	(11.097)	(12.891)
75	223	Altri proventi operativi	268	638
-	137	Utile dalla vendita di navi	-	6.488
<b>29.725</b>	<b>6.031</b>	<b>RISULTATO OPERATIVO LORDO / EBITDA</b>	<b>74.806</b>	<b>20.229</b>
(7.897)	(9.439)	Ammortamenti e svalutazioni	(23.223)	(26.150)
<b>21.828</b>	<b>(3.408)</b>	<b>RISULTATO OPERATIVO / EBIT</b>	<b>51.583</b>	<b>(5.921)</b>
(7.099)	4.575	Proventi (oneri) finanziari netti	(5.669)	1.995
94	65	Risultato della JV	271	138
<b>14.823</b>	<b>1.167</b>	<b>Utile / (perdita) ante imposte</b>	<b>46.185</b>	<b>(3.788)</b>
(100)	(949)	Imposte sul reddito	(1.412)	(1.381)
<b>14.723</b>	<b>283</b>	<b>Utile / (perdita) netto</b>	<b>44.773</b>	<b>(5.169)</b>
<i>Il risultato netto è di pertinenza degli azionisti</i>				
<b>0,035</b>	<b>0,001</b>	<b>Utile / (perdita) per azione (US\$)<sup>1</sup></b>	<b>0,106</b>	<b>(0,014)</b>

#### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO

3° trim. 2015	3° trim. 2014	US\$ migliaia	9 MESI 2015	9 MESI 2014
14.723	283	Utile / (perdita) del periodo	44.773	(5.169)
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>				
(6.154)	914	Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge")	(6.866)	408
<b>8.569</b>	<b>1.236</b>	<b>Utile/(Perdita) netto complessivo</b>	<b>37.907</b>	<b>(4.761)</b>
<i>Il risultato netto è interamente di pertinenza degli azionisti</i>				
0,020	0,003	Utile / (perdita) per azione <sup>1</sup>	0,090	(0,012)

<sup>1</sup> Nel terzo trimestre e nei 9 mesi del 2015 l'utile per azione è calcolato su un numero di azioni pari a 422.842.398, mentre nel terzo trimestre e nei 9 mesi del 2014 l'utile per azione era stato calcolato su un numero di azioni pari a 421.955.327.

**SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA**

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 settembre 2015	AI 31 dicembre 2014
<b>ATTIVITÀ</b>		
Immobilizzazioni materiali	703.631	647.167
Partecipazioni contabilizzate usando il metodo del patrimonio netto	4.372	4.348
Altre attività finanziarie non correnti	20.617	20.657
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>728.620</b>	<b>672.172</b>
Rimanenze	11.491	12.422
Crediti a breve e altre attività correnti	62.699	48.800
Altre attività finanziarie correnti	10.238	2.741
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	39.106	68.383
<b>Totale attività correnti</b>	<b>123.534</b>	<b>132.346</b>
<b>Totale attività</b>	<b>852.154</b>	<b>804.518</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		
Capitale sociale	42.284	42.196
Utili portati a nuovo	67.610	22.837
Altre riserve	262.652	269.872
<b>Patrimonio netto totale</b>	<b>372.546</b>	<b>334.905</b>
Banche e altri finanziatori	342.230	351.430
Altre passività finanziarie non correnti	14.760	3.181
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>356.990</b>	<b>354.611</b>
Banche e altri finanziatori	79.366	58.978
Debiti a breve e altre passività correnti	35.574	36.348
Altre passività finanziarie correnti	7.259	19.141
Debiti per imposte correnti	419	535
<b>Totale passività correnti</b>	<b>122.618</b>	<b>115.002</b>
<b>Totale passività e patrimonio netto</b>	<b>852.154</b>	<b>804.518</b>

11 novembre 2015  
Per il Consiglio di Amministrazione

*Paolo d'Amico*  
Presidente

*Marco Fiori*  
Amministratore delegato



**RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO**

3° trim. 2015	3° trim. 2014	US\$ migliaia	9 MESI 2015	9 MESI 2014
<b>14.723</b>	<b>283</b>	<b>Utile (perdita) del periodo</b>	<b>44.773</b>	<b>(5.169)</b>
7.897	9.439	Ammortamenti e svalutazioni	23.223	26.150
100	949	Imposte correnti e differite	1.412	1.381
5.998	(4.999)	Proventi (oneri) finanziari	6.015	(2.466)
1.116	537	Variazioni di <i>fair value</i> su riconversione valutaria	(331)	585
(94)	(137)	Utile dalla vendita di navi	(271)	(6.488)
(14)	(207)	Altre componenti che non influenzano le disponibilità liquide	(15)	(207)
<b>29.276</b>	<b>5.865</b>	<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante</b>	<b>74.806</b>	<b>13.786</b>
1.489	(4.570)	Variazioni delle rimanenze	930	(2.699)
(3.730)	(10.435)	Variazioni dei crediti a breve	(13.899)	(13.763)
(4.781)	5.962	Variazioni dei debiti a breve	(1.989)	13.837
(99)	(277)	Imposte pagate	(527)	(2.561)
(13.302)	2.007	Interessi netti e altri proventi finanziari (pagati) ricevuti	(19.816)	(1.494)
<b>9.303</b>	<b>(1.448)</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>39.505</b>	<b>7.106</b>
(8.777)	(25.560)	Acquisto di immobilizzazioni materiali	(79.671)	(163.173)
-	137	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	-	13.694
-	-	Investimenti in società collegate	-	(1.049)
<b>(8.777)</b>	<b>(25.697)</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>(79.671)</b>	<b>(150.528)</b>
-	-	Aumento del capitale sociale	405	30.477
-	(19)	Dividendi	-	(6.868)
-	(696)	Variazione di altri crediti finanziari	-	(696)
-	7.000	Variazioni di altri debiti finanziari	-	7.000
3.339	(281)	Scoperto bancario	3.339	3.819
2.328	(18.321)	Rimborso finanziamenti bancari	(50.756)	(26.125)
7.409	34.972	Utilizzo finanziamenti bancari	58.195	129.472
<b>12.491</b>	<b>22.655</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>10.889</b>	<b>137.079</b>
<b>13.017</b>	<b>(4.490)</b>	<b>Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(29.277)</b>	<b>(6.343)</b>
-	493	Cambio su disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-	-
26.089	30.824	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	68.383	33.170
<b>39.106</b>	<b>26.827</b>	<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo</b>	<b>39.106</b>	<b>26.827</b>

**PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO**

<i>US\$ migliaia</i>	<b>Capitale</b>	<b>Utili portati</b>	<b>Altre riserve</b>		<b>Totale</b>
	<b>sociale</b>	<b>a nuovo</b>	<i>Altro</i>	<i>Cash flow hedge</i>	
<b>Saldo al 1° gennaio 2015</b>	<b>42.196</b>	<b>22.837</b>	<b>269.289</b>	<b>583</b>	<b>334.905</b>
Aumento di capitale	89	-	316	-	405
Azioni proprie	-	-	(571)	-	(571)
Altre variazioni (riserva di consolidamento)	-	-	(100)	-	(100)
Utile (perdita) complessivo	-	44.773	-	(6.866)	37.907
<b>Saldo al 30 settembre 2015</b>	<b>42.285</b>	<b>67.610</b>	<b>268.934</b>	<b>(6.283)</b>	<b>372.546</b>

<i>US\$ migliaia</i>	<b>Capitale</b>	<b>Utili portati</b>	<b>Altre riserve</b>		<b>Totale</b>
	<b>sociale</b>	<b>a nuovo</b>	<i>Altro</i>	<i>Cash flow hedge</i>	
<b>Saldo al 1° gennaio 2014</b>	<b>35.988</b>	<b>31.292</b>	<b>252.354</b>	<b>(2.937)</b>	<b>316.697</b>
Riclassificazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ( <i>cash flow hedge</i> )	-	(5.692)	-	4.151	(1.541)
Rettifica per applicazione retroattiva dei nuovi principi contabili IFRS	-	7.532	(91)	-	7.441
<b>Saldo al 1° gennaio 2014 rettificato (1)</b>	<b>35.988</b>	<b>33.132</b>	<b>252.263</b>	<b>1.214</b>	<b>322.597</b>
Aumento di capitale	6.208	-	24.269	-	30.477
Dividendi (US\$ 0,0165 per azione)	-	(6.868)	-	-	(6.868)
Altre variazioni (riserva di consolidamento)	-	-	(48)	-	(48)
Utile (perdita) complessivo	-	(5.169)	-	408	(4.761)
<b>Saldo al 30 settembre 2014</b>	<b>42.196</b>	<b>21.095</b>	<b>276.485</b>	<b>1.622</b>	<b>341.398</b>

<sup>1</sup> Rettificato per effetto della prima applicazione retrospettiva dei nuovi IFRS e della riclassificazione nel capitale della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("*cash flow hedge*"). Per ulteriori dettagli si rimanda alla sezione della Nota 1 "Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2014" nella parte dedicata alle note della relazione del Gruppo 2014.

## NOTE

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", DIS) è una Société Anonyme costituita ai sensi delle leggi del Granducato di Lussemburgo il 9 febbraio 2007 e ha sede legale in Lussemburgo. Il bilancio intermedio consolidato è stato redatto secondo quanto previsto all'art. 5 della Legge lussemburghese dell'11 gennaio 2008, che ha recepito la Direttiva 2004/109/CE del 15 dicembre 2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio in materia di armonizzazione dei requisiti di trasparenza informativa degli emittenti i cui valori mobiliari sono ammessi alla negoziazione su mercati regolamentati.

Il Gruppo d'Amico International Shipping (il "Gruppo") ha adottato gli IFRS (International Financial Reporting Standards) e gli IAS (International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) e adottati dall'Unione Europea. Nel termine "IFRS" sono inclusi anche tutti gli IAS in vigore, nonché tutte le interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), denominato in precedenza Standing Interpretations Committee (SIC) adottati dall'Unione Europea. Il presente bilancio consolidato è stato redatto sulla base del costo storico, ad eccezione di alcune attività e passività finanziarie, che vengono riportate al *fair value*.

Il Gruppo d'Amico International Shipping S.A. dispone di adeguate risorse, tali da garantire la propria operatività per il prossimo futuro; il bilancio viene quindi redatto sulla base del principio di continuità aziendale.

Gli importi sono espressi in dollari USA, valuta funzionale utilizzata dal Gruppo.

---

### 1. PRINCIPI CONTABILI

---

Di seguito vengono indicati i principi contabili, applicati in maniera uniforme.

#### Criteri di redazione

Il presente bilancio illustra i risultati consolidati conseguiti dalla società controllante, d'Amico International Shipping S.A. e dalle sue controllate per il periodo chiuso al 30 settembre 2015, in conformità con lo IAS 34 *Bilanci intermedi* adottato dall'Unione Europea.

Il bilancio consolidato sintetico intermedio non contiene tutte le comunicazioni e le informative richieste in un bilancio annuale e dovrebbe essere letto unitamente al bilancio annuale del Gruppo al 31 dicembre 2014.

#### Principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili e nell'utilizzo delle stime

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio la direzione aziendale effettua valutazioni e, ove necessario, adotta delle stime. Le decisioni degli amministratori sono basate sull'esperienza e sulle previsioni connesse al verificarsi di eventi futuri, e pertanto sono da considerarsi ragionevoli. Stime e valutazioni rilevanti ai fini contabili sono effettuati in tutte le aree di business. I giudizi significativi formulati dalla direzione nell'applicare i principi contabili del Gruppo e i principali fattori d'incertezza nelle stime sono gli stessi applicati al bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014.

#### Valutazione del *fair value*.

Per ottenere una specifica valutazione al *fair value* ci si basa sui valori quotati o sulle informazioni dei broker nonché sulla regolare verifica degli adeguamenti delle suddette valutazioni e di dati non osservabili, in modo da classificare tali valutazioni nel livello di *fair value* appropriato. Nella valutazione dei *fair value* deve essere preso in conto il maggior numero possibile di dati di mercato.

Per misurare i *fair value* si fa ricorso a tecniche di valutazione che si basano su tre livelli di elementi:

- Gli elementi del primo livello sono costituiti dai valori quotati nei mercati attivi per attività o passività dello stesso tipo;
- Gli elementi del secondo livello, diversi dai valori quotati inclusi nel primo livello, sono osservabili direttamente o indirettamente per l'attività o la passività presa in esame;
- Gli elementi del terzo livello non sono osservabili a partire da dati di mercato.

Al 31 dicembre 2014 i principali fattori d'incertezza nelle stime erano gli stessi.

## Informazioni di settore

d'Amico International Shipping opera in un solo segmento: quello delle navi cisterna. In termini geografici, il segmento di riferimento è unico poiché il Gruppo valuta le opportunità d'impiego disponibili in tutto il mondo e i movimenti delle singole navi non sono limitati a specifiche aree geografiche (dispiegamento mondiale della flotta).

## Principi contabili

### **Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2015**

Non è stato applicato alcun nuovo principio contabile in relazione al bilancio consolidato 2014.

### **Principi contabili, variazioni e interpretazioni non ancora in vigore**

Alla data di redazione del bilancio i seguenti principi contabili e le relative interpretazioni, applicabili al Gruppo, erano stati emessi ma non erano entrati ancora in vigore:

**IFRS 15 – Ricavi da contratti con i clienti:** è stato emesso a maggio 2014 dallo IASB, allo scopo di riunire le norme sparse in diversi principi e di creare un quadro di principi basilari da applicare a tutte le categorie di transazioni, ivi compresi i ricavi, chiedendo sostanzialmente alle società di iscrivere i ricavi all'atto del trasferimento del controllo su beni o servizi a un cliente, a un importo che rispecchi il corrispettivo atteso, in *cinque fasi*. L'orientamento prevede inoltre informazioni supplementari sulla natura, l'ammontare, la tempistica e la certezza di ricavi e flussi di cassa derivanti da contratti con i clienti. Il principio entrerà in vigore da gennaio 2018, ma è consentita l'adozione anticipata. Lo IFRS 15 non dovrebbe avere alcun impatto significativo sulle attività nette, sulla situazione finanziaria e sui risultati delle operazioni del Gruppo DIS, ma lo avrà sulle informazioni presentate in bilancio.

**IFRS 9 – Strumenti finanziari:** è stato emesso a luglio 2014 e dovrebbe essere applicato in maniera retrospettiva agli esercizi dal 1° gennaio 2018; le migliorie introdotte sostituiranno le norme per la contabilizzazione e la valutazione degli strumenti finanziari contenute nello IAS 39. Più dettagliatamente, le attività finanziarie si divideranno in due categorie: quelle valutate al costo ammortizzato e quelle valutate al *fair value*, dove il primo gruppo comprenderà le attività finanziarie per le quali i termini contrattuali generano, in date specifiche, flussi di cassa che costituiscono il solo pagamento del capitale e degli interessi e il cui modello di business consiste nel detenerle al fine di realizzare i flussi di cassa contrattuali; mentre il secondo gruppo includerà tutte le altre attività finanziarie (valutazione al *fair value*). Mentre le norme applicate alle passività finanziarie sono perlopiù uguali a quelle enunciate nello IAS 39, vengono introdotti orientamenti modificati riguardo alla classificazione nel conto economico complessivo delle modifiche nel *fair value* di taluni strumenti di debito, in funzione del proprio rischio di credito, il che significa che le variazioni d'importo dei *fair value* della passività saranno suddivise nell'ammontare della variazione che è imputabile ai cambiamenti nel rischio di credito della passività – da esporre nel conto economico complessivo – e nel restante ammontare della variazione nel *fair value* della passività, da esporre nel conto economico.

---

## 2. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

---

Al 30 settembre 2015 gli impegni finanziari del Gruppo erano pari a US\$ 403,1 milioni, di cui US\$ 154,3 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi.

<i>US\$ milioni</i>	AI 30 settembre 2015	AI 31 dicembre 2014
Fino a un anno	154,3	78,3
Tra 1 e 3 anni	248,8	131,9
Tra 3 e 5 anni	-	-
Oltre 5 anni	-	-
Totale	<u>403,1</u>	<u>210,2</u>

Gli impegni finanziari sono relativi ai seguenti pagamenti: 4 nuove navi cisterna “*product/chemical*” da 40.000 dwt costruite nei cantieri Hyundai-Mipo, 4 nuove navi cisterna “*product/chemical*” da 50.000 dwt costruite nei cantieri Hyundai-Mipo e 6 nuove navi cisterna “*product/chemical*” da 75.000 dwt costruite nei cantieri Hyundai-Mipo. La consegna delle navi di nuova costruzione di DIS è prevista tra il 2015 e il terzo trimestre del 2018.

Per il Consiglio di Amministrazione

*Paolo d'Amico*  
Presidente

*Marco Fiori*  
Amministratore delegato

Il manager responsabile della redazione del bilancio, Giovanni Barberis, nella sua qualità di Direttore finanziario della Società, dichiara che le informazioni contabili contenute nel presente documento corrispondono ai risultati riportati nei libri contabili e in qualsiasi altra documentazione o registrazione contabile della Società.

*Giovanni Barberis*  
Direttore finanziario