



COMUNICATO STAMPA

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva il progetto di bilancio 2016:

UNO SCENARIO DI MERCATO SFIDANTE NELLA SECONDA PARTE DELL'ANNO HA PORTATO NELL'ESERCIZIO 2016 A UN EBITDA PARI A US\$ 55,0 MILIONI (21% DI MARGINE), UN RISULTATO NETTO AGGIUSTATO PARI A US\$ (6,2) MILIONI (ESCLUSI US\$ 6,6 MILIONI DI SVALUTAZIONE SU 'ATTIVITA' DISPONIBILI PER LA VENDITA'), FLUSSI DI CASSA OPERATIVI PARI A US\$ 55,7 MILIONI E UN NET ASSET VALUE DI US\$ 222,0 MILIONI (NAV/AZIONE DI EURO 0,49)

RISULTATI DELL'ESERCIZIO 2016

- Ricavi base *time charter* (TCE) - US\$ 261.4 milioni
- EBITDA - US\$ 55.0 milioni (21.4% on TCE)
- Risultato netto aggiustato - US\$ (6.2) milioni
- Risultato netto - US\$ (12.8) milioni
- Flussi di cassa da attività operative - US\$ 55,7 milioni
- Indebitamento Netto - US\$ 527,8 milioni

RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE 2016

- Ricavi base *time charter* (TCE) - US\$ 58,4 milioni
- EBITDA - US\$ 6,9 milioni (11.8% on TCE)
- Risultato netto - US\$ (18,9) milioni
- Flussi di cassa da attività operative - US\$ (2,3) milioni

Lussemburgo - 02 marzo, 2017 – 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 progetto di bilancio statutario e consolidato al 31 dicembre 2016.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

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

'Il risultato netto della DIS e' stato negativo per US\$ 12.8 milioni nell'esercizio 2016, inclusi US\$ 6.6 milioni di svalutazione per 'attivita'disponibili per la vendita'. Tale risultato negativo e' dovuto al difficile scenario di mercato vissuto nel corso della seconda meta' dell'anno in cui i noli hanno raggiunto livelli storicamente bassi. Il livello elevato delle scorte ottenuto nel corso dei mesi precedenti e del 2015, assieme all'ingresso di un numero relativamente elevato di navi di nuova costruzione, consegnate nel corso del 2016, hanno portato a una pressione al ribasso sui noli.

Tuttavia, DIS mantiene una visione molto positiva del mercato delle navi cisterna nel medio lungo termine. Credo fermamente che il nostro mercato abbia dei fondamentali sottostanti molto forti di cui beneficieremo negli anni a venire. Dal lato della domanda ci attendiamo un buon livello di crescita sulla scia del fenomeno di allontanamento delle raffinerie dai principali luoghi di consumo che dovrebbe incrementare la domanda di tonnellaggio miglia. Dal lato dell'offerta invece si prevede una crescita bassa per i prossimi 2 anni soprattutto se paragonata al dato storico, con l'attuale orderbook di navi MR vicino



ai livelli piu' bassi degli ultimi vent'anni e una limitata attivita' di investimento in nuove navi al momento. Allo stesso tempo le nuove leggi sull'ambiente che vedremo implementare gradualmente, porteranno ad una ulteriore riduzione, dal lato dell'offerta, favorendo gli armatori con una flotta giovane e moderna come la nostra.

Sono comunque soddisfatto di come DIS abbia gestito e minimizzato gli impatti negativi di questa correzione del mercato. Da un lato abbiamo beneficiato del nostro tradizionalmente elevato livello di copertura da contratti a tariffa fissa (46% dei giorni nave disponibili ad un tasso fisso medio giornaliero pari a US\$ 15.214) che garantisce una buona protezione contro la volatilita' del mercato spot e dall'altro, abbiamo gradualmente ridotto la nostra flotta in time charter-in, a breve termine, al fine di minimizzare l'esposizione al mercato. Credo che tutto questo dimostri come DIS abbia implementato una strategia commerciale di successo e abbia una struttura di costi flessibile che possiamo adattare rapidamente a seconda delle condizioni di mercato. In aggiunta a questo, siamo molto attivi sul mercato della vendita di navi. Abbiamo recentemente annunciato la vendita di due delle nostre navi piu' vecchie e stiamo lavorando ad altre operazioni simili. Nella maggior parte dei casi prendiamo a noleggio le navi vendute a terzi per qualche anno, questo ci permette di mantenere elevata la capacita' della nostra flotta in un mercato atteso in miglioramento ed al tempo stesso di migliorare anche la nostra liquidita' e flessibilita' finanziaria.

Alla fine del 2016, la nostra Societa' presentava un Net Asset Value (NAV) di US\$ 222 milioni, ossia un NAV per azione pari a Euro 0,49, circa il 50% sopra l'attuale prezzo di mercato dell'azione.'

Carlos Balestra di Mottola, CFO di d'Amico International Shipping commenta:

"Il mercato delle navi cisterna e' stato piuttosto debole nel corso della seconda parte del 2016 ma grazie alla nostra strategia commerciale prudente siamo riusciti a limitare la perdita netta a US\$ 12,8 milioni, o US\$ 6,2 milioni, escludendo la svalutazione su 5 navi destinate ad essere vendute. DIS e' riuscita, nel corso del 2016, a raggiungere un EBITDA pari a US\$ 55,0 milioni che rappresenta un margine del 21% sui ricavi base time charter. Questo buon livello di EBITDA ci ha permesso di generare flussi di cassa operativa pari a US\$ 55,7 milioni nel corso dell'anno.

Allo stesso tempo, DIS sta continuando l'implementazione del proprio piano di investimenti complessivamente pari a US\$ 755 milioni in 22 navi di nuova costruzione. Nel 2016 sono stati investiti US\$ 151 milioni principalmente relativi alle 5 nuove navi consegnate nell'anno. La rimanente parte del piano ammonta a US\$ 223.4 milioni e il 74% di questo sara' finanziato con debito bancario, gia' garantito ad oggi.'

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI RELATIVI AL QUARTO TRIMESTRE 2016

Nell'aggiornamento di gennaio 2017, il Fondo monetario internazionale (FMI) ha dichiarato che dopo un 2016 caratterizzato da una limitata crescita globale, per il 2017 e il 2018 è prevista un'accelerazione dell'attività economica, soprattutto nei mercati emergenti e nelle economie in via di sviluppo. Tuttavia, c'è un'ampia dispersione dei possibili risultati intorno alle proiezioni, vista l'incertezza relativa all'amministrazione politica Americana e alle suoi influssi globali. Nel suo recente rapporto di febbraio 2017, l'AIE ha evidenziato un aumento per il terzo mese consecutivo nella previsione della crescita della domanda globale di petrolio per il 2016, a 1,6 milioni di barili al giorno. Benché per il 2017 sia previsto comunque un rallentamento a 1,4 milioni di barili al giorno, il recente miglioramento dell'attività industriale potra' aiutare in tal senso.



Le scorte di greggio sono ancora a livelli storicamente elevati. Nei paesi dell'OCSE le scorte di prodotti raffinati tuttavia, dopo aver raggiunto il picco in Agosto con 1,58 miliardi di barili, hanno cominciato a scendere fino a 1,50 miliardi di barili a dicembre 2016, registrando una riduzione generale pari a 80 milioni di barili (-5.1%) nel periodo.

Tali scorte nei paesi dell'OCSE rimangono pertanto ancora elevate rispetto ai valori di dicembre 2014, quando ammontavano a 1.40 miliardi di barili ma stanno tornando ai livelli visti alla fine del 2015 (1,50 miliardi di barili).

Il primo trimestre del 2016 è stato caratterizzato da scenari molto variabili per il mercato delle navi cisterna. Nei primi mesi dell'anno il mercato ha continuato a trarre vantaggio dall'andamento positivo registrato dai mercati alla fine del 2015. La produzione delle raffinerie, però, ha registrato una contrazione dovuta all'inizio di un nuovo aumento dei prezzi petroliferi a febbraio e del calo dei margini di raffinazione. Tra la fine del secondo trimestre e l'inizio del terzo, la ripresa dell'attività di raffinazione non è bastata a controbilanciare il ritmo sostenuto di consegna delle navi. In occasione degli interventi di manutenzione delle raffinerie, la loro produzione è tornata a scendere, così come l'andamento del mercato del trasporto merci. Nel quarto trimestre 2016 le tariffe di trasporto merci a ovest di Suez sono migliorate, rispecchiando il ritorno in attività di molte raffinerie dopo gli interventi di manutenzione e le finestre di arbitraggio aperte per diversi mercati dei raffinati. Nel corso del periodo, i trasporti di merci sulla rotta Regno Unito continentale-Costa Atlantica USA si sono rafforzati in modo significativo. Le tariffe alla fine di dicembre superavano del 55% quelle all'inizio del mese, per poi continuare a migliorare nel mese di gennaio con opportunità di arbitraggio per l'esportazione di benzina dall'Europa agli Stati Uniti. Tuttavia, nel mese di dicembre i trasporti merci sulla rotta Costa del Golfo USA-Regno Unito continentale sono diminuiti a causa delle spedizioni di diesel inferiori alla norma legate ad una situazione di eccesso di offerta in Europa. In dicembre sono aumentate anche le spedizioni di nafta dal Medio Oriente. Il mercato asiatico della nafta e' stato forte a gennaio e ha portato così ad un incremento della domanda di trasporti e conseguentemente del mercato dei noli. In gennaio sono aumentati anche i trasporti sulla rotta Medio Oriente-Singapore, con una domanda generalmente più elevata di raffinati riconducibile alle temperature più basse.

Il risultato netto di DIS è stato negativo per US\$ (12,8) milioni nel 2016, principalmente a causa della debolezza del mercato delle navi cisterna nel terzo trimestre dell'anno e nei primi due mesi del quarto. Questo risultato si confronta con l'utile netto pari a US\$ 54,5 milioni conseguito nel 2015.

La variazione rispetto all'anno precedente è in gran parte dovuta al forte indebolimento del mercato del trasporto merci nel corso del 2016. Infatti, la **tariffa spot giornaliera di DIS si è attestata a US\$ 13.302 nel 2016**, rispetto a US\$ 18.814 raggiunti nell'anno precedente.

Allo stesso tempo, nel 2016 il 45,9% dei giorni di impiego totali della flotta DIS è stato coperto con contratti time charter ad una tariffa fissa giornaliera media di US\$ 15.989, grossomodo la stessa percentuale dell'anno precedente ma ad una tariffa media superiore (2015: copertura del 46,0% a una tariffa giornaliera media di US\$ 15.214). L'elevato livello di copertura con contratti time charter costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato spot, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità. Di fatto, la tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia i contratti spot che i contratti time charter) è stata pari a US\$ 14.534 nel 2016 rispetto a US\$ 17.159 nel 2015.

Rispetto all'anno precedente, i risultati del 2016 sono stati influenzati negativamente anche da: i) perdita durevole di valore da US\$ 6,6 milioni contabilizzata nel 2016 su tre navi, che attualmente sono in fase di trattativa avanzata per la vendita. Infatti, in base all'IFRS 5 queste tre navi sono state classificate come "attività disponibili per la vendita" e la differenza tra il loro valore di mercato stimato e il loro valore contabile è stata addebitata nel conto economico dell'anno in corso; ii) US\$ 5,8 milioni di utile ottenuto



nel 2015 in seguito alla vendita di una delle navi di proprietà di DIS; iii) US\$ 7,5 milioni di sopravvenienza attiva generata nel 2015 dall'attività di tesoreria.

Queste variazioni negative su base annua sono state parzialmente compensate da una struttura dei costi più efficiente, con significativi risparmi ottenuti sui "costi per noleggi passivi" (parzialmente dovuti al numero inferiore di navi noleggiate gestite durante il periodo) e sugli "altri costi operativi diretti" giornalieri.

Questo spiega perché DIS sia riuscita a conseguire un **EBITDA per l'esercizio 2016 pari a US\$ 55,0 milioni** e un "**margin di EBITDA sui ricavi TCE**" del **21%** nonostante il debole mercato spot che ha caratterizzato una parte significativa della seconda metà dell'anno (2015: US\$ 97,1 milioni e margine di EBITDA del 31,3%). Tale livello di EBITDA, insieme ad una gestione efficiente del capitale circolante, ha portato DIS a generare **flussi di cassa operativi positivi per US\$ 55,7 milioni nell'esercizio 2016** (US\$ 68,5 milioni nell'esercizio 2015).

Nel 2016 DIS ha effettuato "**investimenti in conto capitale**" per **US\$ 151,2 milioni**, principalmente nell'ambito del proprio programma di costruzione di nuove navi. Dal 2012, DIS ha ordinato un totale di **22 navi cisterna "Eco design"**¹ (10 navi MR, 6 handysize e 6 LR1), di cui quindici¹ erano già state consegnate alla fine dell'anno. L'**investimento complessivo** previsto è di circa **US\$ 755,0 milioni** ed è in linea con la strategia della Società volta a modernizzare la propria flotta con navi eco design di nuova costruzione. Inoltre, DIS ha già "fissato" 14 di queste navi attraverso contratti di nolo a lungo termine a tariffe remunerative, con tre delle principali compagnie petrolifere e con un'importante società di raffinazione.

RISULTATI OPERATIVI

I **ricavi base time charter** nel 2016 sono stati di US\$ 261,4 milioni (US\$ 310,7 milioni nel 2015). La variazione rispetto all'anno precedente è dovuta all'indebolimento del mercato delle navi cisterna nel 2016.

In particolare, DIS ha registrato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 13.302 nel 2016** rispetto a US\$ 18.814 nell'anno precedente. Dopo un primo trimestre dell'anno molto positivo (primo trimestre 2016: US\$ 18.076), il mercato spot ha registrato un indebolimento nel secondo trimestre (secondo trimestre 2016: US\$ 15.560) toccando livelli storicamente bassi tra settembre e novembre, con DIS che ha raggiunto una tariffa spot giornaliera media di US\$ 10.101 nel terzo trimestre e US\$ 10.120 nel quarto trimestre dell'anno. Il mercato è tornato a rafforzarsi nell'ultima parte del quarto trimestre e con l'arrivo del gennaio 2017.

In linea con la strategia di DIS, nel 2016 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta elevata, assicurando una media del **45,9%** dei giorni-nave disponibili (2015: 46,0%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.989** (primo semestre 2015: US\$ 15.214). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa da attività operative, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere, il che rappresenta un aspetto essenziale della strategia commerciale di DIS.

¹ È inclusa 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.)



I ricavi base time charter giornalieri medi totali di DIS (spot e time charter) sono stati di **US\$ 14.534 nel 2016** rispetto a US\$ 17.159 nel 2015.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2015					2016				
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Spot	18.503	19.533	21.219	15.673	18.814	18.076	15.560	10.101	10.120	13.302
Fissa	15.010	15.153	15.220	15.461	15.214	15.706	16.059	16.106	16.085	15.989
Media	16.939	17.619	18.411	15.570	17.159	16.970	15.803	12.904	12.601	14.534

Il risultato operativo lordo (EBITDA) è stato di **US\$ 55,0 milioni nel 2016** rispetto a US\$ 97,1 milioni nel 2015 (di cui US\$ 5,8 milioni di plusvalenze). La flessione rispetto all'anno precedente è dovuta principalmente ai minori "Ricavi TCE", parzialmente compensati da minori "Costi per noleggi passivi". Di conseguenza, il **marginale di EBITDA di DIS si è attestato al 21,0% nel 2016** rispetto al 31,3% del 2015.

L'**EBIT** è stato **positivo per US\$ 10,1 milioni nel 2016** rispetto a US\$ 63,8 milioni nel 2015.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (22,4) milioni nel 2016 (US\$ 8,0 milioni nel 2015). L'importo dello scorso anno includeva US\$ 7,5 milioni di effetto positivo derivante dall'attività di tesoreria e di gestione del rischio della Società (principalmente su cambi, costi per il carburante bunker e contratti di swap su tassi di interesse (IRS) pre-copertura). DIS ha registrato una **perdita ante imposte di US\$ 12,0 milioni nel 2016** (utile di US\$ 56,1 milioni nel 2015).

Il **risultato netto** per il **2016 è stato di US\$ (12,8) milioni** rispetto ad un utile netto di US\$ 54,5 milioni nello stesso periodo del 2015 (il 2015 è stato l'anno più redditizio per DIS dal 2008).

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

Il **flusso di cassa netto nel 2016 è stato negativo per US\$ 20.1 milioni**, risultante da investimenti lordi per US\$ 151,2 milioni, parzialmente compensati da US\$ 55,7 milioni di flussi di cassa positivi da attività operative e US\$ 73,4 milioni di flussi di cassa positivi da attività finanziarie.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati **positivi per US\$ 55,7 milioni nel 2016** (positivi per US\$ 68,5 milioni nel 2015). Tenendo conto di un contesto di mercato molto diverso rispetto all'anno precedente, i flussi di cassa da attività operative positivi del 2016 sono anche il risultato di una gestione prudente del capitale circolante che si aggiunge ad un livello ancora solido di EBITDA.

L'**indebitamento netto di DIS al 31 dicembre 2016 ammontava a US\$ 527,8 milioni** rispetto a US\$ 422,5 milioni alla fine del 2015. L'incremento rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente all'implementazione del **programma di costruzione di nuove navi di DIS per US\$ 755,0 milioni**, con investimenti totali per US\$ 151,2 milioni effettuati nel 2016.

In attesa di migliori condizioni di mercato nel prossimo futuro, l'azionista di controllo di DIS, d'Amico International S.A., ha deciso - coerentemente con quanto fatto nel passato - di garantire un supporto finanziario completo alle attuali attività della Società, incluso, ma non limitato a, il completamento del programma di rinnovamento della flotta. Questo consentirà alla Società di finalizzare il suo programma di dismissioni di asset massimizzandone i risultati.



EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING SA

- **Warrant d'Amico International Shipping 2012-2016 Chiusura Terzo e Ultimo Periodo Di Esercizio – Gennaio 2016:** Nel mese di febbraio 2016, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che il terzo e ultimo periodo di esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2012–2016" (codice ISIN LU0849020044) si è concluso il 29 gennaio 2016. Durante questo terzo e ultimo periodo di esercizio sono stati esercitati 17.003.874 warrant al prezzo di Euro 0,46 per azione ordinaria, raggiungendo un tasso di conversione nel terzo periodo dell'80%. In ottemperanza ai termini e alle condizioni del Regolamento dei Warrant, DIS ha emesso l'8 febbraio 2016, in ragione di una (1) Azione di compendio ogni tre (3) warrant esercitati sulla base del warrant ratio, n. 5.667.958 azioni di compendio con gli stessi diritti (incluso il diritto ad eventuali dividendi) e peculiarità delle azioni ordinarie DIS esistenti alla data di emissione. In ottemperanza al Regolamento dei Warrant, i warrant che non sono stati esercitati durante il terzo e ultimo periodo di esercizio sono automaticamente scaduti. A seguito dell'aumento di capitale verificatosi al termine del terzo e ultimo periodo di esercizio, l'ammontare delle azioni di DIS è ora pari a US\$ 42.851.035,60 suddivise in n. 428.510.356 azioni ordinarie senza valore nominale.
- **Programma di riacquisto:** In conformità con l'autorizzazione rilasciata dall'assemblea degli azionisti del 29 marzo 2011 e in seguito alla delibera del Consiglio di Amministrazione del 5 luglio 2011, d'Amico International Shipping S.A. ha reso noto che durante il periodo tra l'11 gennaio e l'11 marzo 2016 ha riacquistato, sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., 1.180.000 azioni proprie, rappresentanti lo 0,275% del capitale emesso della Società, al prezzo medio di Euro 0,467, per un corrispettivo totale di Euro 551.116.
I cinque anni per l'esecuzione del riacquisto delle azioni proprie di DIS sono scaduti il 29 marzo 2016. Alla fine del periodo autorizzato la Società deteneva 7.760.027 azioni proprie (incluso quelle riacquistate durante i precedenti periodi autorizzati) prive di valore nominale corrispondenti all'1,81% del capitale sociale corrente della Società (le "Azioni proprie in portafoglio"). Nel maggio 2016 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato l'avvio del nuovo programma di riacquisto conformemente all'autorizzazione rilasciata dall'assemblea ordinaria degli azionisti tenutasi il 20 aprile 2016; ad oggi non è avvenuto alcun riacquisto, pertanto le azioni della Società sono ancora 7.760.027.
- **Piano d'incentivazione a lungo termine:** Nel mese di marzo 2016, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato, con il previo consenso del Comitato Nomine e Remunerazione, le linee guida di un piano d'incentivazione a lungo termine denominato "Piano di stock option DIS 2016/2019", presentato e approvato dall'assemblea degli azionisti il 20 aprile 2016. Il Piano d'incentivazione è destinato agli amministratori, collaboratori e appaltatori di DIS (o delle sue controllate) che sono stati selezionati tra le persone che ricoprono cariche importanti o che svolgono funzioni rilevanti nella o per la Società e per le quali è giustificata un'azione che rafforzi la lealtà e accresca il coinvolgimento nell'ottica di una creazione di valore a lungo termine. Il Piano d'incentivazione si basa sull'attribuzione gratuita di opzioni non trasferibili che conferiscono ai beneficiari il diritto di (i) acquisire azioni proprie della Società o (ii) sottoscrivere nuove azioni emesse dalla Società nel rapporto di un'azione per ogni opzione esercitata o (iii), su scelta del Consiglio di Amministrazione, ricevere un pagamento pari alla differenza tra (a) il valore di mercato di ciascuna azione alla sua data di esercizio (corrispondente alla media aritmetica del prezzo ufficiale delle azioni DIS nel mese precedente la data d'esercizio) e (b) il prezzo d'esercizio di ciascuna azione. Il prezzo d'esercizio delle opzioni è stato determinato sulla base della media

aritmetica dei corsi di chiusura dell'azione negli ultimi trenta giorni prima della data di approvazione del Piano da parte dell'assemblea degli azionisti ed è pari a Euro 0,452823 per azione. L'esercizio delle opzioni da parte dei beneficiari è vincolato al raggiungimento di determinati obiettivi quantitativi (rendimento delle azioni sul mercato azionario e risultati finanziari in termini di utile operativo complessivo (EBIT) durante il periodo 2016-2018). L'esercizio delle opzioni può avere luogo – a condizione che siano soddisfatti gli obiettivi quantitativi di cui sopra – entro il periodo tra il 1 giugno 2019 e il 31 maggio 2020 (o in altro periodo determinato dal Consiglio di Amministrazione). Il numero massimo di opzioni destinate al Piano è 8.500.000 per l'acquisto/sottoscrizione di un numero massimo di 8.500.000 azioni della Società. Il numero di opzioni conferite al 30 giugno 2016 ammontava a 7.970.000. Se tutte le opzioni fossero esercitate e la Società decidesse di soddisfare tutte le richieste ricevute mediante la concessione del diritto di sottoscrivere nuove azioni emesse, l'aumento complessivo di 8.500.000 azioni comporterebbe una diluizione del capitale sociale dell'1,945%.

- **Assemblea ordinaria degli azionisti:** Il 20 aprile 2016 l'assemblea ordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato il bilancio civilistico e consolidato 2015 della Società e ha deliberato il pagamento di un dividendo pari a US\$ 0,0295 lordi per azione emessa da distribuirsi dalle riserve distribuibili, compresa la riserva sovrapprezzo azioni.
L'assemblea ordinaria degli azionisti di DIS ha altresì deliberato quanto segue: l'approvazione dell'operato dei membri del Consiglio di Amministrazione per l'adeguato esercizio del loro incarico per l'esercizio concluso il 31 dicembre 2015, in conformità alle leggi lussemburghesi applicabili; l'approvazione dell'importo lordo fisso complessivo degli emolumenti degli amministratori (tantièmes) per l'esercizio 2016 e l'accettazione della politica generale sulle remunerazioni 2016 della Società descritta alla sezione I della relazione sulle remunerazioni 2015 del Consiglio di Amministrazione; l'approvazione del piano di stock option della Società così come illustrato nel documento informativo e nella relativa relazione del Consiglio di Amministrazioni, entrambi approvati il 3 marzo 2016 e disponibili sul sito web della Società; l'autorizzazione del rinnovo dell'autorizzazione al Consiglio di Amministrazione della Società ad effettuare in una o più occasioni - per le finalità illustrate nella relazione del Consiglio di Amministrazione, disponibile sul sito web della Società, e in conformità con tutte le leggi e le normative applicabili - riacquisti e cessioni di azioni della Società sul mercato regolamentato nel quale le azioni della Società sono ammesse allo scambio, o nella diversa modalità selezionata dal Consiglio di Amministrazione durante un periodo di cinque (5) anni dalla data dell'attuale assemblea ordinaria degli azionisti, per un massimo di 42.851.356 azioni ordinarie della Società, entro un intervallo di prezzo da: i) un prezzo per azione non inferiore di più del 10% rispetto al prezzo ufficiale delle azioni riportato nella sessione di contrattazione il giorno prima di svolgere ogni singola operazione; a ii) un prezzo per azione non superiore di più del 10% del prezzo ufficiale delle azioni riportato nella sessione di contrattazione il giorno prima di svolgere ogni singola operazione.
- **Distribuzione dei dividendi:** Il 25 maggio 2016, d'Amico International Shipping S.A. ha pagato ai suoi azionisti un dividendo lordo di US\$ 0,0295 per azione emessa (US\$ 0,025075 al netto della ritenuta d'acconto massima applicabile del 15%) per un totale lordo di US\$ 12,4 milioni con la relativa data di stacco della cedola n. 4 il 23 maggio 2016 e data di registrazione il 24 maggio 2016 (non è stato versato alcun dividendo in riferimento alle 7.760.027 azioni riacquistate dalla Società, azioni proprie non dotate di diritto al dividendo).

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

- **Flotta in costruzione:** nel mese di gennaio 2016, la M/T High Trust, una nuova nave cisterna MR (Medium Range – 50.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo



Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. A partire da marzo 2016 la nave è impiegata da un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di tre anni, a una tariffa giornaliera remunerativa.

Nel mese di maggio 2016, la M/T Cielo di Capri, una nuova nave cisterna handysize (39.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. A partire da maggio 2016 la nave è impiegata da un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di 24-35 mesi, a una tariffa giornaliera remunerativa.

Nel mese di luglio 2016, la M/T Cielo di Hanoi, una nuova nave cisterna handysize (39.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c.

Nel mese di ottobre 2016, la M/T Cielo di Salerno, una nuova nave cisterna handysize (39.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c.

Nel mese di novembre 2016, la High Wind, una nuova nave cisterna MR (Medium Range – 50.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. A partire da dicembre 2016 la nave è impiegata da un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di tre anni, a una tariffa giornaliera remunerativa.

- **"Flotta di proprietà di seconda mano":** nel mese di marzo 2016, d'Amico Tankers d.a.c. ha acquistato da d'Amico Shipping Italia S.p.A. la M/T Cielo di Milano, una nave cisterna handysize da 40.081 dwt costruita nel 2003 dai cantieri Shina Shipbuilding (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 14,0 milioni. Tale corrispettivo è stato determinato sulla base del valore di mercato stimato da una società specializzata indipendente; inoltre la transazione, essendo considerata un'"operazione con parti correlate", è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione e valutata dal Comitato Controllo e Rischi in conformità con le procedure societarie. La M/T Cielo di Milano è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. nel luglio 2016.
- **Nuovo finanziamento:** Nel mese di marzo 2016, d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda) ha ottenuto un nuovo finanziamento da US\$ 250 milioni a termini molto competitivi presso un pool di nove primari istituti finanziari: Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Nordea Bank, ING Bank, Banca IMI, Commonwealth Bank of Australia, Skandinaviska Enskilda Banken (SEB), The Governor and Company of the Bank of Ireland, Crédit Industriel et Commercial, DnB. Tale nuova linea di credito servirà a i) rifinanziare otto navi esistenti (tutte costruite tra il 2004 e il 2006) prorogando l'attuale scadenza del debito dal 2017 al 2021; e ii) fornire un finanziamento per sei navi di nuova costruzione. La linea di credito ha un tasso d'interesse molto competitivo e una scadenza finale di cinque anni a partire dalla data di utilizzo per le navi esistenti e dalla data di consegna per le navi di nuova costruzione. Le clausole e altre condizioni sono coerenti con quelle delle linee di credito esistenti di d'Amico Tankers d.a.c., debitamente garantite dalla Società. Ad oggi e in seguito a quest'ultima linea di credito, d'Amico Tankers d.a.c. si è già quindi assicurata il 100% del suo fabbisogno di finanziamento a lungo termine per il piano d'investimento da US\$ 755,0 milioni incominciato nel 2012.



- **Flotta impiegata a noleggio:** A gennaio 2016, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa di nolo molto vantaggiosa, un contratto time charter con un'importante compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere a febbraio 2016. Nello stesso mese, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa di nolo molto vantaggiosa, un contratto time charter con un'importante raffineria che sarebbe dovuto scadere a gennaio 2016.

Nel mese di novembre 2016, d'Amico Tankers d.a.c. ha "fissato" una delle sue navi a noleggio MR con un'importante compagnia petrolifera, attraverso un contratto time charter di 1 anno ad una tariffa remunerativa.

Nel mese di dicembre 2016, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per altri 3 anni un contratto time charter con un'importante società di raffinazione che sarebbe dovuto scadere a febbraio 2017.

- **Flotta in "noleggio passivo":** Nel mese di gennaio 2016, la M/T Baizo, nave MR costruita nel 2004 e presa a nolo da d'Amico Tankers d.a.c. nel 2014, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di febbraio 2016, la M/T Cielo di Roma, nave handysize costruita nel 2003 e presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. nel 2014, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di febbraio 2016, il contratto per la M/T Carina, nave MR costruita nel 2010 e presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. per un periodo di tre anni dal 2013, è stato prorogato per un periodo di ulteriori due anni, con opzione per un ulteriore anno.

Nel mese di marzo 2016, la M/T Port Louis, nave handysize costruita nel 2002 e presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. nel 2014, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di marzo 2016, i contratti per: la M/T Port Moody (nave MR costruita nel 2002), la M/T Port Said (nave MR costruita nel 2003), la M/T Port Union (nave MR costruita nel 2003), la M/T Port Stanley (nave MR costruita nel 2003), la M/T Port Russel (nave handysize costruita nel 2002) e la M/T Port Stewart (nave handysize costruita nel 2003), tutte prese a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. dal terzo/quarto trimestre 2014, sono stati rinnovati fino al 2017/2018.

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

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

Modifiche allo statuto della Società e aumento del capitale sociale autorizzato: Nel mese di gennaio 2017, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che, a seguito di alcune recenti e importanti modifiche della legge lussemburghese del 10 agosto 1915 sulle società commerciali, per effetto della legge del 10 agosto 2016 ("Legge sulle Società"), legge regolatrice applicabile alla d'Amico International Shipping S.A. (la "Società"), il consiglio di amministrazione della Società (il "Consiglio di Amministrazione") ha deciso di convocare un'Assemblea Straordinaria degli Azionisti in data 3 marzo 2017 ("Assemblea") allo scopo di adeguare le clausole dello statuto alla nuova Legge lussemburghese sulle Società e contestualmente aumentare l'ammontare massimo del capitale sociale autorizzato delegando il Consiglio di Amministrazione ad aumentare il capitale della Società entro i prossimi cinque anni con l'obiettivo di rafforzarne la struttura patrimoniale e la flessibilità finanziaria.



Tenendo conto delle difficili condizioni di mercato delle navi cisterna di breve periodo, l'aumento di capitale potrebbe aiutare al rafforzamento patrimoniale della Società'.

Oggi l'azionista di maggioranza d'Amico International S.A. ("DAM"), che al momento detiene 249,738,038 azioni (pari al 58,28% del capitale), ha reso noto il proprio impegno a votare favorevolmente alle proposte di delibera formulate all'Assemblea Straordinaria riguardo le modifiche allo statuto della Società e a sottoscrivere di volta in volta, secondo i termini e le condizioni che saranno determinate dalla Società, nuove azioni e/o ogni altro strumento finanziario che potrebbe essere offerto nell'ambito di siffatti aumenti di capitale in misura almeno proporzionale alla propria partecipazione azionaria a quella data, esercitando il diritto di opzione che gli dovesse essere attribuito.

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

- **Flotta di proprietà di seconda mano**: nel mese di gennaio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha venduto la MT High Endurance e la MT High Endeavour, due navi cisterne medium range da 46.992 dwt, costruite nel 2004 da STX, Corea del Sud (le "Navi"), a Sea World Tankers, un cliente di Sea World Management SAM (l'"Acquirente"), per un corrispettivo di US\$ 13,5 milioni ciascuna. Nel contempo, d'Amico Tankers manterrà l'impiego commerciale delle navi avendo altresì concluso con l'acquirente un contratto time charter quadriennale ad una tariffa interessante.
- **Flotta impiegata a noleggio**: A febbraio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno con un'importante compagnia petrolifera, a una tariffa di nolo molto vantaggiosa, un contratto time charter che sarebbe dovuto scadere nel primo trimestre del 2017.
- **Flotta in "noleggio passivo"**: Nel mese di febbraio 2017, il contratto per la M/T High Enterprise, nave MR costruita nel 2009 e presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. da allora, è stato prorogato per un altro anno ad una tariffa ridotta.
- **Flotta in costruzione**: nel mese di gennaio 2017 la M/T High Challenge, una nuova nave cisterna di tipo MR (Medium Range – 50.000 tonnellate) costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c.
- **Flotta in costruzione**: nel mese di febbraio 2017 d'Amico Tankers d.a.c. ed il cantiere Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. Si sono accordati per posticipare la consegna della prima nave in costruzione di tipo LR1 (Long Range – 75.000 tonnellate) dal mese di aprile 2017 a quello di ottobre 2017. L'accordo è stipulato in seguito alla richiesta specifica di un'importante compagnia petrolifera – tra i maggiori clienti della Società, che prenderà a noleggio la nave in *time charter* per un periodo di 18 mesi dopo la consegna dal cantiere Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd. – Vietnam. Allo stesso tempo, le date previste per la consegna delle rimanenti cinque navi di tipo LR1 attualmente in costruzione presso il cantiere Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd. – Vietnam, sono state di poco ritardate, di circa due mesi con rispetto alla data di consegna originariamente prevista.



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

	Al 31 dicembre 2016			Al 2 marzo 2017		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	23,3	8,0	31,3	22,3	8,0	30,3
A noleggio	18,5	3,0	21,5	20,5	3,0	23,5
Totale	41,8	11,0	52,8	42,8	11,0	53,8

GLENDIA INTERNATIONAL SHIPPING D.A.C.:

- **Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di febbraio 2017, GLENDIA International Shipping d.a.c. ha rivisto al ribasso la tariffa *time charter* relativa alle sue sei navi di proprietà, per un periodo di 12 mesi, con effetto a partire dalla fine del primo trimestre 2017. Tre di queste navi sono attualmente noleggiate a d'Amico Tankers d.a.c. e tre al Gruppo Glencore.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

I noli hanno registrato una correzione rispetto ai migliori livelli raggiunti a fine 2016/inizio 2017, tornando a livelli simili a quelli raggiunti nel terzo trimestre dello scorso anno. Le previsioni dell'AIE sui volumi di produzione delle raffinerie nel primo trimestre 2017 sono state riviste al ribasso [all'inizio del 2017] di 260.000 barili al giorno, pari ad una crescita su base annua di soli 80.000 barili al giorno. Dopo aver raggiunto il picco in Agosto 2016, le scorte di prodotti raffinati nell'OECD sono scese in misura importante di circa 80 mila barili al giorno anno su anno (5.1%). Tuttavia rimangono ancora a livelli elevati e una significativa riduzione delle scorte è ancora necessaria per riequilibrare il mercato e definire il contesto per una crescita più sana della domanda di trasporto di prodotti raffinati. A tal riguardo, un prolungato intervento di manutenzione delle raffinerie in primavera potrebbe contribuire a tagliare tali riserve.

ALTRE DELIBERE

RELAZIONE SULLA CORPORATE GOVERNANCE E SUGLI ASSETTI PROPRIETARI 2016 E CONVOCAZIONE ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

Il Consiglio di Amministrazione ha preso in esame ed approvato la relazione sulla Corporate Governance e sugli Assetti proprietari della Società riferita all'anno 2016 ed ha stabilito di convocare l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti in data 19 Aprile 2017 chiamata a deliberare, tra le altre cose, sull'approvazione del bilancio d'esercizio della Società e del bilancio consolidato al 31 Dicembre 2016, sul rinnovo delle cariche sociali e sulla nomina della Società di Revisione Esterna.

RELAZIONE SULLA REMUNERAZIONE DEL 2016 E POLITICA GENERALE DELLE REMUNERAZIONI 2017

Il Consiglio di Amministrazione ha deciso di approvare la relazione sulle remunerazioni del 2016 contenente la Politica Generale delle Remunerazioni 2017 riguardanti gli Amministratori Esecutivi della



Società e i dirigenti con responsabilità strategiche della Società e delle sue Società operative totalmente controllate sulla base del parere ricevuto dal Comitato Nomine e Remunerazioni della Società.

APPROVAZIONE DELLA VERSIONE AGGIORNATA DI ALCUNE PARTI SPECIALI DEL MODELLO DI ORGANIZZAZIONE, GESTIONE E CONTROLLO ADOTTATO DALLA SOCIETÀ AI SENSI DELL'ARTICOLO 6 DEL D. LGS. N. 231/2001

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: <http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/>

La relazione annuale, al 31 dicembre 2016 è stata redatta secondo quanto previsto dall'art. 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 e' altresì reso disponibile, presso la sede legale della Società ed il sul suo sito internet (<http://investorrelations.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

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

<i>US\$ migliaia</i>	2016	2015
Ricavi	347.110	414.877
Costi diretti di viaggio	(85.724)	(104.166)
Ricavi base time charter	261.386	310.711
Costi per noleggi passivi	(117.198)	(138.758)
Altri costi operativi diretti	(73.509)	(65.847)
Costi generali e amministrativi	(15.690)	(15.141)
Altri proventi operativi	-	328
Utile dalla vendita di navi	-	5.839
Risultato operativo lordo / EBITDA	54.989	97.132
Ammortamenti e svalutazioni	(44.855)	(33.332)
Risultato operativo / EBIT	10.134	63.800
Proventi finanziari netti	1.767	9.138
(Oneri) finanziari netti	(24.134)	(17.153)
Quota di utile delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	230	339
Utile / (perdita) ante imposte	(12.003)	56.124
Imposte e tasse	(835)	(1.651)
Utile / (perdita) netto	(12.838)	54.473
Utile / (perdita) per azione in US\$(¹)	(0,031)	0,132

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	2016	2015
Utile / (perdita) del periodo	(12.838)	54.473
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (cash flow hedge)	1.689	(3.764)
Variazioni nella riserva di conversione	(247)	(150)
Utile/(Perdita) netto complessivo	(11.396)	50.559
<i>Il risultato netto è interamente attribuibile ai possessori di strumenti di capitale della Società</i>		
Utile/(Perdita) complessivo per azione in US\$(1)	(0,027)	0,123

(1) L'utile per azione è stato calcolato in base al numero medio di azioni circolanti pari a 420.295.298 nel 2016, mentre nel 2015 l'utile per azione era calcolato su un numero medio di 417.331.931 azioni circolanti. Non vi era potenziale diluizione dell'utile per azione nel 2016, mentre nel 2015 l'utile per azione diluito, compresa la conversione di warrant, ammontava a US\$ 0,132.



SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
<i>US\$ migliaia</i>		
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali	810.728	770.738
Partecipazioni in società a controllo congiunto	3.261	4.504
Altre attività finanziarie non correnti	23.066	23.379
Totale attività non correnti	837.055	798.621
Attività disponibili per la vendita	66.352	-
Rimanenze	12.857	10.276
Crediti a breve e altre attività correnti	41.213	55.334
Altre attività finanziarie correnti	95	1.038
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	31.632	45.485
Totale attività correnti	152.149	112.133
Totale attività	989.204	909.964
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	42.851	42.284
Utili portati a nuovo	64.472	77.310
Altre riserve	256.043	265.119
Patrimonio netto totale	363.366	384.713
Banche e altri finanziatori	427.304	381.017
Altre passività finanziarie non correnti	8.420	15.320
Totale passività non correnti	435.724	396.337
Banche e altri finanziatori	124.975	86.775
Importi dovuti alla società controllante	10.001	-
Debiti a breve e altre passività correnti	43.059	33.233
Altre passività finanziarie correnti	11.885	8.547
Debiti per imposte correnti	194	359
Totale passività correnti	190.114	128.914
Totale passività e patrimonio netto	989.204	909.964

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO

<i>US\$ migliaia</i>	2016	2015
Utile / (perdita) del periodo	(12.838)	54.473
Ammortamenti e svalutazioni	44.855	33.332
Imposte correnti e differite	835	1.650
Oneri (proventi) finanziari	22.619	7.528
Variazioni di fair value su riconversione valutaria	(254)	484
Utile dalla vendita di navi	-	(5.839)
Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	(230)	(340)
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	54.987	91.288
Variazioni delle rimanenze	(2.581)	2.145
Variazioni dei crediti a breve	14.549	(6.534)
Variazioni dei debiti a breve	9.928	(2.560)
Imposte pagate	(1.428)	(1.166)
Interessi netti (pagati)	(17.872)	(15.551)
Variazioni di altre passività finanziarie	(2.065)	795
Variazioni della riserva sovrapprezzo azioni	149	-
Flussi di cassa netti da attività operative	55.667	68.495
Acquisto di immobilizzazioni	(151.198)	(164.420)
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	-	12.848
Alienazione della partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto ETL	1.238	-
Dividendo dalla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto ETL	330	198
Variazioni di altri crediti finanziari	433	-
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(149.197)	(151.374)
Aumento di capitale	2.921	405
Altre variazioni del patrimonio netto	(247)	(151)
Azioni proprie	(609)	(1.156)
Dividendi distribuiti	(12.412)	-
Finanziamenti della controllante	10.000	-
Variazioni di altri debiti finanziari	(1.000)	4.000
Rimborso finanziamenti bancari	(189.410)	(62.881)
Utilizzo finanziamenti bancari	264.164	114.566
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	73.407	54.783
Variazione netta in aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(20.123)	(28.096)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto degli scoperti di conto corrente a inizio periodo	40.287	68.383
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto degli scoperti di conto corrente a inizio periodo a fine periodo	20.164	40.287
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	31.632	45.485
Scoperti di conto corrente	(11.468)	(5.198)
Cash and cash equivalents net of overdraft facility at the end of the year	20 164	40 287



Il manager responsabile della redazione dei bilanci, Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping S.A. (la 'Società') che, per quanto di sua conoscenza, i bilanci d'esercizio e consolidato 2016, redatti in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicati, forniscono 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.

Carlos Balestra di Mottola
Chief Financial Officer