



COMUNICATO STAMPA

**Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del primo semestre e del secondo trimestre 2014:
DIS COMPENSA LA TEMPORANEA DEBOLEZZA DEL MERCATO DELLE NAVI CISTERNA NEL PRIMO SEMESTRE 2014: CASH FLOW OPERATIVO PER US\$ 8,6 MILIONI E RISULTATO NETTO DI US\$ (5,5) MILIONI
(POSITIVO PER US\$ 1,4 MILIONI NEL SECONDO TRIMESTRE 2014)**

RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE 2014

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 48,6 milioni
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 10,4 milioni (21.4% on TCE)
- Risultato netto di US\$ 1,4 milioni

RISULTATI DEL PRIMO SEMESTRE 2014

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 95,1 milioni
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 14,2 milioni (14.9% on TCE)
- Risultato netto di US\$ (5,5) milioni
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 8,6 milioni

Lussemburgo, 30 luglio 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 semestre e al secondo trimestre 2014.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

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

'Nel corso del primo semestre dell'anno il settore delle navi cisterna e' stato inaspettatamente piu' debole delle attese a causa di fenomeni stagionali principalmente derivanti dall'inverno particolarmente rigido negli Stati Uniti e dalla chiusura, per manutenzione, di numerose raffinerie Americane. Tuttavia, sono piuttosto soddisfatto dei risultati raggiunti da DIS in questo particolare periodo. Infatti la nostra performance sullo spot e' stata migliore della media di mercato e siamo riusciti a mitigare la temporanea debolezza del settore delle navi cisterna grazie a buoni livelli di copertura a lungo termine, a tariffe redditizie. Allo stesso tempo, condivido la visione positiva della maggior parte dei broker, degli analisti specializzati e dei traders sulle prospettive del nostro settore. Rimangono, infatti, invariati i fondamentali positivi del mercato delle navi cisterna, guidati principalmente dagli Stati Uniti, che stanno diventando esportatori netti di prodotti petroliferi, dallo spostamento della capacita' di raffinazione mondiale verso il Medio Oriente e l'Asia e dai cambiamenti nei regolamenti che entreranno in vigore a partire dal 2015. Proprio in virtu' della nostra visione positiva del mercato stiamo realizzando un considerevole piano di investimenti in navi di nuova costruzione 'ECO' ed allo stesso tempo stiamo anche cercando di crescere espandendo la nostra flotta a noleggio ogni volta che ne abbiamo l'opportunita'.'



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

'DIS e' riuscita, anche in queste difficili condizioni del mercato delle navi cisterna, a dimostrare di essere in grado di generare flussi di cassa positivi. Questo e' il risultato di una serie di fattori come la nostra strategia commerciale caratterizzata da un mix efficiente di navi impiegate sullo spot e navi in time charter, la nostra competitiva struttura di costi e il nostro costante focus sulla gestione del capitale circolante. DIS, inoltre, sta proseguendo nel suo piano di rinnovamento della flotta anche attraverso la vendita delle sue navi piu' vecchie. Nel corso del secondo trimestre 2014, abbiamo finalizzato la vendita della Cielo di Parigi, generando una plusvalenza di US\$ 6,4 milioni e confermando nuovamente la valutazione di bilancio conservativa fatta sulla nostra flotta.'

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE 2014

In considerazione dell'atteso miglioramento delle condizioni macroeconomiche si stima un incremento della domanda globale di prodotti petroliferi, prevista in aumento da 1,2 milioni di barili al giorno nel 2014 a 1,4 milioni di barili al giorno nel 2015. La domanda giornaliera prevista per il 2014 è stata ridotta di 130.000 barili, attestandosi a 92,7 milioni, a seguito della pubblicazione di dati semestrali negativi rispetto alle stime, da cui risulta che la crescita è essenzialmente trainata dalle economie avanzate. Secondo l'Agenzia Internazionale per l'Energia (IEA) la domanda mondiale di petrolio crescerà dell'1,3% annuo, passando da 91,4 milioni di barili al giorno nel 2013 a 99,1 milioni di barili al giorno nel 2019. Per la prima volta, nel prossimo quinquennio i paesi non appartenenti all'OCSE consumeranno più petrolio dei paesi membri.

Nel secondo trimestre del 2014 la domanda mondiale è stata inferiore al previsto, principalmente in Cina, Germania, Italia e Iraq. Questa situazione ha ridimensionato le prospettive di crescita macroeconomica del secondo semestre 2014, che comunque proseguirà ad un ritmo più lento.

Nel secondo trimestre del 2014 il mercato delle navi cisterna si è indebolito a causa del calo delle esportazioni statunitensi di petrolio raffinato fino a 3,1 milioni di barili al giorno, quantificabile in 500.000 barili al giorno rispetto al primo trimestre.. All'inizio di aprile la capacità di raffinazione mondiale ha raggiunto il suo massimo livello pari a 8,0 milioni di barili al giorno, influenzando così la domanda di navi cisterna. Successivamente, all'inizio di luglio, la capacità di raffinazione a livello mondiale è diminuita gradualmente. Le esportazioni statunitensi di prodotti raffinati sono in ripresa, ma restano inferiori di ben 200.000 barili al giorno rispetto al periodo compreso tra la fine del 2013 e l'inizio del 2014. Nonostante gli elevati volumi di benzina trasportati dall'Europa verso gli Stati Uniti a seguito della riduzione dalle scorte statunitensi, la consistente offerta di navi non ha consentito alcun incremento di rilievo dei noli. I noli per i viaggi realizzati ad est di Suez hanno subito una flessione nel trimestre in esame, a causa della riduzione dei volumi trasportati.

DIS ha registrato una **Perdita netta di US\$ 5,5 milioni nel primo semestre del 2014** e un **Utile netto di US\$ 1,4 milioni nel secondo trimestre dell'esercizio** (compresi US\$ 6,4 milioni di *'plusvalenza dalla vendita di navi'* incassati ad aprile 2014). Nel primo semestre 2013 e nel secondo trimestre 2013 erano stati ottenuti rispettivamente Utili netti di US\$ 17,7 milioni e di US\$ 13,9 milioni (compresi US\$ 13,9 milioni di *'plusvalenza dalla vendita di navi'*).

I risultati del primo semestre 2014 sono stati chiaramente influenzati da una debolezza maggiore del previsto del mercato delle navi cisterna nel corso dei primi mesi dell'anno. Tale debolezza del mercato e' dovuta principalmente a due motivi stagionali: (i) il rigido inverno 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 protraendosi più del previsto, ha causato un'ulteriore riduzione delle esportazioni dagli USA.

Tuttavia DIS condivide l'ottimismo di molti analisti del settore circa le favorevoli prospettive di mercato nel medio termine. DIS ritiene, infatti, che i buoni fondamentali del mercato rimangano attualmente invariati, grazie principalmente al fatto che gli Stati Uniti stanno diventando un paese esportatore netto di prodotti petroliferi, oltre al graduale spostamento della capacità di raffinazione mondiale verso il Medio Oriente e l'Asia, che genererà un aumento della domanda di tonnellaggio per miglia.

Nonostante la difficile congiuntura, DIS è riuscita a ottenere **Ricavi medi giornalieri sul mercato spot** pari a **US\$ 12.677 nel primo semestre 2014** e a **US\$ 13.144 nel secondo trimestre**, quasi **US\$ 1.000 al giorno in più rispetto al primo trimestre dell'anno** e circa US\$ 300 al giorno in più rispetto al quarto trimestre 2013. Questo risultato si confronta con il dato di US\$ 9.650 al giorno del '2014 YTD Clean MR Average Earnings' pubblicato da Clarkson alla fine di giugno. A giugno il mercato *spot* ha inviato chiari segnali di ripresa, soprattutto nel Golfo del Messico, ed appare in ulteriore accelerazione all'inizio del terzo trimestre.

DIS è stata inoltre, in grado di mitigare gli effetti del debole andamento del mercato spot nel breve periodo, grazie a un alto '**tasso di copertura del 55,6%**, ad una tariffa media giornaliera di **US\$ 14.707**. Questo buon grado di copertura, favorito anche da 4 nuove navi consegnate nel primo trimestre e noleggiate a due importanti compagnie petrolifere a tariffe redditizie, ha sostanzialmente contribuito al **consistente flusso di cassa da attività operative di US\$ 8,6 milioni** generato nel primo semestre dell'esercizio (di cui US\$ 6,6 milioni realizzati nel secondo trimestre). Infatti il pagamento mensile anticipato dei noleggi passivi influisce molto favorevolmente sul capitale circolante.

Nel primo semestre 2014 DIS ha effettuato '**investimenti in conto capitale**' per **US\$ 137,6 milioni**, principalmente nell'ambito del suo programma di costruzione di nuove navi. A tutt'oggi DIS ha ordinato in totale 16 navi cisterna 'Eco design'¹ (10 navi MR e 6 Handysize), di cui 5¹ già consegnate nel primo semestre 2014, mentre la consegna di altre due navi è prevista nella seconda metà dell'anno. L'**investimento** complessivo previsto è di circa **US\$ 490,7 milioni**, a conferma della strategia della Società volta a modernizzare la propria flotta con navi *eco-design* di nuova costruzione ed in linea 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. Metà del portafoglio ordini di nuove navi di DIS è già stato destinato a contratti di noleggio a lungo termine a tariffe redditizie con due rinomate compagnie petrolifere ed un'importante compagnia di raffinazione.

DIS ha inoltre proseguito il proprio programma di rinnovo della flotta tramite la vendita delle navi più vecchie. Ad aprile 2014, la Società ha perfezionato la vendita della nave cisterna handysize M/T Cielo di Parigi, costruita nel 2001 dai cantieri sudcoreani Daedong Shipbuilding, per la somma di US\$ 13,6 milioni, ottenendone un '**plusvalenza dalla vendita**' pari a **US\$ 6,4 milioni**.

A conferma della propria *view* positiva sul mercato delle navi cisterna, DIS punta a perseguire il proprio obiettivo di crescita, **ampliando anche la flotta di navi prese a noleggio**, ogni qual volta si presenti una reale opportunità. A luglio 2014 DIS ha stipulato accordi per prendere a noleggio una flotta di oltre 7 navi (con opzioni di rinnovo), la cui consegna è prevista nel terzo trimestre 2014.

In base ai nuovi principi contabili internazionali IFRS 10, 11 e 12, applicabili dal 1° gennaio 2014, gli investimenti di DIS in due società a controllo congiunto (DM Shipping Limited e Eco Tankers Limited)

¹ Vi è compresa la M/T High Sun, una nave MR ordinata a Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e di proprietà di Eco Tankers Limited (in cui DIS detiene una partecipazione del 33% in joint venture con Venice Shipping and Logistics S.p.A.)



sono considerati come Joint Venture e verrà pertanto applicato, per il consolidato, il metodo del patrimonio netto invece del precedente metodo proporzionale. Di conseguenza i dati del 2013 sono stati rettificati per consentire un confronto più corretto con il presente esercizio.

RISULTATI OPERATIVI

I **Ricavi base time charter** nel primo semestre 2014 sono stati di US\$ 95,1 milioni (US\$ 99,3 milioni nel primo semestre 2013) e US\$ 48,6 milioni nel secondo trimestre 2014 (US\$ 49,2 milioni nel secondo trimestre 2013). Come indicato nella seguente tabella, il decremento dei ricavi base time charter del primo semestre 2014 rispetto all'esercizio precedente è dovuto principalmente alla diminuzione dei ricavi medi giornalieri (US\$ 12.677 nel primo semestre 2014 rispetto a US\$ 14.102 nel primo semestre 2013), a causa di un mercato più debole del previsto nella prima parte dell'esercizio in corso.

Dall'esame dell'andamento trimestrale dei proventi delle tariffe *spot* risulta che nel **secondo trimestre 2014** DIS ha registrato una media giornaliera di **US\$ 13.144**, ancora inferiore del 6% a quella dello stesso trimestre dello scorso esercizio (pari a US\$ 13.929), ma in netto miglioramento rispetto ai due trimestri precedenti (aumento di \$ 953 giornalieri rispetto al primo trimestre 2014 e aumento di \$ 302 giornalieri rispetto al quarto trimestre 2013).

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 semestre 2014, (in media pari al 55,6% dei ricavi con una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 14.707).

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 (Dollari USA)	2013					2014		
	1° trim.	2° trim.	1° sem.	3° trim.	4° trim.	1° trim.	2° trim.	1° sem.
Spot	14.272	13.929	14.102	13.678	12.842	12.191	13.144	12.677
Fissa	15.620	15.127	15.367	14.832	14.809	14.770	14.645	14.707
Media	14.808	14.427	14.616	14.277	13.924	13.637	13.972	13.806

L'**EBITDA** è stato di US\$ 14,2 milioni nel primo semestre dell'esercizio in corso e di US\$ 10,4 milioni nel secondo trimestre 2014, rispetto a US\$ 32,5 milioni nel primo semestre 2013 e ad US\$ 21,8 milioni nel secondo trimestre 2013. Tale differenza è attribuibile principalmente al diverso ammontare delle plusvalenze realizzate nei due esercizi (primo semestre e secondo trimestre 2014: US\$ 6,4 milioni, rispetto a primo semestre e secondo trimestre 2013: US\$ 13,9 milioni) e alla suddetta debolezza del mercato delle navi cisterna nei primi mesi del 2014. Se si escludono le suddette plusvalenze, nel primo semestre 2014 l'EBITDA è stato di US\$ 7,8 milioni (US\$ 18,5 milioni nel primo semestre 2013) e di US\$ 4,0 milioni nel secondo trimestre 2014 (US\$ 7,8 milioni nel secondo trimestre 2013).

Il **risultato operativo (EBIT)** nei primi sei mesi dell'esercizio è stato negativo per US\$ 2,5 milioni, rispetto a un utile operativo di US\$ 17,3 milioni registrato nello stesso periodo dello scorso esercizio. Nel secondo trimestre del 2014 l'EBIT è stato positivo per US\$ 1,7 milioni, rispetto a US\$ 14,3 nello stesso periodo dell'esercizio precedente.



La **perdita netta** nel primo semestre 2014 è stata di US\$ 5,5 milioni rispetto a un utile netto di US\$ 17,7 milioni nel primo semestre 2013, mentre nel secondo trimestre 2014 il risultato netto è stato positivo per US\$ 1,4 milioni rispetto a US\$ 13,9 milioni nel secondo trimestre 2013.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

Il **flusso di cassa netto** di DIS nel primo semestre 2014 è stato negativo per US\$ 3,4 milioni, a seguito principalmente di investimenti lordi per US\$ 137,6, parzialmente compensati dai proventi della vendita di una nave e da 114.4 milioni di 'Flussi di cassa da attività' finanziarie' positivi.

I **flussi di cassa da attività operative** nel primo semestre 2014 hanno fatto registrare un saldo positivo di US\$ 8.6 milioni (di cui US\$ 6.6 milioni generati nel secondo trimestre). Questa consistente generazione di cassa è dovuta principalmente ad un'efficiente gestione del capitale circolante e ad un elevato livello di copertura base *time charter* (le tariffe *time charter* vengono infatti incassate mensilmente in anticipo, con un evidente effetto positivo sul capitale circolante), incrementato ulteriormente dalle 4 navi di nuova costruzione consegnate nel periodo ed impiegate base *time charter* a tariffe redditizie. I flussi di cassa operativi realizzati nel primo semestre 2013 erano stati positivi per US\$ 9,8 milioni (negativi per US\$ 3,4 milioni nel secondo trimestre 2013). La differenza rispetto al primo semestre dello scorso anno è direttamente correlata alla diminuzione dell'EBITDA derivante da un relativamente debole andamento del mercato delle navi cisterna nei primi mesi del 2014.

L'**indebitamento netto** consolidato al 30 giugno 2014 ammontava a US\$ 280,6 milioni rispetto a US\$ 187,6 milioni alla chiusura dell'esercizio precedente.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING SA

- **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 ammessa alle negoziazioni sul Mercato Telematico Azionario 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 caratteristiche delle azioni ordinarie esistenti alla data di emissione - ai possessori di Warrant che hanno validamente esercitato i loro Warrant nel Primo Periodo di Esercizio. Il Codice ISIN delle Azioni di Compendio coincide con il Codice ISIN delle azioni ordinarie di DIS: LU0290697514. A seguito dell'aumento di capitale occorso a seguito della chiusura del Primo Periodo di Esercizio, l'ammontare del capitale sociale di DIS risulta pari a USD 42.195.530,70 suddivise in n. 421.955.307 azioni ordinarie senza valore nominale.
- **Procedura accelerata di raccolta ordini:** 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 di collocamento privato. L'operazione (il 'Collocamento') costituisce 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 Coordinator e Joint Bookrunner.

D'AMICO TANKERS LIMITED:

- **Flotta A 'noleggio passivo':** A gennaio 2014 la M/T High Power, nave a medio raggio (MR) costruita nel 2004 e da allora presa a noleggio da d'Amico Tankers Limited, è stata riconsegnata ai suoi proprietari, i quali tuttora la impiegano nel Pool amministrato da High Pool Tankers Limited.

Nel mese di gennaio 2014 la M/T Baizo, una nave cisterna di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2004, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di tre anni, con opzione per estendere il nolo di altri due anni.

Nel mese di febbraio 2014 d'Amico Tankers Limited ha esercitato l'opzione per prolungare fino al mese di luglio del 2015 il contratto di nolo della M/T High Glow, una nave cisterna Medium Range (MR) costruita nel 2006 e presa a nolo da allora da d'Amico Tankers Limited.

Nel mese di marzo 2014 la M/T Ocean Leo, nave cisterna di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2010 e presa a nolo da d'Amico Tankers Limited da dicembre 2013, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di maggio 2014 la M/T Eastern Force, nave cisterna di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2009 e presa a nolo da d'Amico Tankers Limited da aprile 2012, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di maggio 2014 d'Amico Tankers Limited ha prolungato a settembre 2015, dopo la scadenza originaria a giugno 2014, il contratto per la M/T Citrus Express, nave cisterna di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2006 e presa a nolo da d'Amico Tankers Limited da aprile 2013.

- **Flotta data 'a noleggio':** A maggio 2014 una nave di tipo Medium Range (MR) di proprietà di d'Amico Tankers ha completato il contratto di nolo di 1 anno con un "trader" di materie prime ed è attualmente impiegata sul mercato *spot*.
- **Flotta in costruzione:** Nel mese di gennaio 2014 due nuove navi cisterne di tipo 'Eco' in costruzione presso i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., la M/T Cielo di Gaeta (Handysize – 40.000 dwt) e la M/T High Freedom (Medium Range – 50.000 dwt), sono state consegnate a d'Amico Tankers Limited. Entrambe le navi hanno incominciato il loro periodo di nolo fissato a cinque anni con un'importante compagnia petrolifera.

Nel mese di febbraio 2014, altre due nuove navi cisterne di tipo 'Eco' in costruzione presso i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., la M/T Cielo di New York (Handysize – 40.000 dwt) e la M/T High Discovery (Medium Range – 50.000 dwt), sono state consegnate a d'Amico Tankers Limited. Entrambe le navi sono state noleggiate a due importanti compagnie petrolifere, rispettivamente per cinque e tre anni.

Nel mese di febbraio 2014 d'Amico Tankers Limited ha firmato un nuovo contratto di nolo per una delle sue nuove unità navali (Scafo n. S409) in costruzione presso i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., con consegna prevista per il terzo trimestre 2014. Tale contratto è stato firmato con una primaria società di raffinazione per un periodo di due anni ad un nolo giornaliero molto remunerativo.



Nel 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 product/chemical 'Eco design' (Scafo S410 – 50.000 DWT Medium Range, la "Nave"), ordinata nel maggio 2013 presso il cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., con consegna prevista nel quarto trimestre 2015. La decisione è stata motivata dalla forte domanda da parte delle principali compagnie petrolifere, 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.

Nel mese di aprile 2014, d'Amico International Shipping S.A. annuncia che la propria controllata operativa d'Amico Tankers Limited (Irlanda) ha sottoscritto un contratto per la costruzione di ulteriori due navi cisterna (50.000 dwt Medium Range) con il cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd, con consegna prevista rispettivamente per la fine del 2016 e all'inizio del 2017, per un totale di US\$ 36,6 milioni ciascuna. Con quest' ultimo ordine, DIS ha incrementato il proprio portafoglio ordinidi 15,3 navi cisterna di tipo 'Eco Design', per un investimento totale di circa US\$ **490,7 milioni**. Tutte le navi cisterna di ultimamente ordinate si caratterizzano per corrispondere ai più recenti criteri di progettazione IMO II per navi MR a bassi consumi che permette il risparmio di 6/7 tonnellate al giorno di carburante rispetto alla media della flotta di MR/Handysize esistente.

- **Vendita di navi:** nel mese di marzo 2014, d'Amico International Shipping S.A. ha comunicato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers Limited ha trovato un accordo con i suoi clienti Sea World Management, SAM di Monaco, per la vendita della nave cisterna di tipo Handysize M/T Cielo di Parigi, costruita nel 2001 dai cantieri Daedong Shipbuilding, Corea del Sud, per l'importo di US\$ 13,6 milioni. La Nave è stata consegnata ai nuovi proprietari ad aprile 2014 e un '*Utile dalla vendita di navi*' di US\$ 6,4 milioni è stato contabilizzato nel secondo trimestre.

ECO TANKERS LIMITED:

- **Flotta in costruzione:** nel mese di febbraio 2014, Eco Tankers Limited (Malta) ha firmato un nuovo contratto di nolo riguardante la sua nuova nave cisterna in costruzione (scafo n. S408) presso Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. (Corea del Sud), consegnata nel secondo trimestre 2014. Tale contratto è stato stipulato con una società di raffinazione di primaria importanza per un periodo di tre anni ad una rata di nolo redditizia.

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

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

- **Flotta data 'a noleggio':** A luglio 2014 una nave di tipo Medium Range (MR) di proprietà di d'Amico Tankers Limited ha portato a termine il suo lungo contratto di nolo con un'importante compagnia petrolifera. Successivamente la nave è stata destinata, a una tariffa redditizia, a un nuovo contratto di nolo con un'altra importante compagnia petrolifera per un periodo prestabilito di 3 mesi, con opzione di rinnovo per altri 9 mesi.



A luglio 2014 d'Amico Tankers Limited ha rinnovato per un altro anno, a tariffa maggiorata, un contratto di nolo già in vigore con un'importante compagnia petrolifera per una nave Medium Range (MR) di nostra proprietà. Il contratto originario sarebbe scaduto a luglio.

A luglio 2014 una nave di tipo Medium Range (MR) di proprietà di GLENDA International Shipping e in noleggio passivo a d'Amico Tankers Limited ha portato a termine il suo contratto di nolo di 1 anno con un'importante compagnia petrolifera.

- **Flotta in 'noleggio passivo':** Nel mese di luglio 2014, la M/T Marvel, nave handysize costruita nel 2008 e presa a nolo da d'Amico Tankers Limited nel 2010, è stata riconsegnata.

Sempre a luglio 2014 la M/T Freja Baltica, nave di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2008, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di un anno.

Ancora a luglio 2014, d'Amico Tankers ha convenuto di prendere a nolo per un periodo di un anno la M/T Future Prosperity, nave di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2010 e la cui consegna è prevista alla metà di agosto del 2014.

Nello stesso mese di luglio 2014 d'Amico Tankers Limited ha convenuto di prendere a nolo per un periodo di un anno 7 navi (3 Handysize e 4 navi cisterna MR), con opzioni di rinnovo variabili da 6 e 12 mesi, la cui consegna è prevista tra agosto e settembre 2014.

	Al 30 giugno 2014			Al 30 luglio 2014		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	17,3	3,0	20,3	17,3	3,0	20,3
A noleggio	16,5	2,0	18,5	17,5	1,0	18,5
Totale	33,8	5,0	38,8	34,8	4,0	38,8

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

La domanda prevista di petrolio resta sostanzialmente immutata rispetto alla fine del primo trimestre 2014, seppure con lievi variazioni dovute alle persistenti tensioni geopolitiche. A parte una breve impennata dei prezzi petroliferi alimentata dalle inquietudini suscitate dagli eventi in Iraq e in Libia, non ancora tornati alla normalità, i mercati petroliferi sono stati relativamente stabili.

Per quanto riguarda la domanda dei prodotti petroliferi, la classifica è guidata da gasolio e diesel, seguiti dalla benzina, mentre sembra in diminuzione la domanda di olio combustibile residuo e degli 'altri prodotti'.

A livello mondiale, a luglio è continuata la graduale diminuzione della capacità di raffinazione scesa a 4,4 milioni di barili al giorno, di cui il 26% dovuto a eventi imprevedibili. Poiché la diminuzione è più sensibile nella regione Asia Pacifico, se ne deduce che numerosi impianti di produzione sono tornati operativi. Impianti con una capacità produttiva di altri 1,6 milioni di barili al giorno torneranno in attività tra la fine di luglio e l'inizio di agosto.

Negli Stati Uniti, a luglio la quantità di greggio immesso nelle raffinerie ha avuto un' impennata a 850.000 barili al giorno, facendo segnare il record degli ultimi nove anni con 16,25 milioni di barili al



giorno. Probabilmente questa quantità rimarrà alta per tutta l'estate grazie ai margini costantemente elevati considerato che non sono praticamente previsti interventi di manutenzione. Verosimilmente gli Stati Uniti aumenteranno le esportazioni di raffinate e ridurranno le importazioni di componenti di miscelazione della benzina, ma si prevede che anche la Russia avrà ingenti quantità di tale prodotto da esportare.

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 massiccia espansione del settore della raffinazione proseguirà fino a tutto il 2019. Secondo il programma, nel prossimo quinquennio la capacità produttiva aumenterà di altri 7,7 milioni di barili al giorno, di cui la metà proverrà da paesi non appartenenti all'OCSE. Dal 2008 nell'OCSE sono stati chiusi impianti per una capacità di raffinazione di 4,8 milioni di barili al giorno.
- In Medio Oriente l'espansione è trainata principalmente dall'aumento della domanda interna, ma i 2,2 milioni di barili al giorno eccedenti supereranno qualsiasi aumento della domanda con conseguente destinazione della nuova capacità produttiva all'esportazione.
- Nei prossimi cinque anni aumenterà per il mercato delle navi cisterna l'importanza degli equilibri delle forniture tra le varie regioni geografiche. Entro il 2019 la mancanza di raffinati in Europa è destinata ad aumentare da 1 milione a 1,5 milioni di barili al giorno. Invece l'eccedenza degli Stati Uniti e nei paesi dell'ex URSS aumenterà rispettivamente a 1,4 e 1,2 milioni di barili al giorno e le loro esportazioni si dirigeranno prevalentemente verso l'Europa.
- Secondo le previsioni, le esportazioni nette di prodotti petroliferi dei paesi dei continenti americani appartenenti all'OCSE registreranno un massiccio incremento da 1,3 milioni di barili al giorno nel 2013 a 3,5 milioni di barili al giorno nel 2019. Circa il 75% dell'incremento sarà costituito da idrocarburi leggeri come nafta e benzina, mentre l'eccedenza di raffinati medi potrebbe aumentare di circa 300.000 barili al giorno.
- Le esportazioni di raffinati dai paesi dell'ex URSS aumenterà da 600.000 barili al giorno nel 2008 a circa 1,2 milioni di barili al giorno nel 2019.
- Le importazioni di benzina dall'Africa aumenteranno di pari passo con l'aumento della domanda e passeranno da 400.000 barili al giorno nel 2013 a 600.000 nel 2019. Pertanto l'Africa potrebbe diventare un mercato per le esportazioni delle eccedenze europee di benzina.
- L'aumento della domanda di nafta per il settore petrolchimico, il calo dei prodotti raffinati nei paesi asiatici dell'OCSE e la minore capacità produttiva faranno aumentare le importazioni nette da 1 milione di barili al giorno alla fine del 2013 a 1,5 milioni di barili al giorno nel 2019.
- A livello mondiale il settore delle spedizioni marittime soddisfa circa il 5,3% della domanda di petrolio. Tradizionalmente il settore è stato dominato dall'olio combustibile, tuttavia l'irrigidimento delle norme per la tutela ambientale farà spostare la domanda verso l'uso di gasolio nelle aree designate per il controllo delle emissioni dell'Europa settentrionale e degli Stati Uniti. L'Europa, il cui fabbisogno non soddisfatto di gasolio è di circa 1 milione di barili al giorno, dovrà aumentare le importazioni.
- Il rallentamento dell'economia cinese ha determinato il ridimensionamento dei piani di espansione della capacità di raffinazione, che comunque aumenterà di ben 2,4 milioni di barili al giorno. L'eccesso di offerta creato nel 2013 e nei primi mesi del 2014 dalla flessione della domanda ha trasformato la Cina in un paese esportatore netto di prodotti petroliferi.



Offerta di navi cisterna

- Negli ultimi due esercizi il numero degli ordini di navi cisterna MR è stato molto alto e, sebbene non se ne conosca esattamente il numero, secondo le stime nei prossimi tre anni dovrebbero essere consegnate da 300 a 400 navi. Nel primo semestre del 2014 gli ordinazioni sono un po' diminuiti, visto che ora gli investitori si stanno rivolgendo verso altri segmenti del settore delle spedizioni marittime.
- Il portafoglio ordini dell'esercizio in corso prevede la consegna di 90 – 150 navi, anche se sulla base dei dati statistici degli ultimi due anni prevediamo che il portafoglio ordini sia più orientato verso il limite inferiore di questa fascia.
- Nel primo semestre 2014 sono state consegnate 45 navi cisterna MR. Nello stesso periodo sono state eliminate circa 20 navi cisterna MR e l'età media di demolizione di questo tipo di navi che è scesa in media a 24 anni.
- Anche se l'età media della flotta di navi MR è relativamente bassa, in quanto pari a circa 9 anni, circa 319 navi superano i 15 anni e tra queste 166 hanno più di 20 anni e 66 più di 25 anni.
- Per quanto riguarda i noli, l'interesse a più lungo termine si è concentrato quasi esclusivamente sulle navi più moderne a ridotto consumo di carburante. Il minore interesse verso le navi più vecchie potrebbe indurre gli Armatori a riflettere sull'anzianità di servizio delle loro navi e ad abbassare l'età di rottamazione. Le tariffe di nolo delle navi di nuova costruzione addette al trasporto dell'olio di palma dall'Asia all'Europa superano di US\$ 2.000 al giorno quelle delle navi più vecchie.
- La mappa mondiale delle raffinerie è in costante evoluzione e potrebbe causare squilibri nella fornitura di prodotti tra una regione e l'altra. Una conseguenza rilevante di questa situazione dovrebbe essere l'allungamento delle percorrenze dei viaggi e quindi la minore offerta di tonnellaggio.
- 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 risulta notevolmente ridotta.

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

La relazione finanziaria per il primo semestre e il secondo trimestre 2014 è stata redatta secondo quanto previsto dall'art. 4 della Legge del Lussemburgo, datata 11 gennaio 2008, che recepisce la Direttiva 2004/109/EC del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 dicembre 2004 in materia di armonizzazione dei requisiti di trasparenza, in relazione alle informazioni sugli emittenti le cui azioni sono ammesse alle negoziazioni su un mercato regolamentato. Il documento integrale è depositato nei termini prescritti dalle leggi e dai regolamenti applicabili alla Società presso Borsa Italiana S.p.A., la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB), Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di OAM e la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF). Lo stesso è altresì reso disponibile, presso la sede legale della Società ed il suo sito internet (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, tramite la sua controllata operativa d'Amico Tankers Ltd, 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

Capital Link

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

London - Tel. +44 (0) 20 7614-2950

E-Mail: damicotankers@capitallink.com

Polytems HIR Srl

Roma – Tel. +39 06 6797849

E-Mail: ir@damicointernationalshipping.com

Media Relations

Havas PR Milan

Marco Fusco

Tel.: +39 02 85457029 – Mob.: +39 345.6538145

E-Mail: marco.fusco@havaspr.com

Antonio Buoizzi

Tel.: +39 320.0624418

E-Mail: antonio.buoizzi@havaspr.com

ALLEGATI
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO

2° sem. 2014	2° sem. 2013 (1)	US\$ migliaia	1° sem. 2014	1° sem. 2013 (1)
72.278	76.297	Ricavi	141.151	155.772
(23.629)	(27.085)	Costi diretti di viaggio	(46.052)	(56.443)
48.649	49.212	Ricavi base time charter	95.099	99.329
(25.535)	(23.553)	Costi per noleggi passive	(49.657)	(46.277)
(14.785)	(13.486)	Altri costi operativi diretti	(29.133)	(27.438)
(4.507)	(4.557)	Costi generali ed amministrativi	(8.876)	(7.458)
218	234	Altri proventi operative	414	357
6.351	13.947	Utile dalla vendita di navi	6.351	13.947
10.391	21.797	Risultato operativo lordo/ EBITDA	14.198	32.460
(8.663)	(7.473)	Ammortamenti	(16.711)	(15.155)
1.727	14.324	Risultato operativo / EBIT	(2.513)	17.305
(123)	(1)	Proventi (Oneri) finanziari netti	(2.580)	1.497
1.604	14.323	Utile/(perdita) ante imposte	(5.093)	18.802
(296)	(442)	Imposte sul reddito	(432)	(1.101)
77	-	Risultato della JV	74	-
1.385	13.881	Utile / (perdita) netto	(5.451)	17.701
(0,003)	0,0386	Utile/(Perdita) per azione in US\$ (2)	(0,013)	0,0464

CONTO ECONOMICO INTERMEDIO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

2° trim. 2014	2° trim. 2013 (1)	US\$ migliaia	1° sem. 2014	1° sem. 2013 (1)
1.385	13.881	Utile/(Perdita) del periodo	(5.451)	17.701
		<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
(2.253)	1.680	Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge")	(545)	2.062
(868)	15.561	Utile/(Perdita) netto complessivo	(5.996)	19.763
		<i>L'utile netto complessivo è interamente di pertinenza degli azionisti della Società</i>		
(0,002)	0,0439	Utile/(Perdita) per azione in US\$ (2)	(0,014)	0,0549

(¹) Rettificato per riflettere gli effetti della prima applicazione retroattiva dei nuovi principi contabili IFRS e della riclassificazione nel capitale della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge"). Per ulteriori dettagli si rimanda alla sezione della Nota 1 "Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2014" nella parte dedicata alle Note del resoconto intermedio del Gruppo.

(²) Nel secondo trimestre e nel primo semestre dell'anno 2014 l'utile per azione è calcolato su un numero di azioni pari a 421.955.327, mentre nel secondo trimestre e nel primo semestre del 2013 l'utile per azione era stato calcolato su un numero di azioni pari a 359.879.774. Gli utili diluiti per azione - comprese le Azioni di Compendio - sarebbero rispettivamente di US\$ 0,054 e US\$ 0,043 nel primo semestre 2013 e nel secondo trimestre 2013 per quanto riguarda l'Utile netto, e rispettivamente di US\$ 0,046 e di US\$ 0,036 nel primo semestre 2013 e nel secondo trimestre 2013 per quanto riguarda l'Utile/(Perdita) netto complessivo.



SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA INTERMEDIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2014	AI 31 dicembre 2013 ⁽¹⁾	AI 1° gennaio 2013 ⁽¹⁾
ATTIVITÀ			
Immobilizzazioni materiali	607.283	493.861	464.485
Investimento in società a controllo congiunto	4.183	3.132	-
Altre attività finanziarie non correnti	23.193	22.543	26.468
Totale attività non correnti	634.659	519.537	490.953
Rimanenze	11.483	13.354	18.662
Crediti a breve ed altre attività correnti	34.855	31.527	36.273
Altre attività finanziarie correnti	1.633	1.333	757
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	30.824	33.170	115.657
Totale attività correnti	78.795	79.384	171.349
Totale attività	713.454	598.921	662.302
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Capitale sociale	42.196	35.988	35.988
Utili riportati a nuovo	21.683	33.132	21.292
Altre riserve	276.239	253.457	251.472
Patrimonio netto totale	340.118	322.578	308.752
Banche e altri finanziatori	309.829	222.651	263.908
Altre passività finanziarie non correnti	2.663	-	4.523
Totale passività non correnti	312.492	222.651	268.431
Banche e altri finanziatori	17.143	13.368	25.175
Debiti a breve ed altre passività correnti	36.678	30.726	37.213
Importi dovuti alla società controllante	-	-	20.000
Altre passività finanziarie correnti	6.660	8.612	2.178
Debiti d'imposta correnti	363	986	553
Totale passività correnti	60.844	53.692	85.119
Totale passività e patrimonio netto	713.454	598.921	662.302

⁽¹⁾ Rettificato per riflettere gli effetti della prima applicazione retroattiva dei nuovi principi contabili IFRS e della riclassificazione nel capitale della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge"). Per ulteriori dettagli si rimanda alla sezione della Nota 1 "Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2014" nella parte dedicate alle Note del resoconto intermedio del Gruppo

30 luglio 2014

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente

Marco Fiori
Amministratore delegato

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO

2° trim. 2014	2° trim. 2013 (1)	US\$ migliaia	1° sem. 2014	1° sem. 2013 (1)
1.385	14.520	Utile/(Perdita) del period	(5.451)	17.701
8.663	7.473	Ammortamenti e svalutazioni	16.711	(15.155)
296	442	Imposte correnti e differite	432	1.101
(30)	2.245	Proventi (oneri) finanziari	2.533	1.268
99	(789)	Variazioni di <i>fair value</i> su attività finanziarie	47	(2.721)
(6.351)	(13.947)	Utile dalla vendita di navi	(6.351)	(13.947)
55	204	Altri componenti non monetary	-	138
4.117	10.148	Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	7.921	18.695
298	2.494	Variazioni delle rimanenze	1.871	7.544
3.671	2.465	Variazioni dei crediti a breve	(3.328)	315
3.497	(15.114)	Variazioni dei debiti a breve	7.874	(13.096)
(1.886)	(1.021)	Imposte pagate	(2.284)	(1.029)
(3.074)	(2.357)	Interessi corrisposti	(3.500)	(2.598)
6.623	(3.385)	Flussi di cassa netti da attività operative	8.554	9.831
(44.893)	(10.867)	Acquisto di immobilizzazioni materiali	(137.613)	(36.022)
13.830	35.040	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	13.830	35.040
(785)	(1)	Investimenti in società collegate	(1.049)	(1)
(31.848)	24.172	Flussi di cassa netti da attività di investimento	(124.832)	(983)
-	-	Aumento di capitale	30.477	-
(6.849)	-	Dividendi	(6.849)	-
-	1.051	Variazione di altri crediti finanziari	-	3.676
-	-	Variazioni di altri debiti finanziari	-	(20.000)
4.100	-	Scoperto bancario	4.100	-
(3.014)	(30.607)	Rimborso finanziamenti bancari	(7.804)	(33.741)
13.500	-	Utilizzo finanziamenti bancari	94.500	-
7.737	(29.556)	Flussi di cassa netti da attività finanziarie	114.424	(50.065)
(17.488)	(8.769)	Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalent	(1.854)	(41.217)
48.982	83.480	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	33.170	115.657
(670)	(816)	Differenze di conversione su disponibilità liquide e mezzi equivalent	(492)	(545)
30.824	73.895	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	30.824	73.895

¹ Rettificato per riflettere gli effetti della prima applicazione retroattiva dei nuovi principi contabili IFRS e della riclassificazione nel capitale della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge"). Per ulteriori dettagli si rimanda alla sezione della Nota 1 "Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2014" nella parte dedicata alle Note del resoconto intermedio del Gruppo.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	Capitale	Utili portati	Altre reserve		Totale
	sociale	a nuovo	Altro	Cash-Flow hedge	
Saldo al 1° gennaio 2014	35.988	31.292	252.354	(2.937)	316.697
Riclassificazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge")	-	(5.692)	-	4.151	(1.541)
Rettifica per applicazione retroattiva dei nuovi principi contabili IFRS	-	7.532	(110)	-	7.422
Saldo al 1° gennaio 2014 modificato (1)	35.988	33.132	252.244	1.214	322.578
Aumento di capitale	6.208	-	24.269	-	30.477
Dividendi (US\$ 0,0165 per azione)	-	(5.998)	-	-	(5.998)
Altre variazioni (riserva di consolidamento)	-	-	(943)	-	(943)
Utile (perdita) complessivo	-	(5.451)	-	(545)	(5.996)
Saldo al 30 giugno 2014	42.196	21.683	275.570	669	340.118

<i>US\$ migliaia</i>	Capitale	Utili portati	Altre reserve		Totale
	sociale	a nuovo	Altro	Cash flow hedge	
Saldo al 1° gennaio 2013	35.988	12.439	252.437	(6.656)	294.208
Riclassificazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge")	-	(5.692)	-	5.692	-
Rettifica per applicazione retroattiva dei nuovi principi contabili IFRS	-	14.544	(51)	-	14.493
Saldo al 1° gennaio 2013 modificato (1)	35.988	21.291	252.386	(964)	308.701
Altre variazioni (riserva di consolidamento)	-	-	80	-	80
Utile (perdita) complessivo	-	17.701	-	2.062	19.763
Saldo al 30 giugno 2013 modificato (1)	35.988	38.992	252.466	1.098	328.544

¹ Rettificato per riflettere gli effetti della prima applicazione retroattiva dei nuovi principi contabili IFRS e della riclassificazione nel capitale della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge"). Per ulteriori dettagli si rimanda alla sezione della Nota 1 "Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2014" nella parte dedicate alle Note del resoconto intermedio del Gruppo.



Il manager responsabile della redazione dei bilanci, Giovanni Barberis, dichiara, nella sua qualità di Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping S.A. (la 'Società') che, per quanto di sua conoscenza, la relazione finanziaria del primo semestre/secondo trimestre 2014, redatta in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicata, fornisce una rappresentazione veritiera e corretta delle attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che la relazione intermedia del management sulla gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue delle controllate consolidate, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

Giovanni Barberis
Chief Financial Officer