



## **COMUNICATO STAMPA**

**Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del primo trimestre 2015:**

**GRAZIE AD UN MERCATO DELLE NAVI CISTERNA MOLTO POSITIVO UTILE NETTO PRIMO TRIMESTRE 2015 A US\$11.4 MILIONI ED EBITDA PARI ALL'80% DELL'EBITDA GENERATO IN TUTTO IL 2014**

---

### **RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2015**

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 77,0 milioni nel Q1'15 (US\$ 46,5 milioni nel Q1'14)
  - Daily Spot rate di US\$ 18.503 nel Q1'15 (US\$ 12.191 nel Q1'14)
  - EBITDA di US\$ 21,6 milioni (28,1% di margine sul TCE) nel Q1'15 (US\$ 3,8 milioni nel Q1'14)
  - Utile netto pari a US\$ 11,4 milioni nel Q1'15 (Perdita netta per US\$ 6,8 milioni nel Q1'14)
- 

**Lussemburgo, 06 Maggio 2015** – 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 il resoconto intermedio relativo al primo trimestre 2015.

### **COMMENTO DEL MANAGEMENT**

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

*'Sono molto soddisfatto di annunciare i risultati relativi al primo trimestre 2015 di DIS, che mostrano come la nostra Società' abbia raggiunto un Utile netto pari a US\$ 11,4 milioni, grazie ad un mercato delle navi cisterna in forte crescita. Infatti, sulla scia del trend positivo iniziato nell'ultimo trimestre dello scorso anno, il mercato delle navi cisterna è migliorato in modo significativo nel corso del primo trimestre 2015, raggiungendo i suoi massimi livelli a partire dall'inizio della crisi finanziaria. In tale contesto, DIS ha realizzato un nolo giornaliero sul mercato spot pari a US\$ 18.503, segnando un incremento del 52% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Sono estremamente fiducioso sulle prospettive di crescita del nostro settore grazie, in particolare, a fattori quali il crescente ruolo degli Stati Uniti, come esportatori netti di prodotti petroliferi, e lo spostamento della capacità di raffinazione mondiale verso il Medio Oriente e l'Asia, fattori che permetteranno un'ulteriore aumento della domanda di tonnellaggio-miglia. Alla luce di tutto ciò, abbiamo cercato ulteriori opportunità di crescita nel nostro settore, attraverso l'ordinativo di 2 navi di nuova costruzione LR1 (Navi cisterna Long Range – 75.000 dwt). Grazie a questa operazione, DIS potrà così entrare in un nuovo segmento all'interno del mercato delle navi cisterna, che, credo, sarà molto interessante negli anni a venire, data la maggiore capacità di carico di questa tipologia di navi unita all'attesa crescita nella domanda di tonnellaggio-miglia.'*

Giovanni Barberis, CFO di d'Amico International Shipping S.A. e del Gruppo d'Amico commenta:

*'Grazie a Ricavi base Time Charter molto buoni e anche parzialmente ad un positivo trend nei costi, DIS ha realizzato un EBITDA di US\$ 21,6 milioni nel corso del primo trimestre 2015 (vs US\$ 3,8 milioni nel primo trimestre 2014), pari all'80% dell'EBITDA ricorrente totale raggiunto nell'intero 2014. Anche in termini di margine sull'EBITDA siamo passati dal'8,2% del Q1'14 al 28,1% nel Q1'15. Allo stesso tempo, abbiamo mantenuto una struttura finanziaria estremamente solida a supporto del nostro piano di investimenti di US\$ 490,7 milioni (di cui US\$ 28,0 milioni investiti nel corso del primo trimestre del 2015), ulteriormente incrementato con il recente ordinativo di due navi di nuova costruzione LR1 per un investimento totale pari a US\$ 44 milioni ciascuna. Allo stesso tempo, una copertura a tasso fisso a livelli*



*redditizi assieme ad un mercato spot in forte crescita ci permettono di ottenere buoni risultati anche in termini di flussi di cassa.'*

## **ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO**

### **SINTESI DEI RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2015**

Mercati delle navi cisterna sono stati molto forti durante l'intero trimestre. I bassi prezzi del petrolio hanno generato un buon livello di volatilità e stimolato gli scambi, grazie anche al miglioramento della domanda.

Il sentiment generale è molto positivo, con un incremento dell'attività e solidi rendimenti di mercato. Tuttavia, la tariffa richiesta per il noleggio annuale di una nave cisterna MR è rimasta stabile a US\$ 15.250. Il numero totale di contratti di nolo *time charter* è sceso da 60 nel primo trimestre 2014 a soli 45 nello stesso periodo di quest'anno.

Sulla scia di un mercato molto forte delle navi cisterna, DIS ha realizzato un **utile netto di US\$ 11,4 milioni nel primo trimestre 2015** rispetto a una perdita netta di US\$ 6,8 milioni registrata nello stesso periodo dello scorso esercizio. Grazie al trend positivo innescatosi alla fine dello scorso anno, il mercato *spot* delle navi cisterna è migliorato in misura significativa nel primo trimestre del 2015, toccando i livelli più alti mai raggiunti da dopo la crisi finanziaria. In tale scenario, DIS ha generato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 18.503**, segnando un **incremento del 52%** rispetto allo stesso trimestre del 2014 (US\$ 12.191).

Nel contempo, il 45% dei giorni di utilizzo totali di DIS nel primo trimestre è stato "coperto" con contratti *time charter* a una tariffa giornaliera media di US\$ 15.010. Pertanto la tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia l'attività *spot* sia l'attività *time charter*) è stata pari a US\$ 16.939 nei primi tre mesi dell'anno corrente, rispetto a US\$ 13.637 nel primo trimestre del 2014.

Grazie all'andamento molto positivo dei ricavi base *time charter* e in parte a un trend positivo dei costi, **DIS ha realizzato un EBITDA di US\$ 21,6 milioni nel primo trimestre 2015**, rispetto a US\$ 3,8 milioni nel primo trimestre 2014. Tale livello equivale a **più dell'80% dell'EBITDA totale generato in tutto il 2014** (escludendo l'"Utile dalla vendita di navi" generato lo scorso anno). Di conseguenza, **il margine EBITDA di DIS si è attestato al 28,1% nel primo trimestre 2015**, rispetto all'8,2% nello stesso periodo dello scorso anno.

In linea con la propria prudente politica di gestione del rischio, durante il 2014 DIS ha coperto i propri costi di carburante mediante derivati sul *bunker* stesso. Tali strumenti 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". Oltre a ciò, DIS ha prudentemente anticipato la copertura dei tassi di interesse su tutti i finanziamenti legati alle proprie *newbuilding* attraverso contratti di Interest Rate Swap (IRS). Pertanto, il risultato netto totale del periodo ha beneficiato anche di un risultato *mark-to-market* positivo di US\$ 3,6 milioni, perlopiù legato a tale copertura sul carburante e sui tassi d'interesse.

Nel primo trimestre 2015 DIS ha effettuato "**investimenti in conto capitale**" per **US\$ 28,0 milioni**, principalmente nell'ambito del proprio programma di costruzione di nuove navi. DIS ha ordinato in



totale 16 navi cisterna “Eco design”<sup>1</sup> (10 navi MR e 6 *handysize*), di cui 8<sup>1</sup> già consegnate alla fine di marzo 2015. 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 e 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. Inoltre, DIS ha già “fissato” 12 navi di nuova costruzione attraverso contratti di nolo a lungo termine e a tariffe redditizie, con tre rinomate compagnie petrolifere ed un’importante compagnia di raffinazione.

## **RISULTATI OPERATIVI**

I **ricavi base time charter** nel primo trimestre 2015 sono stati di US\$ 77,0 milioni (US\$ 46,5 milioni nello stesso periodo dell’anno precedente), grazie al mercato molto solido delle navi cisterna che ha caratterizzato il primo trimestre 2015.

In tale scenario, DIS ha realizzato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 18.503 nel primo trimestre 2015**, segnando un **incremento del 52%** rispetto al primo trimestre 2014 (US\$ 12.191) e di US\$ 3.400 al giorno anche a confronto con il buon quarto trimestre dello scorso anno.

Contestualmente ed in linea con la strategia di DIS, la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa (percentuale di copertura) è rimasta elevata per tutto il primo trimestre 2015 (primo trimestre 2014: 56%) con una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.010 (primo trimestre 2014: US\$ 14.770). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa da attività operative, tali contratti mirano 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° trim. 2014	2° trim. 2014	3° trim. 2014	4° trim. 2014	1° trim. 2015
<i>(Dollari USA)</i>					
Spot	12.191	13.144	13.867	15.076	18.503
Fissa	14.770	14.645	14.762	14.879	15.010
<b>Media</b>	<b>13.637</b>	13.972	14.296	14.985	<b>16.939</b>

Il **risultato operativo lordo (EBITDA) nel primo trimestre 2015** è stato di **US\$ 21,6 milioni** (US\$ 3,8 milioni nel primo trimestre 2014). Tale livello equivale a **più dell’80% dell’EBITDA totale generato in tutto il 2014** (escludendo US\$ 6,5 milioni di “Utile dalla vendita di navi” generati lo scorso anno). Tale risultato è stato determinato principalmente dal sostanziale incremento nei ricavi base *time charter*, registrato nei primi mesi dell’anno corrente sulla scia del mercato molto forte delle navi cisterna, e in parte da un trend positivo dei costi realizzato in tale periodo. Di conseguenza, **il margine EBITDA di DIS si è attestato al 28,1% nel primo trimestre 2015**, rispetto all’8,2% nello stesso periodo dello scorso anno.

Il **risultato operativo (EBIT)** per i primi tre mesi dell’anno è stato **positivo per US\$ 12,0 milioni**, rispetto a una perdita operativa di US\$ 4,2 milioni registrata nello stesso periodo dello scorso esercizio.

L’**utile netto** di DIS è stato di **US\$ 11,4 milioni nel primo trimestre 2015** rispetto a una perdita netta di US\$ 6,8 milioni nel primo trimestre 2014.

<sup>1</sup> 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.)



## **FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO**

Il **flusso di cassa netto** di DIS per il primo trimestre 2015 è stato negativo per US\$ 19,5 milioni, a seguito principalmente di investimenti lordi per US\$ 28,0 milioni, parzialmente compensati da US\$ 11,1 milioni di flussi di cassa positivi da attività operative e da US\$ 38,2 milioni di utilizzo delle linee di credito (esposti alla voce *Flussi di cassa da attività finanziarie*).

I **flussi di cassa da attività operative** nei primi tre mesi dell'esercizio corrente hanno fatto registrare un **saldo positivo di US\$ 11,1 milioni**, rispetto a US\$ 1,9 milioni realizzati nel primo trimestre 2014. Tale variazione significativa rispetto al 2014 è direttamente correlata al **sostanziale miglioramento nell'andamento dell'EBITDA** verificatosi nell'esercizio corrente. I flussi di cassa da attività operative nel primo trimestre 2015 sono stati anche influenzati da un "effetto temporale" negativo sul capitale circolante, che si sta ora completamente annullando nel secondo trimestre dell'esercizio, generando un effetto positivo sulla liquidità.

L'**indebitamento netto** di DIS al 31 marzo 2015 ammontava a US\$ 353,7 milioni rispetto a US\$ 340,9 milioni a fine 2014. L'incremento rispetto all'esercizio precedente è dovuto principalmente all'implementazione del programma di costruzione di nuove navi di DIS per US\$ 490,7 milioni, con investimenti totali per US\$ 28,0 milioni nel primo trimestre 2015.

## **EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NELL'ESERCIZIO**

Nel corso del primo trimestre 2015 i seguenti eventi principali hanno interessato l'attività del Gruppo d'Amico International Shipping:

### **D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING :**

- **Warrant d'Amico International Shipping 2012-2016 Chiusura Secondo Periodo Di Esercizio – Gennaio 2015:** - Nel mese di febbraio 2015, d'Amico International Shipping S.A. (DIS) comunica che il Secondo Periodo di Esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2012-2016" (codice ISIN LU0849020044) si è concluso il 30 gennaio 2015. Durante questo Secondo Periodo di Esercizio sono stati esercitati n. 2.661.273 Warrant a un prezzo di EUR 0,40 per ogni azione ordinaria senza valore nominale emessa da DIS e ammessa allo scambio sul mercato MTA di Borsa Italiana S.p.A., ciascuna come "Azione di Compendio". In ottemperanza ai termini e alle condizioni del Regolamento dei Warrant, DIS ha messo il 6 febbraio 2015, in ragione di una (1) Azione di Compendio ogni tre (3) Warrant esercitati sulla base del Warrant Ratio, n. 887.091 Azioni di Compendio - con gli stessi diritti (incluso il diritto a eventuali dividendi) e peculiarità delle azioni ordinarie DIS esistenti alla data di emissione - ai possessori di Warrant che hanno validamente esercitato i loro Warrant nel Secondo Periodo di Esercizio. Il Codice ISIN delle Azioni di Compendio coinciderà con il Codice ISIN delle azioni ordinarie di DIS: LU0290697514. A seguito dell'aumento di capitale verificatosi al termine del Secondo Periodo di Esercizio, il capitale sociale di DIS è ora pari a US\$ 42.284.239,80 suddivise in n. 422.842.398 azioni ordinarie senza valore nominale.



#### **D'AMICO TANKERS LIMITED:**

- **Flotta in costruzione:** Nel mese di febbraio 2015 una nuova nave cisterna di tipo “Eco” costruita presso i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., la M/T High Loyalty (MR – 50.000 dwt) è stata consegnata a d’Amico Tankers Limited. Nel corso del secondo trimestre 2015, la nave comincerà il suo periodo di nolo con un’importante compagnia petrolifera, per un periodo di cinque anni a una tariffa giornaliera redditizia.

#### **FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL’ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

#### **D'AMICO TANKERS LIMITED:**

- **Flotta data a nolo:** Ad aprile 2015, d’Amico Tankers Limited ha ordinato tre delle sue navi “Eco” MR di nuova costruzione per contratti di nolo triennale con un’importante compagnia petrolifera a tariffe redditizie. Le tre navi, Scafo S410, Scafo S411 e Scafo S424, dovrebbero essere consegnate rispettivamente nel quarto trimestre 2015, nel primo trimestre 2016 e nel quarto trimestre 2016.

Ad aprile 2015, d’Amico Tankers Limited ha ordinato una delle sue navi “Eco” *handysize* di nuova costruzione per un contratto di nolo di 24/30 mesi con un’importante compagnia petrolifera a una tariffa redditizia. La nave, Scafo S420, dovrebbe essere consegnata nel quarto trimestre 2015.

In seguito a queste ultime operazioni, d’Amico si è già assicurata una copertura *time charter* su 12 delle sue 16 navi di nuova costruzione (di cui 8 già consegnate). Tutti questi contratti sono stati stipulati con compagnie petrolifere e primarie società di raffinazione a tariffe molto redditizie.

- **Flotta in costruzione:** Nel mese di aprile 2015, d’Amico International Shipping ha annunciato che la propria controllata operativa d’Amico Tankers Limited ha sottoscritto un contratto per la costruzione e la vendita di due nuove navi cisterna moderne *Long Range* (LR1 - 75.000 DWT) con il cantiere sudcoreano Hyundai MIPO Dockyard Co. Ltd. Queste navi saranno costruite presso il cantiere vietnamita Vinashin Shipyard Co. Ltd e sono attese in consegna per metà 2017, per un investimento totale di circa US\$ 44,0 milioni ciascuna. Le due nuove unità a doppio scafo appartengono a una nuova generazione di navi “Eco design” che si caratterizzano per consumi molto bassi. Le navi hanno un indice di efficienza energetica (EEDI) del 25% inferiore al limite di riferimento IMO applicabile e, pertanto, già ampiamente in linea con la riduzione dell’indice prevista dalla fase 2 dell’IMO, che verrà applicata alle navi costruite prima del 31 dicembre 2024.



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

	Al 31 marzo 2015			Al 6 maggio 2015		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	20,3	3,0	23,3	20,3	3,0	23,3
A nolo	23,5	6,0	29,5	23,5	6,0	29,5
Totale	43,8	9,0	52,8	43,8	9,0	52,8

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

La domanda di petrolio è stata rivista in positivo sulla base dei dati del primo trimestre 2015 e dovrebbe riprendersi nel corso dell'anno. L'aumento della domanda nel primo trimestre 2015 è attribuibile alle temperature più rigide del normale. Tuttavia, tutti i mercati delle navi cisterna stanno al momento registrando una domanda relativamente robusta all'inizio del secondo trimestre, cosa che non è storicamente usuale per questa parte dell'anno. Gli Stati Uniti sono giunti al termine della loro stagione di manutenzione delle raffinerie. Nel mese di aprile le raffinerie statunitensi hanno raffinato una media di 16,212 milioni di barili al giorno rispetto a una media di soli 14,767 milioni nello stesso periodo negli ultimi dieci anni. Gli Stati Uniti stanno attualmente esportando circa 2,5 milioni di barili al giorno, cioè il 16% in più su base annua. Anche la domanda di prodotti negli USA si sta rafforzando e si attesta infatti a circa 15 milioni di barili al giorno, pari a un incremento del 9% su base annua. Le raffinerie asiatiche stanno ora entrando nella loro stagione di manutenzione pianificata. Tuttavia, ciò non significa necessariamente che la domanda di navi cisterna ne risentirà. Al contrario, una minore attività di raffinazione in una regione (che sia o meno pianificata) potrebbe determinare una maggiore domanda di importazioni, come è accaduto nel primo trimestre.

I principali fattori che dovrebbero influenzare il mercato dei trasporti delle navi cisterna e la performance di d'Amico International Shipping sono: (i) la crescita della domanda mondiale di prodotti petroliferi, (ii) l'aumento del PIL a livello mondiale e (iii) 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 crescita nella domanda di prodotti raffinati continua a superare le aspettative, con l'AIE che ha rivisto in rialzo di 75.000 barili al giorno (+1,1%) la sua previsione sulla crescita della domanda globale di petrolio nel 2015, portandola a 990.000 barili al giorno. La crescita nella domanda globale di benzina è stata rivista in rialzo di 60.000 barili al giorno a 384.000 barili al giorno (+1,6%), mentre la crescita nella domanda di distillati medi è stata rettificata marginalmente in ribasso di 25.000 barili al giorno a 575.000 barili al giorno (-1,7%). Gli ultimi dati disponibili confermano senza ombra di dubbio che la domanda si sta rafforzando.
- Le spedizioni di prodotti dai paesi dell'ex URSS hanno segnato un sensibile incremento di 500.000 barili al giorno, toccando il record di 3,7 milioni di barili al giorno. Tale incremento è merito di un allentamento nei dazi all'esportazione, volto a stimolare i potenziamenti delle raffinerie rendendo più redditizia l'esportazione di distillati leggeri e medi al costo dell'olio combustibile.
- In Medio Oriente due progetti aggiungeranno una capacità di ulteriori 770.000 barili al giorno in una regione già in espansione. La raffineria Yasref (400.000 barili al giorno) dovrebbe



raggiungere la sua piena capacità nel secondo trimestre del 2015. Le esportazioni di prodotti dalla regione hanno toccato il record di 1,05 milioni di barili al giorno, portando le esportazioni petrolifere complessive dall'Arabia Saudita a 7,98 milioni di barili al giorno.

- 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 a 1,6 milioni di barili al giorno.
- Per contro, entro il 2019 le esportazioni statunitensi di benzina e nafta dovrebbero salire a 1,3 milioni di barili al giorno e quelle dei distillati a 1,37 milioni di barili al giorno.
- Le importazioni di prodotti dell'Australia dovrebbero crescere nel 2015 al ritmo più veloce da sette anni a questa parte, in seguito alla chiusura di alcune delle raffinerie più datate del paese che non reggono la concorrenza delle nuove raffinerie complesse e più efficienti sorte in Asia.
- I consulenti del settore energetico stimano che l'Australia importerà quest'anno circa il 30%-42% in più di prodotti petroliferi, pari a una fornitura supplementare di 110.000-157.000 barili al giorno rispetto ai livelli del 2014.
- Nel complesso, l'Australia dovrebbe diventare il secondo maggiore importatore di benzina dall'Asia entro il 2020; già oggi è il principale importatore della regione per quanto riguarda il gasolio, dal quale dipende fortemente per le vaste operazioni minerarie del paese.
- Il calo nella domanda di distillati medi sarà compensato da un incremento stagionale nella domanda di benzina. L'AIE stima che la domanda di distillati medi calerà stagionalmente di circa 900.000 barili al giorno, trainata da un flessione di 1,5 milioni di barili al giorno nell'OCSE. Ciò dovrebbe essere compensato da un'estesa domanda globale di benzina, che crescerà complessivamente di 1,2 milioni di barili al giorno, guidata da un incremento di 800.000 barili al giorno nell'OCSE.

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

- Il portafoglio ordini per le navi cisterna MR ha toccato quest'anno i massimi livelli dagli anni 2008-2010 in cui sono state effettuate numerose consegne. In base a varie relazioni, si parla di un numero compreso tra 140 e 200 in consegna nel 2015.
- Rinvii, cancellazioni delle consegne e modifiche degli ordini hanno ridotto le consegne del 32% circa nel corso degli ultimi cinque anni.
- 27 navi cisterna MR sono state consegnate nel primo trimestre del 2015 e 6 navi sono state permanentemente rimosse.
- Nel corso degli ultimi due anni il numero degli ordini di navi cisterna MR è stato molto alto, mentre ora è considerevolmente diminuito con 204 navi ordinate nel 2013, 33 nel 2014 e 2 entro la fine del primo trimestre di questo esercizio.
- 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. Attualmente è prevista la chiusura di strutture in Europa, ancora nel corso di quest'anno, per una capacità di raffinazione di quasi 780.000 barili al giorno. Si potrebbe tuttavia assistere a un rinvio, in quanto i prezzi attuali del petrolio hanno determinato margini allettanti. Nel lungo periodo, quando avranno avuto luogo le chiusure, i prodotti dovranno essere importati da più lontano, sostenendo così la domanda di tonnellate/miglio e riducendo l'offerta di navi cisterna.



*d'Amico*  
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

---

Il resoconto intermedio relativo al primo trimestre 2015 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](http://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).

Registered office at 25C Boulevard Royal, Luxembourg  
Share capital US\$ 42.284.239,80 as at 31 March 2015

---

#### 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](http://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').*

---

#### **d'Amico International Shipping S.A**

**Anna Franchin - Investor Relations Manager**

Tel: +35 2 2626292901

Tel: +37 7 93105472

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

#### **Capital Link**

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

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

E-Mail: [damicotankers@capitallink.com](mailto:damicotankers@capitallink.com)

#### **Polytems HIR Srl**

Roma – Tel. +39 06 6797849

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

#### **Media Relations**

##### **Havas PR Milan**

Marco Fusco

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

E-Mail: [marco.fusco@havaspr.com](mailto:marco.fusco@havaspr.com)

Antonio Buoizzi

Tel.: +39 320.0624418

E-Mail: [antonio.buoizzi@havaspr.com](mailto:antonio.buoizzi@havaspr.com)



## ALLEGATI

### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2015	1° trim. 2014
Ricavi	102.002	68.873
Costi diretti di viaggio	(25.034)	(22.423)
<b>Ricavi base <i>time charter</i></b>	<b>76.968</b>	<b>46.450</b>
Costi per noleggi passivi	(34.779)	(24.122)
Altri costi operativi diretti	(17.241)	(14.348)
Costi generali e amministrativi	(3.434)	(4.369)
Altri proventi operativi	135	196
<b>RISULTATO OPERATIVO LORDO / EBITDA</b>	<b>21.649</b>	<b>3.807</b>
Ammortamenti	(9.628)	(8.048)
<b>RISULTATO OPERATIVO / EBIT</b>	<b>12.021</b>	<b>(4.240)</b>
Proventi (oneri) finanziari netti	(47)	(2.457)
Quota di utile delle collegate	85	(3)
<b>Utile / (perdita) ante imposte</b>	<b>12.059</b>	<b>(6.700)</b>
Imposte sul reddito	(699)	(136)
<b>Utile / (perdita) netto</b>	<b>11.360</b>	<b>(6.836)</b>
<i>Il risultato netto è interamente di pertinenza degli azionisti</i>		
<b>Utile / (perdita) per azione<sup>2</sup></b>	<b>US\$ 0,027</b>	<b>US\$ (0,016)</b>

### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2015	1° trim. 2014
Utile / (perdita) del periodo	11.360	(6.836)
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (" <i>cash flow hedge</i> ")	(1.370)	1.708
Utile / (perdita) complessivo del periodo	9.990	(5.128)
<i>Il risultato netto è interamente di pertinenza degli azionisti</i>		
Utile / (perdita) per azione	US\$ 0,024	US\$ (0,012)

<sup>2</sup> Nel primo trimestre l'utile per azione è stato calcolato su un numero di azioni pari a 422.842.398, mentre nei primi tre mesi del 2014 l'utile per azione era stato calcolato su un numero di azioni pari a 421.955.327.



## SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

	AI 31 marzo 2014	AI 31 dicembre 2014
<i>US\$ migliaia</i>		
<b>ATTIVITÀ</b>		
Immobilizzazioni materiali	665.586	647.167
Investimenti e altre attività finanziarie non correnti	4.267	4.348
Altre attività finanziarie non correnti	21.898	20.657
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>691.751</b>	<b>672.172</b>
Rimanenze	11.990	12.422
Crediti a breve e altre attività correnti	59.006	48.800
Altre attività finanziarie correnti	6.544	2.741
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	48.912	68.383
<b>Totale attività correnti</b>	<b>126.452</b>	<b>132.346</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>818.203</b>	<b>804.518</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		
Capitale sociale	42.284	42.196
Utili portati a nuovo	34.253	22.837
Altre riserve	268.636	269.872
<b>Patrimonio netto totale</b>	<b>345.173</b>	<b>334.905</b>
Banche e altri finanziatori	364.670	351.430
Altre passività finanziarie non correnti	4.258	3.181
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>368.928</b>	<b>354.611</b>
Banche e altri finanziatori	42.724	58.978
Debiti a breve e altre passività correnti	41.390	36.348
Altre passività finanziarie correnti	19.422	19.141
Debiti per imposte correnti	566	535
<b>Totale passività correnti</b>	<b>104.102</b>	<b>115.002</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>	<b>818.203</b>	<b>804.518</b>



## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2015	1° trim. 2014
<b>Utile / (perdita) del periodo</b>	<b>11.360</b>	<b>(6.836)</b>
Ammortamenti	9.628	8.048
Imposte correnti e differite	699	136
Oneri finanziari	115	2.563
<i>Fair value</i> su riconversione valutaria	(43)	(52)
Quota di utile delle collegate	(85)	3
Altre componenti che non influenzano le disponibilità liquide	(20)	(58)
<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante</b>	<b>21.654</b>	<b>3.804</b>
Variazioni delle rimanenze	431	1.573
Variazioni dei crediti a breve	(11.698)	(6.999)
Variazioni dei debiti a breve	4.480	4.377
Imposte pagate	(12)	(398)
Oneri finanziari netti pagati	(3.774)	(426)
<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>11.081</b>	<b>1.931</b>
Acquisto di immobilizzazioni materiali	(28.021)	(92.720)
Spese nette per investimenti in controllate	-	(264)
<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>(28.021)</b>	<b>(92.984)</b>
Aumento del capitale sociale	405	30.477
Rimborso finanziamenti bancari	(41.136)	(4.791)
Utilizzo finanziamenti bancari	38.200	81.000
<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>(2.531)</b>	<b>106.686</b>
<b>Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(19.471)</b>	<b>15.633</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	68.383	33.170
Differenze di conversione su disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-	179
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo</b>	<b>48.912</b>	<b>48.912</b>

*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