

COMUNICATO STAMPA

**d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING: BILANCIO 2007 CON UTILE NETTO CONSOLIDATO DI US\$ 75 MILIONI (30% SUI RICAVI NETTI)
PROPOSTA LA DISTRIBUZIONE DI DIVIDENDI PER US\$ 35 MILIONI (47% DELL'UTILE NETTO)
PARI A US\$ 0,23 PER AZIONE**

- *Utile Netto* 2007 di US\$75,0 milioni, in aumento del 35% rispetto al 2006 (escludendo le plusvalenze da cessione navi) con un margine di circa il 30% sui ricavi netti (Time charter equivalent earnings)
- *Utile per azione* di US\$ 0,50 con proposta di distribuzione di dividendi per US\$35 milioni (US\$ 0,23 per azione)
- *Ricavi netti (Time charter equivalent - TCE – earnings)* di US\$ 251,7 milioni nel 2007 (+3.5% vs. 2006)
- *EBITDA* di US\$ 106,6 milioni nel 2007, con un incremento dell'1,8% vs. 2006 (US\$ 104,1 milioni escludendo le plusvalenze da vendita navi)
- *Flussi di cassa operativi* di US\$97,9 milioni nel 2007, in aumento del 9,8% vs. 2006 (US\$89.2 milioni).
- *Indebitamento finanziario netto*, al 31 dicembre 2007 di US\$ 157,9 milioni (23% del valore di mercato delle navi di proprietà della flotta operativa) a fronte di una rilevante linea di credito 'revolving' disponibile (oltre 150 milioni di US\$) a supporto dei piani di crescita

Lussemburgo, 12 febbraio 2008 – Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping (Borsa Italiana: DIS), società operante nel trasporto marittimo su scala internazionale di prodotti petroliferi raffinati, ha approvato oggi il progetto di bilancio d'esercizio e consolidato del 2007.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

Paolo d'Amico, Presidente del Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping, ha commentato:

Il 2007 è stato un anno molto importante per la nostra società che, con la quotazione sulla Borsa di Milano nel mese di maggio, ha posto le basi per il proprio sviluppo. L'esercizio 2007 ha inoltre visto la realizzazione di significativi risultati economici e finanziari, confermando l'efficacia del nostro modello di business in un mercato competitivo.

Il nostro obiettivo è quello di operare con una moderna flotta di navi cisterna, offrendo ai nostri clienti servizi efficienti e sicuri. In tale ambito, la nostra moderna flotta, con un'età media di 3,7 anni, significativamente inferiore rispetto alla flotta dei nostri concorrenti, rappresenta una caratteristica distintiva ed un vantaggio competitivo per il Gruppo.

La nostra strategia si è focalizzata sull'espansione della nostra flotta attraverso l'acquisto di nuove navi, direttamente e tramite joint venture, valutando contestualmente altre opportunità di mercato e mantenendo un basso livello di indebitamento.

Marco Fiori, Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping ha commentato: *Sono molto lieto di aver proposto il nostro primo dividendo come società quotata per un importo di US\$ 35 milioni, equivalenti a US\$ 0,23 per azione. Abbiamo generato un rilevante cash flow cogliendo anche opportunità del mercato mediante il bilanciamento dell'impiego della nostra flotta tra il mercato spot e quello di contratti a medio-lungo periodo, ottimizzando i ritorni finanziari ed economici.*

Operiamo in un mercato frammentato con validi fondamentali ed è nostra intenzione continuare ad operare come consolidatori del settore. La nostra solida posizione finanziaria, che genera significativi



flussi di cassa, unita al basso livello di indebitamento, ci consente di continuare la nostra politica di espansione della flotta premiando nel contempo i nostri azionisti con un importante dividendo, massimizzando la creazione di valore nel lungo termine.

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING GROUP – BILANCIO CONSOLIDATO 2007

PERFORMANCE OPERATIVE DI D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING NEL 2007

Ricavi base time charter (Ricavi Netti): nell'esercizio conclusosi il 31 dicembre 2007 sono stati pari a US\$ 251,7 milioni, superiori del 3,5% rispetto ai US\$ 243,3 milioni del 2006. Tale incremento è principalmente attribuibile a maggiori ricavi su base *time charter* per giorno di utilizzo nave, aumentati del 2,9%, su base annua mediamente pari a US\$ 21.490, mentre nel 2006 erano stati di US\$ 20.885. Nel 2007 è altresì aumentato il numero medio di imbarcazioni disponibili, passate a 35,2 rispetto alle 34,5 del 2006. L'aumento dei ricavi medi giornalieri su base *time charter* è attribuibile principalmente all'andamento particolarmente favorevole del mercato dei trasporti nel primo semestre dell'anno. Nel secondo semestre il Gruppo ha adattato la propria strategia alle condizioni di mercato meno favorevoli, cercando di aumentare la quota di ricavi derivanti da contratti di medio-lungo periodo a tariffa fissa.

Costi per noleggi passivi: nel 2007 sono stati pari a US\$ 92,4 milioni, in diminuzione del 12,8% rispetto al 2006, anno in cui tali costi erano stati pari a US\$ 105,9 milioni. La riduzione dei costi per noleggi passivi è riconducibile principalmente alla diminuzione del 12,2% nel numero medio di navi a noleggio, che nel 2007 sono state pari a 18,7 (21,3 nel 2006).

Altri costi operativi diretti: comprendono i costi per gli equipaggi, le spese tecniche, per lubrificanti e i costi per le assicurazioni; derivano principalmente dalla gestione delle navi di proprietà, ed in minor misura dalla gestione di navi a noleggio. Per l'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2007 sono stati pari a US\$ 34,6 milioni, rispetto ai US\$ 27,5 milioni dell'esercizio 2006. L'incremento del 26,0% è attribuibile principalmente all'aumento del 24,6% nel numero medio di imbarcazioni di proprietà, passate da 10,8 nel 2006 a 13,5 nel 2007.

Spese generali e amministrative: nell'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2007 sono state pari a US\$ 22,4 milioni. Come previsto, sono state sensibilmente superiori e non comparabili rispetto al precedente esercizio 2006 (pari a US\$ 8,5 milioni); al riguardo, il costo del personale nel 2007 è stato di US\$ 11,7 milioni, compresi US\$ 1,8 milioni circa quale quota delle opzioni, valutate al *fair value*, assegnate al top management nel settembre 2007 e contabilizzate a partire dall'ultimo trimestre dell'esercizio. I costi in esame comprendono inoltre le spese sostenute per l'IPO, oltre alle maggiori spese ordinarie (quali ad esempio alcuni costi per consulenze), connesse al processo di quotazione in Borsa della Società.

Risultato operativo lordo (EBITDA): per l'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2007 è stato pari a US\$ 106,0 milioni, rispetto agli US\$ 104,1 milioni del precedente esercizio 2006 (US\$ 134,1 milioni se si includono le plusvalenze derivanti dalla vendita di navi). In termini percentuali rispetto ai ricavi su base *time charter*, il margine operativo lordo è diminuito leggermente, passando nel 2007 al 42,1%, rispetto al 42,8% del 2006. Tale variazione del margine è attribuibile principalmente all'aumento dei costi generali ed amministrativi (come conseguenza di costi non ricorrenti connessi alla quotazione e della modifica nella struttura dei costi dopo l'IPO).

Ammortamenti: per il 2007 sono stati pari a US\$ 29,5 milioni, in aumento del 30,5% rispetto al 2006. L'incremento di tale voce di bilancio è principalmente attribuibile alla crescita del 24,6% verificatasi fra il 2006 e il 2007 nel numero medio di imbarcazioni di proprietà.



Risultato operativo (EBIT): per l'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2007 il risultato operativo è stato pari a US\$ 76,5 milioni in calo del 6,1% rispetto ai US\$ 81,5 milioni del 2006 (111,5 milioni di US\$ tenendo conto delle plusvalenze dalla vendita di navi). Il margine operativo al netto della vendita di navi è diminuito, passando al 30,4% rispetto al 33,5% dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Oneri finanziari netti: per il 2007 sono stati pari a US\$ 10,9 milioni, rispetto ai US\$ 17,8 milioni del 2006. Tale positiva variazione è in gran parte conseguenza della maggiore flessibilità finanziaria ottenuta tramite la nuova linea di credito revolving negoziata nel marzo del 2007, che consente al Gruppo di gestire la propria leva finanziaria per ridurre in maniera significativa gli oneri finanziari.

Utile prima delle imposte: per l'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2007 è stato pari a US\$ 65,6 milioni, rispetto ai US\$ 63,8 milioni dell'esercizio 2006 (US\$ 93,8 milioni tenendo conto delle plusvalenze dalla vendita di navi). Nonostante l'aumento dei costi e delle fluttuazioni delle tariffe su base *time charter* registrati nell'esercizio, la solidità del *core business* e la struttura flessibile dell'indebitamento hanno consentito a d'Amico International Shipping di mantenere nel 2007 margini in linea con quelli del 2006 (rispettivamente 26,1% e 26,2% su base comparabile, escludendo per il 2006 le plusvalenze dalla vendita di navi).

Imposte sul reddito: riguardano la principale azienda operativa del Gruppo, d'Amico Tankers Ltd (Irlanda). L'ammissione al regime di *tonnage tax* a decorrere da gennaio del 2007 ha portato alla determinazione delle imposte per il periodo sulla base degli utili nozionali realizzati dalle navi, che dipendono dalle loro caratteristiche dimensionali e non dagli utili effettivamente realizzati dalla società. I ricavi fiscali netti per US\$ 9,5 milioni per l'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2007 rispecchiano lo storno delle passività fiscali differite del Gruppo contabilizzate in precedenza (pari a US\$ 10,2 milioni) conseguenti all'accesso al regime fiscale di *tonnage tax* (nel 2006 le imposte sui redditi erano state pari a US\$ 8,9 milioni).

Utile netto: per l'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2007 è stato pari a US\$ 75,1 milioni, rispetto ai US\$ 55,7 milioni dell'esercizio 2006 (US\$ 84,9 milioni tenendo conto delle plusvalenze dalla vendita di navi).

QUARTO TRIMESTRE 2007

Analogamente a quanto accaduto nell'ultimo trimestre del 2006, anche nel quarto trimestre 2007 la domanda statunitense di prodotti raffinati del petrolio nella stagione invernale non è stata particolarmente significativa, ostacolando una ripresa nel mercato dei noli. La contrazione di mercato intervenuta nel terzo trimestre nell'emisfero occidentale ha registrato un'inversione di tendenza intorno alla metà del quarto trimestre, quando le scorte statunitensi sono scese al livello minimo degli ultimi quattro anni aumentando la pressione sul mercato. Come previsto, i livelli significativi dei rates del primo e del secondo trimestre del 2007 non si sono ripetuti nella seconda metà dell'anno, privo di eventi a carattere straordinario. Gli effetti di una ripresa nel mercato dei noli, già intervenuti nell'ultima parte del quarto trimestre del 2007 (il rate medio del mese di dicembre è stato di US\$ 20.041), sono attesi nel primo trimestre del 2008.

L'utile netto del quarto trimestre del 2007 di US\$ 8,2 milioni rispecchia le condizioni di mercato sopra descritte.



POSIZIONE FINANZIARIA E FLUSSI DI CASSA CONSOLIDATI

L'**indebitamento finanziario netto** era pari a US\$ 157,9 milioni al 31 dicembre 2007, rispetto ad un saldo di US\$ 226,3 milioni a fine 2006. A fine dicembre 2007 il rapporto fra l'indebitamento finanziario netto ed il patrimonio netto era pari a 0,56.

I **flussi di cassa netti** relativi al periodo conclusosi al 31 dicembre 2007 sono stati pari a US\$ 11,0 milioni, determinando un aumento delle disponibilità liquide, che al 31 dicembre 2007 erano di US\$ 24,9 milioni, rispetto agli US\$ 13,9 milioni a fine dicembre 2006.

Flussi di cassa da attività operative: per l'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2007 sono stati pari a di US\$ 97,9 milioni rispetto a US\$ 89,2 milioni dello stesso periodo dell'esercizio precedente. Tale miglioramento è stato determinato dal risultato operativo lordo in crescita e dalla migliore gestione del capitale circolante.

Flussi di cassa da attività di investimento: nel 2007 si sono registrate uscite nette per US\$ 82,5 milioni rispetto ai US\$ 39,7 milioni di uscite nette del 2006. Gli incrementi delle immobilizzazioni del 2007 comprendono l'esercizio delle opzioni di acquisto sulla High Priority e sulla High Trust per US\$ 61,3 milioni, nonché i pagamenti per US\$ 18,5 milioni delle rate di competenza di d'Amico International Shipping relative a cinque navi in costruzione nell'ambito delle joint-venture del Gruppo, Glenda International Shipping e d'Amico Mitsubishi Shipping. Nel 2006 gli investimenti del Gruppo hanno riguardato l'acquisizione di 3 navi, per un totale di US\$ 105,3 milioni, nonché pagamenti per US\$ 1,9 milioni relativi alle rate delle navi in costruzione per conto di d'Amico Mitsubishi. In quello stesso anno sono state vendute quattro navi, con una plusvalenza di US\$ 70,0 milioni.

Flussi di cassa da attività finanziarie: per l'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2007 riguardano l'operazione di rifinanziamento di tutti i debiti pregressi per US\$ 240,2 milioni, effettuata tramite l'utilizzo di US\$ 248,3 milioni della nuova linea di credito revolving. In tale voce sono inoltre inclusi dividendi per US\$ 25 milioni distribuiti prima della quotazione, i ricavi dall'operazioni di IPO, pari a US\$ 92,4 milioni, nonché l'aumento delle riserve a patrimonio netto, principalmente relative alle opzioni su azioni assegnate al management. Una parte dei ricavi derivanti dall'IPO è stata utilizzata per rimborsare US\$ 70,0 milioni della linea di credito revolving; sono state inoltre riacquistate azioni proprie per US\$ 11,2 milioni. Nel 2006 il Gruppo ha registrato un consistente saldo negativo dei flussi di cassa da attività finanziarie, dovuto principalmente al rimborso di debiti verso parti correlate.

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING SA 2007 - BILANCIO DI ESERCIZIO

La Società è la holding company di d'Amico Tankers Limited, delle sue controllate e di Glenda International Shipping Ltd. d'Amico International Shipping SA predispone il proprio bilancio d'esercizio secondo i principi contabili applicabili in Lussemburgo. L'utile netto dell'esercizio è stato di US\$ 16,7 milioni.

DIVIDENDI

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping SA propone all'Assemblea della Società la distribuzione di un dividendo pari a US\$ 35 milioni (47% dell'utile netto consolidato) corrispondente a US\$ 0,23 per azione. Tale proposta dovrà essere approvata dall'Assemblea dei soci, prevista per il 29 Aprile 2008.



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

ESERCIZIO DI OPZIONI PER L'ACQUISTO DI NAVI

In data 8 gennaio 2008 d'Amico International Shipping ha annunciato l'esercizio dell'opzione di acquisto della High Harmony, effettuata in anticipo rispetto al periodo originariamente previsto, che sarebbe dovuto decorrere dal 2010. Si tratta della seconda opzione di acquisto che viene esercitata in anticipo, dopo quella sulla High Priority nel settembre 2007. Prima della sua acquisizione, la High Harmony era gestita dal Gruppo in time charter; si tratta di una nave cisterna MR a doppio scafo da 45.913 dwt, costruita nel 2005 in Giappone dai cantieri Shin Kurushima. L'imbarcazione è stata acquistata per 2,9 miliardi di yen (US\$ 26,5 milioni), un prezzo significativamente inferiore rispetto al suo valore di mercato, che supera i US\$ 50,0 milioni.

In data 17 gennaio 2008 il Gruppo ha concordato l'acquisto della High Consensus. Si tratta di una nave cisterna MR a doppio scafo da 45.896 dwt, con consegna prevista per febbraio 2008. Il prezzo di acquisto convenuto è pari a 2,9 miliardi di yen (US\$26,5 milioni), significativamente inferiore rispetto al suo valore di mercato, che supera i US\$50,0 milioni. L'imbarcazione era stata originariamente noleggiata nel 2005 da d'Amico International, con un contratto che prevedeva un'opzione d'acquisto esercitabile a partire dal 2010.

Il Gruppo ha concordato l'acquisto della nave cisterna MR High Peace. Si tratta di un'imbarcazione a doppio scafo da 45.888 dwt, con consegna prevista nel marzo 2008, dopo la sottoscrizione del Memorandum d'Intesa contrattuale prevista per le prossime settimane. Il prezzo di acquisto convenuto è pari a 2,9 miliardi di yen (circa US\$ 27,0 milioni, significativamente inferiore rispetto al suo valore di mercato, che supera i US\$ 50,0 milioni). Tale imbarcazione era stata originariamente noleggiata nel 2004 da d'Amico Tankers Limited, con un contratto che prevedeva un'opzione di acquisto esercitabile a partire dal 2009. Come già con la High Harmony e con la High Consensus di cui sopra, il Gruppo ha negoziato con i proprietari l'esercizio anticipato dell'opzione, realizzando così la sua quarta acquisizione anticipata.

VARIAZIONI DELLA FLOTTA

Contratto di noleggio a lungo termine della MT Malbec

A gennaio del 2008 d'Amico ha sottoscritto un contratto di noleggio della durata di sei anni per la MT Malbec, una moderna e flessibile nave cisterna Handysize a doppio scafo di classe IMO da 38.500 dwt costruita nel 2004 in Cina dai cantieri Guangzhou. Tale imbarcazione fa ora parte della flotta operativa di d'Amico. Il contratto di time charter prevede inoltre un'opzione di acquisto a scadenza.

Vendita della MT High Trust

In data 1 febbraio 2008 il Gruppo ha concordato la vendita alla Bien Dong shipping Company di Hanoi (Vietnam) della MT High Trust, una nave cisterna MR a doppio scafo da 45.937 dwt costruita nel 2004 in Giappone dai cantieri Shin Kurushima. La consegna dell'imbarcazione al nuovo proprietario ed il corrispondente integrale incasso del ricavato è prevista a marzo 2008. Il prezzo di vendita lordo convenuto per l'imbarcazione è pari a US\$ 55,0 milioni, rispetto a un valore di inventario pari a US\$ 31,5 milioni; ciò consente al Gruppo di realizzare una significativa plusvalenza, pari a circa US\$ 22,0 milioni di cui può disporre. Prima della vendita, tale imbarcazione era stata presa a noleggio e poi acquistata dal



Gruppo d'Amico, che su di essa aveva esercitato l'opzione di acquisto nel mese di ottobre dell'anno passato.

Il numero delle imbarcazioni della flotta di Glenda International Shipping aumenta a 10

Come già evidenziato nella precedente sezione, in data 1 febbraio 2008 il Gruppo ha annunciato che GLENDA International Shipping Limited, la società di joint-venture fra d'Amico International Shipping e il Gruppo Glencore, subentrerà alla St Shipping & Transport Pte. Ltd. di Singapore nel contratto per l'acquisto di tre navi cisterna MR di classe IMO da 46.000 dwt. Tali imbarcazioni sono in costruzione presso i cantieri Hyundai-Mipo Dockyard Co. Ltd (Hyundai-Mipo), ed hanno un prezzo di acquisto di US\$ 49,0 milioni ciascuna. La consegna è prevista per dicembre 2009, gennaio 2011 e marzo 2011.

Tale acquisto porta a sei il numero delle imbarcazioni ordinate dal Gruppo presso i cantieri Hyundai-Mipo, ed a 10 la consistenza della flotta di Glenda International Shipping.

A seguito dell'esercizio delle opzioni di acquisto dopo il 31 dicembre 2007 ed alle variazioni della flotta di cui sopra, il numero delle imbarcazioni in acqua di d'Amico International Shipping può essere riassunto come segue:

	Al 31 dicembre 2007			Al 12 febbraio 2008		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di Proprietà	12,0	3,0	15,0	14,0	3,0	17,0
In time charter	12,0	4,0	16,0	9,0	4,0	13,0
Possesso indiretto	-	3,4	3,4	-	4,4	4,4
Totale	24,0	10,4	34,4	23,0	11,4	34,4

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Dal 2003 al 2005 le tariffe di trasporto per le navi cisterna MR sono aumentate rapidamente, principalmente a causa dei forti tassi di crescita dell'economia mondiale, delle maggiori distanze di trasporto dei prodotti petroliferi raffinati, della volatilità causata dalle opportunità di operazioni di arbitraggio e dai colli di bottiglia nella logistica per il trasporto di tali prodotti.

Nonostante il gran numero di imbarcazioni consegnate negli ultimi due anni (pari nel 2006 al 9% di tutta la flotta esistente, e nel 2007 a poco più del 10% - Fonte: Clarksons' Research Services), la forte crescita della domanda ha mantenuto su livelli storicamente alti le tariffe di trasporto, con un aumento delle tariffe medie per i time charter a 3 e 5 anni, che forniscono un'indicazione circa le future aspettative di mercato.

Per il 2008 si prevedono immissioni ancora più consistenti di imbarcazioni di nuova costruzione (pari al 12% della flotta esistente - fonte: Clarksons' Research Services) ed un potenziale rallentamento della crescita economica e della domanda di petrolio dovuta alle attuali difficoltà di cui risentono le istituzioni finanziarie e agli alti prezzi petroliferi. Ciononostante, una serie di elementi attenuanti (alcuni già osservati negli ultimi due anni, altri nuovi) dovrebbero fornire sostegno ai mercati dei trasporti; tra questi:

- Ulteriore allungamento dei tempi di scarico nelle aree geografiche di maggior consumo, quali la Costa Orientale degli Stati Uniti e l’Africa Occidentale, con relativo assorbimento della capacità di trasporto;
- Ulteriore scarsa disponibilità di cantieri per i bacini e per le riparazioni, con conseguenti forti ritardi;
- Aumento della domanda di imbarcazioni di classe IMO per fare fronte al mercato, forte e in aumento, del trasporto di prodotti vegetali, di olio di palma e di prodotti chimici;
- Commercio in più direzioni dei prodotti petroliferi raffinati, in base alle opportunità di arbitraggio;
- Ulteriore irrigidimento delle procedure di ispezione e di esame da parte delle compagnie petrolifere, che favorirà le imbarcazioni a doppio scafo gestite direttamente dai proprietari, con gestione completamente in proprio della nave e dell'equipaggio;
- Ulteriore accelerazione della rottamazione delle più obsolete imbarcazioni a scafo singolo (in base a studi condotti da Clarkson, è prevista la rottamazione di oltre 8,20 milioni di tonnellate di capacità di trasporto (dwt) nel segmento 25.000-50.000 dwt entro il 2010, data di fine operatività prevista dall'IMO);
- Forte aumento della capacità di raffinazione prevista, pari per il 2008 a 2,9 milioni di barili al giorno (bpd), mentre nel 2007 la crescita stimata è stata di 1,4 milioni bpd (fonte: International Energy Agency, luglio 2007, Mid-term Oil Market Report);
- Aumento della domanda di viaggi sul lungo raggio, determinata da una crescente differenza di localizzazione fra la capacità di raffinazione e la domanda; la nuova capacità di raffinazione verrà aggiunta prevalentemente in Asia sud-orientale e in Medio Oriente, a grande distanza dalle principali aree geografiche di consumo, localizzate in Europa e in Nord America;
- Moderne raffinerie, spesso localizzate lontano rispetto alle aree geografiche di consumo, in grado di:
 - Soddisfare la crescente domanda specializzata di prodotti, determinata soprattutto dalle nuove normative ambientali di Stati Uniti ed Europa.
 - Processare petrolio greggio di qualità “sour”, che dovrebbe rappresentare la maggior parte della futura produzione petrolifera (capacità di raffinazione più contenuta per adeguare la produzione di petrolio greggio di qualità “sweet”)
- Scorte limitate di prodotti petroliferi per Stati Uniti, Giappone e Cina (fra i principali paesi importatori di tali prodotti), che di recente hanno raggiunto nel loro complesso i livelli minimi degli ultimi 4 anni (fonte: Cleaves Shipbroking);
- La più grave scarsità di carburanti registrata in Cina negli ultimi quattro anni, con importazioni 2008 previste in aumento fra il 12 e il 15% (fonte: Cleaves Shipbroking).



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, Monte Carlo e Singapore). The company's shares are listed on the Milan Stock Exchange under the ticker symbol "DIS". La Società è quotata alla Borsa di Milano (ticker symbol 'DIS').

Company Contact

d'Amico International Shipping S.A
Alberto Mussini (CFO & IRM)
E-mail: ir@damicointernationalshipping.com

Investor Relations Team

Floriana Vitale
IR TOP – Investor Relations Advisory (Milan, Italy)
Tel: +39 02 45473884/3
E-mail: ir@damicointernationalshipping.com

Natassa Markopoulou
Capital Link – London
Tel. +44 (0) 20 7614-2900
E-mail: damicotankers@capitalink.com

Ramnique Grewal
Capital Link -New York
Tel. (212) 661-7566
E-Mail: damicotankers@capitalink.com

Media Relations

PMS Group
Contact: Antonio Buozzi
Tel: +39 02 48000250
Mob: +39 329 7605000
E-mail: a.buozzi@pmsgroup.it

ALLEGATI

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO 2007

US\$ (migliaia)	Note	2007	2006
Ricavi		310 260	299 555
Costi diretti di viaggio		(58 575)	(56 286)
Ricavi base <i>time charter</i>		251 685	243 269
Costi per noleggi passivi		(92 352)	(105 929)
Altri costi operativi diretti		(34 647)	(27 496)
Spese generali ed amministrative		(22 408)	(8 471)
Altri proventi operativi		3 767	2 761
Plusvalenze da vendita navi		-	29 978
Risultato operativo lordo		106 045	134 111
Ammortamenti		(29 507)	(22 604)
Risultato operativo		76 539	111 508
Proventi (oneri) finanziari netti		(10 950)	(17 750)
Utile netto ante imposte		65 589	93 758
Imposte sul reddito		9 492	(8 850)
Utile netto		75 081	84 908

L'utile netto è interamente di pertinenza della capogruppo.

Utile per azione ¹	0.501	0.566
Utile diluito per azione ²	0.492	0.566

¹ In considerazione del fatto che d'Amico International Shipping SA è stata costituita nel 2007, a fini comparativi, l'utile per azione 2006 è stato calcolato dividendo l'utile netto di periodo per il numero di azioni della d'Amico International Shipping SA's al 31 dicembre 2007 (149,949,907 azioni).

² L'utile diluito per azione 2007 è stato calcolato assumendo l'emissione del numero totale di azioni previsto dal piano di share options (2,661,774).



STATO PATRIMONIALE 2007

<i>US\$ (migliaia)</i>	As at 31 December 2007	As at 31 December 2006
ATTIVITA'		
Attività non correnti		
Attività materiali	430 605	377 571
Immobilizzazioni finanziarie	4	50
Totale attività non correnti	430 609	377 621
Attività correnti		
Rimanenze	9 300	5 213
Crediti a breve ed altre attività correnti	35 863	39 149
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	24 926	13 932
Totale attività correnti	70 090	58 294
Totale attività	500 699	435 915
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto		
Capitale sociale	149 950	159
Utili portati a nuovo	75 081	154 367
Altre riserve	57 659	(536)
Patrimonio netto totale	282 689	153 990
Passività non correnti		
Banche ed altri finanziatori	178 482	187 724
Riserva per imposte differite	-	10 169
Totale passività non correnti	178 482	197 893
Passività correnti		
Banche ed altri finanziatori	-	16 000
Altre passività finanziarie correnti	4 355	37 861
Debiti a breve ed altre passività correnti	35 100	25 827
Debiti per Imposte correnti	73	4 344
Totale passività correnti	39 528	84 032
Totale passività e patrimonio netto	500 699	435 915



RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

US\$ (migliaia)	2007	2006
Utile netto	75 081	84 908
Ammortamenti	29 507	22 604
Imposte correnti e differite	(9 492)	8 850
Oneri finanziari	10 950	17 750
Plusvalenze da vendita immobilizzazioni	-	(29 978)
Altri componenti che non influenzano le disponibilità liquide	3	-
Flussi di cassa da attività operative al lordo della Variazione di capitale circolante	106 048	104 133
Variazioni delle scorte	(4 087)	(751)
Variazioni dei crediti a breve	3 286	(7 118)
Variazioni dei debiti a breve	10 159	4 169
Imposte pagate	(5 010)	(124)
Interessi corrisposti	(12 509)	(11 074)
Flussi di cassa netti da attività operative	97 887	89 236
Acquisto di immobilizzazioni materiali	(84 459)	(109 672)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni immateriali	1 915	70 004
Altri investimenti	(4)	(50)
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(82 548)	(39 718)
Variazione dei crediti verso la controllante	(38 914)	(69 705)
Aumenti di capitale	92 416	-
Altre variazioni del patrimonio netto	1 271	51
Azioni proprie	(11 199)	-
Rimborso finanziamenti bancari	(316 400)	(184 427)
Utilizzo finanziamenti bancari	293 482	208 000
Dividendi	(25 000)	-
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(4 344)	(46 081)
Variazione della liquidità	10 994	3 438
Variazione netta in aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	10 994	3 438
Disponibilità liquide ad inizio periodo	13 932	10 494
Disponibilità liquide a fine periodo	24 926	13 932



POSIZIONE FINANZIARIA NETTA CONSOLIDATA

<i>US\$ (migliaia)</i>	As at 31 December 2007	As at 31 December 2006
Liquidità		
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	24 926	13 932
Azioni in portafoglio	-	-
Attività finanziarie a breve		
da controllate	-	-
da controllate	-	-
Altre attività finanziarie	-	-
Totale attività finanziarie correnti	24 926	13 932
Finanziamenti bancari correnti	-	16 000
Altre passività finanziarie correnti		
da controllate	-	36 496
da terzi	4 355	-
Totale passività finanziarie correnti	4 355	52 496
Indebitamento finanziario netto corrente	20 571	38 564
Finanziamenti bancari non correnti	178 482	185 400
Altre passività finanziarie non correnti		
da controllate	-	2 324
da terzi	-	-
Totale passività finanziarie non correnti	178 482	187 724
Indebitamento finanziario netto	157 911	226 288

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO E POSIZIONE FINANZIARIA NETTA CONSOLIDATA DEL QUARTO TRIMESTRE 2007

<i>US\$ migliaia</i>	Q4 2007	Q4 2006
Ricavi	67 640	74 493
Costi diretti di viaggio	(13 409)	(16 936)
Ricavi base <i>time charter</i>	54 231	57 557
Costi per noleggi passivi	(19 768)	(26 184)
Altri costi operativi diretti	(9 871)	(7 184)
Spese generali ed amministrative	(7 467)	(2 425)
Altri proventi operativi	1 071	690
Plusvalenze da vendita navi	-	-
Risultato operativo lordo	18 196	22 452
Ammortamenti	(7 525)	(5 638)
Risultato operativo	10 671	16 815
Proventi (oneri) finanziari netti	(2 074)	(5 475)
Utile netto ante imposte	(404)	(2 204)
Imposte sul reddito	8 192	9 137

<i>US\$ (migliaia)</i>	As at 31 December 2007	As at 30 September 2007
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	24 926	39 206
Altre passività finanziarie non correnti – da terzi	4 355	-
Banche e altri finanziatori – non corrente	178 482	133 406
Indebitamento finanziario netto	157 911	94 200

Il sottoscritto, Alberto Mussini, nella sua qualità di Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping SA, dichiara, sulla base di quanto è a sua conoscenza, che l'informativa contabile contenuta nel presente comunicato stampa corrisponde alle risultanze documentali, ai libri e alle scritture contabili.

Alberto Mussini
Chief Financial Officer