

## d'Amico International Shipping S.A.

### Resoconto intermedio di gestione – Primo trimestre 2013

**Lussemburgo, 07 maggio, 2013** - Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato i risultati del primo trimestre 2013.

**MIGLIORE RISULTATO TRIMESTRALE PER DIS IN QUASI 4 ANNI, SECONDO TRIMESTRE CONSECUTIVO IN UTILE PER US\$ 7,6 MILIONI CON UN MARGINE SULL'EBITDA DEL 23% E OTTIMA GENERAZIONE DI CASSA OPERATIVA PER US\$ 16,1 MILIONI, CONFERMANDO LO SCENARIO DI RAPIDA CRESCITA DEL SETTORE DELLE NAVI CISTERNA**

#### **RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2013**

- Ricavi base *time-charter* (TCE) di US\$ 50,1 milioni
- EBITDA di US\$ 11,5 milioni, *margin* sul TCE pari al 23%
- Utile netto di US\$ 7,6 milioni
- Patrimonio netto di US\$ 301,8 milioni
- Indebitamento netto di US\$ 225,6 milioni
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 16,1 milioni

*'Una forte ripresa nel settore delle navi cisterna ha caratterizzato il primo trimestre del 2013, in cui i ricavi medi hanno raggiunto i livelli piu' alti dal Q1 2009. Questo rimbalzo ha permesso a DIS di realizzare un Utile netto pari a 7,6 milioni di dollari nel Q1 2013, consentendole di chiudere in utile per il secondo trimestre consecutivo e di registrare il migliore risultato trimestrale da quasi quattro anni.*

*I Ricavi base Time Charter si sono attestati a livelli molto piu' alti rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, infatti i ricavi medi giornalieri sul mercato spot sono stati pari a 14,272 dollari nel corso del primo trimestre 2013, rappresentando il miglior risultato su tale mercato negli ultimi quindici trimestri.*

*Forte incremento anche della redditività operativa per DIS con un buon margine sull'EBITDA pari al 23%, ossia 10 punti in piu' rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, grazie all'ottimo andamento registrato a livello di Ricavi base Time Charter e alle significative efficienze ottenute sul lato dei costi.*

*La forte performance a livello di EBITDA assieme all'andamento positivo del capitale circolante ha permesso a DIS di generare importanti flussi di cassa da attività operativa pari a 16,1 milioni di dollari nel Q1 2013.*

*DIS conferma la sua visione molto positiva sul mercato nel medio/lungo termine e in tale ottica ha stipulato a fine trimestre 2013 contratti per l'acquisto di due ulteriori nuove navi "ECO" product/chemical tanker, che porta il totale delle navi in costruzione a otto unità in soli sei mesi. Grazie a tale operazione DIS ha anche l'opzione per l'ordinativo di due ulteriori navi presso il cantiere Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd a condizioni estremamente competitive. Tutto ciò conferma l'obiettivo strategico di rimodernizzazione della flotta di DIS attraverso l'acquisto di unità progettate secondo i piu' moderni criteri di efficienza tecnica e risparmio energetico. Questa operazione e' coerente con lo scopo perseguito dall'aumento di capitale, avviato da DIS nel corso del secondo semestre 2012, di intraprendere un significativo piano di investimenti e crescita mantenendo una solida struttura finanziaria.*

*Queste nuove navi saranno le più avanzate ed efficienti nell'ambito della rispettiva classe di appartenenza, in termini di rapporto velocità/consumo e portata lorda/pescaggio. Inoltre la consegna prevista di queste navi è perfettamente coerente con la nostra positiva visione di mercato per il medio/lungo termine. Una delle principali compagnie petrolifere ha già stipulato, nel corso del 2012, contratti di noleggio a lungo termine, su due delle navi in costruzione, a tariffe piu' alte rispetto a quelle previste per le navi di vecchia generazione e in grado di generare profitto, incrementando allo stesso tempo anche il tasso di copertura da contratti a tariffa fissa.*

*Nel mese di maggio abbiamo siglato un contratto per la vendita della nave Handysize product tanker a doppio scafo M/N Cielo di Londra, costruita nel 2001, al prezzo di 12,25 milioni di dollari. Tale vendita permette di ridurre l'età media della flotta e di generare, allo stesso tempo, circa 4,5 milioni dollari di*

*proventi da vendita di navi nel secondo trimestre, confermando le valutazioni conservative assunte sulla flotta.*

*d'Amico International Shipping, come 'pure player' nel settore delle navi cisterna per il trasporto di prodotti petroliferi raffinati, e' perfettamente posizionata a livello strategico in questo mercato in rapida crescita, in modo da poter trarre vantaggio da tutte le opportunita' presenti e future. DIS conferma, inoltre, la sua positiva visione di medio termine sul settore delle navi cisterna, con tariffe di nolo sul mercato spot e valori delle navi attesi in forte crescita.'*

#### **EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

Siamo estremamente positivi sulle prospettive di medio/lungo termine del settore delle navi cisterna.

Per gli anni a venire e' attesa una crescita sostanziale della domanda di tonnellaggio-miglia e un miglioramento importante nel tasso di utilizzo delle navi.

I prossimi anni vedranno, infatti, un consolidamento del trend in atto di rilocalizzazione delle raffinerie verso le zone di produzione di petrolio, soprattutto Asia e Medio Oriente. L'aumento della domanda di petrolio verra', inoltre, supportata principalmente dai paesi non OCSE e soprattutto da Cina e India.

Secondo quanto riportato dall'International Energy Agency, nei prossimi 5 anni Cina e India assumeranno un ruolo fondamentale come paesi esportatori di prodotti raffinati. Maggiori volumi di prodotti verranno esportati dagli Stati Uniti e, allo stesso tempo, numerose raffinerie in Europa chiuderanno a causa di margini di raffinazione ormai molto limitati. Gli Stati Uniti si sono trasformati dal principale importatore di prodotti raffinati al secondo maggiore esportatore al mondo. Le esportazioni degli Stati Uniti di prodotti petroliferi raffinati sono state pari in media a 3.1 milioni di barili al giorno nel corso del 2012, rispetto ai 2.9 milioni del 2011 e ad appena 1 milione nel 2005, mentre le stime per il 2016 si attestano a circa 4 milioni di barili al giorno. Tutti questi fattori genereranno per le navi cisterna, un sostanziale incremento dei viaggi piu' lunghi.

Dal lato dell'offerta ci si attende, invece, che gli effetti dell'attuale consistente volume di ordini di navi di nuova costruzione, saranno compensati dal forte incremento stimato per la domanda tonnellaggio-miglia. La crescita netta di navi MR e' stimata, infatti, a livelli compresi tra appena il 2% e il 4% in media fino al 2016 e dovrebbe rimanere, pertanto, molto al di' sotto delle proiezioni di crescita attese nello stesso periodo per il trasporto via mare di prodotti petroliferi.

Considerati questi fattori ed in base anche a quanto riportato in numerose analisi di settore, ci aspettiamo tariffe sul mercato spot in crescita nel medio termine e valori di mercato delle navi che seguiranno lo stesso trend.

#### **ALTRE DELIBERE**

Novazione del contratto di costruzione dello scafo S408: Il Consiglio di Amministrazione della DIS ha approvato a seguito di istruttoria condotta con esito positivo da parte del Comitato Controllo e Rischi i termini e le condizioni principali per la conclusione di un accordo di Joint Venture con Venice and Shipping Logistics S.p.A. ("VSL"), società partecipata tra gli altri dalla d'Amico Società di Navigazione S.p.A., società capogruppo della DIS. Scopo della Joint Venture è l'acquisizione di una nuova nave cisterna MR, Hull S408 (una "Nave") in costruzione presso Hyundai Mipo Dockyards Co. Ltd. (Corea del Sud), con consegna prevista per il 2014 e già ordinate da d'Amico Tankers Limited a marzo 2013, come precedentemente annunciato in data 12 marzo 2013. La Nave sarà posseduta da una società veicolo ("NewCo"), che verrà costituita a Malta. La NewCo, sarà partecipata come segue: (i) 67% del capitale di proprietà di VSL e (ii) 33% del capitale di proprietà di DIS. La NewCo sottoscriverà direttamente accordi a condizioni di mercato con società controllate, direttamente o indirettamente, da d'Amico Società di Navigazione S.p.A., per la gestione commerciale, operativa e tecnica della Nave, nonché per la gestione amministrativa della NewCo e per la supervisione della costruzione della Nave in oggetto.

DIS e VSL hanno concordato che la Nave sarà impiegata attraverso contratti base time-charter, contratti base viaggio o Pool gestiti da DIS o da società ad essa affiliate. Questo accordo persegue l'obiettivo di DIS di crescere nel proprio settore e di incrementare il numero di navi gestite commercialmente attraverso solide relazioni e accordi di Joint Venture con importanti operatori di mercato. DIS può vantare oltre 12 anni di esperienza di successo nella gestione commerciale di navi di terzi attraverso accordi di Pool ed intende trarre il massimo beneficio dal suo consolidato *know how*.

Oggi alle ore 14.00 (CEST) DIS terrà una conferenza telefonica. Per partecipare si prega di comporre i seguenti numeri telefonici: dall'Italia + 39 02 8058811, dal Regno Unito +44 1 212818003, dagli USA +1 718 7058794. Prima della conferenza telefonica è possibile scaricare le slide della presentazione dalla pagina Investor Relations del sito DIS: [www.damicointernationalshipping.com](http://www.damicointernationalshipping.com). Per ulteriori informazioni: Investor Relation Manager, Anna Franchin, tel. +352 26262929

Il presente comunicato stampa dei risultati del primo trimestre 2013, non sottoposti a revisione contabile, rappresenta il resoconto intermedio di gestione redatto conformemente alle disposizioni dell'articolo 5 della legge lussemburghese dell'11 gennaio 2008, che recepisce 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 in mercati regolamentati.

Il presente documento è disponibile presso la sede legale della Società, Borsa Italiana S.p.A., la Consob, la CSSF oppure su [www.damicointernationalshipping.com](http://www.damicointernationalshipping.com) e presso Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di OAM.

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal

Capitale sociale di US\$ 35.987.977,40 al 31 marzo 2013

## INDICE

<b>ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO .....</b>	<b>5</b>
<b>DATI DI SINTESI .....</b>	<b>6</b>
<b>RELAZIONE INTERMEDIA SULLA GESTIONE .....</b>	<b>7</b>
<b>STRUTTURA DEL GRUPPO .....</b>	<b>7</b>
<b>GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING .....</b>	<b>8</b>
<b>ANALISI DELL'ANDAMENTO PATRIMONIALE, ECONOMICO E FINANZIARIO DEL GRUPPO .....</b>	<b>11</b>
<b>EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO .....</b>	<b>16</b>
<b>FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.....</b>	<b>17</b>
<b>GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING_BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 31 MARZO 2013 .....</b>	<b>20</b>
<b>CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO .....</b>	<b>20</b>
<b>CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO .....</b>	<b>20</b>
<b>SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA.....</b>	<b>21</b>
<b>RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO .....</b>	<b>22</b>
<b>PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO .....</b>	<b>23</b>
<b>NOTE .....</b>	<b>24</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

*(1) Membro del Comitato Esecutivo*

*(2) Amministratore non Esecutivo - Independent Director*

*(3) Amministratore non Esecutivo - Lead Independent Director*

### SOCIETÀ DI REVISIONE

Moore Stephens Audit SARL

## DATI DI SINTESI

### DATI FINANZIARI

<i>US\$ migliaia</i>	1° trimestre 2013	1° trimestre 2012
Ricavi base time charter (TCE)	50.117	44.467
Risultato operativo lordo/ EBITDA	11.530	5.771
<i> margine sul TCE in %</i>	<i>23,01%</i>	<i>12,98%</i>
Utile (perdita) operativo / EBIT	3.402	(3.196)
<i> margine sul TCE in %</i>	<i>6,79%</i>	<i>(7,19)%</i>
Utile / (perdita) netto	7.590	(1.459)
<i> margine sul TCE in %</i>	<i>15,14%</i>	<i>(3,28)%</i>
Utile (perdita) per azione (US\$)	US\$ 0,021	US\$ (0,010)
Flussi di cassa operativi	16.136	(2.548)
Investimenti lordi (CapEx)	(25.155)	(32.796)
	<b>Al 31 marzo 2013</b>	<b>Al 31 dicembre 2012</b>
Totale attività	656.865	676.895
Indebitamento finanziario netto	225.639	220.706
Patrimonio netto	301.819	294.208

### ALTRI DATI OPERATIVI

	1° trimestre 2013	1° trimestre 2012
<b>Dati operativi giornalieri</b> - Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) <sup>1</sup>	14.808	13.904
<b>Sviluppo della flotta</b> - Numero medio di navi	38,5	36,7
- Di proprietà	21,0	19,0
- A noleggio	17,5	17,7
Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili <sup>2</sup> (%)	2,3%	4,1%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni-nave disponibili <sup>3</sup> (%)	39,8%	38,3%

<sup>1</sup> Rappresenta i ricavi 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.

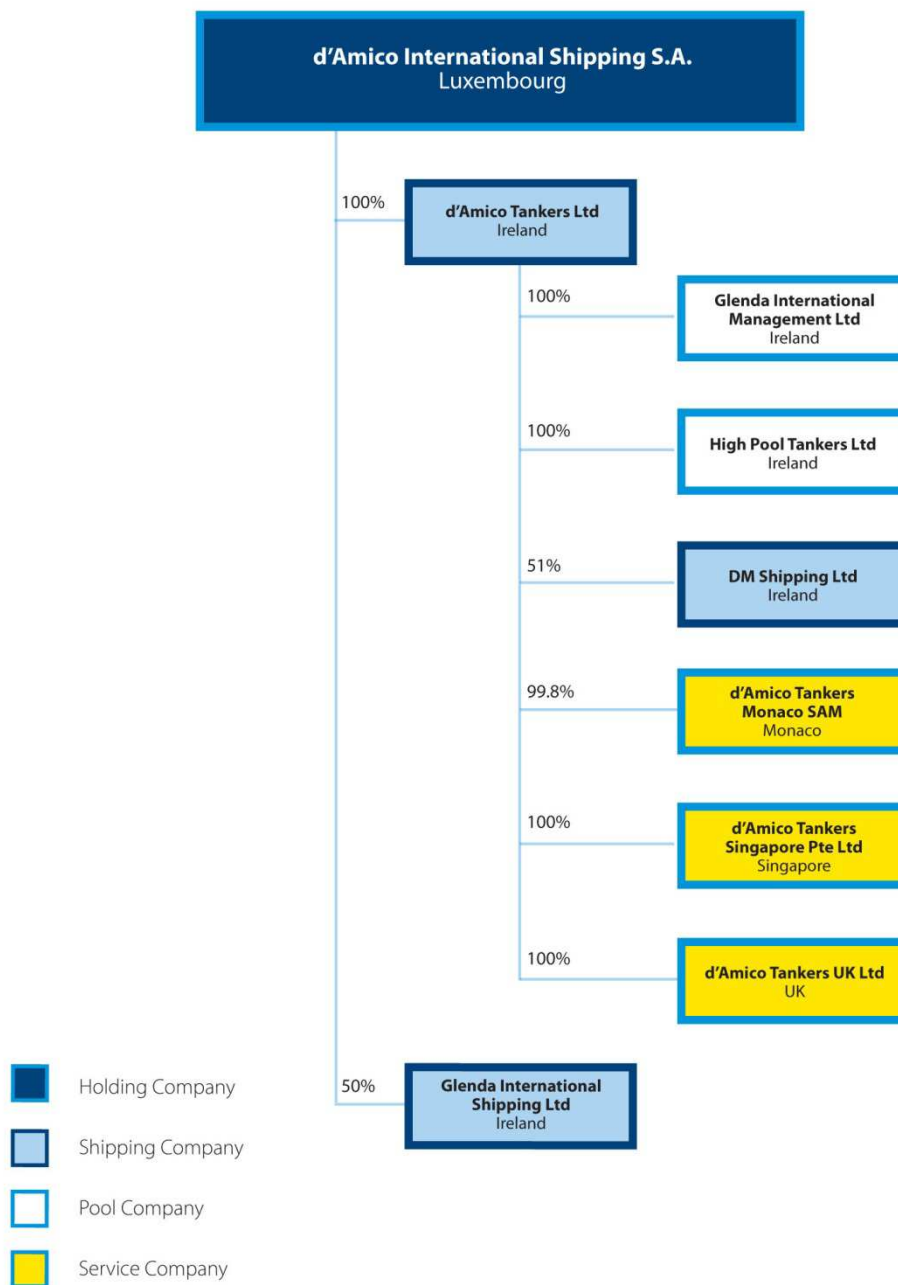
<sup>2</sup> Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili.

<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*.

## RELAZIONE INTERMEDIA SULLA GESTIONE

### STRUTTURA DEL GRUPPO

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



[Lussemburgo, Irlanda, Irlanda, Irlanda, Irlanda, Monaco, Singapore, Regno Unito, Irlanda – Holding, Società di navigazione, Consorzio, Società di servizi]  
d'Amico Tankers Singapore Pte. Ltd in liquidazione

## 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, 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 6,3 anni, rispetto ad un'età media di settore di 9,3 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 state costruite in ottemperanza 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 trasportati solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono specifici requisiti. Al 31 marzo 2013 il 66% delle navi della flotta d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di prodotti.

### Flotta

Nelle tabelle seguenti sono riportate alcune informazioni sulla flotta, che al 31 marzo 2013, comprendeva **39,5 navi**:

#### Flotta MR

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
<b>Di proprietà</b>				
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
GLEND A Melissa <sup>1</sup>	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meryl <sup>2</sup>	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melody <sup>1</sup>	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melanie <sup>2</sup>	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meredith <sup>2</sup>	46.147	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Strength <sup>3</sup>	46.800	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
GLEND A Megan <sup>1</sup>	47.147	2009	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Efficiency <sup>3</sup>	46.547	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Venture	51.087	2006	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High Presence	48.700	2005	Imabari, Giappone	-
High Priority	46.847	2005	Nakai Zosen, Giappone	-
High Progress	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Performance	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 Endurance	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Endeavour	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Challenge	46.475	1999	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Spirit	46.473	1999	STX, Corea del Sud	IMO II/III

<sup>1</sup> Navi di proprietà di GLEND A International Shipping, in cui DIS detiene una partecipazione del 50%, e noleggiate a d'Amico Tankers Limited

<sup>2</sup> Navi di proprietà di GLEND A International Shipping, in cui DIS detiene una partecipazione del 50%

<sup>3</sup> Navi di proprietà di DM Shipping Limited (in cui DIS detiene una partecipazione del 51%) e noleggiate a d'Amico Tankers Limited



Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
<b>A noleggio con opzione di acquisto</b>				
High Enterprise	45.800	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
High Pearl	48.023	2009	Imabari, Giappone	-
<b>A noleggio senza opzione di acquisto</b>				
High Force	53.603	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
Eastern Force	48.056	2009	Imabari, Giappone	-
High Saturn	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Mars	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Mercury	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Jupiter	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Hallinden <sup>4</sup>	45.990	2008	Shin Kurushima, Giappone	-
Freja Hafnia	53.700	2006	Shin Kurushima, Giappone	-
High Glow	46.846	2006	Nakai Zosen, Giappone	-
High Energy	46.874	2004	Nakai Zosen, Giappone	-
High Power	46.874	2004	Nakai Zosen, Giappone	-

### Flotta *handysize*

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
<b>Di proprietà</b>				
Cielo di Salerno	36.032	2002	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Parigi	36.032	2001	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Londra	35.985	2001	STX, Corea del Sud	IMO II/III
<b>A noleggio con opzione di acquisto</b>				
Malbec	38.499	2008	Guangzhou, Cina	IMO II/III
Marvel	38.435	2008	Guangzhou, Cina	IMO II/III
<b>A noleggio senza opzione di acquisto</b>				
Cielo di Guangzhou <sup>5</sup>	38.877	2006	Guangzhou, Cina	IMO II

<sup>4</sup> A febbraio 2013 la nave, che in precedenza si chiamava 'Torm Hellerup', ha cambiato proprietari e nome.

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

### ***Impiego della flotta e partnership***

	<i>N. di navi di DIS</i>	<i>Totale navi del Pool</i>
Impiego diretto	30,0	-
High Pool (navi MR)	9,0	12,0
GLENDIA Int. Mgmt. (navi MR)	0,5	1,0
<b>Totale</b>	<b>39,5</b>	

Al 31 marzo 2013, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 30 navi: 12 MR ('Medium Range') con contratti a tempo determinato, mentre 12 MR e 6 navi *handysize* sono attualmente impiegate sul mercato *spot*. Il Gruppo impiega ancora una parte consistente delle proprie navi tramite accordi di partnership, anche se in misura minore rispetto ai periodi precedenti:

*High Pool Tankers Limited* –pool costituito con JX Shipping Co. Limited, Giappone (risultante dalla fusione tra Nissho Shipping Co. Limited e Yuyo Steamship Co. Limited) e Mitsubishi Corporation. Al 31 marzo 2013 il pool gestiva 12 navi cisterna MR. d'Amico International Shipping, tramite la propria controllata d'Amico Tankers Limited, è responsabile in via esclusiva della sua gestione commerciale, in particolare del noleggio, delle operazioni navali e dell'amministrazione.

*GLENDIA International Management Limited* – accordo commerciale concluso con ST Shipping (Glencore Group). In seguito alla riorganizzazione del consorzio, alla fine del trimestre GLENDIA International Management Limited gestiva solo una nave cisterna MR di proprietà di *GLENDIA International Shipping Limited*, una società in joint venture al 50% con Glencore Group. Questa società possiede 6 navi MR, consegnate tra agosto 2009 e febbraio 2011.

DIS fa parte inoltre di un'altra joint venture, *DM Shipping Limited*, con Mitsubishi Group. La Società possiede due navi MR, consegnate nel 2009.

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 79,5 navi, parte di proprietà e parte a noleggio; di esse, 39,5 fanno parte della flotta di d'Amico International Shipping e operano nel mercato delle navi cisterna, mentre le rimanenti 40 sono prevalentemente navi da carico secco controllate da d'Amico Dry Limited e 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 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 di Lussemburgo, Dublino, Londra, Monaco e Singapore. Al 31 marzo 2013, il Gruppo impiegava 520 dipendenti come personale marittimo e 32 dipendenti come personale di terra.

### Sintesi dei risultati del primo trimestre 2013

Le prospettive economiche mondiali sono ulteriormente migliorate ma la strada verso la ripresa nei paesi industrializzati resta non priva di ostacoli. Nello scorso trimestre si è assistito a un apparente miglioramento della congiuntura finanziaria internazionale. Negli ultimi sei mesi i governi dei paesi industrializzati sono riusciti a neutralizzare due dei principali pericoli per la ripresa economica mondiale nel breve periodo, ossia la disgregazione dell'eurozona e la netta contrazione della spesa pubblica negli Stati Uniti che sarebbe stata imposta dal *fiscal cliff* o precipizio fiscale. Nel 2012 la crescita in molti dei principali mercati emergenti è stata inferiore alle previsioni, ma l'attività economica ha ancora una volta registrato una ripresa. Nell'ultima edizione della pubblicazione *World Economic Outlook* (Prospettive economiche internazionali), il Fondo monetario internazionale prevede un incremento del PIL mondiale del 3,5% nel 2013 e del 4% nel 2014.

In generale i ricavi delle navi cisterna sul mercato *spot* nel quarto trimestre del 2012 e nel primo trimestre 2013 hanno messo a segno un miglioramento e i ricavi trimestrali hanno raggiunto in media livelli precedentemente toccati solo all'inizio del 2009. La domanda di navi cisterna ha registrato un miglioramento per effetto di uno scenario domanda/offerta più equilibrato e alla costante domanda proveniente dall'America Latina e dall'Africa sub-sahariana. La chiusura di alcune raffinerie e l'incremento della domanda in Australia ha consentito ai mercati dell'Estremo Oriente di rimanere stabili.

L'intensa attività che ha caratterizzato il mercato delle navi cisterna nel primo trimestre ha determinato il generale miglioramento dello stato d'animo degli operatori, inducendo molti noleggiatori ad aumentare la propria copertura. L'attività 'time charter' è un misuratore affidabile dell'umore del mercato e la sua intensificazione è all'origine del netto miglioramento del *sentiment* nel settore delle navi cisterna.

La forte ripresa del mercato delle navi cisterna nel primo trimestre del 2013 ha permesso a DIS di realizzare un utile netto di US\$ 7,6 milioni nel periodo in esame e per il secondo semestre consecutivo, mettendo a segno il miglior risultato trimestrale degli ultimi quattro anni.

L'andamento estremamente positivo registrato dai ricavi base *time charter* e la riduzione di costi realizzata nel periodo hanno determinato un sostanziale miglioramento dell'utile operativo di DIS. L'EBITDA è stato infatti di US\$ 11,5 milioni nel primo trimestre 2013 rispetto a US\$ 5,8 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente, con un margine operativo lordo sui ricavi TCE molto soddisfacente (23%) rispetto al 13% del primo trimestre 2012.

Il miglior andamento del risultato operativo lordo e quello positivo del capitale circolante hanno sostenuto la generazione di consistenti flussi di cassa da attività operative, pari a US\$ 16,1 milioni nel primo trimestre 2013 rispetto a uscite di US\$ 2,5 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

L'utile netto registrato da DIS nel primo trimestre 2013 ha beneficiato inoltre dell'ottimo andamento della tesoreria e della differenza di cambio positiva derivante dalla conversione in dollari USA di finanziamenti denominati in yen.

Alla fine del primo trimestre 2013, DIS ha ordinato ai cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. – la costruzione di altre due nuove navi cisterna *product/chemical "Eco"* a basso consumo di carburante (MR da 50.000 dwt) a un prezzo molto conveniente, la cui consegna è prevista nel 2014. Si tratta dell'ottava ordinazione di navi da parte di DIS negli ultimi sei mesi a riconferma della strategia di modernizzazione della flotta, tramite nuove navi ecologiche dal design innovativo, messa in atto dalla Società. Questo nuovo ordine è inoltre coerente con le motivazioni che hanno portato all'aumento di capitale del 2012, ossia mantenere la solida struttura finanziaria di DIS attuando allo stesso tempo un importante piano di investimenti e di crescita.

## Risultati operativi

US\$ migliaia	1° trimestre 2013	1° trimestre 2012
Ricavi	79.475	77.711
Costi diretti di viaggio	(29.358)	(33.244)
<b>Ricavi base <i>time charter</i></b>	<b>50.117</b>	<b>44.467</b>
Costi per noleggi passivi	(21.282)	(22.433)
Altri costi operativi diretti	(14.504)	(12.987)
Costi generali ed amministrativi	(2.923)	(3.872)
Altri proventi operativi	123	596
<b>Risultato operativo lordo/ EBITDA</b>	<b>11.531</b>	<b>5.771</b>
Ammortamenti e svalutazioni	(8.128)	(8.967)
<b>Risultato operativo / EBIT</b>	<b>3.402</b>	<b>(3.196)</b>
Proventi (oneri) finanziari netti	4.848	1.883
<b>Utile/(perdita) ante imposte</b>	<b>8.251</b>	<b>(1.313)</b>
Imposte sul reddito	(661)	(146)
<b>Utile/(perdita) netto</b>	<b>7.590</b>	<b>(1.459)</b>

I **ricavi** nel primo trimestre 2013 sono stati di US\$ 79,5 milioni rispetto a US\$ 77,7 milioni nel primo trimestre 2012. L'incremento dei ricavi lordi rispetto allo stesso periodo del 2012 è dipeso principalmente dal miglioramento dell'andamento del mercato delle navi cisterna nel 2013 e dall'aumento del numero medio di navi della flotta durante il periodo in esame (38,5 nel primo trimestre 2013 rispetto a 36,7 nel primo trimestre 2012). La percentuale di giorni *off-hire* nel primo trimestre 2013 (2,3%) è stata inferiore allo stesso periodo dell'esercizio precedente (4,1%), principalmente per effetto della diversa tempistica degli interventi di bacino.

I **costi diretti di viaggio** riflettono l'evoluzione della flotta e l'utilizzo delle navi (contratti *time charter* e sul mercato *spot*). Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato *spot*, ammontano a US\$ 29,4 milioni nel 2013 rispetto a US\$ 33,2 milioni nel primo trimestre 2012. Il decremento è dovuto principalmente maggiore volume di attività realizzato sul mercato *spot* nel primo trimestre 2013 rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio e in parte a un'impennata dei prezzi del bunker verificatasi nel primo trimestre 2012.

Nel primo trimestre 2013 i **ricavi base *time charter*** sono stati di US\$ 50,1 milioni, in netto aumento rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (US\$ 44,5 milioni).

Come indicato nella successiva tabella, il suddetto incremento è stato chiaramente legato all'aumento dei ricavi medi giornalieri di DIS sul mercato *spot*, sulla scia dell'andamento costantemente favorevole delle tariffe di nolo registrato sul mercato delle navi cisterna nel primo trimestre dell'esercizio in corso. I **Ricavi medi giornalieri** (pari a **US\$ 14.272** nel primo trimestre 2013 rispetto a US\$ 12.623 nello stesso periodo del 2012) rappresentano il miglior risultato raggiunto da DIS sul mercato *spot* negli ultimi 15 trimestri.

Contestualmente e grazie alla strategia di DIS, la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa (percentuale di copertura) è rimasta elevata per tutto il primo trimestre 2013 (in media pari al 39,8% dei ricavi con una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.620). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa da attività operative, tali contratti puntano anche a consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere, aspetto essenziale della strategia commerciale di DIS.

Tariffe giornaliere TCE di DIS	1° trimestre 2012	2° trimestre 2012	3° trimestre 2012	4° trimestre 2012	1° trimestre 2013
<i>(Dollari USA)</i>					
Spot	12.623	10.872	11.226	12.113	14.272
Fissa	15.972	15.956	15.819	15.728	15.620
<b>Media</b>	<b>13.904</b>	12.753	12.887	13.344	<b>14.808</b>

I **costi per noleggi passivi** relativi alle navi in noleggio passivo sono stati di US\$ 21,3 milioni nel primo trimestre 2013 (US\$ 22,4 milioni nel primo trimestre 2012). Il numero di navi a noleggio passivo è stato in media sostanzialmente stabile rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio (17,5 nel primo trimestre 2013 rispetto a 17,7 nel primo trimestre 2012). Tuttavia i costi giornalieri per noleggi passivi sono leggermente diminuiti rispetto al primo trimestre 2012 in seguito alla scadenza di precedenti contratti sostituiti con nuovi stipulati a migliori condizioni di mercato.

Gli **altri costi operativi diretti** (US\$ 14,5 milioni nel primo trimestre 2013 rispetto a US\$ 13,0 milioni nel primo trimestre 2012) comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche, lubrificanti e quelli assicurativi e derivano dalla gestione delle navi di proprietà. Gli incrementi in valore assoluto rispetto all'esercizio precedente sono dovuti unicamente all'ampliamento della flotta (21,0 navi di proprietà nel primo trimestre 2013 rispetto a 19,0 nello stesso periodo del 2012), mentre i costi giornalieri sono sostanzialmente in linea con il 2012. I costi operativi sono costantemente monitorati, mantenendo come obiettivi prioritari la selezione di equipaggi altamente qualificati, l'applicazione delle procedure SQE (Sicurezza, Qualità e Ambiente) e il rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. L'elevata qualità della flotta è un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

Nel primo trimestre 2013 i **costi generali ed amministrativi** sono stati di US\$ 2,9 milioni rispetto a US\$ 3,9 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente e comprendono principalmente i costi per il personale di terra, nonché i costi relativi a immobili, consulenze, viaggi e altre spese. La variazione positiva (una diminuzione del 25%) si deve principalmente all'oculata gestione dei costi effettuata da DIS che ha portato, tra l'altro, alla riduzione dei costi relativi al personale di terra.

Gli **altri proventi operativi** sono stati di US\$ 0,1 milioni nel primo trimestre 2013 (US\$ 0,6 milioni nel primo trimestre 2012). Il saldo si riferisce alle commissioni di noleggio da navi di terzi gestite attraverso i pool.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** nel primo trimestre 2013 è stato di US\$ 11,5 milioni rispetto a US\$ 5,8 milioni nel primo trimestre 2012. Come sottolineato in precedenza, il miglioramento è dovuto principalmente a un incremento dei ricavi derivanti dalle tariffe *spot* ma anche a una riduzione dei costi. Come conseguenza dei suddetti fattori il margine EBITDA sui ricavi TCE nel primo trimestre 2013 è stato del 23% rispetto al 13% nel primo trimestre 2012.

Gli **ammortamenti** e le perdite di valore ammontano a US\$ 8,1 milioni nel primo trimestre 2013 (US\$ 9,0 milioni nel primo trimestre 2012). La diminuzione degli ammortamenti rispetto all'esercizio precedente è dovuta principalmente alla svalutazione del valore contabile netto della flotta effettuata nel 2012.

Il **risultato operativo (EBIT)** nei primi tre mesi dell'esercizio è stato positivo per US\$ 3,4 milioni, rispetto a una perdita operativa di US\$ 3,2 milioni registrata nello stesso periodo dello scorso esercizio.

Nel primo trimestre 2013 i **proventi finanziari netti** di DIS sono stati di US\$ 4,8 milioni rispetto a US\$ 1,9 milioni nel primo trimestre 2012 e sono dovuti principalmente alla differenza di cambio positiva per US\$ 3,9 milioni derivanti dalla conversione in dollari USA di finanziamenti denominati in yen giapponesi (US\$ 3,2 milioni nel primo trimestre 2012) e all'andamento positivo della tesoreria registrato nel periodo (US\$ 2,9 milioni nel primo trimestre 2013 rispetto a US\$ 0,5 milioni nel primo trimestre 2012). L'esposizione del gruppo allo yen è costantemente monitorata e attivamente gestita tramite una politica finanziaria accorta.

L'**utile netto ante imposte** registrato dalla Società nel primo trimestre 2013 è stato di US\$ 8,3 milioni rispetto a una perdita di US\$ 1,3 milioni nel primo trimestre 2012.

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ 0,7 milioni nel primo trimestre 2013 rispetto a US\$ 0,1 milioni nello

stesso trimestre dell'esercizio precedente.

L'**utile netto** registrato nel primo trimestre 2013 è stato di US\$ 7,6 milioni rispetto a una perdita netta di US\$ 1,5 milioni nel primo trimestre 2012.

### Situazione patrimoniale - finanziaria consolidata

(US\$ migliaia)	Al 31 marzo 2013	Al 31 dicembre 2012
<b>ATTIVITÀ</b>		
Attività non correnti	515.251	498.922
Attività correnti	141.614	177.973
<b>Totale attività</b>	<b>656.865</b>	<b>676.895</b>
<b>PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>		
Patrimonio netto	301.819	294.208
Passività non correnti	279.416	288.787
Passività correnti	75.630	93.900
<b>Totale passività e patrimonio netto</b>	<b>656.865</b>	<b>676.895</b>

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto. Secondo le valutazioni fornite da un importante broker, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS, inclusa la parte relativa alle nuove navi in costruzione, è di US\$ 466,4 milioni al 31 marzo 2013, rispetto a un valore contabile netto della flotta di US\$ 514,4 milioni.

Nel 2013 gli **investimenti lordi** sono stati di US\$ 25,2 milioni e comprendono principalmente le rate pagate per le otto nuove navi recentemente ordinate e attualmente in costruzione nei cantieri Hyundai-Mipo. Tali investimenti in conto capitale comprendono inoltre i costi di bacino relativi alle navi di proprietà.

Le **attività correnti** al 31 marzo 2013 erano di US\$ 141,6 milioni. Oltre alle voci del capitale circolante, ovvero rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 15,0 milioni e US\$ 41,7 milioni, le attività correnti comprendono disponibilità liquide per US\$ 84,9 milioni.

Le **passività non correnti** (US\$ 279,4 milioni) rappresentano la parte dei debiti a lungo termine verso banche, commentati nella sezione successiva (Indebitamento netto).

Nelle **passività correnti**, oltre alle voci debiti verso banche e altri finanziatori, anch'esse commentate nella sezione successiva, sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 43,3 milioni, essenzialmente relativi a debiti commerciali e altre passività.

Il saldo del **patrimonio netto** al 31 marzo 2013 ammontava a US\$ 301,8 milioni (US\$ 294,2 milioni al 31 dicembre 2012). La variazione rispetto all'esercizio precedente è dovuta principalmente all'utile netto realizzato nel primo trimestre dell'esercizio in corso.

## Indebitamento netto

L'indebitamento netto al 31 marzo 2013 ammontava a US\$ 225,6 milioni rispetto a US\$ 220,7 milioni alla chiusura del precedente esercizio. Il rapporto tra indebitamento netto e patrimonio netto risulta di 0,75 alla fine del primo trimestre dell'esercizio.

<i>US\$ migliaia</i>	<b>Al 31 marzo 2013</b>	<b>Al 31 dicembre 2012</b>
<b>Liquidità</b>		
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	84.945	117.617
<b>Attività finanziarie correnti</b>	-	757
<b>Totale attività finanziarie correnti</b>	<b>84.945</b>	<b>118.374</b>
<b>Debiti verso banche – correnti</b>	28.933	28.160
<b>Altre passività finanziarie correnti</b>		
Verso terzi	2.236	22.133
<b>Totale passività finanziarie correnti</b>	<b>31.169</b>	<b>50.293</b>
<b>Indebitamento finanziario netto corrente</b>	<b>(53.776)</b>	<b>(68.081)</b>
<b>Debiti verso banche – non correnti</b>	275.599	284.264
<b>Altre passività finanziarie non correnti</b>		
Verso terzi	3.817	4.523
<b>Totale passività finanziarie non correnti</b>	<b>279.416</b>	<b>288.787</b>
<b>Indebitamento finanziario netto</b>	<b>225.640</b>	<b>220.706</b>

A fine marzo 2013 le *disponibilità liquide e mezzi equivalenti* erano pari a US\$ 84,9 milioni. I proventi derivanti dall'aumento di capitale consentono a DIS di mantenere nel tempo una solida struttura finanziaria a sostegno del proprio significativo piano di investimenti.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 31 marzo 2013 ammontava a US\$ 304,5 milioni, comprensivo di US\$ 28,9 milioni con scadenza entro un anno. L'indebitamento di DIS si articola nelle seguenti linee di credito a favore di d'Amico Tankers Limited (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo: (i) debito di US\$ 139,2 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\$ 18,2 milioni relativo al prestito sindacato concesso da Mizuho Bank; (iii) finanziamento settennale concesso da Crédit Agricole e DnB NOR Bank per finanziare le due navi MR di nuova costruzione consegnate nel primo semestre 2012 per un totale di 43,2 milioni; (iv) finanziamento a 18 mesi di US\$ 11,4 milioni concesso da Danish Ship Finance per l'acquisto della nave di seconda mano M/T High Prosperity, rilevata nel primo semestre 2012. L'indebitamento di DIS comprende inoltre la quota dei finanziamenti concessi alle due joint venture, GLENDA International Shipping Ltd e DM Shipping Ltd: (i) finanziamento Commerzbank AG Global Shipping e Credit Suisse di US\$ 71,9 milioni per le sei navi di nuova costruzione di Glenda International Shipping Ltd, consegnate tra il 2009 e il 2011; (ii) linea di credito di Mitsubishi UFJ Lease di US\$ 20,6 milioni in relazione al finanziamento delle due navi di DM Shipping Ltd consegnate nel 2009.

Nel primo trimestre 2013, DIS ha completamente rimborsato il prestito subordinato di US\$ 20,0 milioni concesso a settembre 2012 dalla società controllante di DIS, d'Amico International S.A. e in precedenza incluso nelle *Altre passività finanziarie correnti*. Inoltre il *fair value* negativo di US\$ 6,1 milioni degli strumenti di copertura derivati (essenzialmente contratti di *swap* su tassi di interesse) è incluso nelle *Altre passività finanziarie*.

## Flussi di cassa

I flussi di cassa netti di DIS nel primo trimestre 2013 hanno fatto registrare un saldo negativo di US\$ 32,9 milioni dovuto a investimenti lordi per US\$ 25,2 milioni e a US\$ 20,0 milioni di rimborso del prestito subordinato precedentemente citato.

<i>US\$ migliaia</i>	<b>1° trimestre 2013</b>	<b>1° trimestre 2012</b>
Flussi di cassa da attività operative	16.136	(2.547)
Flussi di cassa da attività di investimento	(25.155)	(32.796)
Flussi di cassa da attività finanziarie	(23.924)	29.226
<b>Variazione della liquidità</b>	<b>(32.943)</b>	<b>(6.117)</b>
Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(32.943)	(6.117)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	117.617	51.068
Differenze di conversione su disponibilità liquide e mezzi equivalenti	271	(202)
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo</b>	<b>84.945</b>	<b>44.749</b>

I **flussi di cassa da attività operative** nel primo trimestre 2013 hanno fatto registrare un saldo positivo di US\$ 16,1 milioni (utilizzi per US\$ 2,5 milioni nel primo trimestre 2012). Questa consistente generazione di flussi di cassa è stata, come precedentemente evidenziato, il risultato di un andamento soddisfacente dell'EBITDA e della dinamica positiva del capitale circolante.

I **flussi netti di cassa da attività di investimento** sono stati di US\$ 25,2 milioni (utilizzi) nel primo trimestre 2013 comprensivi delle spese in conto capitale per il pagamento delle rate per le otto nuove navi recentemente ordinate e attualmente in costruzione nei cantieri Hyundai-Mipo, nonché dei costi di bacino.

Nel primo trimestre 2013 il saldo dei **flussi di cassa da attività finanziarie** è stato di US\$ 23,9 milioni e comprende il rimborso totale del prestito subordinato di US\$ 20,0 milioni concesso nel terzo trimestre 2012 dalla società controllante di DIS, d'Amico International S.A., nonché i rimborsi dei finanziamenti bancari già previsti pari a US\$ 3,9 milioni.

## EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

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

### **d'Amico Tankers Limited:**

- **Ordine di altre due navi cisterna 'eco design':** a marzo 2013, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato la stipula, tra la sua controllata operativa d'Amico Tankers Limited (Irlanda) e il cantiere coreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., dei contratti di costruzione di altre due nuove navi cisterna "product/chemical" (scafi S408 e S409 - Medium Range da 50.000 dwt), la cui consegna è prevista alla fine del primo semestre del 2014, al prezzo d'acquisto di US\$ 29,0 milioni ciascuna. A d'Amico Tankers Limited è stata inoltre offerta l'opportunità di acquistare altre due nuove navi tramite un'opzione di acquisto, a termini e condizioni simili, che dovrà essere esercitata entro il mese di aprile 2013. Le suddette due navi di nuova costruzione, progettate conformemente alle più recenti norme IMO II MR, permettono la massima efficienza in termini di risparmio di carburante. Questo progetto HMD è all'avanguardia per quanto riguarda la forma dello scafo e l'efficienza propulsiva che porta le navi a un risparmio di 6-7 tonnellate al giorno di carburante rispetto alla media della flotta della stessa tipologia esistente a livello mondiale. Le navi avranno, infatti, un eccezionale Indice di efficienza energetica (EEDI) del 31,5% inferiore al limite massimo di riferimento IMO applicabile e rispetteranno già,



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

- **Flotta data 'a noleggio':** a marzo 2013 d'Amico Tankers Limited ha prorogato per altri due anni tre contratti di noleggio con un'importante compagnia petrolifera, la cui scadenza era prevista nel corso del 2013. Tali contratti consentono a DIS di consolidare ulteriormente i propri storici rapporti con le principali compagnie petrolifere mondiali e sono stati prorogati a tariffe che consentiranno di generare flussi di cassa operativi positivi.
- **Flotta in 'noleggio passivo':** a gennaio 2013, la M/T High Nefeli, nave a medio raggio (MR) costruita nel 2003 e presa a noleggio da d'Amico Tankers Limited, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

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

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

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

#### **GLENDA International Shipping Limited:**

**Flotta data 'a noleggio':** a marzo 2013 GLENDA International Shipping Limited, una società in joint venture al 50% con Glencore Group, ha ritirato dal pool 5 delle 6 navi di proprietà gestite da GLENDA International Management Limited e ha dato a noleggio 3 navi a d'Amico Tankers Limited e 2 navi a ST Shipping (Glencore Group).

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

##### **d'Amico Tankers Limited:**

- **Vendita di navi:** a maggio 2013, d'Amico Tankers Limited ha deliberato la vendita della nave cisterna *handysize* M/T Cielo di Londra, costruita nel 2001 dal cantiere sudcoreano STX, al prezzo di US\$ 12.3 milioni. Tale vendita ridurrà l'età media della flotta DIS generando nel secondo trimestre una plusvalenza di circa US\$ 4,5 milioni, confermando le valutazioni conservative assunte sulla flotta da DIS. La consegna della nave ai nuovi proprietari è prevista per il secondo trimestre 2013 e gli effetti della transazione verranno iscritti nel bilancio del relativo periodo.
- **Flotta in 'noleggio passivo':** ad aprile 2013, la M/T Citrus Express, nave a medio raggio (MR) costruita nel 2006, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di un anno.

Nell'aprile 2013, la M/T Carina, nave a medio raggio (MR) costruita nel 2010, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di 3 anni.

##### **GLENDA International Shipping Limited:**

**Flotta data 'a noleggio':** in aprile 2013 GLENDA International Shipping Limited, una società in joint venture al 50% con Glencore Group, ha ritirato dal pool la sesta nave di proprietà gestita da GLENDA International Management Limited, dandola a noleggio a ST Shipping (Glencore Group).

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

	Al 31 marzo 2013			Al 7 maggio 2013		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	18,0	3,0	21,0	18,0	3,0	21,0
A noleggio	15,5	3,0	18,5	17,5	3,0	20,5
<b>Totale</b>	<b>33,5</b>	<b>6,0</b>	<b>39,5</b>	<b>35,5</b>	<b>5,0</b>	<b>41,5</b>

## Evoluzione prevedibile della gestione

La crescita attesa della domanda annuale di prodotti petroliferi è attualmente di 795.000 b/g (0,9%). Si prevede che lo scenario macroeconomico debole manterrà la domanda su livelli relativamente modesti per il resto dell'esercizio.

Nel secondo trimestre dell'esercizio, i previsti interventi di manutenzione delle raffinerie giungeranno al termine e la fornitura di prodotti dovrebbe ritornare a regime. Poiché la domanda non dovrebbe subire variazioni di rilievo, si prevede una relativa stabilità dei mercati.

L'importazione di benzina e altri prodotti petroliferi negli Stati Uniti ha continuato a diminuire con conseguente riduzione della domanda di navi cisterna dirette verso la costa orientale americana. Tuttavia questi fattori sono stati ampiamente controbilanciati dalla continua crescita delle esportazioni provenienti dal Golfo degli Stati Uniti, che ha mantenuto stabili i tassi di utilizzo.

Alla fine del primo trimestre i margini di raffinazione in Europa hanno raggiunto complessivamente la media di US\$ 5,46 al barile rispetto a US\$ 22,83 al barile negli Stati Uniti, dove le società di raffinazione possono contare su prezzi del greggio molto più bassi. Per questa ragione i prezzi dei prodotti statunitensi sono estremamente competitivi sul mercato mondiale.

Nonostante il calo registrato dalla domanda interna di prodotti petroliferi, a marzo le esportazioni cinesi di gasoli hanno raggiunto i massimi livelli degli ultimi tre anni e quelle di benzina hanno toccato il punto di massimo annuale.

Data la situazione economica attualmente incerta, nel breve periodo le prospettive restano deboli. Nonostante i segnali di miglioramento, le condizioni economiche poco incoraggianti probabilmente ostacoleranno la crescita della domanda di prodotti petroliferi a livello mondiale. Continuano a prevalere le preoccupazioni riguardanti l'attuale situazione delle economie europee. Le prospettive a lungo termine sono favorevoli, ma un aumento consistente della domanda è subordinato all'attuale congiuntura economica, che potrebbe frenare la crescita potenziale. Pertanto, considerato quanto sopra, all'inizio del nuovo trimestre l'atteggiamento di d'Amico International Shipping resta improntato alla cautela.

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

### **Domanda di navi cisterna**

- L'andamento della domanda di navi cisterna non è legata a un reale aumento della domanda di prodotti petroliferi, ma alla distanza che tali prodotti devono effettivamente percorrere (tonnellaggio miglia). Poiché la maggior parte delle nuove raffinerie si trova vicino ai luoghi di estrazione, i prodotti vengono trasportati su distanze più lunghe.
- Nel 2012 il subcontinente indiano ha esportato da solo 125.000 barili al giorno in Europa e 70.000 barili al giorno in America Latina e nei prossimi anni tali volumi sono destinati a crescere.
- La capacità di distillazione del greggio delle raffinerie cinesi aumenterà fino a circa due milioni e mezzo di barili al giorno entro il 2016. Questo incremento è attualmente superiore alla domanda

interna stimata. Ciò avrà come conseguenza l'aumento delle scorte di prodotti petroliferi e delle esportazioni.

- La nuova capacità di raffinazione di America Latina e Africa non sarà sufficiente a far fronte alla crescita prevista della domanda, che richiederà pertanto la necessità di effettuare importazioni nel medio termine.
- Continua la razionalizzazione delle raffinerie nei paesi dell'OCSE e le chiusure o le cessioni di impianti hanno determinato una riduzione della capacità produttiva di circa 2 milioni di barili al giorno.
- Gli Stati Uniti, che in passato erano il primo importatore di prodotti petroliferi, oggi sono diventati il secondo principale esportatore dopo la Russia. Le loro esportazioni hanno toccato in media i 3,1 milioni di barili al giorno nel 2012, rispetto a 2,9 milioni di barili al giorno nel 2011 e a solo 1 milione nel 2005. Si prevede che le esportazioni raggiungeranno quasi 4 milioni di barili al giorno entro il 2016.
- Le proiezioni della domanda futura restano positive in considerazione della crescita dell'attività di noleggio, con circa 45 contratti conclusi dall'inizio dell'esercizio nel segmento MR (29.999-50.000 dwt).

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

- Il portafoglio ordini si è arricchito delle nuove navi commissionate nel 2012 e delle previste 60 nuove navi che si prevede verranno ordinate nel corso dell'anno.
- La quantità elevata di ordini ha creato preoccupazioni nel settore, anche se la prevista crescita di tonnellaggio miglia è incoraggiante.
- I rinvii o le cancellazioni delle consegne e le riconversioni sono stati un importante fattore che ha influenzato l'andamento della costruzione di nuove navi. I rinvii delle consegne sono stati in media pari al 35% negli ultimi cinque esercizi.
- Secondo diversi broker il portafoglio ordini previsto per il 2013 dovrebbe aggirarsi tra le 86 e le 134 navi, anche se, sulla base del trend negli ultimi cinque esercizi, si prevede che le consegne effettive saranno meno numerose.
- Nel corso dell'esercizio sono state consegnate circa 30 navi, di cui 15 già consegnate nel mese di gennaio. Se a questi dati si aggiungono le 10 navi eliminate si ottiene una crescita dell'offerta di navi soddisfacente.
- Fino al 2016 l'incremento netto medio nel settore delle navi MR dovrebbe oscillare tra un ristretto 2% e il 4%, restando così al di sotto della crescita del commercio marittimo di prodotti petroliferi prevista nello stesso periodo.
- La possibilità di ottenere i finanziamenti necessari e in tempi brevi continua a essere un problema importante. Per questo continua a circolare un certo scetticismo sull'effettiva consegna di tutte le navi ordinate.
- Il graduale aumento dei tassi di utilizzo, la riduzione della velocità di navigazione e il congestionamento dei porti stanno influenzando positivamente sull'offerta. Con l'intensificazione della domanda prevediamo che, tra il 2013 e i 2015, i tassi di utilizzo superino l'80% in media rispetto al minimo del 75% toccato nel 2008.
- Le quantità raffinate sono costantemente riviste al ribasso e le esportazioni di prodotti petroliferi trasportati dai mercati emergenti ridurranno sostanzialmente l'offerta di tonnellaggio-miglia delle navi cisterna e sono destinate ad aumentare.

**GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING**  
**BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 31 MARZO 2013**

**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO**

<i>US\$ migliaia</i>	<b>1° trimestre 2013</b>	<b>1° trimestre 2012</b>
Ricavi	79.475	77.711
Costi diretti di viaggio	(29.358)	(33.244)
<b>Ricavi base <i>time charter</i></b>	<b>50.117</b>	<b>44.467</b>
Costi per noleggi passivi	(21.282)	(22.433)
Altri costi operativi diretti	(14.504)	(12.987)
Costi generali ed amministrativi	(2.923)	(3.872)
Altri proventi operativi	123	596
<b>Risultato operativo lordo</b>	<b>11.531</b>	<b>5.771</b>
Ammortamenti	(8.128)	(8.967)
<b>Risultato operativo</b>	<b>3.403</b>	<b>(3.196)</b>
Proventi (oneri) finanziari netti	4.848	1.883
<b>Utile/(perdita) ante imposte</b>	<b>8.251</b>	<b>(1.313)</b>
Imposte sul reddito	(661)	(146)
<b>Utile/(perdita) del periodo</b>	<b>7.590</b>	<b>(1.459)</b>
<i>L'utile netto è interamente di pertinenza degli azionisti della Capogruppo</i>		
<b>Utile/(perdita) per azione</b>	<b>0,021</b>	<b>(0,0097)</b>

**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO**

<i>US\$ migliaia</i>	<b>1° trimestre 2013</b>	<b>1° trimestre 2012</b>
Utile/(perdita) del periodo	7.590	(1.459)
Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (" <i>cash flow hedge</i> ")	762	397
<b>Utile/(perdita) netto complessivo</b>	<b>8.352</b>	<b>(1.062)</b>
<b>Utile/(perdita) per azione</b>	<b>0,023</b>	<b>(0,007)</b>

## SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

	Al 31 marzo 2013	Al 31 dicembre 2012
<i>US\$ migliaia</i>		
<b>ATTIVITÀ</b>		
<b>Attività non correnti</b>		
Immobilizzazioni materiali	515.251	498.922
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>515.251</b>	<b>498.922</b>
<b>Attività correnti</b>		
Rimanenze	14.999	20.221
Crediti a breve ed altre attività correnti	41.670	39.378
Attività finanziarie correnti	-	757
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	84.945	117.617
<b>Totale attività correnti</b>	<b>141.614</b>	<b>177.973</b>
<b>Totale attività</b>	<b>656.865</b>	<b>676.895</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		
<b>Patrimonio netto</b>		
Capitale sociale	35.988	35.988
Utili portati a nuovo	20.029	12.439
Altre riserve	245.802	245.781
<b>Patrimonio netto totale</b>	<b>301.819</b>	<b>294.208</b>
<b>Passività non correnti</b>		
Banche e altri finanziatori	275.599	284.264
Altre passività finanziarie non correnti	3.817	4.523
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>279.416</b>	<b>288.787</b>
<b>Passività correnti</b>		
Banche e altri finanziatori	28.933	28.160
Importi dovuti alla società controllante	-	20.000
Debiti a breve ed altre passività correnti	43.273	43.009
Altre passività finanziarie correnti	2.236	2.178
Debiti d'imposta	1.188	553
<b>Totale passività correnti</b>	<b>75.630</b>	<b>93.900</b>
<b>Totale passività e patrimonio netto</b>	<b>656.865</b>	<b>676.895</b>

## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trimestre 2013	1° trimestre 2012
<b>Utile/(perdita) del periodo</b>	<b>7.590</b>	<b>(1.459)</b>
Ammortamenti	8.128	8.967
Imposte correnti e differite	661	146
Oneri finanziari	(978)	1.853
Variazioni di <i>fair value</i> su attività finanziarie	(3.871)	(3.174)
Altri componenti che non influenzano le disponibilità liquide	(43)	(562)
<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante</b>	<b>11.487</b>	<b>5.771</b>
Variazioni delle rimanenze	5.222	(911)
Variazioni dei crediti a breve	(2.292)	(3.496)
Variazioni dei debiti a breve	1.968	(3.145)
Imposte pagate	(8)	(54)
Oneri finanziari netti pagati	(241)	(712)
<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>16.136</b>	<b>(2.547)</b>
Acquisto di immobilizzazioni materiali	(25.155)	(32.796)
<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>(25.155)</b>	<b>(32.796)</b>
Variazioni di altre attività finanziarie	-	5.798
Variazioni di altri debiti finanziari	(20.000)	-
Rimborso finanziamenti bancari	(3.924)	(3.685)
Utilizzo finanziamenti bancari	-	27.113
<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>(23.924)</b>	<b>29.226</b>
<b>Variazione della liquidità</b>	<b>(32.943)</b>	<b>(6.117)</b>
<b>Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(32.943)</b>	<b>(6.117)</b>
Disponibilità liquide ad inizio periodo	117.617	51.068
Differenze di conversione su disponibilità liquide	271	(202)
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo</b>	<b>84.945</b>	<b>44.749</b>

## PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	<b>Capitale sociale</b>	<b>Utili portati a nuovo</b>	<b>Altre riserve</b>		<b>Totale</b>
			<i>Altro</i>	<i>Cash-Flow hedge</i>	
<b>Saldo al 1° gennaio 2013</b>	<b>35.988</b>	<b>12.439</b>	<b>252.437</b>	<b>(6.656)</b>	<b>294.208</b>
Altre variazioni	-	-	(741)	-	(741)
Utile (perdita) complessivo	-	7.590	-	762	8.352
<b>Saldo al 31 marzo 2013</b>	<b>35.988</b>	<b>20.029</b>		<b>(5.894)</b>	<b>301.819</b>

<i>US\$ migliaia</i>	<b>Capitale sociale</b>	<b>Utili portati a nuovo</b>	<b>Altre riserve</b>		<b>Totale</b>
			<i>Altro</i>	<i>Cash-Flow hedge</i>	
<b>Saldo al 1° gennaio 2012</b>	<b>149.950</b>	<b>118.433</b>	<b>54.715</b>	<b>(7.617)</b>	<b>315.481</b>
Altre variazioni	-	-	8	-	8
Utile (perdita) complessivo	-	(1.459)	-	397	(1.062)
<b>Saldo al 31 marzo 2012</b>	<b>149.950</b>	<b>117.483</b>	<b>54.723</b>	<b>(7.220)</b>	<b>314.427</b>

## NOTE

Il bilancio d'esercizio 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 ha adottato gli IFRS (International Financial Reporting Standard) e gli IAS (International Accounting Standard) 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 Gruppo d'Amico International Shipping 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

---

I presenti prospetti contabili illustrano i risultati consolidati conseguiti dalla società controllante, d'Amico International Shipping SA e dalle sue controllate per il periodo chiuso al 31 marzo 2013. I principi contabili sono stati applicati in maniera uniforme.

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 non aderenti all'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 contabili 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.

#### Principi di consolidamento

Il presente resoconto intermedio di gestione illustra i risultati consolidati conseguiti dalla società controllante, d'Amico International Shipping SA, e dalle sue controllate per il periodo chiuso al 31 marzo 2013.

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

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio gli amministratori effettuano valutazioni e, ove necessario, formulano delle stime. Le loro decisioni sono basate sull'esperienza passata 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.

#### 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.



## Principi contabili

Non ci sono nuovi IFRS (International Financial Reporting Standards) o IFRIC applicabili al presente resoconto intermedio di gestione rispetto a quelli applicati alla relazione di bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012.

---

## 2. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

---

### Impegni finanziari

Al 31 marzo 2013, gli impegni finanziari complessivi del Gruppo erano pari a US\$ 211,6 milioni, di cui US\$ 120,3 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi.

<i>US\$ milioni</i>	<b>Al 31 marzo 2013</b>	<b>Al 31 dicembre 2012</b>
Fino a un anno	120,3	37,6
Tra 1 e 3 anni	91,3	141,3
Tra 3 e 5 anni	-	-
Oltre 5 anni	-	-
	<hr/>	<hr/>
	211,6	178,9

Gli impegni finanziari si riferiscono al pagamento di 2 navi cisterna 'product/chemical' nuove da 40.000 dwt costruite da Hyundai-Mipo, di 4 navi cisterna 'product/chemical' nuove da 50.000 dwt costruite da Hyundai-Mipo e di 2 ulteriori navi cisterna 'product/chemical' nuove da 50.000 dwt costruite da Hyundai-Vinashin, la cui consegna è prevista nel 2014.

7 maggio 2013

Per il Consiglio di Amministrazione

*Paolo d'Amico*  
Presidente

*Marco Fiori*  
Amministratore Delegato

Il Manager responsabile per la redazione dei bilanci, Giovanni Barberis, nella sua qualità di Direttore finanziario della Società dichiara che le informazioni contabili pubblicate nel presente documento corrispondono ai risultati riportati nei libri contabili e in qualsiasi altra documentazione o registrazione contabile della Società.

*Giovanni Barberis*  
Direttore finanziario

---

## CONTATTI

### **Investor Relations**

*d'Amico International Shipping S.A.*

Anna Franchin - Investor Relations Manager

Tel.: +352 2626292901

Tel.: +377 93105472

E-mail: [ir@damicointernationalshipping.com](mailto:ir@damicointernationalshipping.com)