

d'Amico International Shipping S.A.

Resoconto Intermedio di Gestione – Primo Trimestre 2009

Lussemburgo, 28 aprile 09 – Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del primo trimestre 2009

'Utile netto di US\$ 8,6 milioni nel primo trimestre 2009, con ricavi base time charter di US\$ 19.375/giorno e solida situazione finanziaria in un momento difficile del ciclo economico

d'Amico International Shipping ha registrato una buona performance nel primo trimestre, nonostante l'attuale contesto di mercato e la recessione mondiale. Il solido *core business*, un livello appropriato di ricavi derivanti da contratti di medio-lungo periodo a tariffa fissa (56%) e un basso livello di indebitamento hanno consentito al Gruppo di mantenere buoni margini.

RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2009

- Ricavi Base *Time Charter* (TCE) di US\$ 54,2 milioni, (US\$57,3 nel 2008)
- Risultato Operativo Lordo/EBITDA di US\$ 15,5 milioni (US\$ 24,8 milioni nel 2008)
- Utile Netto di US\$ 8,7 milioni, (US\$ 13,1 nel 2008) con Utile per azione di US\$ 0,06 (US\$ 0,09 nel 2008)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 21,0 milioni (US\$ 15,7 nel 2008)
- Indebitamento netto di US\$ 136,6 milioni (rapporto di 0,35 rispetto al Patrimonio netto)

[Nota: per omogeneità di confronto, gli importi relativi al primo trimestre 2008 vengono forniti al netto della plusvalenza da vendita navi di US\$ 22,2 milioni]

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

Vendita della High Harmony e della High Consensus

Facendo seguito all'accordo tra d'Amico Tankers Limited e United Arab Chemical Carriers Limited in Dubai, UAE (l'Acquirente), la chiusura dell'operazione per la M/T High Consensus verrà effettuata in data 29 aprile. Si è inoltre concordato, nello stesso giorno, di aumentare a US\$ 20 milioni il deposito previsto per la M/T High Harmony, la cui chiusura dell'operazione è prevista non oltre il 15 Maggio 2009.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Le prospettive sono fortemente condizionate dall'attuale incertezza economica a livello mondiale. La recessione globale e la visione negativa per le attuali prospettive di breve termine per la domanda di petrolio e per la crescita mondiale del PIL, assieme al grande numero di consegne di nuove navi previste soprattutto per quest'anno, colpiscono i noli, destinati a rimanere sotto pressione nel corso del 2009. Nel 2010, la graduale fine nell'operatività prevista dall'IMO per le navi a scafo singolo, dovrebbe consentire un miglioramento dei noli delle navi cisterna, lasciando intravedere una positiva prospettiva di lungo termine.

d'Amico International Shipping vanta una posizione finanziaria molto solida, una quota rilevante dei ricavi già garantita grazie a contratti di medio-lungo periodo a tariffa fissa e la percentuale di copertura da contratti a tariffa fissa per il 2009 dovrebbe essere in media prossima al 60%. Tali fattori consentono di conseguenza a DIS, nonostante l'attuale incertezza delle prospettive economiche mondiali, una gestione efficace dei rischi d'impresa.

ALTRE DELIBERE

Il Consiglio di Amministrazione ha verificato l'esistenza effettiva dei requisiti di indipendenza per gli amministratori di nuova nomina qualificatisi come indipendenti, Sig. John Danilovich e Sig. H. Barandun ai sensi degli artt. 3.C.1 e 3.C.2 del Codice sul Governo Societario pubblicato da Borsa Italiana S.p.A., così come dell'art. IA.2.13.6 delle istruzioni che accompagnano le regole dei mercati organizzati e gestiti da Borsa Italiana S.p.A., e ha pertanto giudicato entrambi effettivamente indipendenti.

Inoltre, il Consiglio di Amministrazione ha deciso di fondere il Comitato di Nomina e il Comitato per le Remunerazioni in un unico Comitato, nella fattispecie il Comitato di Nomina e per le Retribuzioni, confermando il Sig. Gianni Nunziante, il Sig. Massimo Castrogiovanni e il Sig. Stas Jozwiak in qualità di suoi membri.

Oggi alle ore 17.00 (CEST) DIS terrà una conferenza telefonica. Per partecipare, comporre i seguenti numeri telefonici: Italia: + 39 02 8058811 – Regno Unito: + 44.808 23 89 561 - USA: + 1 866 63 203 28 Le slide della presentazione possono essere scaricate prima della conference call dalla pagina Investor Relations del sito internet di DIS: www.damicointernationalshipping.com. Per ulteriori informazioni: Investor Relation Manager, Anna Franchin, tel. +352 2626229 01.

Il presente comunicato stampa è relativo ai risultati del primo trimestre 2009, non sottoposti a revisione contabile, e costituisce il resoconto intermedio sulla gestione redatto secondo quanto previsto dall'art. 5 della Legge lussemburghese dell'11 gennaio 2008, che ha recepito la Direttiva 2004/109/EC 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.

Questo documento è disponibile sul sito www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, Boulevard Royal 25C

Capitale sociale US\$149.949.907 al 31 marzo 2009

INDICE

DATI DI SINTESI	4
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING	5
ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO	9
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO TRIMESTRE.....	14
FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DEL TRIMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	15
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING - BILANCIO CONSOLIDATO ABBREVIATO AL 31 MARZO 2009	17
• CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO	17
• CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTEGRATIVO (<i>COMPREHENSIVE INCOME</i>).....	17
• STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO	18
• RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO	19
• PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	20
• NOTE ESPLICATIVE	21

DATI DI SINTESI

DATI FINANZIARI

<i>US\$ migliaia</i>	1° Trimestre 2009	1° Trimestre 2008 (*)
Ricavi base <i>time charter</i>	54 198	57 271
Risultato operativo lordo/ EBITDA	15 522	24 786
<i>margin</i> sul TCE in %	28,64%	43.3%
Risultato operativo/ EBIT	6 794	16 134
<i>margin</i> sul TCE in %	12,54%	28.2%
Utile netto	8 602	13 116
<i>margin</i> sul TCE in %	15,87%	22.9%
Utile per azione	0.0574	0.0875
Flussi di cassa operativi	21 493	15 714
CAPEX lordi	(12 453)	(156 570)

(*) Per omogeneità di confronto, gli importi relativi al primo trimestre 2008 vengono forniti al netto della plusvalenza da vendita navi di US\$ 22,2 milioni

	AI 31 marzo 2009	AI 31 dicembre 2008
Totale attività	753 513	724 154
Indebitamento finanziario netto	136 550	142 235
Patrimonio netto	390 780	387 839

ALTRI DATI OPERATIVI

	1° Trimestre 2009	1° Trimestre 2008
Altri dati operativi		
Ricavi <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) ¹	19 375	20 234
Sviluppo della Flotta - Numero medio di navi	36.0	35.2
Di proprietà	15.0	16.7
- A noleggio	16.1	14.1
- A noleggio	5.0	4.4
Giorni di off-hire/giorni-nave disponibili ² (%)	2.5%	2.4%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili ³ (% copertura):	56%	50.8%

¹Rappresenta i ricavi per navi impiegate con contratti *time charter* ed i ricavi su base *time charter* per le navi impiegate sul mercato *spot*, divisi per il numero di giorni di utilizzo, al netto delle commissioni caricate dai gestori e da brokers esterni. Il calcolo esclude le navi in noleggio cui il Gruppo partecipa indirettamente, poiché i proventi distribuiti su di esse sono espressi al netto delle spese di noleggio e, di conseguenza, richiederebbero rettifiche pro-forma per renderli comparabili con le restanti navi.

² Questa cifra è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave per bacini - e il totale dei giorni-nave disponibili (numero di giorni tra la consegna e la riconsegna della nave nell'esercizio considerato).

³ 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* e COAs (*Contracts of Affreightment*), ivi inclusi i giorni di non utilizzo (*off-hire days*), diviso il numero dei giorni-nave disponibili, definito come il numero di giorni compresi tra la consegna e la riconsegna nel periodo considerato.

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 via mare che, attraverso la interamente controllata d'Amico Tankers Limited (Irlanda), gestisce una flotta con un'età media di circa 4,3 anni, inferiore alla media delle navi del segmento che è di 10,3 anni (fonte: Clarkson Research Services). 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 quali ExxonMobil, Total, Shell, Glencore e Vitol. Inoltre, tutte le navi sono costruite in ottemperanza alle norme IMO (International Maritime Organization) e MARPOL (the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships), 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 trasportati solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono specifici requisiti. Al 31 marzo 2009 il 77,3% delle navi della flotta d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo così al Gruppo flessibilità nel trasporto di una vasta gamma di prodotti.

FLOTTA

La seguente tabella fornisce alcune informazioni sulla flotta comprendente **37,2 navi** al 31 marzo 2009:

Flotta MR				
Nome della nave	Tpl (dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Classe IMO
Di proprietà				
High Venture	51,087	2006	STX, South Korea	IMO III
High Progress	51,303	2005	STX, South Korea	IMO III
High Performance	51,303	2005	STX, South Korea	IMO III
High Valor	46,975	2005	STX, South Korea	IMO III
High Courage	46,975	2005	STX, South Korea	IMO III
High Endurance	46,992	2004	STX, South Korea	IMO III
High Endeavour	46,992	2004	STX, South Korea	IMO III
High Challenge	46,475	1999	STX, South Korea	IMO III
High Spirit	46,473	1999	STX, South Korea	IMO III
High Wind	46,471	1999	STX, South Korea	IMO III
High Presence	48,700	2005	Imabari, Japan	-
High Priority	46,847	2005	Nakai Zosen, Japan	-
A noleggio con opzione di acquisto				
High Nefeli	45,976	2003	STX, South Korea	IMO III
High Prosperity	48,711	2006	Imabari, Japan	-
High Century	48,676	2006	Imabari, Japan	-
A noleggio senza opzione di acquisto				
High Saturn	51,149	2008	STX, South Korea	IMO III
High Mars	51,149	2008	STX, South Korea	IMO III
High Mercury	51,149	2008	STX, South Korea	IMO III
High Jupiter	51,149	2008	STX, South Korea	IMO III
High Glory	45,700	2006	Minami Nippon, Japan	-
High Glow	46,846	2006	Nakai Zosen, Japan	-
High Trader	45,879	2004	Shin Kurushima, Japan	-
High Energy	46,874	2004	Nakai Zosen, Japan	-
High Power	46,874	2004	Nakai Zosen, Japan	-
High Enterprise	45,800	2009	Shin Kurushima, Japan	IMO III

Flotta Handysize

Nome della nave	Tpl (dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Classe IMO
Di proprietà				
Cielo di Salerno	36,032	2002	STX, South Korea	IMO III
Cielo di Parigi	36,032	2001	STX, South Korea	IMO III
Cielo di Londra	35,985	2001	STX, South Korea	IMO III
Scafo nudo senza opzione di acquisto				
Cielo di Guangzhou	38,877	2006	Guangzhou, China	-
A noleggio senza opzione di acquisto				
Cielo di Roma	40,081	2003	Shina, South Korea	IMO III
Cielo di Milano	40,096	2003	Shina, South Korea	IMO III
Cielo di Napoli	40,083	2002	Shina, South Korea	IMO III

Flotta Handysize a noleggio tramite pools

Nome della nave	Tpl (dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Partecipazione	Classe IMO
A noleggio senza opzione di acquisto					
Handytanker Spirit	34,671	2006	Dalian, China	50%	IMO III
Handytanker Unity	34,620	2006	Dalian, China	33%	IMO III
Handytanker Liberty	34,620	2006	Dalian, China	33%	IMO III
Tevere	37,178	2005	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
Fox	37,025	2005	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
Ocean Quest	34,999	2005	Dalian, China	25%	IMO III
Elbtank Denmark ¹	37,274	2002	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
Torm Ohio ¹	37,999	2001	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
A noleggio con opzione di acquisto					
Handytankers Miracle	38,877	2008	Guangzhou, China	25%	IMO III
Melody	38,877	2008	Guangzhou, China	25%	IMO III
Malbec	38,499	2008	Guangzhou, China	25%	IMO III
Handytankers Magic	38,603	2009	Guangzhou, China	100%	IMO III

¹ La Elbtank Denmark era in precedenza denominata Orontes, e la Torm Ohio era denominata Ohio.

Impiego della flotta e Partnership

	N. di Navi DIS	Totale Navi Pool
Impiego diretto	12	n/d
Handytankers pool	9.2	91
High pool (navi MR)	5	7
GLENDIA Int'l (navi MR)	11	28
Totale	37.2	126

Al 31 marzo 2009, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 9 navi MR e 3 Handysize attraverso contratti di noleggio a lungo termine con Exxon, Total, Glencore. Il Gruppo impiega una parte significativa delle proprie navi tramite accordi di partnership, che gli permettono di dispiegare una flotta di navi su vasta scala e con ampia copertura geografica. Attraverso tali partnership DIS è in grado di fornire un servizio completo ai propri clienti, consentendo di accrescere la copertura geografica per cogliere vantaggiose opportunità economiche e con una conseguente maggiore flessibilità nell'impiego della flotta.

Handytankers Pool – Pool con A.P. Moller-Maersk, Seearland Shipping Management e Motia Compagnia di Navigazione S.p.A. Gestiva 91 navi in al 31 marzo 2009.

High Pool Tankers Limited – Pool con Nissho Shipping Co. Limited (Giappone) e Mitsubishi Corporation. Gestiva 7 navi cisterna MR al 31 marzo 2009. d'Amico International Shipping, attraverso la d'Amico Tankers Limited, è responsabile in via esclusiva della gestione commerciale del Pool, in particolare del noleggio, del chartering e dell'amministrazione.

GLENDIA International Management Limited – Accordo commerciale con Glencore/ST Shipping al fine di gestire le navi sotto l'unico marchio 'GLENDIA'. Al 31 marzo 2009, GLENDIA International Management Limited gestiva 28 navi cisterna MR.

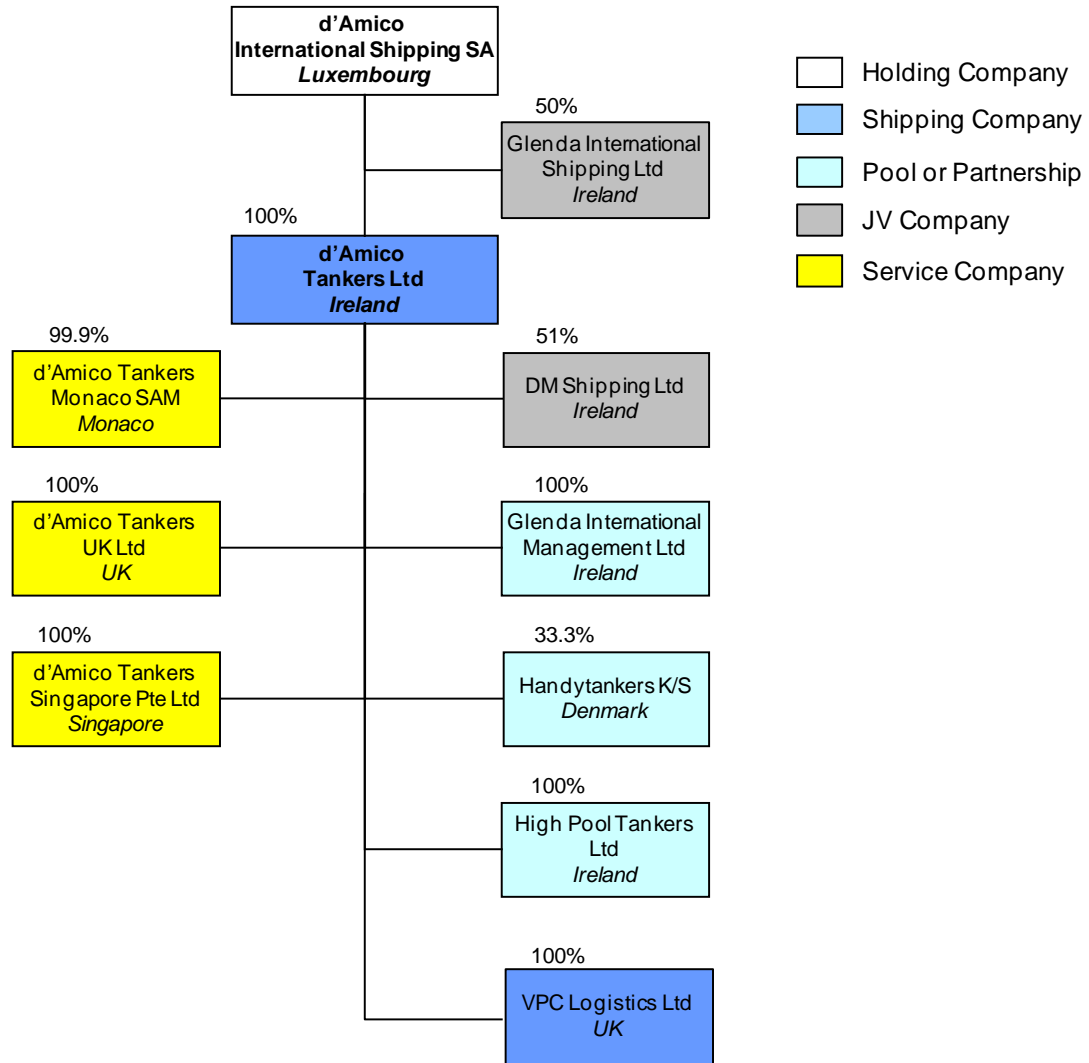
Oltre agli accordi di pool, DIS ha costituito assieme a importanti partner strategici due joint venture per il controllo congiunto delle navi. La prima joint venture, DM Shipping Ltd, consente a d'Amico International Shipping di ampliare le proprie relazioni con il Gruppo Mitsubishi e ha in programma la costruzione di 2 nuove navi MR con consegna prevista nella seconda metà del 2009. La seconda joint venture, GLENDIA International Shipping, rafforza la partnership commerciale con il Gruppo Glencore e ha contratti per l'acquisto di 14 nuove navi cisterna MR con consegna prevista fra luglio 2009 e ottobre 2011.

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 circa 76 navi, parte in proprietà e parte in noleggio; delle quali 37,2 fanno parte della flotta DIS e operano nel mercato delle navi cisterna, mentre le rimanenti 39 comprendono 37 navi dry-bulk controllate da d'Amico Dry Limited e d'Amico Shipping Italia S.p.A, e 2 porta-container controllate da d'Amico Shipping Italia S.p.A. Grazie alla lunga storia del Gruppo, d'Amico International Shipping può beneficiare di un marchio conosciuto e di una consolidata reputazione nel mercato internazionale. 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 è presente con i suoi uffici in Lussemburgo, a Dublino, Londra, Monaco e Singapore. Attraverso le rappresentanze presso gli uffici delle proprie partnership, opera anche a New York, Copenhagen, Venezia e Tokyo. Alla data del 31 marzo 09 il Gruppo impiegava 383 dipendenti come personale marittimo e 52 dipendenti come personale di terra.

STRUTTURA DEL GRUPPO

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



ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE DEL 2009

Le navi cisterna d'Amico International Shipping hanno registrato una buona performance nel primo trimestre dell'anno in corso, nonostante il calo nei noli tra la fine del 2008 e l'inizio del 2009. Il Gruppo ha conseguito un utile netto di US\$ 8,6 milioni, con un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 15,5 milioni. In percentuale sul TCE, il margine dell'EBITDA è stato del 29% e quello dell'utile netto è stato dell'11%. Nel primo trimestre, i ricavi su base *time charter* medi registrati dal Gruppo, per giorno di utilizzo, sono stati di US\$ 19.375, rispetto a US\$ 21.968 nel quarto trimestre 2008 e a US\$ 20.234 nel primo trimestre 2008.

Nel mese di gennaio i ricavi si sono mantenuti relativamente buoni sulla scia dei contratti stipulati nel corso del 2008. D'altra parte, la domanda è diminuita nel corso del mese di febbraio e ha continuato a diminuire in maniera sempre più decisa nel mese di marzo. Tale rallentamento si deve principalmente alla contrazione della domanda della maggior parte dei prodotti petroliferi raffinati conseguente al rallentamento delle economie mondiali, insieme all'ingresso di navi di nuova costruzione nel mercato. A questo si devono aggiungere, tra l'altro, i bassi margini di raffinazione rilevati per tutto il periodo e la mancanza di utilizzo significativo delle scorte già considerevoli. In ogni caso, tra fine marzo e inizio aprile e l'avvicinarsi delle feste pasquali e della Settimana d'Oro in Asia in aprile, il mercato ha assistito a una contrazione senza precedenti della domanda di petrolio sul mercato spot, a causa della quale le tariffe spot hanno subito una notevole pressione.

RISULTATI OPERATIVI

<i>US\$ migliaia</i>	1° Trimestre 2009	1° Trimestre 2008
Ricavi	71 431	72 958
Costi diretti di viaggio	(17 233)	(15 687)
Ricavi base <i>time charter</i>	54 198	57 271
Costi per noleggi passivi	(23 299)	(18 386)
Altri costi operativi diretti	(11 284)	(10 844)
Costi generali ed amministrativi	(4 959)	(5 647)
Altri proventi operativi	866	2 392
Plusvalenze da vendita navi	-	22 229
Risultato operativo lordo/ EBITDA	15 522	47 015
Ammortamenti	(8 728)	(8 652)
Risultato operativo/ EBIT	6 794	38 363
Proventi (oneri) finanziari netti	1 964	(2 842)
Utile prima delle imposte	8 758	35 520
Imposte sul reddito	(156)	(176)
Utile netto	8 602	35 345

Ricavi: nel primo trimestre del 2009 sono stati di US\$ 71,4 milioni (US\$ 72,9 milioni nel primo trimestre del 2008). La riduzione si deve alla contrazione della domanda di prodotti petroliferi raffinati, in seguito allo sconvolgimento dell'economia globale. Il numero medio di navi della flotta nei primi tre mesi del 2009 e' stato di 36 navi, senza contare quelle noleggiate con contratti a breve termine, leggermente superiore al pari periodo del 2008 (35,2). Nei primi tre mesi dell'anno, la percentuale di giorni-nave non disponibili è stata del 2,5%, in linea con quella dell'anno precedente (primo trimestre del 2008: 2,4%).

Costi diretti di viaggio: l'incremento registrato (US\$ 17,2 milioni nel primo trimestre 2009 rispetto a US\$ 15,7 milioni nel primo trimestre 2008) e' dovuto ad un numero medio di navi più elevato nel corso del primo trimestre 2009 e dai maggiori costi per noleggi passivi a breve termine, relativi a navi gestite da DIS nel corso del periodo, ma che non fanno parte della flotta. Questi costi, non presenti il primo trimestre 2008, sono stati di US\$ 3,7 milioni nel 2009.

Ricavi base time charter: per il primo trimestre del 2009 sono stati di US\$ 54,2 milioni, registrando una riduzione del 5,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (US\$ 57,3 milioni). L'aumento della flotta rispetto al primo trimestre del 2008 ha parzialmente compensato l'effetto negativo provocato dai ricavi medi giornalieri netti base *time charter* i quali, seppur mantenendo un livello accettabile di redditività, sono scesi da US\$ 20.234 nel primo trimestre del 2008 e US\$ 21.968 nel quarto trimestre del 2008 a una media di US\$ 19.375 nel primo trimestre del 2009 (una diminuzione del 4,2% e dell'11,8% rispettivamente). Questa performance è attribuibile al calo, a partire da febbraio di quest'anno, dei noli spot in seguito alla contrazione mondiale della domanda di prodotti petroliferi. DIS ha inoltre aumentato la propria quota di ricavi derivanti da contratti di medio-lungo periodo a tariffa fissa (56% per i primi tre mesi del 2009) al fine di garantire un livello adeguato di redditività'.

Costi per noleggi passivi: i costi nel primo trimestre del 2009 relativi alle navi a noleggio sono stati di US\$ 23,3 milioni (US\$ 18,4 milioni nel primo trimestre 2008). Tale aumento è dovuto in primo luogo al maggior numero di navi noleggate (in media, 21,1 nel primo trimestre del 2009 rispetto alle 18,5 nello stesso periodo del 2008), ad un costo medio leggermente più alto, in seguito alla consegna di alcune nuove e moderne navi nel corso dell'anno precedente e, infine, alle quattro opzioni di acquisto esercitate nel 2008.

Altri costi operativi diretti: comprendono i costi per equipaggi, spese tecniche, lubrificanti e costi assicurativi e sono stati di US\$ 11,3 milioni, rispetto a US\$ 10,8 milioni nel primo trimestre del 2008. Tali costi sono strettamente collegati alla gestione delle navi di proprietà e, in misura minore, si riferiscono alla gestione di navi a noleggio. Le cifre per l'anno in corso mostrano un aumento rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, verificatosi nonostante il decremento del numero medio di navi di proprietà, da 16,7 a 15. Tuttavia, i saldi in valuta dipendono anche dalla tempistica dei costi tecnici e della manutenzione ordinaria. Su base giornaliera, in seguito al trend dei costi assicurativi registrato lo scorso anno e dovuto ad un generale aumento nei premi per tutto il settore, non si è verificato alcun aumento di rilievo nei costi operativi rispetto alla seconda metà del 2008.

Spese generali e amministrative: per il primo trimestre del 2009 sono state pari a US\$ 4,9 milioni, in riduzione rispetto ai US\$ 5,6 milioni rilevati l'anno precedente. Tale riduzione è attribuibile ai risparmi realizzati per tutti i costi generali e amministrativi principalmente relativi alle consulenze, oltre che alla ridotta quota di fair value delle opzioni su azioni (componente non monetaria) prevista per l'anno in corso nei costi del personale. Contributo positivo lo ha portato anche un tasso di cambio dollaro US più favorevole durante il primo trimestre 2009.

Altri proventi operativi: nel primo trimestre del 2009 sono stati di US\$ 0,9 milioni. Il saldo è riferito alle commissioni di noleggio da navi di terzi gestite attraverso i pool. Il primo trimestre 2008 comprendeva anche delle entrate assicurative per richieste di risarcimento relative a quel periodo.

Plusvalenza da vendita di navi: nel primo trimestre 2009 non sono state realizzate vendite di navi, pertanto non vi sono plusvalenze di questo tipo. Nel primo trimestre 2008 era stato conseguito un utile di US\$ 22.2 milioni grazie alla vendita della M/T High Trust.

Risultato operativo lordo (EBITDA): nel primo trimestre 2009 è stato di US\$ 15,5 milioni (US\$ 47,0 milioni al 31 marzo 2008, US\$ 24,8 al netto dei ricavi dalla vendita di navi). In termini percentuali, rispetto ai ricavi base *time charter*, il margine operativo lordo è stato del 28,7% contro il 43,3% del primo trimestre del 2008 (al netto dei ricavi dalla vendita di navi). Tale variazione, ampiamente prevista in conseguenza della recessione dei mercati, del ciclo economico nonché del settore dei trasporti, è essenzialmente attribuibile al calo nelle tariffe di trasporto. Data la struttura dei costi, la redditività è ampiamente legata al livello dei noli sul mercato.

Ammortamenti: gli oneri del primo trimestre del 2009 (US\$ 8,7 milioni) si riferiscono alle 15 navi di proprietà. Rispetto alla stessa cifra registrata nel primo trimestre del 2008 (US\$ 8,7 milioni), va rilevato che la diminuzione nel numero medio delle navi di proprietà (da 16,7 nel primo trimestre 2008 a 15 quest'anno) è stata compensata dalla significativa riduzione dei prezzi dell'acciaio, che ha portato ad un aumento del valore ammortizzabile delle navi.

Risultato operativo (EBIT): nel trimestre conclusosi il 31 marzo 2009 è stato di US\$ 6,8 milioni (US\$ 38,3 milioni nel primo trimestre del 2008 e US\$ 16,1 per lo stesso periodo al netto dei ricavi dalla vendita di navi). Come già evidenziato per il Risultato operativo lordo, la riduzione rispetto all'anno scorso è dovuta alla tendenza del mercato delle navi cisterna, che influisce negativamente sulle tariffe giornaliere *time charter*.

Proventi finanziari netti: la situazione finanziaria molto solida ha consentito a DIS di chiudere il primo trimestre del 2009 con proventi finanziari netti di US\$ 1,9 milioni rispetto ai US\$ 2,8 milioni di oneri finanziari netti del primo trimestre del 2008. Il saldo del primo trimestre del 2009 si compone degli oneri finanziari (interessi) sui debiti in essere per US\$ 2,4 milioni, dell'utile sulla componente non monetaria di US\$ 2,8 milioni derivante dalla riconversione del prestito Mizuho denominato in Yen giapponesi, assieme ai corrispettivi incassati relativi al contratto di noleggio a scafo nudo della M/T High Harmony e M/T High Consensus (US\$ 1,5 milioni).

Utile prima delle imposte: nel primo trimestre 2009 è stato di US\$ 8,8 milioni rispetto a US\$ 35,5 milioni nel primo trimestre 2008 (US\$ 13,3 al netto dei ricavi dalla vendita di navi).

Imposte sul reddito: in seguito all'ammissione della principale controllata operativa d'Amico Tankers Limited al regime di *tonnage tax* irlandese nel 2007, le Imposte sul reddito non costituiscono una voce di rilievo per il Gruppo. Il saldo di circa US\$ 0,2 milioni per il periodo conclusosi il 31 marzo 2009 (US\$ 0,2 milioni nel primo trimestre 2008) si riferisce essenzialmente agli utili nominali delle navi, che dipendono dalle loro caratteristiche dimensionali e non dagli utili effettivamente realizzati dalla società.

Utile netto: nei primi tre mesi del 2009 è stato di US\$ 8,6 milioni. La diminuzione rispetto all'utile netto realizzato nello stesso periodo dello scorso anno (US\$ 35,3 milioni, dei quali US\$ 13,1 milioni su base regolare, al netto dei ricavi dalla vendita di navi conseguiti nel 2008) riflette l'attuale contesto di mercato e la stagnazione a livello mondiale. Il solido *core business*, un livello adeguato di ricavi derivanti da contratti a tariffa fissa e un basso livello di indebitamento hanno consentito a d'Amico International Shipping di mantenere un buon livello di Utile netto nel primo trimestre del 2009.

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO

	AI 31 marzo 2009	AI 31 dicembre 2008
<i>US\$ migliaia</i>		
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	535 482	531 275
Attività correnti	200 031	192 879
Totale attività	735 513	724 154
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	390 780	387 839
Passività non correnti	270 260	271 666
Passività correnti	74 473	64 649
Totale passività e patrimonio netto	753 513	724 154

Attività non correnti: rappresentate per quasi la totalità dal flotta (navi di proprietà), il cui valore netto contabile di US\$ 534,2 milioni è sensibilmente inferiore rispetto al valore di mercato di US\$ 610,4 milioni al 31 marzo 2009 (media delle valutazioni fornite da due diversi importanti broker nell'aprile 2009). Nel primo trimestre dell'esercizio le spese per investimenti sono state di US\$ 12,4 milioni, e si riferiscono alle rate versate ai cantieri per le navi in costruzione nell'ambito delle società di joint venture GLENDA International Shipping Ltd e DM Shipping. Tali investimenti comprendono inoltre i costi relativi agli interventi in bacino capitalizzati relativi alle navi di proprietà.

Attività correnti: se si escludono le disponibilità liquide (pari a US\$ 51,1 milioni al 31 marzo 2009 e a US\$ 41,5 milioni al 31 dicembre 2008) e i crediti finanziari a breve di US\$ 103,7 milioni relativi alla vendita della M/T High Harmony e M/T High Consensus (US\$ 110,3 milioni al 31 dicembre 2008), sono riferibili alle voci del capitale circolante (crediti commerciali e rimanenze), per una somma totale di US\$ 45,2 milioni (US\$ 41,1 milioni alla fine dell'esercizio 2008).

Passività non correnti: accolgono la parte dei debiti verso banche a lungo termine e sono commentate nella sezione successiva relativa all'indebitamento netto. Nelle **passività correnti** – oltre alle voci finanziarie, anch'esse commentate nella sezione successiva – sono comprese le voci relative al capitale circolante, debiti commerciali e altre passività, per una somma totale di US\$ 53,3 milioni (US\$ 42,3 milioni al 31 dicembre 2008). L'incremento rispetto al periodo precedente è attribuibile principalmente alla tempistica dei pagamenti dei partner dei pool, avvenuti all'inizio del mese di aprile.

L'aumento del **Patrimonio netto**, passato da US\$ 387,8 milioni al 31 dicembre 2008 a US\$ 390,8 milioni al 31 marzo 2009 è attribuibile all'utile netto consolidato dei primi tre mesi di US\$ 8,6 milioni, che è stato significativamente compensato dagli aggiustamenti dell'anno precedente contabilizzati alla voce Utili Portati a Nuovo e dovuti in larga misura alla riduzione del prezzo di vendita della M/T High Harmony e della M/T High Consensus di circa US\$ 7 milioni concordata alla fine del mese di marzo di quest'anno. La riduzione del prezzo non era stata resa nota a DIS né al momento dell'accordo originario (ottobre 2008), né durante le ulteriori discussioni avvenute in febbraio 2009. Se le informazioni fossero state note a ottobre o a febbraio, si sarebbe valutata la possibilità di svalutare i crediti alla data del bilancio del 31 dicembre 2008. Di conseguenza, ai sensi delle norme IFRS applicabili, l'aggiustamento del prezzo di vendita è presentato nei conti del 2009 direttamente alla voce Patrimonio Netto (Utili Portati a Nuovo).

INDEBITAMENTO NETTO

Indebitamento finanziario netto: è stato di US\$ 136,6 milioni alla data del 31 marzo 2009 (US\$ 142,2 milioni al 31 dicembre 2008). Il rapporto tra indebitamento netto e patrimonio netto era di 0,35 alla fine del primo trimestre del 2009 (0,37 al 31 dicembre 2008).

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 marzo 2009	AI 31 dicembre 2008
Liquidità		
Disponibilità liquide e Mezzi equivalenti	51 133	41 482
Crediti finanziari correnti		
Verso terzi	103 701	110 279
Totale attività finanziarie correnti	154 834	151 761
Debiti verso banche – correnti	4 013	4 243
Altre finanziatori	1 541	1 541
Altre passività finanziarie correnti		
Verso terzi (swap sul fair value)	15 570	16 546
Totale passività finanziarie correnti	21 125	22 330
Indebitamento finanziario netto corrente	(133 709)	(129 431)
Debiti verso banche – non correnti	259 477	260 883
Altre passività finanziarie non correnti		
Verso terzi	10 783	10 783
Totale passività finanziarie non correnti	270 260	271 666
Indebitamento finanziario netto	136 550	142 235

I debiti verso banche alla data del 31 marzo 2009 erano US\$ 263,5 milioni, compresa la parte a breve periodo di US\$ 4,0 milioni. I debiti verso banche comprendono i seguenti finanziamenti: (i) linea di credito revolving concessa da Calyon (alla quale partecipano altri istituti bancari), che alla fine di marzo 2009 era di US\$ 153,8 milioni rispetto all'importo disponibile di US\$ 290 milioni; (ii) linea di credito sindacata Mizuho di US\$ 46,5 milioni. L'importo totale delle linee di credito disponibili per il Gruppo e' pari a 10 miliardi di Yen (circa US\$ 98 milioni); (iii) finanziamenti Commerzbank AG Global Shipping e Credit Suisse di US\$ 63,1 milioni per le navi di nuova costruzione della joint venture GLENDA International Shipping Ltd.

I crediti finanziari correnti di US\$ 103,7 milioni verso terzi sono relativi a quanto incassato nella seconda metà di aprile 2009 per la vendita della M/T High Harmony e della M/T High Consensus. L'indebitamento netto comprende inoltre, alla voce Altre passività finanziarie correnti, il fair value negativo di US\$ 15,6 milioni degli strumenti di copertura derivati (contratti di swap su tassi di interesse) assieme alla somma totale di US\$ 12,3 milioni che rappresenta un debito di GLENDA International Shipping verso ST Shipping (rimborso delle rate sulle navi in costruzione).

FLUSSI DI CASSA

I flussi di cassa netti relativi al primo trimestre 2009 sono stati pari a US\$ 9,6 milioni, determinando un aumento delle disponibilità liquide da US\$ 41,5 milioni alla fine di dicembre 2008 a US\$ 51,1 milioni.

US\$ migliaia	1° Trimestre 2009	1° Trimestre 2008
Flussi di cassa da attività operative	21 493	15 714
Flussi di cassa da attività di investimento	(12 948)	(102 283)
Flussi di cassa da attività finanziarie	1 105	88 636
Variazione della liquidità	9 651	2 067
Variazione netta in aumento/ (diminuzione) delle disponibilità liquide	9 651	2 067
Disponibilità liquide a inizio periodo	41 482	24 926
Disponibilità liquide a fine periodo	51 133	26 993

Flussi di cassa da attività operative: per il primo trimestre 2009 sono stati di US\$ 21,0 milioni, rispetto a US\$ 15,7 milioni per lo stesso periodo del 2008. Tale incremento, nonostante la riduzione nel livello di redditività, è dovuto soprattutto alla tendenza del capitale circolante.

Nel primo trimestre dell'esercizio 2009 le spese per investimenti erano relative ai pagamenti dei cantieri per le navi in costruzione, nell'ambito delle joint venture del Gruppo, GLENDIA International Shipping Ltd (per un importo di US\$ 5,5 milioni) e d'Amico Mitsubishi Shipping (per un importo di US\$ 5,0 milioni). **Flussi di cassa da attività di investimento:** includono anche i costi di bacino e sono stati pari a US\$ 12,5 milioni.

Flussi di cassa da attività finanziarie: per i primi tre mesi del 2009 sono stati di US\$ 1,1 milioni, comprensivi dell'utilizzo dei finanziamenti concessi da Commerzbank e Credit Suisse per i pagamenti delle rate delle navi cessi ai cantieri, unitamente al rimborso del finanziamento Mizuho per un importo di US\$ 3,6 milioni.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO TRIMESTRE

Flotta controllata – Navi in noleggio passivo

Nel corso del primo trimestre del 2009 sono state consegnate a d'Amico Tankers Limited le seguenti navi:

- marzo 2009 – M/T High Enterprise, nave cisterna MR a noleggio, è stata consegnata per un periodo di 8 anni. Su questa nave esistono delle opzioni di prolungamento del periodo di noleggio, da esercitare discrezionalmente, fino a un massimo di due ulteriori anni. Il contratto di *time charter* per questa nave prevede inoltre un'opzione di acquisto a scadenza.
- marzo 2009 – la M/T Handytankers Magic, nave cisterna handysize a noleggio, controllata al 25% da d'Amico Tankers Limited, è stata consegnata per un periodo di sei anni. Il contratto di *time charter* per questa nave prevede inoltre un'opzione di acquisto alla scadenza dello stesso.

Vendita della High Harmony e della High Consensus

Il 23 marzo 2009 d'Amico Tankers Limited ha concordato la revisione del contratto di vendita della M/T High Harmony (45.913 dwt) e della M/T High Consensus (45.896 dwt) alla United Arab Chemical Carriers Limited di Dubai, Emirati Arabi Uniti ("l'Acquirente"). Si tratta di due navi cisterna MR a doppio scafo costruite nel 2005 in Giappone dai cantieri Shin Kurushima. Il prezzo di vendita di ognuna delle navi è stato fissato a US\$ 53,0 milioni rispetto al prezzo di

vendita originale di US\$ 56,5 milioni. Considerata l'attuale forte restrizione creditizia a livello internazionale, si e' ritenuta opportuna una revisione del prezzo di vendita, il cui importo iniziale, fissato al picco del mercato delle navi cisterna, sarebbe stato a questo punto difficilmente realizzabile. Il 27 agosto 2008, d'Amico Tankers Limited aveva concordato la vendita di entrambe le navi a un prezzo di US\$ 56,5 milioni da corrispondere alla loro consegna. Alla fine di ottobre 2008 le navi erano state consegnate all'acquirente con un contratto di noleggio a scafo nudo sino al pagamento del relativo prezzo.

Programma di Riacquisto Azioni Proprie

Il 27 gennaio 2009 l'assemblea straordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping ha autorizzato il riacquisto delle azioni proprie ordinarie della società, come proposto e illustrato dal Consiglio di Amministrazione nella sua relazione agli azionisti debitamente approvata nella riunione del 5 novembre 2008. Il riacquisto, fino a un numero massimo di 14.994.991 azioni ordinarie, ivi comprese le azioni proprie della società già riacquistate (che corrispondono al 10% del capitale sottoscritto della società), può avvenire in una o più tranche, per un periodo di 18 mesi al prezzo minimo di Euro 0,50 per azione e un prezzo massimo di Euro 5 per azione, per un corrispettivo totale compreso tra Euro 7,5 milioni circa e Euro 75 milioni circa.

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

Vendita della High Harmony e High Consensus

Facendo seguito all'accordo tra d'Amico Tankers Limited e United Arab Chemical Carriers Limited in Dubai, UAE (l'Acquirente) la chiusura dell'operazione per la M/T High Consensus verra' effettuata in data 29 aprile. Si e' inoltre concordato, nello stesso giorno, di aumentare a US\$ 20 milioni il deposito previsto per la M/T High Harmony, la cui chiusura dell'operazione e' prevista non oltre il 15 Maggio 2009.

Flotta controllata

Non ci sono stati cambiamenti nella flotta controllata del Gruppo.

Evoluzione Prevedibile della Gestione

Le prospettive sono fortemente condizionate dall'attuale incertezza economica a livello mondiale ed il management di DIS e' molto prudente al riguardo. I principali elementi che dovrebbero condizionare il mercato dei trasporti su navi cisterna nel 2009 e la performance di d'Amico International Shipping sono (i) la recessione globale e la negatività delle attuali prospettive a breve termine per la domanda di petrolio e per la crescita mondiale del PIL e (ii) il numero significativo di nuove costruzioni, soprattutto nel 2009. Le tariffe delle navi cisterna hanno subito una contrazione dall'inizio dell'anno in corso e si attende che nel 2009 rimangano sotto pressione, anche in considerazione del rilevante incremento netto della flotta mondiale. Se ci sposta sull'orizzonte temporale al 2010, la graduale rottamazione di una grande percentuale di navi a scafo singolo prevista dalle norme IMO nel 2010, dovrebbe consentire un miglioramento delle tariffe di noleggio delle navi cisterna, lasciando intravedere una positiva prospettiva di lungo termine.

I fattori che potrebbero mitigare e parzialmente controbilanciare l'attuale scenario della domanda/offerta di navi cisterna sono descritti in maggior dettaglio di seguito:

Domanda di navi cisterna

- I pacchetti di incentivi mondiali e ad ampio spettro dovrebbero introdurre la tanto attesa liquidità negli ingranaggi del finanziamento al commercio e stimolare così la domanda di petrolio;
- Sono tuttora programmati per i prossimi anni investimenti significativi in capacità di raffinazione, principalmente nel continente asiatico, con il conseguente probabile aumento della domanda di tonnellate-miglia. L'AIE (Agenzia Internazionale per l'Energia) prevede che la capacità di raffinazione aumenti di 2,1

milioni di barili al giorno nel 2009 e di 3,3 milioni di barili al giorno nel 2010. L'aumento della raffinazione in India e Medio Oriente fino al 2012 sarà superiore al consumo immediato di tali aree e, di conseguenza, dovrebbe derivarne un aumento nelle esportazioni di prodotti petroliferi raffinati;

- L'AIE ha rivisto ancora una volta al ribasso le stime 2009 per la domanda di prodotti petroliferi nei Paesi OCSE (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico). Tuttavia, questo calo sarà compensato in grande misura dall'aumento della domanda previsto al di fuori di tali Paesi, non appena le economie incominceranno a recuperare terreno;
- Si sono già verificate chiusure di raffinerie e una riduzione della produzione nell'emisfero occidentale e si prevede che continuino nei prossimi anni. Evoluzioni positive della tendenza della domanda potranno essere soddisfatte dall'aumento della capacità dell'emisfero orientale, con un relativo incremento della domanda di tonnellate-miglia di navi cisterna;
- Si prevede un'ulteriore crescita degli scambi commerciali di altre merci quali olio di palma e olii vegetali. Le esportazioni di olio di palma e olii vegetali tendono anche a caratterizzarsi come traffici su lunghe rotte verso i grandi Paesi consumatori quali Cina e Stati Uniti. Inoltre, tali prodotti possono essere trasportati esclusivamente su navi cisterna classificate IMO, il che dovrebbe incrementare la domanda di questo tipo di navi;
- L'ulteriore irrigidimento delle procedure di ispezione e di esame da parte delle compagnie petrolifere, favorisce lo sviluppo delle moderne navi a doppio scafo gestite direttamente e completamente dagli armatori proprietari.

Offerta di navi cisterna

- Il finanziamento non è garantito per alcune navi;
- I cantieri si trovano a dover affrontare continui ritardi che potrebbero trasformarsi in cancellazioni; alcuni cantieri più piccoli hanno addirittura cessato le attività e appare evidente che quasi certamente i progetti di espansione dei cantieri siano stati per la maggior parte archiviati;
- Un numero rilevante di armatori sta cercando di rinegoziare i contratti, rimandando le consegne al 2010/2011, riducendo gli ordini o non esercitando ulteriori diritti di opzione;
- Aprile 2010 è la scadenza stabilita dall'IMO per il graduale ritiro delle navi a scafo singolo ancora operanti sul mercato internazionale; nell'attuale clima economico, il livello delle tariffe di noleggio potrebbe rivelarsi sufficientemente basso da spingere i proprietari di navi a scafo singolo a considerare la rottamazione di un numero maggiore di navi nel corso del 2009, prima di incorrere in ulteriori spese operative o di manutenzione.

I fattori appena illustrati sono quelli che potrebbero condizionare i futuri sviluppi e performance. La precedente sezione 'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario' illustra la posizione finanziaria del gruppo, i flussi di cassa e l'indebitamento netto. d'Amico International Shipping ha a disposizione considerevoli risorse finanziarie grazie ai crediti revolving e alle linee di credito. Inoltre, una parte rilevante dei ricavi è già stata garantita e, secondo le previsioni, la percentuale di copertura da contratti a tariffa fissa per il 2009 dovrebbe essere in media prossima al 60%. Tale copertura deriva da contratti di noleggio *time charter* e COAs (*Contracts of Affreightment*). Di conseguenza, tali risorse consentono al management della Società di ritenere che, nonostante l'attuale incertezza delle prospettive economiche mondiali, la posizione del Gruppo sia adeguata per la gestione efficace dei rischi d'impresa.

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING
BILANCIO CONSOLIDATO ABBREVIATO AL 31 MARZO 2009

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° Trimestre 2009	1° Trimestre 2008
Ricavi	71 431	72 958
Costi diretti di viaggio	(17 233)	(15 687)
Ricavi base <i>time charter</i>	54 198	57 271
Costi per noleggi passivi	(23 299)	(18 386)
Altri costi operativi diretti	(11 284)	(10 844)
Costi generali ed amministrativi	(4 959)	(5 647)
Altri proventi operativi	866	2 392
Plusvalenze da vendita navi	-	22 229
Risultato operativo lordo	15 522	47 015
Ammortamenti	(8 728)	(8 652)
Risultato operativo	6 794	38 363
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI	1 964	(2 842)
Utile prima delle imposte	8 758	35 521
Imposte sul reddito	(156)	(176)
L'utile del periodo è di pertinenza della proprietà della società.	8 602	35 345
Utile per azione	0.0574	0.2358
Utile diluito per azione¹	0.0564	0.2316

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTEGRATIVO (*COMPREHENSIVE INCOME*)

<i>US\$ migliaia</i>	1° Trimestre 2009	1° Trimestre 2008
L'utile del periodo è di pertinenza della proprietà della società.	8 602	35 345
Copertura flussi di cassa	976	(5 869)
Reddito allargato totale (<i>comprehensive income</i>) del periodo	9 578	29 476
Utile per azione	0.0639	0.1966
Utile diluito per azione¹	0.0628	0.1932

(1) L'utile diluito per azione è stato calcolato ipotizzando l'emissione del numero totale di azioni previsto dal piano di opzioni sulle azioni (2.661.774).

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 marzo 2009	AI 31 dicembre 2008
ATTIVITÀ		
Attività non correnti		
Attività materiali	535 478	531 271
Immobilizzazioni finanziarie	4	4
Totale attività non correnti	535 482	531 275
Attività correnti		
Rimanenze	9 790	7 010
Crediti a breve ed altre attività correnti	35 407	34 108
Crediti finanziari correnti	103 701	110 279
Disponibilità liquide e Mezzi equivalenti	51 133	41 482
Totale attività correnti	200 031	192 879
Totale attività	735 513	724 154
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Patrimonio netto di pertinenza della proprietà		
Capitale sociale	149 950	149 950
Utili Portati a Nuovo	197 002	195 661
Patrimonio netto totale	390 780	387 839
Passività non correnti		
Banche ed altri finanziatori	270 260	271 666
Totale passività non correnti	270 260	271 666
Passività correnti		
Banche ed altri finanziatori	5 555	5 784
Altre passività finanziarie correnti	15 570	16 546
Debiti a breve ed altre passività correnti	53 053	41 959
Debiti per imposte correnti	295	360
Totale passività correnti	74 473	64 649
Totale passività	344 733	336 315
Totale passività e patrimonio netto	735 513	724 154

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° Trimestre 2009	1° Trimestre 2008
Utile del periodo	8 602	35 345
Ammortamenti	8 728	7 664
Imposte correnti e differite	156	176
Oneri finanziari	835	2 842
Risultato della vendita di immobilizzazioni	-	(22 229)
Utili fair value su attività finanziarie	(2 799)	-
Altri componenti che non influenzano le disponibilità liquide	12	(28)
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	15 534	23 770
Variazioni delle rimanenze	(2 780)	(1 806)
Variazioni dei crediti a breve	(1 299)	(4 133)
Variazioni dei debiti a breve	11 139	919
Imposte pagate	(175)	280
Interessi corrisposti	(926)	(3 316)
Flussi di cassa netti da attività operative	21 493	15 714
Acquisto di immobilizzazioni materiali	(12 948)	(156 570)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni immateriali	-	54 287
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(12 948)	(102 283)
Altre variazioni del patrimonio netto	(6 636)	260
Variazioni di altri crediti finanziari	6 578	-
Azioni proprie	-	(859)
Rimborso di finanziamenti bancari	(3 722)	(60 000)
Utilizzo di finanziamenti bancari	4 885	149 235
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	1 105	88 636
Variazione della liquidità	9 651	2 067
Variazione netta in aumento/ (diminuzione) delle disponibilità liquide	9 651	2 067
Disponibilità liquide ad inizio periodo	41 482	24 926
Disponibilità liquide a fine periodo	51 133	26 993

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Copertura flussi di cassa	Altre riserve	Totale
Saldo al 1° gennaio 2009	149 950	195 661	58 773	(16 545)	387 839
Aggiustamenti dell'anno precedente ⁽¹⁾	-	(7 261)	-	-	(7 261)
Saldo al 1° gennaio 2009 riespresso	149 950	188 829	58 773	(16 545)	380 578
<i>Variazioni del patrimonio netto nel primo trimestre 2009</i>					
Dividendi	-	-	-	-	-
Altre variazioni	-	-	-	624	624
Azioni proprie	-	-	-	-	-
Totale reddito allargato (comprehensive income)	-	8 602	976	-	9 578
Saldo al 31 marzo 2009	149 950	197 431	58 968	(15 969)	390 780

(1) L'importo si riferisce essenzialmente alla svalutazione del credito finanziario relativo alla vendita della M/T High Harmony e della M/T High Consensus.

<i>US\$ migliaia</i>	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve	Copertura flussi di cassa	Totale
Saldo al 1° gennaio 2008	149 950	75 081	62 012	(4 355)	282 689
Dividendi	-	-	-	-	-
Altre variazioni	-	(159)	430	-	271
Azioni proprie	-	-	(859)	-	(859)
Totale reddito allargato (comprehensive income)	-	35 345	-	(5 869)	29 476
Saldo al 31 marzo 2009	149 950	110 267	61 583	(10 224)	311 577

NOTE ESPLICATIVE

Il resoconto intermedio di gestione è stato redatto secondo quanto previsto all'art. 5 della Legge lussemburghese dell'11 gennaio 2008, che ha recepito la Direttiva 2004/109/EC 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 SA ha adottato gli IFRS (International Financial Reporting Standards) e gli IAS (International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) e approvati dall'Unione Europea. Nel termine IFRS sono inclusi anche tutti gli IAS (International Accounting Standard) in vigore, nonché tutte le interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), denominato in precedenza Standing Interpretations Committee (SIC).

Il Gruppo d'Amico International Shipping possiede risorse adeguate per continuare le proprie operazioni nel futuro prevedibile e di conseguenza i prospetti contabili sono stati redatti sulla base del principio di continuità aziendale. Gli importi sono espressi in dollari USA, valuta funzionale utilizzata dal Gruppo.

1. PRINCIPI CONTABILI

I presenti prospetti contabili illustrano i risultati conseguiti dalla società controllante, d'Amico International Shipping SA, e dalle sue controllate nel periodo conclusosi il 31 marzo 2009. I principi contabili sono stati applicati in maniera coerente.

Ai sensi delle disposizioni di cui all'art. 36, paragrafo 1, lettere b) e c), e del paragrafo 2 del vigente regolamento Consob di attuazione della normativa sui Mercati, e sebbene tali disposizioni non siano applicabili nei confronti della Società, quest'ultima ha richiesto alle proprie controllate (considerate rilevanti in base al vigente Regolamento Consob) aventi sede in paesi extra UE e soggette a norme di legge di tali paesi, l'adozione della normativa sugli emittenti sia relativamente al loro atto costitutivo, che alla composizione ed ai poteri attribuiti ai rispettivi organi di controllo. La Società ha inoltre verificato che le suddette controllate abbiano adottato un sistema di auditing interno per la regolare presentazione al management e ai revisori della medesima di tutti i dati economici e finanziari necessari alla redazione dei bilanci consolidati della Società, in modo che i revisori siano in grado di eseguire la verifica annuale e semestrale sui conti della stessa.

CRITERI DI CONSOLIDAMENTO

Nel primo trimestre del 2009 non è stata apportata alcuna modifica ai criteri di consolidamento adottati per il bilancio consolidato al 31 dicembre 2008.

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 contabili e, ove necessario, stime valutative. Le decisioni degli amministratori sono basate sull'esperienza passata e sulle previsioni connesse al verificarsi di eventi futuri, e pertanto sono da considerarsi ragionevoli. Valutazioni contabili e giudizi particolarmente significativi sono applicati in tutte le aree dell'attività d'impresa.

INFORMATIVA DI SETTORE

d'Amico International Shipping opera in un 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 poiché i movimenti delle singole navi non sono limitati a specifiche aree geografiche. Il Gruppo non ritiene quindi necessario fornire informativa specifica per segmenti.

PRINCIPI CONTABILI

Non sono stati pubblicati nuovi International Financial Reporting Standards o interpretazioni IFRIC applicabili a questo bilancio trimestrale rispetto a quelli utilizzati per l'esercizio conclusosi il 31 dicembre 2008.

La versione riveduta dello *IAS 1 – Presentazione del Bilancio* è in vigore per gli esercizi iniziati il 1 gennaio 2009 o successivamente a tale data. Il presente bilancio trimestrale è stato redatto sulla base delle modifiche richieste. La revisione ha lo scopo di agevolare gli utenti nell'analisi e nel confronto delle informazioni fornite nei prospetti contabili. Nel rispetto delle modifiche introdotte, le informazioni di bilancio vengono aggregate sulla base di caratteristiche comuni e viene inoltre presentato un nuovo conto economico integrativo (del risultato complessivo o *comprehensive income*). Le modifiche introdotte consentiranno ai lettori di analizzare le variazioni nel patrimonio di una società derivanti dalle transazioni che interessano i proprietari in quanto tali (quali i dividendi e il riacquisto delle azioni) separatamente dalle variazioni che non coinvolgono i proprietari (quali le transazioni con terzi). Il risultato complessivo (o *comprehensive income*) comprende i ricavi ed i costi del periodo più altre componenti del risultato complessivo riconosciuto, quali gli utili e le perdite sugli strumenti di copertura, sulla rivalutazione di attività finanziarie disponibili per la vendita (AFS) e le variazioni nel risultato della rivalutazione.

2. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

IMPEGNI FINANZIARI

Al 31 marzo 2009 gli impegni complessivi del Gruppo erano pari a US\$ 231,8 milioni, di cui US\$ 110,4 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi.

<i>US\$ milioni</i>	Al 31 marzo 2009
Fino a un anno	110.4
Tra 1 e 3 anni	121.4
Tra 3 e 5 anni	-
Oltre 5 anni	-
Totale	231.8

Gli impegni finanziari di d'Amico International Shipping al 31 marzo 2009 comprendono:

- Pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi per due navi acquistate in joint venture con Mitsubishi tramite d'Amico Mitsubishi Shipping, di cui la quota-parte di pagamenti consolidati del Gruppo, pari al 51%, corrisponde a 3,2 miliardi di yen (US\$ 32,3 milioni);
- Pagamenti relativi a dieci navi acquistate da GLENDA International Shipping Ltd. La partecipazione al 50% di DIS in tali impegni è pari a US\$ 199,5 milioni, di cui gli impegni per i prossimi 12 mesi sono pari a US\$ 78,1 milioni;

In rappresentanza del Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente

Marco Fiori
Amministratore Delegato

Alberto Mussini, manager incaricato della redazione dei bilanci, dichiara nella sua qualità di Direttore Finanziario della Società che le informazioni contabili contenute nel presente documento corrispondono alle risultanze dei registri, della contabilità e delle altre scritture contabili della società stessa.

CONTATTI

Investor Relations

d'Amico International Shipping S.A

Anna Franchin - Investor Relations Manager

Tel: +35 2 2626292901

Tel: +37 7 93105472

E-mail: ir@damicointernationalshipping.com

Capital Link

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

London - Tel. +44 (0) 20 3206 – 1320

E-Mail: damicotankers@capitalink.com

Media Relations

PMS Group

Antonio Buoizzi

Tel: +39 02 48000250

Mob: +39 329 7605000

E-mail: a.buoizzi@pmsgroup.it