

## d'Amico International Shipping S.A.

### Resoconto intermedio di gestione – Terzo trimestre 2010

**Lussemburgo, 28 ottobre 2010** – Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato i risultati del terzo trimestre 2010 e il calendario finanziario della Società per il 2011 – disponibili sul sito web della Società e su quello di Borsa Italiana S.p.A..

*Miglioramento dei risultati in uno scenario di breve termine che continua ad essere molto difficile. Il risultato operativo è tornato ad essere positivo e DIS continua a generare liquidità mantenendo così una solida posizione finanziaria. La debolezza del dollaro USA rispetto allo yen giapponese ha influito negativamente sul risultato netto.*

Dopo la sostanziale caduta della domanda di prodotti petroliferi nel 2009, nell'esercizio in corso i risultati di d'Amico International Shipping (DIS) sono migliorati. Lo scenario di mercato più favorevole registrato tra luglio e agosto di quest'anno e l'efficiente strategia di impiego della flotta, hanno consentito alla Società di realizzare, nel terzo trimestre i migliori risultati operativi dell'esercizio.

#### **RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE 2010**

- Ricavi base *time-charter* (TCE) US\$ 51,2 milioni
- Risultato operativo lordo/EBITDA US\$ 9,7 milioni (19% sul TCE) – Utile operativo/EBIT US\$ 1,4 milioni
- Perdita netta US\$ 5,1 milioni
- Flussi di cassa da attività operative US\$ 4,2 milioni

#### **RISULTATI DEI NOVE MESI DEL 2010**

- Ricavi base *time-charter* (TCE) US\$ 150,4 milioni
- Risultato operativo lordo/EBITDA US\$ 26,3 milioni - Utile operativo US\$ 1,9 milioni
- Perdita netta di US\$ 14,0 milioni
- Indebitamento netto US\$ 193,2 milioni
- Flussi di cassa da attività operative US\$ 8,8 milioni

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

Le previsioni sulla domanda di prodotti petroliferi per il 2010, soprattutto quale conseguenza del miglioramento delle stime sulla dinamica del Pil formulate da organismi come il FMI, sono state nuovamente riviste dall'Agenzia Internazionale per l'Energia (IEA) Nel trimestre in esame, le previsioni relative alla crescita economica mondiale per il 2010 sono state riviste al rialzo. La conclusione della cosiddetta 'driving season' negli Stati Uniti e la diminuzione della domanda in Asia collegata all'inizio del periodo festivo in Cina hanno contribuito, all'inizio del quarto trimestre, a determinare tariffe di noleggio relativamente basse. Tuttavia, data l'interruzione della capacità di raffinazione - in Francia a causa di scioperi ed in Medio Oriente per la manutenzione degli impianti – è possibile prevedere, nel breve termine, un incremento della domanda di trasporto per le navi cisterna. Tali possibilità di miglioramento dei risultati nell'ultimo trimestre dell'esercizio sono collegate all'incremento della richiesta di carburanti che normalmente si verifica nel periodo invernale nell'emisfero settentrionale. DIS mantiene un approccio prudente anche per il prossimo trimestre, considerando le continue modifiche dei dati macroeconomici relativi alla solidità, ai tempi e alla durata della ripresa economica a livello mondiale. I principali fattori che dovrebbero condizionare il mercato dei trasporti delle navi cisterna e la performance di d'Amico International Shipping sono, come nei trimestri precedenti, (i) la crescita della domanda di prodotti petroliferi e del Pil a livello mondiale e (ii) l'incremento dell'offerta di trasporto derivante dalle nuove navi che entreranno in servizio nel 2010/2011, fattore che attualmente sembra rappresentare la causa principale del persistere di tariffe di nolo su livelli modesti.

Oggi alle ore 14.30 (CEST), DIS terrà una conferenza telefonica alla quale è possibile collegarsi componendo i seguenti numeri: 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). Per ulteriori informazioni: Investor Relation Manager, Anna Franchin, tel. +352 2626229 01

---

Il presente comunicato stampa dei risultati del terzo trimestre 2010, non sottoposti a revisione contabile, rappresenta il resoconto intermedio di gestione redatto conformemente alle disposizioni dell'articolo 5 della legge lussemburghese dell'11 gennaio 2008, che recepisce la Direttiva 2004/109/CE del 15 dicembre 2004 del Parlamento europeo e del Consiglio in materia di armonizzazione dei requisiti di trasparenza informativa degli emittenti i cui valori mobiliari sono ammessi alla negoziazione in mercati regolamentati.

Il presente documento è depositato e reso disponibile presso la sede legale della Società, oppure su [www.damicointernationalshipping.com](http://www.damicointernationalshipping.com), presso Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di OAM., presso la C.S.S.F, la CONSOB e Borsa Italiana S.p.A. d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal  
Capitale sociale di US\$149.949.907 al 30 settembre 2010

## INDICE

|  |           |
|--|-----------|
| <b>DATI DI SINTESI .....</b>   | <b>4</b>  |
| <b>GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING .....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO .....</b>  | <b>9</b>  |
| <b>EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL TERZO TRIMESTRE .....</b>   | <b>16</b> |
| <b>FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO ED EVOLUZIONE<br/>PREVEDIBILE DELLA GESTIONE .....</b> | <b>16</b> |
| <b>GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING</b>   |           |
| <b>BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 30 SETTEMBRE 2010.....</b>   | <b>19</b> |
| • CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO .....  | 19        |
| • CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO .....  | 19        |
| • SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA.....   | 20        |
| • RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO .....   | 21        |
| • PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO.....   | 22        |
| • NOTE.....  | 23        |

## DATI DI SINTESI

### DATI FINANZIARI

| 3° trimestre<br>2010                | 3° trimestre<br>2009               | US\$ migliaia                         | 9 MESI 2010  | 9 MESI 2009  |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--------------|--------------|
| 51.185                              | 42.627                             | Ricavi base <i>time charter</i> (TCE) | 150.425      | 141.107      |
| 9.708                               | 4.151                              | Risultato operativo lordo/ EBITDA     | 26.258       | 28.698       |
| 18,97%                              | 9,74%                              | <i>margin</i> sul TCE in %            | 17,46%       | 20,33%       |
| 1.433                               | (5.342)                            | Utile operativo / EBIT                | 1.938        | 1.578        |
| 2,82%                               | (12,53)%                           | <i>margin</i> sul TCE in %            | 1,29%        | 1,12%        |
| (5.105)                             | (11.437)                           | Utile / (perdita) netto               | (14.041)     | (4.227)      |
| (9,98)%                             | (26,83)%                           | <i>margin</i> sul TCE in %            | (9,33)%      | (2,99)%      |
| US\$ (0,034)                        | US\$.(0,076)                       | Utile (perdita) per azione            | US\$.(0,094) | US\$.(0,028) |
| 4.293                               | (381)                              | Flussi di cassa da attività operative | 8.766        | 28.158       |
| 10.898                              | 26.541                             | Investimenti lordi (CapEx)            | 24.791       | 56.928       |
| <b>Al 30<br/>settembre<br/>2010</b> | <b>Al 31<br/>dicembre<br/>2009</b> |                                       |              |              |
| 680.980                             | 725.140                            | Totale attività                       |              |              |
| 193.180                             | 171.360                            | Indebitamento finanziario netto       |              |              |
| 337.715                             | 353.499                            | Patrimonio netto                      |              |              |

### ALTRI DATI OPERATIVI

| 3° trimestre<br>2010 | 3° trimestre<br>2009 |  | 9 MESI 2010 | 9 MESI 2009 |
|----------------------|----------------------|--|-------------|-------------|
| 15.336               | 13.879               | <b>Dati operativi giornalieri</b> - Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) <sup>1</sup> | 15.455      | 16.526      |
| 39,5                 | 38,5                 | <b>Evoluzione della flotta</b> - Numero medio di navi  | 40,0        | 37,2        |
| 17,0                 | 15,5                 | - Di proprietà   | 17,0        | 15,2        |
| 20,8                 | 18,1                 | - A noleggio   | 19,9        | 17,0        |
| 1,7                  | 4,9                  | - A noleggio attraverso pool   | 3,2         | 5,0         |
| 3,03%                | 2,5%                 | Giorni di off-hire/giorni-nave disponibili <sup>2</sup> (%)  | 2,6%        | 3,0%        |
| 42,1%                | 54,9%                | Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni-nave disponibili <sup>3</sup> (%)                  | 45,7%       | 56,9%       |

<sup>1</sup> Rappresenta i ricavi per navi impiegate con contratti *time charter* ed i ricavi su base *time charter* per le navi impiegate sul mercato *spot*, divisi per il numero di giorni di utilizzo, al netto delle commissioni caricate dai gestori e da broker esterni. Per renderli comparabili con le navi restanti, i calcoli escludono le navi a noleggio tramite pool, poiché i proventi distribuiti su di esse sono espressi al netto delle spese di noleggio.

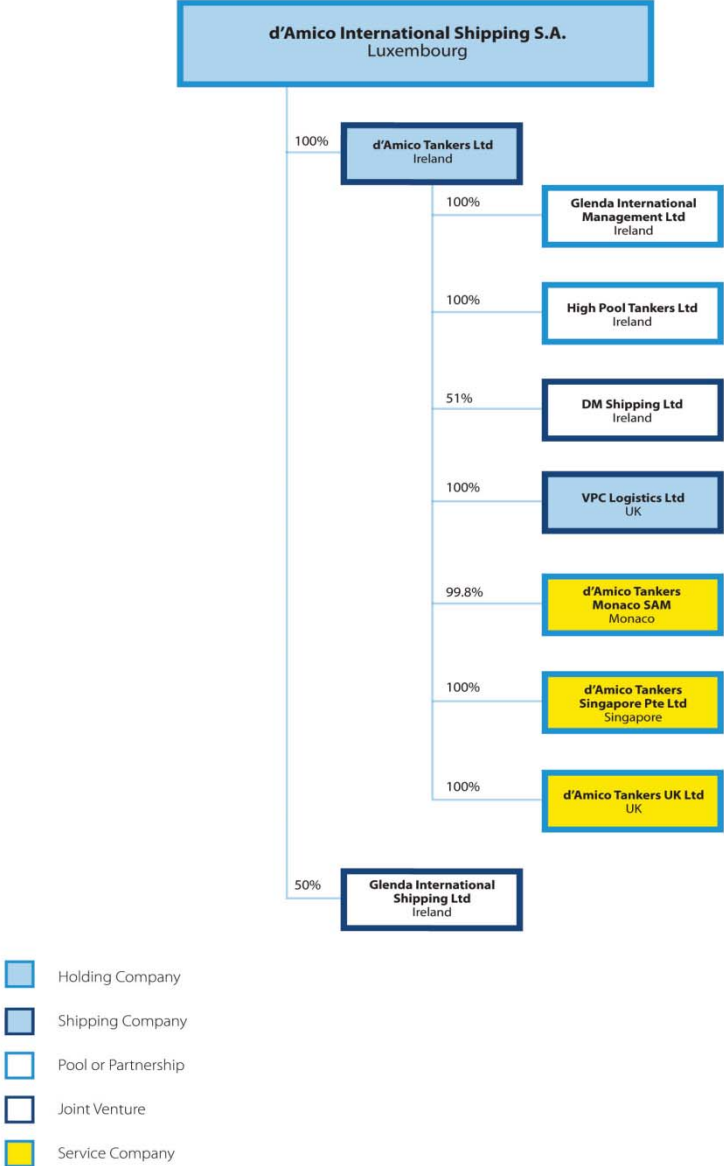
<sup>2</sup> Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave in bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili (numero di giorni tra la consegna e la riconsegna della nave nel periodo considerato).

<sup>3</sup> Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili (%): questo dato rappresenta il numero di giorni di impiego delle imbarcazioni con contratti *time charter* o COA, ivi inclusi i giorni di non utilizzo (*off-hire days*), diviso per il numero dei giorni-nave disponibili, definito come il numero di giorni compresi tra la consegna e la riconsegna di tutte le imbarcazioni nel periodo considerato.

# GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

## STRUTTURA DEL GRUPPO

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



d'Amico International Shipping S.A. (DIS, il Gruppo o d'Amico International Shipping), è una società attiva nel trasporto internazionale via mare, appartenente al Gruppo d'Amico, fondato nel 1936. d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers Limited (Irlanda), una flotta con un'età media di circa 4,9 anni, rispetto ad un'età media di settore di 8,6 anni (fonte: Clarkson). Tutte le navi del Gruppo DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di prodotti petroliferi raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e società di trading quali ExxonMobil, Total, Shell, Petrobras, ENOC, Glencore e Vitol. Tutte le navi sono state, inoltre, costruite in ottemperanza alle norme IMO (International Maritime Organization) e MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e agli standard internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, merci quali olio di palma, oli vegetali e una gamma di altri prodotti chimici possono essere trasportati solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono specifici requisiti. Al 30 settembre 2010 il 68,3% delle navi della flotta d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di prodotti.

## FLOTTA

Nelle tabelle seguenti sono riportate alcune informazioni sulla flotta DIS, che al 30 settembre 2010 era costituita da **39,5 navi**:

| <b>Flotta MR</b>                          |                  |                            |                             |                   |
|---|------------------|----------------------------|-----------------------------|-------------------|
| <b>Nome della nave</b>                    | <b>Tpl (Dwt)</b> | <b>Anno di costruzione</b> | <b>Costruttore, paese</b>   | <b>Classe IMO</b> |
| <b>Di proprietà</b>                       |                  |                            |                             |                   |
| GLENDAMeredit <sup>1</sup>                | 47.147           | 2010                       | Hyundai Mipo, Corea del Sud | IMO III           |
| High Strength <sup>2</sup>                | 46.800           | 2009                       | Nakai Zosen, Giappone       | -                 |
| GLENDAMegan <sup>1</sup>                  | 47.147           | 2009                       | Hyundai Mipo, Corea del Sud | IMO III           |
| High Efficiency <sup>2</sup>              | 46.547           | 2009                       | Nakai Zosen, Giappone       | -                 |
| High Venture                              | 51.087           | 2006                       | STX, Corea del Sud          | IMO III           |
| High Presence                             | 48.700           | 2005                       | Imabari, Giappone           | -                 |
| High Priority                             | 46.847           | 2005                       | Nakai Zosen, Giappone       | -                 |
| High Progress                             | 51.303           | 2005                       | STX, Corea del Sud          | IMO III           |
| High Performance                          | 51.303           | 2005                       | STX, Corea del Sud          | IMO III           |
| High Valor                                | 46.975           | 2005                       | STX, Corea del Sud          | IMO III           |
| High Courage                              | 46.975           | 2005                       | STX, Corea del Sud          | IMO III           |
| High Endurance                            | 46.992           | 2004                       | STX, Corea del Sud          | IMO III           |
| High Endeavour                            | 46.992           | 2004                       | STX, Corea del Sud          | IMO III           |
| High Challenge                            | 46.475           | 1999                       | STX, Corea del Sud          | IMO III           |
| High Spirit                               | 46.473           | 1999                       | STX, Corea del Sud          | IMO III           |
| High Wind                                 | 46.471           | 1999                       | STX, Corea del Sud          | IMO III           |
| <b>A noleggio con opzione di acquisto</b> |                  |                            |                             |                   |
| High Enterprise                           | 45.800           | 2009                       | Shin Kurushima, Giappone    | IMO III           |
| High Pearl                                | 48.023           | 2009                       | Imabari, Giappone           | -                 |
| High Prosperity                           | 48.711           | 2006                       | Imabari, Giappone           | -                 |
| High Century                              | 48.676           | 2006                       | Imabari, Giappone           | -                 |
| High Nefeli                               | 45.976           | 2003                       | STX, Corea del Sud          | IMO III           |

<sup>1</sup> GLENDAMegan e GLENDAMeredit sono di proprietà di GLENDAMeredit International Shipping, in cui DIS detiene una partecipazione del 50%.

<sup>2</sup> High Efficiency e High Strength sono di proprietà di DM Shipping (in cui DIS detiene una partecipazione del 51%) e sono noleggiate a d'Amico Tankers Limited.

| Nome della nave                             | Tpl (Dwt) | Anno di costruzione | Costruttore, paese          | Classe IMO |
|---|-----------|---------------------|-----------------------------|------------|
| <b>A noleggio senza opzione di acquisto</b> |           |                     |                             |            |
| High Force                                  | 53.603    | 2009                | Shin Kurushima, Giappone    | -          |
| High Saturn                                 | 51.149    | 2008                | STX, Corea del Sud          | IMO III    |
| High Mars                                   | 51.149    | 2008                | STX, Corea del Sud          | IMO III    |
| High Mercury                                | 51.149    | 2008                | STX, Corea del Sud          | IMO III    |
| High Jupiter                                | 51.149    | 2008                | STX, Corea del Sud          | IMO III    |
| Uzava                                       | 52.622    | 2008                | Third May Shipyard, Croazia | IMO II     |
| High Glory                                  | 45.700    | 2006                | Minami Nippon, Giappone     | -          |
| High Glow                                   | 46.846    | 2006                | Nakai Zosen, Giappone       | -          |
| High Energy                                 | 46.874    | 2004                | Nakai Zosen, Giappone       | -          |
| High Power                                  | 46.874    | 2004                | Nakai Zosen, Giappone       | -          |
| Dauntless <sup>1</sup>                      | 46.168    | 1999                | Hyundai Heavy Industries    | -          |

### Flotta *handysize*

| Nome della nave                             | Tpl (Dwt) | Anno di costruzione | Costruttore, paese   | % di partecipazione | Classe IMO |
|---|-----------|---------------------|----------------------|---------------------|------------|
| <b>Di proprietà</b>                         |           |                     |                      |                     |            |
| Cielo di Salerno                            | 36.032    | 2002                | STX, Corea del Sud   | 100%                | IMO III    |
| Cielo di Parigi                             | 36.032    | 2001                | STX, Corea del Sud   | 100%                | IMO III    |
| Cielo di Londra                             | 35.985    | 2001                | STX, Corea del Sud   | 100%                | IMO III    |
| <b>A noleggio con opzione di acquisto</b>   |           |                     |                      |                     |            |
| Malbec                                      | 38.499    | 2008                | Guangzhou, Cina      | 100%                | IMO III    |
| Marvel                                      | 38.603    | 2008                | Guangzhou, Cina      | 100%                | IMO III    |
| <b>A noleggio senza opzione di acquisto</b> |           |                     |                      |                     |            |
| Cielo di Guangzhou <sup>2</sup>             | 38.877    | 2006                | Guangzhou, Cina      | 100%                | IMO II     |
| Handytanker Liberty <sup>3</sup>            | 34.620    | 2006                | Dalian, Cina         | 100%                | IMO III    |
| Cielo di Napoli                             | 40.083    | 2002                | Shina, Corea del Sud | 100%                | IMO III    |

<sup>1</sup> Dauntless è noleggiata da GLENDA International Shipping, in cui DIS detiene una partecipazione del 50%

<sup>2</sup> Contratto di noleggio a scafo nudo

<sup>3</sup> Navi noleggiate attraverso pool

## Impiego della flotta e partnership

|  | <i>N. di navi di DIS</i> | <i>Totale navi del Pool</i> |
|--|--------------------------|-----------------------------|
| Impiego diretto                          | 14,5                     |                             |
| High Pool (navi MR) <sup>1</sup>         | 8,0                      | 11,0                        |
| GLENDIA Int. Mgmt (navi MR) <sup>2</sup> | 16,0                     | 35,0                        |
| Handytankers Pool                        | 1,0                      |                             |
| <b>Totale</b>                            | <b>39,5</b>              |                             |

Al 30 settembre 2010, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 14,5 navi: 7 MR ('Medium Range') mediante contratti di noleggio a lungo termine con Total, Exxon e Glencore e 7 handysize, precedentemente operate tramite il pool Handytankers, ed attualmente in modo diretto sul mercato spot. Il Gruppo impiega una parte significativa delle proprie navi tramite accordi di partnership, che gli consentono di dispiegare una flotta rilevante per dimensioni e per copertura geografica, permettendo a d'Amico International Shipping di fornire ai clienti un servizio completo e di ampliare la propria copertura geografica, cogliendo vantaggiose opportunità commerciali ed aumentando la flessibilità di utilizzo della flotta.

*High Pool Tankers Limited* – consorzio con Nissho Shipping Co. Limited (Giappone) e Mitsubishi Corporation, che al 30 settembre 2010 gestiva 11 navi cisterna MR. d'Amico International Shipping, tramite d'Amico Tankers Limited, è responsabile in via esclusiva della gestione commerciale del pool, in particolare del noleggio, delle operazioni navali e dell'amministrazione.

*GLENDIA International Management Limited* – consorzio con Glencore/ST Shipping per gestire le navi sotto un unico marchio commerciale, 'GLENDIA'. Al 30 settembre 2010, GLENDIA International Management Limited gestiva 35 navi cisterna MR.

Oltre agli accordi consortili, DIS ha costituito assieme a importanti partner strategici due joint venture per il controllo congiunto delle navi. La prima di tali joint venture, DM Shipping Ltd, consente a d'Amico International Shipping di ampliare le proprie relazioni con il Gruppo Mitsubishi. Le due navi MR sono state consegnate nel 2009. Le navi DM Shipping vengono noleggiate a d'Amico Tankers Ltd e utilizzate nell'High Pool. La seconda joint venture, costituita con il Gruppo Glencore e denominata GLENDIA International Shipping, opera attualmente due navi di proprietà, consegnate rispettivamente ad agosto del 2009 e a febbraio 2010. La joint venture conta inoltre ordinativi per altre 4 nuove navi MR 'product/chemical', con consegna prevista tra novembre 2010 e febbraio 2011. Tali navi verranno gestite commercialmente tramite GLENDIA International Management Ltd.

*Handytankers Pool* – consorzio costituito principalmente con A.P. Moller-Maersk. In seguito al processo di riorganizzazione, l'attuale coinvolgimento di DIS nel pool Handytankers è stato ridotto a 1 nave a fine settembre 2010.

d'Amico International Shipping fa parte del Gruppo d'Amico, leader mondiale nel trasporto marittimo, con oltre 70 anni di esperienza nel settore e la cui capogruppo è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Oggi il Gruppo d'Amico controlla complessivamente 74,5 navi, parte di proprietà e parte a noleggio; di esse, 39,5 fanno parte della flotta di d'Amico International Shipping ed operano nel mercato delle navi cisterna, mentre le rimanenti 35 sono navi dry-bulk controllate da d'Amico Dry Limited e da d'Amico Shipping Italia S.p.A. Grazie alla lunga storia del Gruppo, d'Amico International Shipping può beneficiare di un marchio conosciuto e di una consolidata reputazione sul mercato internazionale. Inoltre, può contare sulla competenza del Gruppo d'Amico, che fornisce a tutte le navi di d'Amico International Shipping supporto per i servizi di assistenza tecnica e per le attività ed i servizi relativi al controllo di qualità, alla sicurezza e alle esigenze tecniche, compresa la gestione degli equipaggi e delle polizze assicurative.

<sup>1</sup> Include 2 navi DM Shipping

<sup>2</sup> Il numero totale di navi del Pool GLENDIA International Management include 4 navi High Pool trattate sul mercato spot e gestite a livello commerciale da GLENDIA



## ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

### SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI NOVE MESI DEL 2010

Dopo la sostanziale caduta della domanda di prodotti petroliferi nel 2009, nell'esercizio in corso i risultati di d'Amico International Shipping (DIS) sono migliorati. Lo scenario di mercato più favorevole registrato tra luglio e agosto di quest'anno e l'efficiente strategia di impiego della flotta, hanno consentito alla Società di realizzare, nel terzo trimestre i migliori risultati operativi dell'esercizio. Il 2010 è stato inizialmente caratterizzato da un trend positivo della domanda di prodotti petroliferi, più volte corretta al rialzo nel corso dell'anno. Gli esperti del settore hanno rivisto al rialzo le stime relative alla crescita del Pil ed a quella del consumo di prodotti petroliferi, principalmente sulla base della crescita prevista nei paesi non appartenenti all'Ocse. Nonostante il fatto che la dinamica della domanda non sia particolarmente rilevante, la richiesta di navi cisterna è stata sostenuta anche da fattori più tradizionali: un inverno estremamente rigido in tutto l'emisfero settentrionale, l'interruzione della fornitura di prodotti petroliferi ai fornitori di servizi pubblici e, di recente, un incremento della domanda di benzina negli Stati Uniti. Cionondimeno, le tariffe di noleggio del settore delle navi cisterna sono state relativamente stabili

Lo scenario di mercato più incoraggiante registrato tra luglio e agosto di quest'anno, unitamente alla efficiente strategia di dispiegamento della flotta di DIS, hanno consentito alla Società di realizzare, nel terzo trimestre, i migliori risultati operativi dell'esercizio. Sulla perdita netta di US\$ 5,1 milioni ha influito fortemente la debolezza del dollaro USA rispetto allo yen giapponese, che ha causato perdite su cambi per US\$ 3,7 milioni nel terzo trimestre. Escludendo tale posta di carattere meramente contabile, il risultato netto resta comunque negativo (US\$ 1,4 milioni), anche se in netto miglioramento rispetto al trimestre precedente e soprattutto rispetto allo stesso trimestre del 2009, in cui la perdita netta era stata di US\$ 7,8 milioni, escludendo gli effetti delle differenze di conversione. La stabilità delle tariffe di trasporto, mantenutesi tuttavia su livelli generalmente modesti nel corso dell'anno, ha determinato una perdita netta di US\$ 14,0 milioni nei primi nove mesi del 2010 (US\$ 7,7 milioni escludendo le perdite su cambi), contro US\$ 4,2 milioni nell'esercizio precedente. Il trend del trimestre si dimostra invece positivo, con un'inversione di tendenza rispetto ad un secondo semestre 2009 decisamente sotto tono. Se si tiene conto delle difficili condizioni operative che si sono protratte nel periodo in esame, è importante sottolineare come DIS abbia confermato il proprio forte posizionamento sul mercato e la solidità del proprio equilibrato e ottimizzato *business model*. La strategia della Società resta sempre focalizzata sul mantenimento di una significativa percentuale di copertura da contratti a tariffa fissa, con l'obiettivo di generare flussi di cassa da attività operative positivi, nonostante il periodo difficile e fino a quando la ripresa economica consentirà un aumento dei noli. La solida posizione finanziaria ed il livello di disponibilità liquide confermano la capacità di DIS di raggiungere tale obiettivo.

## RISULTATI OPERATIVI

| 3° trimestre<br>2010 | 3° trimestre<br>2009 | US\$ migliaia                            | 9 MESI 2010     | 9 MESI 2009    |
|----------------------|----------------------|--|-----------------|----------------|
| 80.323               | 60.191               | Ricavi                                   | 223.928         | 188.687        |
| (29.138)             | (17.564)             | Costi diretti di viaggio                 | (73.503)        | (47.580)       |
| <b>51.185</b>        | <b>42.627</b>        | <b>Ricavi base time charter (TCE)</b>    | <b>150.425</b>  | <b>141.107</b> |
| (26.968)             | (22.330)             | Costi per noleggi passivi                | (76.026)        | (66.481)       |
| (12.492)             | (11.499)             | Altri costi operativi diretti            | (38.868)        | (33.748)       |
| (3.916)              | (5.311)              | Costi generali ed amministrativi         | (13.186)        | (15.123)       |
| 1.899                | 664                  | Altri proventi operativi                 | 3.913           | 2.943          |
| -                    | -                    | Plusvalenze da vendita navi              | -               | -              |
| <b>9.708</b>         | <b>4.151</b>         | <b>Risultato operativo lordo/ EBITDA</b> | <b>26.258</b>   | <b>28.698</b>  |
| (8.265)              | (9.493)              | Ammortamenti                             | (24.320)        | (27.120)       |
| <b>1.443</b>         | <b>(5.342)</b>       | <b>Utile operativo/ EBIT</b>             | <b>1.938</b>    | <b>1.578</b>   |
| 6.385                | (5.990)              | Proventi (oneri) finanziari netti        | (14.641)        | (5.437)        |
| <b>(4.942)</b>       | <b>(11.332)</b>      | <b>Utile/(Perdita) ante imposte</b>      | <b>(12.703)</b> | <b>(3.859)</b> |
| (163)                | (105)                | Imposte sul reddito                      | (1.338)         | (368)          |
| <b>(5.105)</b>       | <b>(11.437)</b>      | <b>Utile/(Perdita) netto</b>             | <b>(14.041)</b> | <b>(4.227)</b> |

I *ricavi* nel terzo trimestre 2010 sono stati di US\$ 80,3 milioni, in aumento rispetto a US\$ 60,2 milioni del terzo trimestre 2009. I dati relativi ai primi nove mesi del 2010 mostrano ricavi pari a US\$ 223,4 milioni, rispetto a US\$ 188,7 milioni nel 2009. Come evidenziato nei trimestri precedenti, l'incremento dei ricavi lordi è stato sostenuto principalmente dall'aumento del numero delle navi della flotta impiegate sul mercato *spot*. Nel terzo trimestre 2010 il numero medio di navi gestite è di 39,5 (38,5 nel terzo trimestre 2009), mentre i ricavi per i primi nove mesi del 2010 sono stati generati da un numero medio di navi gestite di 40,0 (37,2 nel 2009). La percentuale di giorni-navi disponibili è stata del 3,0% nel trimestre in esame (2,5% nel terzo trimestre 2009) e di 2,6% nei primi nove mesi dell'esercizio (3,0% lo scorso anno).

Quale conseguenza del sopramenzionato andamento dei ricavi, legato all'evoluzione della flotta ed alle modalità di utilizzo delle navi, i *costi diretti di viaggio* nel terzo trimestre e nei primi nove mesi del 2010 sono stati rispettivamente di US\$ 29,1 e di US\$ 73,5 milioni (US\$ 17,6 e US\$ 47,6 milioni rispettivamente negli stessi periodi del 2009).

Nel terzo trimestre 2010 i *ricavi base time charter* sono stati di US\$ 51,2 milioni, in miglioramento del 20% rispetto al terzo trimestre 2009 (US\$ 42,6 milioni), mentre il saldo per i primi nove mesi del 2010 è stato di US\$ 150,4 milioni, in aumento del 7% rispetto allo stesso periodo del 2009. Considerando che il numero di navi è rimasto sostanzialmente invariato rispetto al terzo trimestre dello scorso anno (39,5 rispetto a 38,5), i dati del terzo trimestre 2010 evidenziano chiaramente una certa ripresa del mercato nell'esercizio in corso, in particolare se confrontato alla caduta della domanda di prodotti petroliferi che aveva caratterizzato il terzo e quarto trimestre del 2009. Dopo la crisi che ha colpito i mercati mondiali nel 2009, il miglioramento della congiuntura macroeconomica nel 2010 ha trovato riscontro nelle tariffe dei noli di DIS, che hanno comunque registrato un trend positivo, come evidenziato nella tabella che segue:

| Tariffe giornaliere TCE di DIS<br>(Dollari USA) | 2009   |        |        |        | 2010   |        |        |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|   | Q1     | Q2     | Q3     | Q4     | Q1     | Q2     | Q3     |
| Spot  | 20.358 | 14.422 | 10.248 | 9.343  | 12.961 | 11.960 | 13.960 |
| Fissa   | 18.632 | 18.405 | 17.978 | 18.868 | 19.023 | 18.416 | 17.464 |
| Media   | 19.375 | 16.504 | 13.879 | 14.279 | 15.901 | 15.260 | 15.336 |

Dopo i livelli relativamente elevati di inizio 2010 (gennaio), dovuti all'inverno rigido, nel corso dell'esercizio i noli spot di DIS, dopo un miglioramento del 25/30% rispetto al secondo semestre 2009, si sono successivamente stabilizzati, per poi far registrare un'ulteriore crescita nei mesi di luglio e agosto. Nonostante la loro sostanziale stabilità media, nel corso dell'anno in alcune rotte e aree geografiche le tariffe sono state caratterizzate da una certa volatilità. Va sottolineato ancora una volta che DIS, grazie alle partnership strategiche e al proprio posizionamento competitivo nel segmento delle navi cisterna, ha realizzato, nel periodo in esame, una performance costantemente migliore rispetto all'andamento generale del mercato spot.

Nell'esercizio in corso, coerentemente con la politica commerciale di DIS, la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa è rimasta elevata (45,7% in media per primi nove mesi del 2010 rispetto al 56,9% nello stesso periodo dell'esercizio precedente), con un ricavo giornaliero medio di US\$ 18.326. La diminuzione del ricavo medio giornaliera registrata nel terzo trimestre 2010 è dovuta, oltre all'effetto delle tempistiche degli interventi di bacino, ai contratti di durata annuale rinnovati/stipulati nel corso dell'esercizio al fine di consolidare ulteriormente i rapporti con importanti compagnie petrolifere, circostanza che rappresenta uno degli aspetti fondamentali della strategia di DIS.

I **costi per noleggi passivi**, ovvero i costi operativi relativi ai noleggi passivi, sono stati di US\$ 26,9 milioni nel terzo trimestre 2010 e di US\$ 76,0 milioni nei primi nove mesi dell'esercizio in corso (US\$ 22,3 milioni nel terzo trimestre 2009 e US\$ 66,5 nei primi nove mesi dello stesso esercizio). Come per i precedenti trimestri dell'esercizio, tale aumento è dovuto al maggior numero di navi a noleggio (una media di 19,9 nel terzo semestre dell'esercizio rispetto a 17,7 nello stesso periodo del 2009). I costi giornalieri per noleggi passivi non registrano variazioni di rilievo. I costi per le navi noleggiate attraverso i pools sono inclusi nella voce Ricavi base *time charter*. A fine settembre 2010, in seguito alla riconsegna della maggior parte delle suddette navi da parte del pool Handytankers, resta una sola nave noleggiata attraverso il pool.

Gli **Altri costi operativi diretti**, pari a US\$ 12,5 milioni nel terzo trimestre 2010 (US\$ 11,5 milioni nel terzo trimestre 2009) e a US\$ 38,9 milioni nei primi nove mesi del 2010 (US\$ 33,7 milioni nello stesso periodo dello scorso esercizio), comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche, lubrificanti e costi assicurativi e derivano essenzialmente dalla gestione delle navi di proprietà. Rispetto ai periodi precedenti non si registrano variazioni rilevanti dei costi operativi giornalieri. L'incremento del saldo della presente voce nel 2010 è dipeso soprattutto dall'aumento del numero di navi di proprietà e dalla tempistica dei costi tecnici legati agli interventi di manutenzione, elementi suscettibili di causare variazioni tra i diversi periodi. D'altra parte, come viene sottolineata da quando DIS è quotata in borsa, la 'qualità' della flotta è caratteristica essenziale della strategia d'Amico'. Al fine di mantenere un ottimo livello qualitativo della flotta, i costi operativi vengono costantemente monitorati, con particolare attenzione alla scelta di equipaggi altamente qualificati, ed alla applicazione delle procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente) che consentono ed il rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore.

I **costi generali ed amministrativi**, che comprendono principalmente i costi per il personale di terra, nonché i costi relativi ad immobili, consulenze, viaggi e altre attività, sono stati pari a US\$ 4,0 milioni nel terzo trimestre 2010, in calo rispetto allo stesso periodo del 2009 (US\$ 5,3 milioni). Il programma di contenimento dei costi, applicato dal 2009, ha permesso a DIS di ridurre tali oneri di un ulteriore 12% nei primi nove mesi del 2010, con un saldo a fine settembre pari a US\$ 13,2 milioni (US\$ 15,1 milioni nello stesso periodo del 2009). Queste efficienze gestionali sono state inoltre sostenute dall'andamento più favorevole del tasso di cambio del dollaro USA rispetto all'euro nel 2010.

Gli **altri proventi operativi** sono stati di US\$ 2,0 milioni nel terzo trimestre 2010 (US\$ 0,6 milioni nello stesso periodo del 2009) e di US\$ 4,0 milioni nei primi nove mesi dell'esercizio in corso (US\$ 2,9 milioni nello stesso periodo del 2009). Oltre alle commissioni di noleggio generate dalla gestione di navi di terzi attraverso i pool, il saldo comprende indennizzi assicurativi versati.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** nel terzo trimestre 2010 ha raggiunto il livello più alto dal primo trimestre dello scorso esercizio. Il saldo di US\$ 9,7 milioni, in marcato aumento rispetto allo stesso trimestre del 2009 (US\$ 4,2 milioni) ha sostenuto il margine operativo lordo dei primi nove mesi del 2010, che ha raggiunto US\$ 26,2 milioni (US\$ 28,7 milioni nello stesso periodo del 2009, risultato però attribuibile principalmente ad un ancora molto buono primo trimestre 2009). L'inversione di tendenza registrata nel secondo trimestre dell'esercizio, in quel momento guidata soprattutto dal controllo dei costi ha trovato conferma nel terzo trimestre, i cui risultati sono dovuti principalmente all'incremento delle tariffe spot. Nel terzo trimestre 2010 la marginalità è rimasto sullo stesso livello del secondo trimestre dell'esercizio in esame (19%) rispetto al modesto 10% registrato nel terzo trimestre 2009. Nei

primi nove mesi dell'esercizio 2010 il margine operativo lordo è stato del 17% (20% lo scorso anno, ma sostenuto dal margine del 29% raggiunto nel primo trimestre del 2009, quando i noli beneficiavano di uno scenario operativo completamente diverso).

Gli **ammortamenti** ammontano a US\$ 8,3 milioni nel terzo trimestre 2010 (US\$ 9,5 milioni nel terzo trimestre 2009) ed a US\$ 24,3 milioni nei primi nove mesi dell'esercizio in esame (US\$ 27,1 milioni nello stesso periodo dello scorso esercizio). La diminuzione è dovuta principalmente alla modifica del periodo stimato di possibilità di utilizzazione delle navi, passato da 17 a 20 anni, più appropriato per riflettere le caratteristiche, le attuali condizioni commerciali e di impiego della flotta d'Amico, sulla base del confronto ('benchmarking') con i criteri prevalentemente adottati nello stesso segmento di mercato.

Il **risultato operativo (EBIT)** nel terzo trimestre 2010 si è confermato positivo per US\$ 1,4 milioni rispetto alla perdita di US\$ 5,3 milioni nel terzo trimestre 2009, mentre nei primi nove mesi del 2010 è stato di US\$ 1,9 milioni (più alto rispetto al risultato di US\$ 1,6 milioni dello stesso periodo del 2009 milioni). Le migliori condizioni di mercato, anche se non caratterizzate da uno stabile rapporto favorevole tra la domanda e l'offerta di navi cisterna in grado di sostenere l'aumento delle tariffe dei noli, e l'efficiente monitoraggio dei costi, hanno permesso a DIS di confermare il ritorno dell'EBIT in territorio positivo.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ 6,4 milioni nel terzo trimestre 2010 (US\$ 6,0 milioni nel terzo trimestre 2009) mentre per i primi nove mesi dell'esercizio in corso sono ammontati a US\$ 14,6 milioni (contro US\$ 5,4 milioni nello stesso periodo del 2009). Sul saldo attuale incide in misura fortemente negativa la debolezza del dollaro USA nei confronti dello yen giapponese, già constatata nel secondo trimestre dell'anno. La differenza di cambio negativa derivante dalla conversione in US\$ dei finanziamenti espressi in yen giapponesi ha causato una perdita da conversione di US\$ 3,7 milioni nel terzo trimestre e di US\$ 6,3 milioni nei primi nove mesi del 2010. Escludendo tale posta di carattere meramente contabile, la voce comprende gli interessi passivi su finanziamenti bancari, pari complessivamente a US\$ 2,7 milioni nel terzo trimestre e ad US\$ 8,3 milioni nei primi nove mesi del 2010.

La **perdita ante imposte** del terzo trimestre 2010 è stata di US\$ 4,9 milioni (contro una perdita di US\$ 11,3 milioni nel terzo trimestre 2009) e di US\$ 12,7 milioni nei primi nove mesi dell'esercizio (contro una perdita di US\$ 3,9 milioni nei primi nove mesi del 2009).

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ 0,2 milioni nel terzo trimestre 2010 (US\$ 0,1 milioni nel terzo trimestre 2009), mentre per i primi nove mesi dell'esercizio corrente ammontano a US\$ 1,3 milioni. Tali importi, oltre che dall'assoggettamento della principale controllata operativa d'Amico Tankers Limited al regime di *tonnage tax* irlandese, derivano da alcuni ricavi ed indennizzi ai quali tale regime non è applicabile.

La **perdita netta** registrata nel terzo trimestre 2010 è di US\$ 5,1 milioni, rispetto a US\$ 11,4 milioni del terzo trimestre dello scorso esercizio. Nei primi nove mesi del 2010 la perdita netta è stata di US\$ 14,0 milioni, contro una perdita netta di US\$ 4,2 milioni nello stesso periodo del 2009. Quale conseguenza della significativa incidenza delle perdite derivanti dalla conversione delle poste in valuta e dell'aumento delle imposte sul reddito, il risultato netto non ha potuto ancora beneficiare dell'inversione di tendenza registrata nelle performance 2010 a livello di risultati operativi. Per raggiungere un risultato netto positivo è necessario un incremento delle tariffe dei noli e, di conseguenza, una ripresa più incisiva del mercato delle navi cisterna.

## SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA (STATO PATRIMONIALE)

| (US\$ migliaia)                            | Al 30 settembre 2010 | Al 31 dicembre 2009 |
|--|----------------------|---------------------|
| <b>ATTIVITÀ</b>                            |                      |                     |
| Attività non correnti                      | 520.664              | 522.717             |
| Attività correnti                          | 160.316              | 202.423             |
| <b>Totale attività</b>                     | <b>680.980</b>       | <b>725.140</b>      |
| <b>PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>        |                      |                     |
| Patrimonio netto                           | 337.715              | 353.499             |
| Passività non correnti                     | 260.942              | 261.220             |
| Passività correnti                         | 82.323               | 110.421             |
| <b>Totale passività e patrimonio netto</b> | <b>680.980</b>       | <b>725.140</b>      |

Le **attività non correnti** sono rappresentate per la quasi totalità dalla flotta di navi cisterna, iscritte al costo storico, al netto degli ammortamenti. Tra la fine del 2008 e l'inizio del 2010 il settore delle navi cisterna è stato caratterizzato da un significativo calo del valore di mercato delle navi. Nello stesso periodo, in seguito alla recessione dell'economia globale, l'industria navale ha inoltre registrato una notevole riduzione nel numero di transazioni, sia per navi usate che per nuovi ordini. Nel 2010, accanto all'incremento dell'attività di 'compravendita' ed alla minor pressione sulle tariffe di nolo, si è registrato un generale aumento del valore di mercato delle navi. Il valore di mercato della flotta di DIS è salito del 12% rispetto al dicembre 2009. Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali brokers all'inizio di ottobre 2010, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS, inclusa la parte relativa alle nuove navi in costruzione, è di US\$ 498,8 milioni, rispetto a un valore contabile netto della flotta di US\$ 520,2 milioni. Il valore recuperabile dall'utilizzo delle navi è maggiore rispetto al relativo valore di libro e, conseguentemente, non si sono rese necessarie svalutazioni per 'impairment'.

Gli *Investimenti lordi* per i primi nove mesi del 2010 sono stati di US\$ 24,8 milioni, relativi alle rate pagate ai cantieri per le navi in costruzione nell'ambito della joint venture GLENDIA International Shipping Ltd. Tali investimenti comprendono anche i costi di bacino capitalizzati e relativi alle navi di proprietà.

Le **attività correnti** al 30 settembre 2010, pari a US\$ 160,3 milioni, includono disponibilità liquide e mezzi equivalenti per US\$ 84,9 milioni, le attività finanziarie a breve (US\$ 6,2 milioni) e le voci del capitale circolante (crediti commerciali e rimanenze) per un importo totale di US\$ 69,2 milioni. Il saldo per il 2009 includeva inoltre i crediti finanziari correnti per US\$ 56,3 milioni relativi al rimborso degli anticipi pagati ai cantieri SLS in seguito alla cancellazione delle quattro navi cisterna, interamente incassati nel corso del primo semestre 2010.

Le **passività non correnti** accolgono la parte dei debiti a lungo termine verso banche e sono commentate nella sezione successiva relativa all'indebitamento netto.

Nelle **passività correnti**, oltre alle voci debiti verso banche e altri finanziatori, anch'esse commentate nella sezione successiva, sono comprese le voci relative al capitale circolante, debiti commerciali e altre passività, per un totale di US\$ 59,0 milioni.

Il saldo del **patrimonio netto** al 30 settembre 2010 era di US\$ 337,7 milioni (US\$ 353,5 milioni al 31 dicembre 2009). La variazione rispetto all'esercizio precedente è essenzialmente dovuta alla perdita netta sostenuta nell'esercizio in corso.

## INDEBITAMENTO NETTO

L'**indebitamento netto** al 30 settembre 2010 ammontava a US\$ 193,2 milioni. L'aumento contenuto rispetto al saldo di US\$ 171,4 milioni al termine dell'esercizio precedente e a quello di US\$ 182,7 milioni al 30 giugno 2010, è dovuto principalmente agli anticipi pagati per le navi in costruzione. Il rapporto tra indebitamento netto e patrimonio netto, (0,57 al 30 settembre contro 0,53 al 30 giugno) riflette tale incremento, ma rimane su livelli ottimali.

| <i>US\$ migliaia</i>                               | <b>Al 30<br/>settembre 2010</b> | <b>Al 31<br/>dicembre 2009</b> |
|--|---------------------------------|--------------------------------|
| <b>Liquidità</b>                                   |                                 |                                |
| Disponibilità liquide e Mezzi equivalenti          | 84.880                          | 92.243                         |
| <b>Crediti finanziari correnti</b>                 |                                 |                                |
| Verso terzi  | -                               | 56.332                         |
| <b>Attività finanziarie correnti</b>               | 6.228                           | -                              |
| <b>Totale attività finanziarie correnti</b>        | <b>91.108</b>                   | <b>148.575</b>                 |
| <b>Debiti verso banche – correnti</b>              | 9.677                           | 44.984                         |
| <b>Altri finanziatori</b>                          | -                               | 1.541                          |
| <b>Altre passività finanziarie correnti</b>        |                                 |                                |
| Verso terzi ( <i>fair value</i> dei contratti IRS) | 13.669                          | 12.191                         |
| <b>Totale passività finanziarie correnti</b>       | <b>23.346</b>                   | <b>58.716</b>                  |
| <b>Indebitamento finanziario netto corrente</b>    | <b>(67.762)</b>                 | <b>(89.859)</b>                |
| <b>Debiti verso banche – non correnti</b>          | <b>260.942</b>                  | <b>250.436</b>                 |
| <b>Altre passività finanziarie non correnti</b>    |                                 |                                |
| Verso terzi  | -                               | 10.783                         |
| <b>Totale passività finanziarie non correnti</b>   | <b>260.942</b>                  | <b>261.220</b>                 |
| <b>Indebitamento finanziario netto</b>             | <b>193.180</b>                  | <b>171.360</b>                 |

Il significativo saldo della voce *Disponibilità liquide e Mezzi equivalenti* è di US\$ 84,5 milioni. Tale liquidità, unitamente all'importo di US\$ 6,2 milioni relativo ad investimenti a breve termine (*Attività finanziarie correnti*) per un totale di US\$ 91,1 milioni, consente a DIS di non essere penalizzata dalle attuali tensioni di mercato, e di avere le risorse per coprire la parte di capitale destinata agli investimenti già previsti per i prossimi esercizi, relativi al programma di costruzione di nuove navi.

I *Crediti finanziari correnti* relativi agli anticipi pagati ai cantieri navali SLS per la costruzione dell'ultima delle quattro navi originariamente ordinate da GLENDA International Shipping, la joint venture costituita tra DIS e Glencore Group, sono stati completamente rimborsati nel 2010.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 30 settembre 2010 è di US\$ 270,6 milioni (US\$ 295,4 milioni al 31 dicembre 2009), comprensivo di US\$ 9,7 milioni con scadenza a breve termine. La struttura del debito di DIS si basa su due linee di credito a favore di d'Amico Tankers Limited (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo: (i) debito di US\$ 149,0 milioni relativo alla linea di credito revolving concessa da Calyon su un periodo di 10 anni (con la partecipazione di altri istituti bancari); (ii) debito di US\$ 31,9 milioni relativo al prestito sindacato concesso da Mizuho. L'indebitamento di DIS comprende inoltre la quota dei finanziamenti concessi alle due joint venture, GLENDA International Shipping Ltd e DM Shipping Ltd, consolidate proporzionalmente nel bilancio di DIS: (i) finanziamento Commerzbank AG Global Shipping e Credit Suisse per US\$ 58,7 milioni per le navi di nuova costruzione della joint venture GLENDA International Shipping Ltd Hyundai-Mipo, di cui due già consegnate; (ii) linea di credito Mitsubishi UFJ Lease di US\$ 30,8 milioni in relazione al finanziamento delle due navi di DM Shipping Ltd consegnate nel 2009.

L'indebitamento netto comprende inoltre, alla voce *Altre passività finanziarie correnti*, il *fair value* negativo di US\$ 13,7 milioni degli strumenti di copertura derivati (principalmente contratti di swap su tassi di interesse). L'importo di US\$ 12,3 milioni, relativo al 31 dicembre 2009 alla voce *Altri finanziatori*, che rappresentava il debito di GLENDA

International Shipping verso ST Shipping (per rimborso degli anticipi sulle navi in costruzione), è stato liquidato in seguito all'accordo stipulato nel mese di febbraio 2010, e riportato nella voce Eventi significativi verificatisi nel periodo, riferendosi al trasferimento a d'Amico Tankers Limited e a ST Shipping and Transport Pte. Limited – Singapore rispettivamente di 2 navi cisterna MR Hyundai per il trasporto di prodotti chimici e di 2 navi cisterna Hyundai da 74.000 dwt per il trasporto di prodotti petroliferi.

## FLUSSI DI CASSA

I **flussi di cassa netti** nei primi nove mesi fino al 30 settembre 2010 non hanno determinato variazioni di rilievo nella forte e stabile posizione di cassa della Società. Il saldo negativo di US\$ 7,4 milioni, è comprensivo di US\$ 6,2 milioni relativi a investimenti a breve termine in liquidità effettuati nel terzo trimestre dell'esercizio in corso, e, di conseguenza, gli utilizzi di cassa netti sono di soli US\$ 1,2 milioni circa.

| 3° trimestre<br>2010 | 3° trimestre<br>2009 | US\$ migliaia  | 9 MESI 2010    | 9 MESI 2009    |
|----------------------|----------------------|--|----------------|----------------|
| 4.293                | (381)                | Flussi di cassa da attività operative  | 8.766          | 28.158         |
| (10.898)             | 1.441                | Flussi di cassa da attività di investimento  | (22.269)       | (13.740)       |
| 1.010                | (18.706)             | Flussi di cassa da attività finanziarie  | 6.082          | 55.579         |
| <b>(5.595)</b>       | <b>(17.637)</b>      | <b>Variazione della liquidità</b>  | <b>(7.421)</b> | <b>69.997</b>  |
| <b>(5.595)</b>       | <b>(17.637)</b>      | <b>Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b> | <b>(7.421)</b> | <b>69.997</b>  |
| 90.298               | 129.116              | Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo                                       | 92.243         | 41.482         |
| 177                  | 507                  | Differenze di conversione su disponibilità liquide e mezzi equivalenti                           | 58             | 507            |
| <b>84.880</b>        | <b>111.986</b>       | <b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo</b>                                  | <b>84.880</b>  | <b>111.986</b> |

I **flussi di cassa da attività operative** nel terzo trimestre 2010 sono stati di US\$ 4,3 milioni, contro un utilizzo di cassa di US\$ 0,4 milioni nel terzo trimestre 2009, mentre nei primi nove mesi dell'esercizio in corso sono stati pari a US\$ 8,8 milioni (US\$ 28,2 milioni nel primo semestre 2009). Nel 2010 DIS, grazie ad uno scenario di mercato in miglioramento, seppur ancora impegnativo e difficile, ha confermato la propria capacità di generare flussi di cassa positivi, il che rappresenta uno dei punti di forza della Società.

Nel terzo trimestre 2010 i **flussi di cassa da attività di investimento** sono stati di US\$ 10,9 milioni (utilizzi), e di US\$ 22,3 milioni nei primi nove mesi dell'esercizio, comprensivi di investimenti lordi relativi al pagamento degli anticipi per le navi di nuova costruzione, nonché dei costi di bacino. Il saldo del periodo è al netto di US\$ 2,5 milioni relativi al trasferimento delle navi da GLENDA International Shipping a d'Amico Tankers Limited e a ST Shipping and Transport Pte. Limited.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati pari a entrate nette per US\$ 1,0 milioni nel terzo trimestre 2010 e per US\$ 6,0 milioni nei primi nove mesi dell'esercizio. Il saldo è stato inoltre influenzato dal rimborso dei finanziamenti bancari e dall'incassodei rimborsi relativi alle rate già versate ai cantieri SLS a seguito della cancellazione dei contratti costruzione di quattro navi (US\$ 56,7 milioni), al netto del rimborso alla banca del prestito relativo (US\$ 34,0 milioni). Nel trimestre in esame la Società ha inoltre effettuato investimenti a breve termine in liquidità per US\$ 6,2 milioni.

## EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL TERZO TRIMESTRE

### FLOTTA CONTROLLATA – D’AMICO TANKERS LIMITED

- M/T Uzava, nave cisterna MR, è stata noleggiata per un periodo di un anno da d’Amico Tankers Limited ed è stata consegnata il 10 luglio;
- M/T Cielo di Milano, nave cisterna *handy-size*, è stata riconsegnata da d’Amico ai proprietari il 10 settembre;
- Nel mese di luglio, a seguito della riorganizzazione della flotta del pool Handytankers, le due navi *handy-size* M/T Marvel e M/T Malbec sono state ritirate dal Pool e riconsegnate a d’Amico Tankers Limited. Le due navi sono attualmente impiegate da d’Amico sul mercato spot.

### STRUTTURA ORGANIZZATIVA

In data 8 luglio 2010 d’Amico International Shipping S.A. ha annunciato che Michael Valentin, Direttore Operativo e Commerciale, ha lasciato il Gruppo. L’Amministratore Delegato, Marco Fiori, assume temporaneamente le funzioni di Michael Valentin.

DIS sta implementando un piano di riorganizzazione che si pone come obiettivo la razionalizzazione ed il miglioramento della gestione delle proprie attività operative. Tale piano prevede una struttura organizzativa che, oltre alla holding con sede in Lussemburgo (DIS), sia incentrata sulle seguenti sedi principali:

- Dublino, come sede della principale società operativa, d’Amico Tankers Limited, delle società che gestiscono i pool e delle joint-venture;
- Londra e Singapore, quali sedi del personale dedicato alle funzioni commerciali ed operative, a copertura geografica rispettivamente degli emisferi occidentale e orientale, fornendo il supporto alla sede di Dublino nella sua gestione strategica e commerciale della flotta. Le attività attualmente svolte presso l’ufficio di Monaco verranno trasferite a Londra.

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

### CONCLUSIONE DI DUE CONTRATTI TIME CHARTER

Le navi cisterna MR M/T High Power e M/T High Strength sono state noleggiate rispettivamente a Petrobras per un periodo di 2 anni e a Pendle (Barclays) per un periodo di 3 anni. Entrambi i contratti sono stati conclusi a tariffe di noleggio tali da generare flussi di cassa positivi, permettendo, allo stesso tempo a DIS di aumentare la percentuale di copertura, ovvero la quota di ricavi generati da contratti a tariffa fissa.

### FLOTTA CONTROLLATA

La M/T Dauntless, nave cisterna *handy-size*, noleggiata da GLENDA International Shipping Limited, è stata riconsegnata ai proprietari a metà ottobre.

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

|                            | Al 30 settembre 2010 |           |        | Al 28 ottobre 2010 |           |        |
|----------------------------|----------------------|-----------|--------|--------------------|-----------|--------|
|                            | MR                   | Handysize | Totale | MR                 | Handysize | Totale |
| Di proprietà               | 14,0                 | 3,0       | 17,0   | 14,0               | 3,0       | 17,0   |
| A noleggio                 | 17,5                 | 4,0       | 21,5   | 17,0               | 4,0       | 21,5   |
| A noleggio attraverso pool | -                    | 1,0       | 1,0    | -                  | 1,0       | 3,0    |
| Totale                     | 31,5                 | 8,0       | 39,5   | 31,0               | 8,0       | 39,0   |



## EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Le previsioni sulla domanda di prodotti petroliferi per il 2010, soprattutto quale conseguenza del miglioramento delle stime sulla dinamica del Pil formulate da organismi come il FMI, sono state nuovamente riviste dall'Agenzia Internazionale per l'Energia (IEA) Nel trimestre in esame, le previsioni relative alla crescita economica mondiale per il 2010 sono state riviste al rialzo, principalmente grazie all'inaspettata crescita economica dei paesi appartenenti all'area Ocse. Le precedenti stime si erano basate unicamente sulle prospettive di crescita dei paesi non appartenenti all'Ocse e in particolare sul contributo della crescita prevista in India e Cina. La conclusione della cosiddetta 'driving season' negli Stati Uniti e la diminuzione della domanda in Asia collegata all'inizio del periodo festivo in Cina hanno contribuito, all'inizio del quarto trimestre, a determinare tariffe di noleggio relativamente basse. Tuttavia, data l'interruzione della capacità di raffinazione - in Francia a causa di scioperi ed in Medio Oriente per la manutenzione degli impianti - è possibile prevedere, nel breve termine, un incremento della domanda di trasporto per le navi cisterna. Tali possibilità di miglioramento dei risultati nell'ultimo trimestre dell'esercizio sono collegate all'incremento della richiesta di carburanti che normalmente si verifica nel periodo invernale nell'emisfero settentrionale. DIS mantiene un approccio prudente anche per il prossimo trimestre, considerando le continue modifiche dei dati macroeconomici relativi alla solidità, ai tempi e alla durata della ripresa economica a livello mondiale.

I principali fattori che dovrebbero condizionare il mercato dei trasporti delle navi cisterna e la performance di d'Amico International Shipping sono, come nei trimestri precedenti, (i) la crescita della domanda di prodotti petroliferi e del Pil a livello mondiale e (ii) l'incremento dell'offerta di trasporto derivante dalle nuove navi che entreranno in servizio nel 2010/2011, fattore che attualmente sembra rappresentare la causa principale del persistere di tariffe di nolo su livelli modesti.

I fattori che potrebbero mitigare e parzialmente controbilanciare nel lungo termine l'attuale scenario della domanda/offerta di navi cisterna sono descritti in maggior dettaglio qui di seguito:

### ***Domanda di navi cisterna***

- La IEA ha rivisto al rialzo le stime della domanda mondiale di prodotti petroliferi prevista attualmente a una media di 86,9 milioni di barili al giorno nel 2010, pari a un incremento di 2,1 milioni (+2,5%) di barili al giorno rispetto all'anno precedente. Sono state riviste anche le stime relative alla crescita della domanda nel 2011, che si prevede sarà di 88,2 milioni di barili al giorno, superiore cioè dell'1,4% rispetto a quella del 2010 (pari a un incremento di 1,2 milioni di barili al giorno).
- Secondo la IEA la domanda di prodotti petroliferi in Cina è aumentata in agosto dell'8,5% rispetto all'anno precedente contro il rialzo, su base annua, del 3,5% registrato in luglio. In attesa della pubblicazione dei dati di settembre, la IEA ha confermato le proprie previsioni relative alla domanda di prodotti petroliferi in Cina, che resta sostanzialmente invariata a 9,1 milioni di barili al giorno nel 2010 (+9,3% rispetto all'anno precedente) e a 9,5 milioni di barili al giorno nel 2011 (+4,2%).
- La capacità di raffinazione è prevista in aumento in misura rilevante tra il 2010 e il 2015, raggiungendo i 9 milioni di barili al giorno, principalmente nei paesi emergenti. La nuova capacità produttiva a basso costo del continente asiatico porterà a una progressiva razionalizzazione della capacità produttiva ad alto costo dell'Occidente, favorendo in maniera strutturale gli scambi commerciali su rotte più lunghe. Pertanto l'incremento della domanda di tonnellaggio-miglia dovrebbe influire positivamente sulla domanda di navi cisterna.
- In media negli ultimi nove mesi circa il 50% delle importazioni di carburante per aeromobili in Europa e negli Stati Uniti è venuto dal Medio Oriente e dall'India. Quest'ultima aumenterà di 1,1 milioni di barili al giorno entro il 2015 la propria capacità di distillazione del greggio. Secondo le stime attuali, l'India dovrebbe superare il Giappone come quarto raffinatore di petrolio a livello mondiale entro il 2013. L'aumento della capacità di raffinazione ha come conseguenza un eccesso della capacità di esportazione. Attualmente, infatti, le esportazioni di prodotti raffinati da parte dell'India ammontano a circa 1,07 milioni di barili al giorno, in aumento rispetto ai 770.000 barili al giorno di inizio 2009 e si prevede che entro il 2015 il surplus dell'India di prodotti raffinati disponibili per l'esportazione aumenterà di altri 500.000 barili al giorno.
- Un indicatore affidabile della domanda di navi cisterna è il numero di contratti time charter stipulati. Nel segmento 25-55.000 DWT, nei primi nove mesi del 2010 sono stati conclusi un totale di 61 contratti (della durata minima di un anno) rispetto ai soli 34 del 2009.

- Continua la tendenza al rialzo della richiesta di trasporto di prodotti alternativi, come l'olio di palma e gli oli vegetali, prodotti la cui domanda è intrinsecamente legata alla crescita del Pil. Pertanto al miglioramento degli standard di vita nei paesi industrializzati corrisponde un aumento della domanda di oli vegetali e dei loro derivati.

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

- Ad inizio anno era stato previsto un numero elevato di consegne di navi cisterna con capacità di trasporto (dwt) compresa tra 25-55.000 tonnellate per il 2010. Dopo nove mesi appare evidente che tale previsione dovrà essere rivista significativamente al ribasso, per circa il 30% sulla base degli attuali dati. Il motivo di questa riduzione è dovuto, oltre a una diminuzione delle consegne, alla cancellazione/rinegoziazione di alcuni contratti e alla conversione di navi.
- Non vi è ancora la certezza che vengano accordati i finanziamenti per le navi ancora da consegnare.
- Il 2010 resta la scadenza stabilita dall'IMO per il graduale ritiro delle navi a scafo singolo ancora operanti sul mercato internazionale.
- La demolizione è un fattore da tenere presente nel settore navale, anche se la scadenza stabilita dall'IMO e le tariffe relativamente modeste del corrente esercizio stanno accelerando il processo di ritiro delle navi. Nel segmento 25-55.000 dwt sono state ritirate dall'attività operativa navi pari a una capacità di trasporto di circa 3 milioni (3.000.000) di tonnellate.
- La diminuzione delle consegne unita alla demolizione delle navi sta ridimensionando la crescita netta prevista dell'offerta di tonnellaggio.
- Nel 2010 l'offerta di navi cisterna è stata inoltre penalizzata dall'elevato prezzo del petrolio, che si è tradotto in un conseguente aumento dei costi del carburante bunker che a sua volta ha indotto gli armatori a ridurre la velocità delle navi.

Gli elementi sopra delineati sono quelli che potrebbero condizionare i futuri sviluppi e le performance. Nella precedente sezione 'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario' sono stati illustrati la posizione finanziaria del gruppo, i flussi di cassa e l'indebitamento netto. d'Amico International Shipping, oltre alle significative riserve di disponibilità liquide, grazie alle proprie linee di credito, ha a disposizione ulteriori e rilevanti risorse finanziarie. Ancora, una parte importante dei ricavi è stata garantita e, secondo le previsioni, la percentuale di copertura da contratti a tariffa fissa per il 2010, derivante principalmente da contratti di noleggio time charter, è in media di circa il 45%. Di conseguenza, tali risorse, unitamente ad un modello di business equilibrato, consentono al management della Società di ritenere che, nonostante l'attuale incertezza delle prospettive economiche mondiali, la posizione di DIS sia adeguata per un'efficace gestione dei rischi d'impresa.

**GRUPPO d' AMICO INTERNATIONAL SHIPPING**  
**BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 30 SETTEMBRE 2010**

**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO**

| 3° trimestre<br>2010 | 3° trimestre<br>2009 | US\$ migliaia   | 9 MESI 2010     | 9 MESI 2009    |
|----------------------|----------------------|---|-----------------|----------------|
| 80.323               | 60.191               | Ricavi  | 223.928         | 188.687        |
| (29.138)             | (17.564)             | Costi diretti di viaggio                              | (73.503)        | (47.580)       |
| <b>51.185</b>        | <b>42.627</b>        | <b>Ricavi base <i>time charter</i></b>                | <b>150.425</b>  | <b>141.107</b> |
| (26.968)             | (22.330)             | Costi per noleggi passivi                             | (76.026)        | (66.481)       |
| (12.492)             | (11.499)             | Altri costi operativi diretti                         | (38.868)        | (33.748)       |
| (3.916)              | (5.311)              | Costi generali ed amministrativi                      | (13.186)        | (15.123)       |
| 1.899                | 664                  | Altri proventi operativi                              | 3.913           | 2.943          |
| -                    | -                    | Plusvalenze da vendita navi                           | -               | -              |
| <b>9.708</b>         | <b>4.151</b>         | <b>Risultato operativo lordo</b>                      | <b>26.258</b>   | <b>28.698</b>  |
| (8.265)              | (9.493)              | Ammortamenti  | (24.320)        | (27.120)       |
| <b>1.443</b>         | <b>(5.342)</b>       | <b>Utile operativo</b>                                | <b>1.938</b>    | <b>1.578</b>   |
| (6.385)              | (5.990)              | Proventi (oneri) finanziari netti                     | (14.641)        | (5.437)        |
| <b>(4.942)</b>       | <b>(11.332)</b>      | <b>Utile/(Perdita) ante imposte</b>                   | <b>(12.703)</b> | <b>(3.859)</b> |
| (163)                | (105)                | Imposte sul reddito                                   | (1.338)         | (368)          |
| <b>(5.105)</b>       | <b>(11.437)</b>      | <b>Utile/(Perdita) netto</b>                          | <b>(14.041)</b> | <b>(4.227)</b> |
| <b>(0,034)</b>       | <b>(0,076)</b>       | <b>Utile/(Perdita) per azione</b>                     | <b>(0,094)</b>  | <b>(0,028)</b> |
| <b>(0,033)</b>       | <b>(0,075)</b>       | <b>Utile/(Perdita) diluito per azione<sup>1</sup></b> | <b>(0,092)</b>  | <b>(0,028)</b> |

**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO**

| 3° trimestre<br>2010 | 3° trimestre<br>2009 | US\$ migliaia  | 9 MESI 2010     | 9 MESI 2009  |
|----------------------|----------------------|--|-----------------|--------------|
| (5.105)              | (11.437)             | Utile/(Perdita) netto del periodo  | (14.041)        | (4.227)      |
| (233)                | (1.106)              | Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge") | (1.478)         | 3.339        |
| <b>(5.338)</b>       | <b>(12.543)</b>      | <b>Utile/(Perdita) netto complessivo</b>   | <b>(15.519)</b> | <b>(888)</b> |
| (0,036)              | (0,084)              | Utile/(Perdita) per azione   | (0,104)         | (0,006)      |
| (0,035)              | (0,082)              | Utile/(Perdita) diluito per azione <sup>1</sup>  | (0,102)         | (0,006)      |

<sup>1</sup> L'utile diluito per azione è stato calcolato ipotizzando l'emissione del numero totale di azioni nuove previsto dal piano di *share options* (2.631.774)

## SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

| <i>US\$ migliaia</i>                       | <b>Al 30 settembre<br/>2010</b> | <b>Al 31 dicembre<br/>2009</b> |
|--|---------------------------------|--------------------------------|
| <b>ATTIVITÀ</b>                            |                                 |                                |
| <b>Attività non correnti</b>               |                                 |                                |
| Immobilizzazioni materiali                 | 520.664                         | 522.717                        |
| <b>Totale attività non correnti</b>        | <b>520.664</b>                  | <b>522.717</b>                 |
| <b>Attività correnti</b>                   |                                 |                                |
| Rimanenze                                  | 17.196                          | 15.118                         |
| Crediti a breve ed altre attività correnti | 52.012                          | 38.730                         |
| Crediti finanziari correnti                | -                               | 56.332                         |
| Attività finanziarie correnti              | 6.228                           | -                              |
| Disponibilità liquide e mezzi equivalenti  | 84.880                          | 92.243                         |
| <b>Totale attività correnti</b>            | <b>160.316</b>                  | <b>202.423</b>                 |
| <b>Totale attività</b>                     | <b>680.980</b>                  | <b>725.140</b>                 |
| <b>PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>        |                                 |                                |
| <b>Patrimonio netto</b>                    |                                 |                                |
| Capitale sociale                           | 149.950                         | 149.950                        |
| Utili portati a nuovo                      | 141.548                         | 155.589                        |
| Altre riserve                              | 46.216                          | 47.960                         |
| <b>Patrimonio netto totale</b>             | <b>337.714</b>                  | <b>353.499</b>                 |
| <b>Passività non correnti</b>              |                                 |                                |
| Banche e altri finanziatori                | 260.942                         | 261.220                        |
| <b>Totale passività non correnti</b>       | <b>260.942</b>                  | <b>261.220</b>                 |
| <b>Passività correnti</b>                  |                                 |                                |
| Banche e altri finanziatori                | 9.677                           | 46.524                         |
| Debiti a breve ed altre passività correnti | 56.747                          | 50.172                         |
| Altre passività finanziarie correnti       | 13.669                          | 12.191                         |
| Debiti d'imposta                           | 2.230                           | 1.534                          |
| <b>Totale passività correnti</b>           | <b>82.324</b>                   | <b>110.421</b>                 |
| <b>Totale passività e patrimonio netto</b> | <b>680.980</b>                  | <b>725.140</b>                 |

## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

| 3° trimestre<br>2010 | 3° trimestre<br>2009 | US\$ migliaia  | 9 MESI 2010     | 9 MESI 2009     |
|----------------------|----------------------|--|-----------------|-----------------|
| <b>(5.105)</b>       | <b>(11.437)</b>      | <b>Utile / (Perdita) del periodo</b>   | <b>(14.041)</b> | <b>(4.227)</b>  |
| 8.265                | 9.493                | Ammortamenti   | 24.320          | 27.120          |
| 163                  | 105                  | Imposte correnti e differite   | 1.338           | 368             |
| 2.712                | 2.271                | Oneri finanziari   | 8.289           | 4.721           |
| 3.690                | 3.719                | Variazioni di <i>fair value</i> su attività finanziarie  | 6.363           | 716             |
| (5)                  | (18)                 | Altri componenti che non influenzano le disponibilità liquide                                    | 1               | (14)            |
| <b>9.720</b>         | <b>4.133</b>         | <b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante</b>    | <b>26.270</b>   | <b>28.684</b>   |
| 2.091                | (3.343)              | Variazioni delle rimanenze   | (2.078)         | (6.589)         |
| (3.365)              | (2.067)              | Variazioni dei crediti a breve   | (13.282)        | 1.054           |
| (1.163)              | 4.017                | Variazioni dei debiti a breve  | 6.575           | 9.990           |
| (37)                 | (7)                  | Imposte pagate   | (558)           | (217)           |
| (2.953)              | (3.114)              | Interessi corrisposti  | (8.161)         | (4.764)         |
| <b>4.293</b>         | <b>(381)</b>         | <b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>   | <b>8.766</b>    | <b>28.158</b>   |
| (10.898)             | (26.717)             | Acquisto di immobilizzazioni materiali   | (24.791)        | (57.100)        |
| -                    | 28.158               | Ricavi da vendita/cancellazione di immobilizzazioni  | 2.522           | 43.360          |
| <b>(10.898)</b>      | <b>1.441</b>         | <b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>   | <b>(22.269)</b> | <b>(13.740)</b> |
| (110)                | 277                  | Altre variazioni del patrimonio netto  | (266)           | 254             |
| -                    | (28.127)             | Variazioni di altri crediti finanziari   | 56.332          | 60.087          |
| (6.228)              | -                    | Variazioni di altre attività finanziarie   | (6.228)         | -               |
| -                    | -                    | Variazioni di altri debiti finanziari  | (12.324)        | -               |
| -                    | 150                  | Azioni proprie   | -               | 450             |
| (2.212)              | (10.850)             | Rimborso finanziamenti bancari   | (45.772)        | (32.313)        |
| 9.560                | 19.844               | Utilizzo finanziamenti bancari   | 14.340          | 46.503          |
| -                    | -                    | Dividendi  | -               | (19.402)        |
| <b>1.010</b>         | <b>(18.706)</b>      | <b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>   | <b>6.082</b>    | <b>55.579</b>   |
| <b>(5.595)</b>       | <b>(17.637)</b>      | <b>Variazione della liquidità</b>  | <b>(7.421)</b>  | <b>69.997</b>   |
| <b>(5.595)</b>       | <b>(17.637)</b>      | <b>Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b> | <b>(7.421)</b>  | <b>69.997</b>   |
| 90.298               | 129.116              | Disponibilità liquide ad inizio periodo  | 92.243          | 41.482          |
| 177                  | 507                  | Differenze di conversione su disponibilità liquide   | 58              | 507             |
| <b>84.880</b>        | <b>111.986</b>       | <b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo</b>                                  | <b>84.880</b>   | <b>111.986</b>  |

## PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

| <i>US\$ migliaia</i>              | Capitale       | Utili portati  | Altre riserve   |                    | Totale         |
|-----------------------------------|----------------|----------------|-----------------|--------------------|----------------|
|                                   | sociale        | a nuovo        | Altro           | Cash-Flow<br>hedge |                |
| <b>Saldo al 1° gennaio 2010</b>   | <b>149.950</b> | <b>155.589</b> | <b>60.150</b>   | <b>(12.190)</b>    | <b>353.499</b> |
| Dividendi                         | -              | -              | -               | -                  | -              |
| Altre variazioni                  | -              | -              | (266)           | -                  | (266)          |
| Utile (Perdita) totale            | -              | (14.041)       | -               | (1.478)            | (15.519)       |
| <b>Saldo al 30 settembre 2010</b> | <b>149.950</b> | <b>141.548</b> | <b>(59.885)</b> | <b>(13.668)</b>    | <b>337.714</b> |

| <i>US\$ migliaia</i>   | Capitale       | Utili portati  | Altre riserve |                    | Totale         |
|--|----------------|----------------|---------------|--------------------|----------------|
|  | sociale        | a nuovo        | Altro         | Cash-Flow<br>hedge |                |
| <b>Saldo al 1° gennaio 2009</b>                              | <b>149.950</b> | <b>195.661</b> | <b>58.773</b> | <b>(16.545)</b>    | <b>387.839</b> |
| Rettifiche di competenza del precedente esercizio            | -              | (7.408)        | -             | -                  | (7.408)        |
| <b>Saldo rettificato al 1° gennaio 2009</b>                  | <b>149.950</b> | <b>188.253</b> | <b>58.773</b> | <b>(16.545)</b>    | <b>380.431</b> |
| Variazioni del patrimonio netto nei primi nove mesi del 2009 | -              | -              | -             | -                  | -              |
| Dividendi  | -              | (19.402)       | -             | -                  | (19.402)       |
| Altre variazioni   | -              | -              | 1.279         | -                  | 1.279          |
| Azioni proprie   | -              | -              | -             | -                  | -              |
| Utile (Perdita) totale                                       | -              | (4.227)        | -             | 3.339              | (888)          |
| <b>Saldo al 30 settembre 2009</b>                            | <b>149.950</b> | <b>164.624</b> | <b>60.052</b> | <b>(13.206)</b>    | <b>361.420</b> |

## NOTE

Il resoconto intermedio di gestione è stato redatto secondo quanto previsto all'art. 5 della Legge lussemburghese dell'11 gennaio 2008, che ha recepito la Direttiva 2004/109/CE del 15 dicembre 2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio in materia di armonizzazione dei requisiti di trasparenza informativa degli emittenti i cui valori mobiliari sono ammessi alla negoziazione su mercati regolamentati.

Il Gruppo d'Amico International Shipping ha adottato gli IFRS (International Financial Reporting Standards) e gli IAS (International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) e approvati dall'Unione europea. Nel termine "IFRS" sono inclusi anche tutti gli "IAS" (International Accounting Standard) in vigore, nonché tutte le interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC"), denominato in precedenza Standing Interpretations Committee ("SIC").

La presente relazione è stata redatta in conformità allo IAS 34 - Bilanci Intermedi - applicando i medesimi principi contabili utilizzati nella redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2009, tenuto conto dei cambiamenti sostanziali intervenuti successivamente.

Il Gruppo d'Amico International Shipping dispone di adeguate risorse, tali da garantire la propria operatività per il prossimo futuro; il bilancio viene quindi redatto sulla base del principio di continuità aziendale.

Gli importi sono espressi in dollari USA, valuta funzionale utilizzata dalla Società e dalle sue principali controllate.

---

### 1. PRINCIPI CONTABILI

---

Il presente resoconto intermedio di gestione illustra i risultati consolidati conseguiti dalla società controllante, d'Amico International Shipping SA, e dalle sue controllate per il periodo chiuso al 30 settembre 2010. I principi contabili sono stati applicati in maniera uniforme.

Ai sensi delle disposizioni di cui all'art. 36, paragrafo 1, lettere b) e c), e del paragrafo 2 del vigente regolamento Consob di attuazione della normativa sui Mercati, e sebbene tali disposizioni non siano applicabili nei confronti della Società, quest'ultima ha richiesto alle proprie controllate (considerate rilevanti in base al vigente regolamento Consob) aventi sede in paesi extra UE e soggette a norme di legge di tali paesi, l'adozione della normativa sugli emittenti sia relativamente al loro atto costitutivo, che alla composizione ed ai poteri attribuiti ai rispettivi organi di controllo. La Società ha inoltre verificato che le suddette controllate abbiano adottato un sistema di auditing interno per la regolare presentazione al management e ai revisori contabili della medesima di tutti i dati economici e finanziari necessari alla redazione dei bilanci consolidati della Società, in modo che i revisori siano in grado di eseguire la verifica annuale e semestrale sui conti della stessa.

### PRINCIPI DI CONSOLIDAMENTO

Il presente resoconto intermedio di gestione illustra i risultati consolidati conseguiti dalla società controllante, d'Amico International Shipping SA, e dalle sue controllate per il periodo chiuso al 30 settembre 2010.

### PRINCIPALI DECISIONI ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio la direzione aziendale effettua valutazioni e, ove necessario, formula delle stime. Le decisioni degli amministratori sono basate sull'esperienza passata e sulle previsioni connesse al verificarsi di eventi futuri, e pertanto sono da considerarsi ragionevoli. Stime e valutazioni rilevanti ai fini contabili sono effettuati in tutte le aree di business.

## INFORMAZIONI DI SETTORE

d'Amico International Shipping opera in un solo segmento, quello delle navi cisterna. In termini geografici, il segmento di riferimento è unico poiché il Gruppo valuta le opportunità d'impiego disponibili in tutto il mondo e i movimenti delle singole navi non sono limitati a specifiche aree geografiche. Il Gruppo non fornisce quindi un'informativa geografica specifica per segmenti.

## PRINCIPI CONTABILI

Non ci sono nuovi IFRS (International Financial Reporting Standards) o IFRIC applicabili al presente resoconto intermedi di gestione rispetto a quelli applicati alla relazione di bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009.

---

## 2. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

---

### IMPEGNI FINANZIARI

Al 30 settembre 2010, gli impegni finanziari del Gruppo erano pari a US\$ 99,8 milioni, di cui US\$ 62,4 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi.

| <i>US\$ milioni</i> | <b>Al 30 settembre 2010</b> | <b>Al 31 dicembre 2009</b> |
|---------------------|-----------------------------|----------------------------|
| Fino a un anno      | 62,4                        | 79,1                       |
| Tra 1 e 3 anni      | 37,4                        | 49,2                       |
| Tra 3 e 5 anni      | -                           | -                          |
| Oltre 5 anni        | -                           | -                          |
| <b>Totale</b>       | <b>99,8</b>                 | <b>128,3</b>               |

Gli impegni finanziari sono relativi ai pagamenti per US\$ 43,7 milioni, quota di DIS, per quattro navi cisterna 'product/chemical' da 46.000 dwt costruite da Hyundai-Mipo Dockyard acquistate da GLENDA International Shipping Ltd. e a pagamenti a medio termine per US\$ 56,2 milioni relativi a due navi cisterna 'product/chemical' da 52.000 dwt costruite dal cantiere Hyundai-Mipo inizialmente acquistate da GLENDA International Shipping e successivamente trasferite a d'Amico Tankers Limited nel marzo dell'esercizio in corso.

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico  
Presidente

Marco Fiori  
Amministratore Delegato

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

Alberto Mussini  
Chief Financial Officer



---

## CONTATTI

### **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](mailto:ir@damicointernationalshipping.com)

### **Media Relations**

*PMS Group*

Antonio Buozi

Tel: +39 02 48000250

Cell: +39 329 7605000

E-mail: [a.buozi@pmsgroup.it](mailto:a.buozi@pmsgroup.it)