



COMUNICATO STAMPA

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del primo trimestre 2014:

PRIMO TRIMESTRE 2014: RISULTATI PENALIZZATI DA UNA COMBINAZIONE DI FENOMENI STAGIONALI. ATTESE POSITIVE INVARIATE SUL MEDIO TERMINE

RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2014

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 46,5 milioni nel Q1'14 (US\$ 50,1 milioni nel Q1'13)
 - EBITDA di US\$ 3,8 milioni nel Q1'14 (US\$ 10,7 milioni nel Q1'13)
 - Risultato netto negativo per US\$ 6,8 milioni nel Q1'14 (US\$ 3,2 milioni nel Q1'13)
 - NAV di US\$ 374.6 milioni nel Q1'14 (+ 46% vs US\$ 256.7 milioni nel Q1'13)
-

Lussemburgo, 07 Maggio 2014 – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: DIS) ('la Società' o 'il Gruppo'), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna la relazione relativa al primo trimestre 2014.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

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

'Nel corso del primo trimestre del 2014, il settore delle navi cisterna e' stato piu' debole rispetto alle attese a causa di fenomeni stagionali. Infatti, il duro inverno negli Stati Uniti e la chiusura per manutenzione di numerose raffinerie americane ha temporaneamente ridotto le esportazioni di prodotti petroliferi dagli Stati Uniti. Tuttavia sono fermamente convinto che si tratti solamente di un 'vuoto d'aria' e mi aspetto che la situazione si inverta rapidamente, con gli Stati Uniti alla guida della ripresa del mercato. Allo stesso tempo, credo che la strategia commerciale di DIS abbia dimostrato ancora una volta di essere di successo anche in un difficile scenario come l'attuale. Abbiamo provveduto a riposizionare larga parte della nostra flotta nell'Atlantico, in modo da trarre il massimo vantaggio dal rimbalzo del mercato che ci attendiamo in quell'area. Allo stesso tempo, DIS e' riuscita a mitigare la temporanea debolezza del mercato, grazie a buoni livelli di copertura a lungo termine, a livelli redditizi.

Come ulteriore segnale della nostra fiducia nelle positive prospettive di mercato del nostro settore, abbiamo ulteriormente aumentato l'orderbook di altre tre navi MR 'ECO' nel corso del primo trimestre 2014, portando il nostro piano di investimenti a 16 navi di nuova costruzione per un totale di US\$ 490.7 milioni. Meta' delle navi in costruzione sono gia' state fissate a lungo termine con Major perolifere a tariffe elevate e in grado di generare buoni livelli di redditivita'. Sette delle navi attualmente in ordine saranno consegnate nel corso del 2014, supportando cosi' i risultati di DIS gia' a partire da quest'anno.'

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

'Credo sia importante sottolineare come DIS sia in grado di superare anche difficili scenari di mercato grazie alle proprie competenze strategiche e finanziarie. Siamo convinti che la debolezza del settore delle navi cisterna sia stata solamente espressione di un fenomeno



stagionale e lo scenario e' previsto in ripresa molto presto. Tuttavia, anche in queste difficili condizioni di mercato, siamo in grado di mitigare i risultati negativi grazie ad un prudente elevato livello di copertura da contratti a tariffa fissa e ad una valutazione conservativa della flotta, che permette di ottenere plusvalenze anche nel caso di temporanei 'vuoti d'aria'. Infatti, a marzo 2014, DIS ha concordato la vendita della nave Handysize MT Cielo di Parigi al prezzo di 13,6 milioni di dollari, generando una plusvalenza di oltre 6 milioni di dollari, nel corso del secondo trimestre dell'anno. Siamo, inoltre, molto orgogliosi di annunciare che il valore netto della flotta e' cresciuto del 46% negli ultimi dodici mesi, creando ancora una volta valore per i nostri azionisti.'

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2014

L'attività economica si e' rafforzata a livello globale e si prevede in miglioramento ulteriore nel corso del 2014 e del 2015 grazie soprattutto al sostegno fornito dalla crescita delle economie avanzate, secondo la pubblicazione World Economic Outlook dell'FMI di aprile 2014. I rischi di una nuova discesa sembrano essere diminuiti, tuttavia influiscono negativamente i dati meno favorevoli del previsto provenienti dalle economie emergenti, inclusa la Cina. L'Agenzia Internazionale per l'Energia (IEA) prevede per il 2014 un aumento della domanda globale di prodotti petroliferi di 1,3 milioni di barili al giorno, fino ad arrivare a 92,7 milioni di barili al giorno.

DIS ha registrato una **Perdita netta** pari a **US\$ 6,8 milioni** nel **primo trimestre 2014** rispetto all'utile di US\$ 3,2 milioni nello stesso periodo dello scorso anno. Ciò è dovuto ad un mercato delle navi cisterna piu' debole del previsto durante i primi mesi dell'esercizio in corso, principalmente per le seguenti ragioni: (i) la rigida stagione invernale negli Stati Uniti che ha aumentato il consumo interno di prodotti petroliferi, riducendo così le esportazioni e i trasporti via mare, e (ii) la chiusura per manutenzione di molte raffinerie nel Golfo del Messico, che ha ridotto ulteriormente le esportazioni del Paese. Questi due fattori negativi sono considerati principalmente effetti stagionali, che pertanto influiscono solo temporaneamente sull'intero settore delle navi cisterna e che si prevede subiranno un'inversione di tendenza nel secondo trimestre. Infatti, i risultati del primo trimestre inferiori alle previsioni non hanno modificato l'outlook generalmente positivo sulle prospettive del mercato a medio e lungo termine.

DIS è convinta che la ripresa del mercato sarà guidata dagli Stati Uniti e, alla luce di ciò, la Società ha già riposizionato la maggior parte delle sue navi nel Bacino Atlantico, anche se tale decisione ha provocato un leggero aumento dei costi di viaggio nel primo trimestre. Inoltre, DIS è stata in grado di ridurre gli effetti del debole andamento del mercato nel breve periodo grazie a un alto tasso di copertura, pari al 56%, a una tariffa media giornaliera di US\$ 14.770.

In linea con la propria prudente politica di gestione del rischio, DIS ha anticipato la copertura dei tassi di interesse sui prestiti bancari tramite contratti di *Interest Rate Swap* (IRS). Gli IRS relativi al futuro finanziamento di nuove navi in costruzione non sono classificati come



‘copertura’ nell’ambito dell’applicazione dei principi contabili IFRS, e la variazione del loro *fair value* viene contabilizzata nel ‘Conto Economico’. A causa del più basso tasso Swap decennale sul dollaro, i risultati di DIS per il primo trimestre 2014 sono stati penalizzati dall’impatto negativo di US\$ 2,4 milioni derivante dal *mark to market* su *pre-hedge interest rate swap* relativi alle proprie *newbuilding facility*. Se in futuro fossero confermate le aspettative di crescita dell’economia statunitense, il tasso di interesse sul dollaro dovrebbe collocarsi ad un livello superiore.

Nel primo trimestre 2014 DIS ha effettuato ‘investimenti lordi’ per **US\$ 92,7 milioni**, nell’ambito del proprio programma di costruzione di nuove navi. Ad oggi il portafoglio ordini totale di DIS è di 16 navi cisterna ‘ECO design’¹ (10 navi MR e 6 *handysize*), di cui 4 navi già consegnate tra gennaio e febbraio 2014. **L’investimento complessivo** previsto è di circa **US\$ 490,7 milioni** a conferma della strategia della Società volta a modernizzare la propria flotta tramite navi moderne ‘ECO design’ di nuova costruzione, in coerenza con l’aumento di capitale effettuato nel 2012, il cui chiaro obiettivo è di consentire a DIS di mantenere nel tempo una solida struttura finanziaria a sostegno del proprio piano di investimenti.

Meta’ delle navi in costruzione sono già state fissate a lungo termine con Major perolifere a tariffe elevate e in grado di generare buoni livelli di redditività’. Sette delle navi attualmente in ordine saranno consegnate nel corso del 2014, supportando così i risultati di DIS già a partire da quest’anno.

DIS ha inoltre proseguito il proprio programma di rinnovo della flotta, tramite la vendita delle navi più vecchie. A marzo 2014, la Società ha concordato la vendita della nave cisterna *Handysize M/T Cielo* di Parigi, costruita nel 2001 presso i cantieri *Daedong Shipbuilding* (Korea del Sud), per 13,6 milioni di dollari generando una plusvalenza prevista di oltre 6,0 milioni di dollari. La nave è stata consegnata agli Acquirenti lo scorso aprile 2014 mentre la plusvalenza verrà contabilizzata dalla Società nel secondo trimestre dell’anno. Tale transazione riconferma DIS come leader nel mercato della compravendita delle navi cisterna e la valutazione prudente della propria flotta in grado di generare plusvalenze anche durante fasi di mercato temporaneamente negative.

Al termine del primo trimestre 2014, il **Valore netto della flotta** di DIS è pari a **US\$ 374,6 milioni**, in crescita del 46% rispetto allo stesso periodo dell’esercizio precedente.

RISULTATI OPERATIVI

Nel primo trimestre 2014 i **ricavi base time charter** sono stati pari a US\$ 46,5 milioni rispetto a US\$ 50,1 milioni nel primo trimestre 2013. Come indicato nella seguente tabella, il decremento rispetto all’esercizio precedente è dovuto principalmente alla riduzione dei ricavi medi giornalieri (US\$ 12.191 nel primo trimestre 2014 rispetto a US\$ 14.272 nel primo trimestre 2013), a causa di un mercato più debole del previsto nei primi mesi dell’esercizio in corso.

¹ Compresa 1 nave MR ordinata ai cantieri *Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd.*, in joint venture con *Venice Shipping and Logistics S.p.A.*



| Tariffe giornaliere TCE di DIS | 1° trimestre 2013 | 2° trimestre 2013 | 3° trimestre 2013 | 4° trimestre 2013 | 1° trimestre 2014 |
|-----------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| <i>(Dollari USA)</i> | | | | | |
| Spot | 14.272 | 13.929 | 13.678 | 12.842 | 12.191 |
| Fissa | 15.620 | 15.127 | 14.832 | 14.809 | 14.770 |
| Media | 14.808 | 14.427 | 14.277 | 13.924 | 13.637 |

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** nel primo trimestre 2014 è stato di US\$ 3,8 milioni rispetto a US\$ 10,7 milioni nel primo trimestre 2013. Come sottolineato in precedenza, ciò è dovuto principalmente a una riduzione dei ricavi base *time-charter*, conseguente alla relativa debolezza del mercato delle navi cisterna registrata nei primi mesi dell'esercizio in corso.

Il **risultato operativo (EBIT)** nei primi tre mesi dell'esercizio è stato negativo per US\$ 4,2 milioni, rispetto a un utile operativo di US\$ 3,0 milioni registrato nello stesso periodo dello scorso esercizio.

La **perdita netta** del primo trimestre 2014 è stata pari a US\$ 6,8 milioni rispetto a un utile netto di US\$ 3,2 milioni nel primo trimestre 2013.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

I **flussi di cassa netti** di DIS nel primo trimestre 2014 sono stati positivi per US\$ 15,6 milioni.

I **flussi di cassa da attività operative** nel primo trimestre 2014 sono stati positivi per US\$ 1,9 milioni rispetto a US\$ 12,2 milioni nel primo trimestre 2013. La variazione è direttamente correlata alla riduzione dell'EBITDA derivante da un andamento del mercato delle navi cisterna relativamente debole nel periodo in esame.

L'**indebitamento netto** al 31 marzo 2014 ammontava a US\$ 245,1 milioni rispetto a US\$ 184,5 milioni alla chiusura del precedente esercizio. Il rapporto tra indebitamento netto e patrimonio netto risulta di 0,70 alla fine del primo trimestre dell'esercizio.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NELL'ESERCIZIO

Nel corso del primo trimestre 2014 i seguenti eventi principali hanno interessato l'attività del Gruppo d'Amico International Shipping:

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING :

- **Risultati sull'esercizio dei Warrant d'Amico International Shipping 2012-2016 - Primo periodo di esercizio, gennaio 2014 - Febbraio 2014** - d'Amico International Shipping



S.A. (DIS) comunica che il Primo Periodo di Esercizio dei “Warrant d’Amico International Shipping 2012–2016”, (codice ISIN LU0849020044) si è concluso il 31 Gennaio 2014. Sono stati esercitati n. 186,226,599 Warrant ad un prezzo di EUR 0.36 per ogni nuova azione ordinaria emessa da DIS ed ammesse allo scambio sul mercato MTA di Borsa Italiana SpA ciascuna come "Azione di Compendio" per un controvalore totale di Euro 22.347.191,88 (pari a US\$ 30,477,100). In ottemperanza al Regolamento dei Warrant ed in ragione di una (1) azione ordinaria DIS ogni tre (3) Warrant esercitati, oggi DIS ha emesso ed assegnato n. 62,075,533 Azioni di Compendio - con gli stessi diritti (inclusi il diritto ad eventuali dividendi) e peculiarità delle azioni ordinarie esistenti alla data di emissione - ai possessori di Warrant che hanno validamente esercitato i loro Warrant nel Primo Periodo di Esercizio. A seguito dell'attuale aumento di capitale l'ammontare delle azioni di DIS sarà pari a USD 42,195,530.70 suddivise in n. 421,955,307 azioni ordinarie senza valore nominale.

- **Vendita di quota del capitale azionario:** nel mese di marzo 2014 d’Amico International Shipping S.A., ha reso noto che il proprio azionista di maggioranza, d’Amico International S.A. ha ceduto una quota della propria partecipazione detenuta in d’Amico International Shipping S.A., attraverso una procedura accelerata di raccolta ordini rivolta a investitori qualificati in Italia e istituzionali all’estero. Mediante tale procedura d’Amico International S.A. ha venduto n. 42.195.531 azioni ordinarie d’Amico, pari al 10% circa del capitale sociale della Società al prezzo di 0.695 €. La procedura di raccolta ordini è stata gestita da Banca IMI S.p.A. ed EQUITA S.I.M. S.p.A. che hanno svolto il ruolo di Joint Global Coordinators e Joint Bookrunners.

D’AMICO TANKERS LIMITED:

- **Flotta in costruzione:** nel mese di gennaio 2014, due nuove navi cisterna “ECO design” in costruzione presso i cantieri Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. – South Korea, M/T Cielo di Gaeta (Handysize - 40,000 dwt) e M/T High Freedom (Medium Range - 50,000 dwt), sono state consegnate a d’Amico Tankers Limited. Entambe le navi hanno cominciato il periodo di nolo a cinque anni con una Major petrolifera.

A febbraio 2014, due ulteriori navi di nuova costruzione ‘ECO design’ presso i cantieri Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. – South Korea, M/T Cielo di New York (Handysize - 40,000 dwt) e M/T High Discovery (Medium Range - 50,000 dwt), sono state consegnate a d’Amico Tankers Limited. Entambe le navi hanno cominciato il periodo di noleggio a cinque e tre anni con due Major petrolifere.

Nel mese di febbraio 2014 d’Amico Tankers Limited ha siglato un nuovo contratto di noleggio per una delle navi in costruzione (Scafo n. S409) presso il cantiere Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. - South Korea di cui e’ prevista la consegna nel Q3 2014. Tale contratto e’ stato concluso con una delle piu importanti societa’ di raffinazione per un periodo di due anni ad un nolo giornaliero molto remunerativo.

- **Piano di investimenti:** durante il mese di marzo 2014, d’Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la propria controllata operativa d’Amico Tankers Limited (Irlanda) e



Hudson Partners LLC - Connecticut, hanno deciso di comune accordo di non dare seguito alla concordata Lettera di Intenti (cfr. Comunicato Stampa diffuso il 16 Maggio 2013), per la novazione soggettiva del contratto relativo alla costruzione della nuova nave cisterna 'Eco design' (Scafo S410 - 50,000 DWT Medium Range), ordinata nel Maggio 2013 presso il cantiere Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. (Corea), con consegna prevista nel quarto trimestre 2015. La decisione è stata motivata dalla forte domanda da parte delle Oil Majors, che conferma previsioni positive sul mercato per tale tipologia di navi, e la conseguente necessità di incrementare la flotta di proprietà di DIS. Nel concludere l'accordo, d'Amico Tankers Limited e Hudson Partners LLC hanno fissato il valore della nave a US\$ 35.5 milioni.

- **Vendita di navi:** in marzo 2014, d'Amico International Shipping S.A. ha comunicato che la sua partecipata operativa d'Amico Tankers Limited, ha trovato un accordo con i suoi client Sea World Management, SAM, Monaco, per la vendita della nave cisterna Handysize M/T Cielo di Parigi, costruita nel 2001 dai cantieri Daedong Shipbuilding, Corea del Sud, per un totale di US\$ 13.6 milioni.

Eco TANKERS LIMITED:

- **Flotta in costruzione:** nel mese di febbraio 2014, Eco Tankers Limited (Malta), ha firmato un nuovo contratto di noleggio riguardante una sua nuova nave cisterna in costruzione (scafo n. S408) presso Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. (Corea del Sud) di cui e' prevista la consegna durante il secondo trimestre 2014. Tale contratto e' stato stipulato con una delle piu' importanti societa' di raffinazione per un periodo di tre anni a tariffe molto redditizie.

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

- **Flotta in costruzione:** nel mese di aprile 2014, d'Amico International Shipping S.A. annuncia che la propria controllata operativa d'Amico Tankers Limited (Irlanda) in data odierna ha sottoscritto un contratto per la costruzione di ulteriori due navi cisterna (50.000 dwt Medium Range) con il cantiere Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd - Corea del Sud, con consegna prevista rispettivamente per la fine del 2016 e l'inizio del 2017, per un prezzo pari a US\$ 36,6 milioni ciascuna.



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

| | Al 31 marzo 2014 | | | Al 7 maggio 2014 | | |
|---------------|------------------|------------|-------------|------------------|------------|-------------|
| | MR | Handysize | Totale | MR | Handysize | Totale |
| Di proprietà | 17,0 | 3,0 | 20,0 | 17,0 | 3,0 | 20,0 |
| A noleggio | 17,5 | 2,0 | 19,5 | 17,5 | 2,0 | 19,5 |
| Totale | 34,5 | 5,0 | 39,5 | 34,5 | 5,0 | 39,5 |

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Le previsioni relative alla crescita della domanda di prodotti petroliferi a livello mondiale resta sostanzialmente invariata rispetto alla fine del 2013. Se si esclude il picco di breve durata dei prezzi del petrolio avutosi in marzo, i mercati petroliferi hanno risentito della situazione di stallo tra Russia e Occidente creatasi per effetto della crisi in Ucraina. Uno dei fattori che ha determinato la relativa calma dei mercati è sicuramente il fatto che l'Ucraina non è uno dei principali paesi di transito del petrolio proveniente dalla Russia e diretto nei paesi occidentali. I prezzi hanno registrato un nuovo aumento in aprile per l'acuirsi delle tensioni ed è troppo presto per prevedere la durata di tale rialzo.

La dipendenza di paesi dell'Ocse dall'importazione di greggio dalla Russia è più alta, in termini assoluti, rispetto ai prodotti petroliferi, sebbene la quota russa di importazioni nette di tali prodotti sia più elevata. In generale, le esportazioni russe di prodotti petroliferi hanno rappresentato circa il 32% della domanda dei paesi Ocse nel 2013.

Negli Stati Uniti, nonostante la rigida stagione invernale che, secondo i dati riferiti, ha causato una riduzione della domanda per uso di autoveicoli, le scorte di benzina statunitensi hanno registrato un incremento di 6,0 milioni di barili in seguito a una diminuzione delle importazioni nette di circa 400.000 barili al giorno nel corso del trimestre. All'inizio di aprile l'aumento della domanda e la ricostituzione delle scorte hanno fatto salire le importazioni di benzina negli Stati Uniti a circa 500.000 barili al giorno. Le esportazioni statunitensi di petrolio nel primo trimestre ammontano in media a 3,6 milioni di barili, il che corrisponde mediamente a circa 600.000 barili al giorno in più rispetto al 2013.

La combinazione di un incremento delle importazioni verso gli Stati Uniti e delle esportazioni da questo paese ha avuto un effetto minimo o nullo sulle tariffe *spot*, dato che l'elevata offerta di naviglio ha assorbito senza problemi tale aumento della domanda.

La manutenzione degli impianti di raffineria prevista nel periodo primaverile ha raggiunto globalmente un picco di circa 8 milioni di barili al giorno. La capacità di raffinazione nordamericana indisponibile è leggermente aumentata all'inizio di aprile toccando i 2,1 milioni di barili al giorno. Di questa capacità indisponibile totale, l'8,4% circa è dovuta a eventi imprevisti. La capacità di raffinazione indisponibile dell'Europa occidentale è diminuita di 174.000 barili al giorno in aprile (10,5%) a 1,5 milioni di barili al giorno.



I principali fattori che dovrebbero influenzare 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

- La capacità di raffinazione negli Stati Uniti ha raggiunto un picco nell'estate del 2013 toccando i 16 milioni di barili al giorno (corrispondente a un utilizzo della capacità produttiva di oltre il 90%) ed attualmente si attesta a 15,25 milioni di barili al giorno. Nell'esercizio precedente le esportazioni medie sono state pari a 3 milioni di barili al giorno. Le esportazioni di prodotti petroliferi del primo trimestre 2014 ammontano a circa 3,6 milioni di barili al giorno e hanno registrato un calo nel corso del mese di aprile.
- Le raffinerie russe sono incentivate a funzionare dalle agevolazioni fiscali, con la conseguenza di un incremento delle esportazioni di distillati e carburante.
- La Cina ha aumentato la propria capacità di raffinazione di 500.000 barili al giorno. Il calo della domanda interna di prodotti distillati ne ha causato l'esportazione previa autorizzazione governativa. Nei prossimi due anni si prevede un aumento delle esportazioni di 300.000 barili al giorno. Nel 2013 la Cina ha esportato circa 700.000 barili di prodotti al giorno.
- La chiusura di alcune raffinerie in Australia ha provocato un incremento delle importazioni. Nel 2014 il paese ha dovuto importare circa il 35% del fabbisogno di benzina e il 55% del fabbisogno di distillati.
- La capacità di raffinazione del Medio Oriente aumenterà di 1,2 milioni di barili al giorno entro la fine del 2015. Sebbene la domanda interna sia cresciuta del 3%, è previsto un incremento dell'esportazione di distillati medi di circa 400.000 barili al giorno.
- Tra il 2014 e il 2020 è previsto un aumento della capacità di raffinazione per un totale di poco superiore ai 10 milioni di barili al giorno, di cui oltre i due terzi in Medio Oriente e Asia. Si tratta di raffinerie altamente efficienti ma con costi ridotti, che funzioneranno a tassi di utilizzo elevati indipendentemente dalla domanda interna.

Offerta di navi cisterna

- Un fattore di preoccupazione è rappresentato dall'elevato numero ordini di navi cisterna MR degli ultimi due esercizi e, sebbene non si conosca esattamente il numero degli ordini, secondo le stime nei prossimi tre anni dovrebbero essere consegnate da 300 a 400 navi.
- Il portafoglio ordini dell'esercizio in corso prevede la consegna di 90 – 150 navi, anche se sulla base dei dati storici degli ultimi due anni prevediamo che il portafoglio ordini per il 2014 e per il 2015 si aggiri intorno alle 90-100 navi all'anno.



- I rinvii e le possibili cancellazioni delle consegne dovrebbero continuare ad essere considerati un fattore di influenza importante sulla costruzione di nuove navi. I rinvii delle consegne sono stati in media pari al 35% negli ultimi cinque esercizi.
- Anche se l'età media della flotta di navi MR è relativamente bassa, in quanto pari a circa 8,8 anni, circa 319 navi superano i 15 anni e tra queste 166 hanno più di 20 anni e 66 più di 25 anni.
- Nel primo trimestre 2014 sono state consegnate 25 navi cisterna MR. Nello stesso periodo sono state eliminate circa 15 navi cisterna e l'età media di demolizione di questo tipo di navi è scesa in media a 24 anni.
- Con l'introduzione di navi moderne a ridotto consumo di carburante la differenza di utili potenziali tra il tonnellaggio più anziano e quello moderno diventerà sempre più pronunciata. La disparità dei guadagni realizzati metterà ulteriormente sotto pressione le navi più vecchie e potrebbe far scendere ulteriormente l'età di demolizione. Le tariffe di nolo delle navi nuove addette al trasporto dell'olio di palma dall'Asia all'Europa superano di US\$ 2.000 al giorno quelle delle navi più vecchie.
- I ritardi che prolungano i tempi di permanenza nei porti, la velocità ridotta e l'aumento della lunghezza dei percorsi sono fattori che continuano ad influire sul commercio delle navi cisterna, la cui disponibilità immediata ne risulta notevolmente ridotta.

ALTRE DELIBERE

Il Consiglio di Amministrazione ha confermato Paolo d'Amico alla carica di Presidente, Marco Fiori alla carica di Amministratore Delegato ed ha altresì confermato a Giovanni Barberis la delega in materia di Amministrazione Finanza e Controllo individuandolo per ciò stesso come responsabile per la redazione dei documenti contabili societari. A Paolo d'Amico è stato inoltre confermato l'incarico di Responsabile del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi.

Inoltre il Consiglio di Amministrazione della Società ha accertato l'effettiva sussistenza dei requisiti di indipendenza di cui agli articoli 3.C.1. e 3.C.2 del Codice di Autodisciplina di Borsa Italiana S.p.A. in capo ai seguenti Amministratori il cui mandato è stato rinnovato dall'Assemblea Ordinaria degli Azionisti del 2 aprile 2014 per un ulteriore triennio: John J. Danilovich, Heinz P. Barandun, Stas A. Jozwiak e Massimo Castrogiovanni.

In conformità a quanto raccomandato dall'articolo 2.C.3. del Codice di Autodisciplina di Borsa Italiana S.p.A., il Consiglio di Amministrazione ha confermato Stas Jozwiak quale "Lead Independent Director".

L'amministratore non esecutivo Giovanni B. Nunziante e gli amministratori indipendenti Massimo Castrogiovanni, Heinz P. Barandun, John J. Danilovich e Stas A. Jozwiak sono stati nominati membri del neo costituito Comitato Controllo e Rischi ed al Sig. Massimo Castrogiovanni è stata confermata la carica di presidente del comitato. Gli stessi sono altresì stati nominati membri del Comitato Nomine e Remunerazione la cui presidenza è stata nuovamente conferita al Sig. Stas A. Jozwiak.



Una sintesi dei curriculum vitae degli amministratori è disponibile sul sito web della Società nell'area Organi e Comitati della sezione Corporate Governance.

Sulla base delle comunicazioni di internal dealing ricevute ad oggi dalla Società, nel seguito sono indicate le percentuali di partecipazione diretta nella Società degli amministratori: Cesare d'Amico (0,0947%), Marco Fiori (0,0628%), Giovanni Barberis (0,0497%), Massimo Castrogiovanni (0,0004%), John J. Danilovich (0,1734%), Giovanni B. Nunziante (0,0995%).

Infine il Consiglio di Amministrazione ha rinnovato la composizione dell'Organismo di Vigilanza costituito ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001 e venuto a scadenza ed ha approvato la nuova versione del Codice Etico della Società. Tutte le informazioni possono essere reperite sul sito web della Società nella sezione Corporate Governance.

La relazione finanziaria per il primo trimestre 2014 sarà depositata e resa disponibile, nei termini prescritto dalle leggi ed i regolamenti applicabili alla Società, presso la sede legale della Società, sul suo sito internet (www.damicointernationalshipping.com), presso Borsa Italiana S.p.A., presso la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB), presso Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di OAM nonché notificato alla Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF).

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal
Capitale sociale US\$ 42,195,530.70 al 31 Marzo 2014

CONFERENCE CALL

Oggi alle ore 14.00 CET (8.00 EST), DIS terrà una conferenza telefonica con la comunità finanziaria, durante la quale saranno discussi i risultati economici e finanziari del Gruppo. È possibile collegarsi componendo i seguenti numeri telefonici: dall'Italia + 39 02 8058811, dal Regno Unito + 44 808 23 89 561, dagli USA + 1 866 63 203 28. Prima della conferenza telefonica è possibile scaricare le slide della presentazione dalla pagina Investor Relations del sito DIS: www.damicointernationalshipping.com



d'Amico International Shipping S.A. è una controllata di d'Amico Società di Navigazione S.p.A, leader mondiale nel trasporto marittimo. Essa opera nel settore delle navi cisterna, imbarcazioni per il trasporto di prodotti petroliferi raffinati, prodotti chimici ed oli vegetali. d'Amico International Shipping S.A. controlla, in proprietà diretta o in noleggio, una flotta moderna e tecnologicamente avanzata, composta da imbarcazioni a doppio scafo con capacità di trasporto comprese fra le 35.000 e le 51.000 dwt. La Società vanta una lunga e storica tradizione imprenditoriale familiare, ed è presente in tutto il mondo con uffici nei più importanti centri mercantili marittimi (Londra, Dublino, Monaco e Singapore). La Società è quotata alla Borsa di Milano (ticker symbol 'DIS').

Investor Relations

d'Amico International Shipping S.A

Anna Franchin - Investor Relations Manager

Tel: +35 2 2626292901

Tel: +37 7 93105472

E-mail: ir@damicointernationalshipping.com

Polytems HIR Srl

Milano - Tel. +39 02 72093955

Roma – Tel. +39 06 6797849

E-Mail: ir@damicointernationalshipping.com

ALLEGATI

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

| <i>US\$ migliaia</i> | Note | 1° trimestre 2014 | 1° trimestre 2013 ⁽²⁾ |
|---|------|---------------------|----------------------------------|
| Ricavi | | 68.873 | 79.475 |
| Costi diretti di viaggio | | (22.423) | (29.358) |
| Ricavi base <i>time charter</i> | | 46.450 | 50.117 |
| Costi per noleggi passivi | | (24.122) | (22.723) |
| Altri costi operativi diretti | | (14.348) | (13.952) |
| Costi generali ed amministrativi | | (4.369) | (2.901) |
| Altri proventi operativi | | 196 | 123 |
| Risultato operativo lordo/ EBITDA | | 3.807 | 10.664 |
| Ammortamenti | | (8.048) | (7.681) |
| Risultato operativo / EBIT | | (4.240) | 2.983 |
| Proventi (oneri) finanziari netti | | (2.457) | 857 |
| Utile/(perdita) ante imposte | | (6.697) | 3.840 |
| Imposte e tasse | | (136) | (659) |
| Risultato della JV | | (3) | - |
| Utile/(perdita) netto | | (6.836) | 3.181 |
| <i>Il risultato netto è interamente di pertinenza degli azionisti</i> | | | |
| Utile/(Perdita) per azione ⁽³⁾ | | US\$ (0,016) | US\$ 0,009 |

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

| <i>US\$ migliaia</i> | 2014 | 2013 |
|---|---------------------|-------------------|
| Utile/(Perdita) del periodo | (6.836) | 3.181 |
| <i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti e Perdite</i> | | |
| Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (" <i>cash flow hedge</i> ") | 1.708 | 762 |
| Utile/(Perdita) netto complessivo | (5.128) | 3.943 |
| Utile/(Perdita) per azione ⁽²⁾ | US\$ (0,012) | US\$ 0,011 |
| <i>il risultato netto complessivo è interamente di pertinenza degli azionisti</i> | | |

⁽²⁾ Rettificato per riflettere gli effetti della prima applicazione retroattiva dei nuovi principi contabili IFRS. Per ulteriori dettagli si rimanda alla sezione della Nota 1 "Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2014" nella parte dedicate alle Note della relazione intermedia del Gruppo.

⁽³⁾ Nel primo trimestre 2014 l'utile per azione è calcolato su un numero di azioni pari a 421.955.327 mentre nel primo trimestre 2013 è stato calcolato su un numero di 359.879.774 azioni.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

| <i>US\$ migliaia</i> | Al 31 marzo 2014 | Al 31 dicembre 2013 ⁽⁴⁾ |
|--|-----------------------------|---|
| ATTIVITÀ | | |
| Immobilizzazioni materiali | 578.949 | 494.276 |
| Investimenti e altre attività finanziarie non correnti | 25.625 | 24.990 |
| Altre attività finanziarie non correnti | - | 686 |
| Totale attività non correnti | 604.574 | 519.952 |
| Rimanenze | 11.781 | 13.354 |
| Crediti a breve ed altre attività correnti | 38.526 | 31.527 |
| Altre attività finanziarie correnti | 2.261 | 1.333 |
| Disponibilità liquide e mezzi equivalenti | 48.982 | 33.170 |
| Totale attività correnti | 101.550 | 79.384 |
| TOTALE ATTIVITÀ | 706.124 | 599.336 |
| PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ | | |
| Capitale sociale | 42.196 | 35.988 |
| Utili portati a nuovo | 3.812 | 37.648 |
| Altre riserve | 275.354 | 249.377 |
| Patrimonio netto totale | 348.362 | 323.013 |
| Banche e altri finanziatori | 294.789 | 222.651 |
| Altre passività finanziarie non correnti | 225 | - |
| Totale passività non correnti | 295.014 | 222.651 |
| Banche e altri finanziatori | 18.651 | 13.368 |
| Debiti a breve ed altre passività correnti | 35.083 | 30.706 |
| Altre passività finanziarie correnti | 8.283 | 8.612 |
| Debiti d'imposta correnti | 731 | 986 |
| Totale passività correnti | 62.748 | 53.672 |
| TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO | 706.124 | 599.336 |

⁽⁴⁾ Rettificato per riflettere gli effetti della prima applicazione retroattiva dei nuovi principi contabili IFRS. Per ulteriori dettagli si rimanda alla sezione della Nota 1 "Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2014" nella parte dedicate alle Note della relazione intermedia del Gruppo.

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

| <i>US\$ migliaia</i> | 1° trimestre 2014 | 1° trimestre 2013 ⁽⁵⁾ |
|--|--------------------------|---|
| Utile/(Perdita) del periodo | (6.836) | 3.181 |
| Ammortamenti | 8.048 | 7.681 |
| Imposte correnti e differite | 136 | 659 |
| Oneri finanziari | 2.563 | (978) |
| Variazioni di <i>fair value</i> su attività finanziarie | (52) | (1.932) |
| Altri componenti che non influenzano le disponibilità liquide | (55) | (64) |
| Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante | 3.804 | 8.547 |
| Variazioni delle rimanenze | 1.573 | 6.491 |
| Variazioni dei crediti a breve | (6.999) | 748 |
| Variazioni dei debiti a breve | 4.377 | (3.370) |
| Imposte pagate | (398) | (8) |
| Interessi corrisposti | (426) | (241) |
| Flussi di cassa netti da attività operative | 1.931 | 12.167 |
| Acquisto di immobilizzazioni materiali | (92.720) | (25.155) |
| Acquisto di partecipazioni | (264) | - |
| Flussi di cassa netti da attività di investimento | (92.984) | (25.155) |
| Aumento di capitale | 30.477 | - |
| Variazioni di altri debiti finanziari | - | (20.000) |
| Variazione netta di altre attività finanziarie | - | 2.625 |
| Rimborso finanziamenti bancari | (4.791) | (3.134) |
| Utilizzo finanziamenti bancari | 81.000 | - |
| Flussi di cassa netti da attività finanziarie | 106.686 | (20.509) |
| Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti | 15.633 | (33.497) |
| Disponibilità liquide ad inizio periodo | 33.170 | 116.706 |
| Differenze di conversione su disponibilità liquide | 179 | 271 |
| Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo | 48.982 | 83.480 |

⁵⁾ Rettificato per riflettere gli effetti della prima applicazione retroattiva dei nuovi principi contabili IFRS. Per ulteriori dettagli si rimanda alla sezione della Nota 1 "Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2014" nella parte dedicate alle Note della relazione intermedia del Gruppo.



Il Manager responsabile per la redazione dei bilanci, Giovanni Barberis, nella sua qualità di Direttore finanziario della d'Amico International Shipping SA (la "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
Chief Financial Officer