

d'Amico International Shipping S.A.

Resoconto intermedio di gestione – Primo trimestre 2012

Lussemburgo, 26 aprile, 2012 - Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato i risultati del primo trimestre 2012.

Risultati migliori per DIS nel Q1 2012, grazie a piu' elevate tariffe spot registrate nel mercato delle navi cisterna, che mostra segnali di miglioramento

RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2012

- Ricavi base *time-charter* (TCE) di US\$ 44,5 milioni, (US\$ 47,9 milioni nel 2011)
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 5,8 milioni (US\$ 5,6 milioni nel 2011)
- Perdita netta di US\$ 1,5 milioni (Perdita netta di US\$ 4,8 milioni nel 2011)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ (2,5) milioni (US\$ 17,0 milioni nel 2011)
- Indebitamento netto di US\$ 271,9 milioni (US\$ 239,6 milioni a fine 2011)

Il primo trimestre 2012 ha fatto registrare una perdita netta di US\$ 1,5 milioni, conseguenza dell'attuale debole andamento del settore delle navi cisterna. L'aumento delle tariffe spot nel corso del primo trimestre rispetto alla media del precedente esercizio ha portato a risultati operativi relativamente soddisfacenti confermando la solida posizione di mercato della Società nonostante il difficile scenario in cui opera.

DIS ha iniziato il 2012 con una percentuale di ricavi derivanti da contratti a tariffa fissa ancora elevata ed in grado di sostenere l'andamento dell'EBITDA e di generare flussi di cassa. Questa percentuale di copertura consentirà inoltre a DIS di approfittare pienamente di eventuali rialzi del mercato.

d'Amico International Shipping conferma la propria visione prudente sulle prospettive del mercato per i primi mesi del 2012, a causa soprattutto delle incerte condizioni macro-economiche globali. E', tuttavia, positiva la visione di medio-lungo periodo per il mercato delle navicisterna e per il segmento delle navi MR in particolare.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Leggeri cambiamenti nel trasporto di prodotti petroliferi via mare hanno incrementato il rapporto tonnellaggio-miglia. Con l'aspettativa di una prolungata dislocazione dei prodotti petroliferi, si stima un miglioramento nel livello di utilizzo delle navicisterna.

L'offerta di tonnellaggio si sta riducendo a causa dei ritardi nella consegna delle navi, della cancellazione di alcuni contratti, della conversione di navi e dell'assenza di ordini significativi per la futura costruzione di nuove navi, portando così ad un'erosione del tasso futuro di crescita netta dell'offerta.

La visione di piu' lungo termine e' positiva, con tassi di utilizzo sempre buoni anche se ogni miglioramento sostanziale dal lato della domanda appare al momento ancora incerto. Vi sono prospettive di miglioramento del contesto operativo anche nel medio termine, grazie ad un atteso incremento della domanda di prodotti petroliferi, sebbene ad un tasso di crescita ancora limitato.

EVENTI SUCCESSIVI

d'Amico International Shipping S.A. inoltre rende noto che la propria controllata operativa d'Amico Tankers Limited (Irlanda) ha accettato l'offerta formulata da Danish Ship Finance A/S (Danmarks Skibskredit A/S) che fissa i termini e le condizioni principali per la stipula di un contratto di finanziamento, per un importo di US\$ 11.5 milioni, per il parziale rifinanziamento dell'acquisto della nave cisterna "medium range" Product/Tankers, 48,400 DWT, con doppio scafo M/T High Prosperity costruita nel 2006 dal cantiere IMABARI Shipyard (la "Nave"). I principali termini e condizioni dell'acquisto della Nave erano stati annunciati dalla Società il 20 marzo 2012 quando era stata prevista una consegna per aprile 2012 ora rinviata a maggio 2012. L'accordo concluso prevede una durata del finanziamento di diciotto mesi a decorrere dall'unica erogazione che dovrà essere effettuata non più tardi del primo giugno e un tasso di interesse molto competitivo. La linea di credito è garantita dall'ipoteca di primo grado iscritta sulla Nave finanziata e dalla DIS.

Oggi alle ore 13.30 (CEST), DIS terrà una conferenza telefonica. Per partecipare, comporre i seguenti numeri telefonici: dall'Italia +39 02 8058811, dal Regno Unito +44 1 212818003, dagli USA +1 718 7058794. Prima della conferenza telefonica è possibile scaricare le slide della presentazione dalla pagina Investor Relations del sito DIS: www.damicointernationalshipping.com. Per ulteriori informazioni: Investor Relation Manager, Anna Franchin, tel. +352 26262929

Il presente comunicato stampa dei risultati del primo trimestre 2012, non sottoposti a revisione contabile, rappresenta il resoconto intermedio di gestione redatto conformemente alle disposizioni dell'articolo 5 della legge lussemburghese del 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 disponibile presso la sede legale della Società, Borsa Italiana S.p.A., la Consob, la CSSF oppure su www.damicointernationalshipping.com e presso Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di OAM.

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal

Capitale sociale di US\$ 149.949.907 al 31 marzo 2012

INDICE

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	4
DATI DI SINTESI.....	5
RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE.....	6
STRUTTURA DEL GRUPPO	6
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING.....	7
ANALISI DELL'ANDAMENTO PATRIMONIALE, ECONOMICO E FINANZIARIO DEL GRUPPO	10
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO.....	15
FATTI DI RILEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE....	15
 GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING	
BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 MARZO 2012	18
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO.....	18
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO.....	18
SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA.....	19
RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO.....	20
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO.....	21
NOTE.....	22

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente

Paolo d'Amico⁽¹⁾

Amministratore delegato

Marco Fiori⁽¹⁾

Amministratori

Cesare d'Amico⁽¹⁾

Massimo Castrogiovanni⁽²⁾

Stas Andrzej Jozwiak⁽³⁾

Giovanni Battista Nunziante

John Joseph Danilovich⁽²⁾

Heinz Peter Barandun⁽²⁾

(1) Membro del Comitato Esecutivo

(2) Amministratore non Esecutivo - Independent Director

(3) Amministratore non Esecutivo - Lead Independent Director

SOCIETÀ DI REVISIONE

Moore Stephens Audit S.à.r.l., Lussemburgo

DATI DI SINTESI

DATI FINANZIARI

<i>US\$ migliaia</i>	1° trimestre 2012	1° trimestre 2011
Ricavi base time charter (TCE)	44.467	47.882
Risultato operativo lordo/ EBITDA	5.771	5.580
<i>margin e sul TCE in %</i>	<i>12,98%</i>	<i>11,65%</i>
Utile (perdita) operativo / EBIT	(3.196)	(3.078)
<i>margin e sul TCE in %</i>	<i>(7,19)%</i>	<i>(6,43)%</i>
Utile / (perdita) netto	(1.459)	(4.758)
<i>margin e sul TCE in %</i>	<i>(3,28)%</i>	<i>(9,94)%</i>
Utile (perdita) per azione (US\$)	US\$ (0,010)	US\$ (0,032)
Flussi di cassa operativi	(2547)	16.948
Investimenti lordi (CapEx)	(32.796)	(16.510)
	Al 31 marzo 2012	Al 31 dicembre 2011
Totale attività	686.877	670.237
Indebitamento finanziario netto	271.875	239.565
Patrimonio netto	314.427	315.481

ALTRI DATI OPERATIVI

	1° trimestre 2012	1° trimestre 2011
Dati operativi giornalieri - Ricavi base time charter per giorno di utilizzo (US\$) ¹	13.904	14.328
Sviluppo della flotta - Numero medio di navi	36,7	38,6
- Di proprietà	19,0	18,3
- A noleggio	17,7	19,4
- A noleggio attraverso pool	-	1,0
Giorni di off-hire/giorni nave disponibili ² (%)	4,1%	1,0%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili ³ (%)	38,3%	47,4%

¹ Rappresenta i ricavi su base time charter per le navi impiegate sul mercato spot e per navi impiegate con contratti time charter al netto delle commissioni. I calcoli non includono le navi noleggate attraverso i pool.

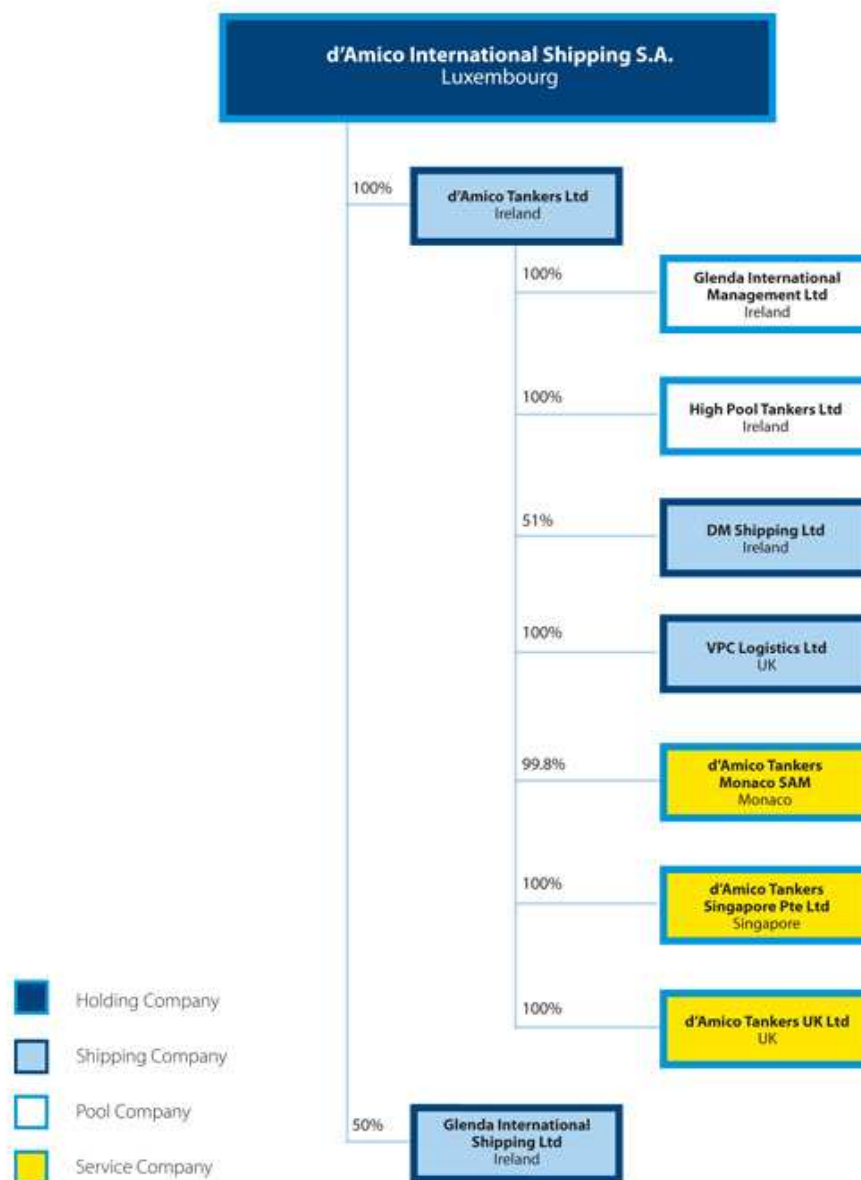
² Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (off-hire days) - inclusi i giorni di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni nave disponibili.

³ Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili (%): questo dato rappresenta il numero di giorni in cui le imbarcazioni sono impiegate con contratti time charter.

RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE

STRUTTURA DEL GRUPPO

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



[Lussemburgo, Irlanda, Irlanda, Irlanda, Regno Unito, Monaco, Singapore, Regno Unito, Irlanda – Holding, Società di navigazione, Consorzio, Società di servizi]

VPC Logistics Ltd. è in liquidazione

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 6 anni, rispetto ad un'età media di settore di 9,3 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. Tutte le navi sono state 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 31 marzo 2012 il 70% 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, che al 31 marzo 2012, comprendeva 37 navi:

Flotta MR

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Di proprietà				
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melissa ¹	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Mery ¹	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melody ¹	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melanie ¹	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meredith ¹	46.147	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Strength ²	46.800	2009	Naka i Zosen, Giappone	-
GLEND A Megan ¹	47.147	2009	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Efficiency ²	46.547	2009	Naka i Zosen, Giappone	-
High Venture	51.087	2006	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Presence	48.700	2005	Imabari, Giappone	-
High Priority	46.847	2005	Naka i Zosen, Giappone	-
High Progress	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Performance	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Valor	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Courage	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Endurance	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Endeavour	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Challenge	46.475	1999	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Spirit	46.473	1999	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Wind	46.471	1999	STX, Corea del Sud	IMO II/III

¹ Navidi proprietà di GLEND A International Shipping, in cui DIS detiene una partecipazione del 50%

² Navidi proprietà di DM Shipping (in cui DIS detiene una partecipazione del 51%) e noleggiate a d'Amico Tankers Limited

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
A noleggio con opzione di acquisto				
High Enterprise	45.800	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
High Pearl	48.023	2009	Imabari, Giappone	-
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
A noleggio senza opzione di acquisto				
High Force	53.603	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
High Saturn	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Mars	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Mercury	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Jupiter	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Freja Hafnia	53.700	2006	Shin Kurushima, 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	-
High Nefeli	45.976	2003	STX, Corea del Sud	IMO II/III

Flotta *handysize*

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Di proprietà				
Cielo di Salerno	36.032	2002	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Parigi	36.032	2001	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Londra	35.985	2001	STX, Corea del Sud	IMO II/III
A noleggio con opzione di acquisto				
Malbec	38.499	2008	Guangzhou, Cina	IMO II/III
Marvel	38.435	2008	Guangzhou, Cina	IMO II/III
A noleggio senza opzione di acquisto				
Cielo di Guangzhou ¹	38.877	2006	Guangzhou, Cina	IMO II

¹ Contratto di noleggio a scato nudo

Impiego della flotta e partnership

	<i>N. di navi di DIS</i>	<i>Totale navi del Pool</i>
Impiego diretto	21,5	
High Pool (navi MR)	9,0	13,0
GLENDA Int. Mgmt. (navi MR)	6,5	10,0
Totale	37,0	

Al 31 marzo 2012, d'Amico International Shipping d'Amico International Shipping impiegava direttamente 21,5 navi: 7,5 MR ('Medium Range') mediante contratti di noleggio, mentre 8 navi MR e 6 navi handysize sono attualmente impiegate sul mercato spot. Il Gruppo impiega una parte consistente delle proprie navi tramite accordi di partnership.

High Pool Tankers Limited – pool con Nissho Shipping Co. Limited (Japan) e Mitsubishi Corporation che al 31 marzo 2012 gestiva 13 navi cisterna MR. d'Amico International Shipping, attraverso tramite la propria controllata d'Amico Tankers Limited è responsabile in via esclusiva della gestione commerciale del pool, in particolare del noleggio, delle operazioni navali e dell'amministrazione.

GLENDA International Management Limited – accordo commerciale concluso con Glencore/ST Shipping per gestire le navi sotto un unico marchio commerciale, 'GLENDA'. In seguito alla riorganizzazione del consorzio, alla fine del trimestre GLENDA International Management Limited gestiva 10 navi cisterna MR.

Oltre agli accordi consortili e commerciali, DIS ha costituito due joint venture:

- DM Shipping Limited, costituita con il Gruppo Mitsubishi, che detiene due navi MR consegnate nel 2009;
- GLENDA International Shipping Limited, costituita con il Gruppo Glencore, che attualmente è proprietaria di sei navi, consegnate tra agosto del 2009 e febbraio 2011.

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 76 navi, parte di proprietà e parte a noleggio; di esse, 37 fanno parte della flotta di d'Amico International Shipping ed operano nel mercato delle navi cisterna, mentre le rimanenti 39 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 della d'Amico International Shipping supporto per i servizi di assistenza tecnica e per tutti i prodotti e i servizi relativi al controllo di qualità, alla sicurezza e alle esigenze tecniche, compresa la gestione degli equipaggi e delle polizze assicurative.

d'Amico International Shipping opera tramite i propri uffici di Lussemburgo, Dublino, Londra, Monaco e Singapore. Al 31 marzo 2012 il Gruppo impiegava 567 dipendenti come personale marittimo e 45,5 dipendenti come personale di terra.

Sintesi dei risultati del primo trimestre 2012

I risultati del primo trimestre 2012 sono stati *discreti* per d'Amico International Shipping (DIS) tenuto conto del persistere di una situazione economica incerta e delle crisi geopolitiche. L'inizio dell'esercizio è stato caratterizzato da timori relativi alla difficoltà della fornitura di prodotti petroliferi in seguito alle interruzioni da parte di paesi non appartenenti all'OPEC. Si prevede un aumento ancora modesto della domanda di prodotti petroliferi, nella misura di 800.000 barili al giorno, per effetto del debole quadro economico. La crisi del debito pubblico in Europa continua a costituire un problema, anche se non più così critico come nel 2011. Il rallentamento economico registrato dai paesi emergenti è stato controbilanciato da dati economici migliori del previsto nelle economie sviluppate, in particolare in Nord America. I margini di raffinazione eccezionalmente bassi e i previsti interventi di manutenzione in alcune raffinerie hanno provocato una riduzione della fornitura di prodotti petroliferi al di sotto della media quinquennale. La dislocazione di tale fornitura continua senza portare a un effettivo e sostanziale incremento dei margini nel settore delle navi cisterna. L'ampia e moderna flotta di navi cisterna è ancora sovradimensionata rispetto al mercato, ma questo problema è stato in parte controbilanciato dall'aumento delle distanze percorse per la fornitura dei prodotti petroliferi.

Il primo trimestre 2012 ha fatto registrare una perdita netta di US\$ 1,5 milioni, conseguenza dell'attuale debole andamento del settore delle navi cisterna. L'aumento delle tariffe spot nel corso del primo trimestre rispetto alla media del precedente esercizio e il risultato operativo lordo di US\$ 5,8 milioni registrato da DIS rappresentano dati relativamente soddisfacenti, malgrado la perdita operativa (EBIT) di US\$ 3,2 milioni, a conferma della solida posizione di mercato della Società nonostante il difficile scenario in cui opera. La perdita netta registrata nel primo trimestre è stata compensata dai proventi finanziari derivanti principalmente dalla conversione del finanziamento denominato in yen. Nonostante i flussi di cassa leggermente negativi (US\$ 2,5 milioni) e gli investimenti lordi effettuati del periodo in esame, DIS ha confermato alla fine del trimestre la propria solida posizione finanziaria. DIS ha iniziato il 2012 con una percentuale di ricavi derivanti da contratti a tariffa fissa ('copertura') sempre elevata (38,3% in media nel primo trimestre 2012), che ha giovato all'EBITDA e alla generazione di flussi di cassa. Questa percentuale di copertura consentirà inoltre a DIS di approfittare pienamente di eventuali rialzi del mercato.

Risultati operativi

US\$ migliaia	1° trimestre 2012	1° trimestre 2011
Ricavi	77.711	68.080
Costi diretti di viaggio	(33.244)	(20.198)
Ricavi base <i>time charter</i>	44.467	47.882
Costi per noleggi passivi	(22.433)	(24.446)
Altri costi operativi diretti	(12.987)	(13.441)
Costi generali ed amministrativi	(3.872)	(5.465)
Altri proventi operativi	596	1.050
Risultato operativo lordo	5.771	5.580
Ammortamenti	(8.967)	(8.658)
Utile/(Perdita) del periodo	(3.196)	(3.078)
Proventi (oneri) finanziari netti	1.883	(1.538)
Utile/(Perdita) ante imposte	(1.313)	(4.616)
Imposte sul reddito	(146)	(142)
Utile/(Perdita) del periodo	(1.459)	(4.758)

I ricavi nel primo trimestre 2012 sono stati di US\$ 77,7 milioni rispetto a un fatturato lordo di US\$ 68,1 milioni del primo trimestre 2011 e su di essi hanno influito i seguenti fattori: (i) diminuzione del numero medio di navi della flotta durante il periodo in esame (36,7 nel primo trimestre 2012 rispetto a 38,6 nel primo trimestre 2011) in seguito alla riconsegna di alcune navi noleggiate, non completamente compensata dall'incremento delle navi di proprietà; (ii) una percentuale di copertura inferiore derivante da contratti a tariffa fissa (38,3% nel primo trimestre 2012 rispetto a 47,4% nel primo trimestre 2011) con ricavi base time-charter medi giornalieri logicamente inferiori (US\$ 15.972 nel primo trimestre 2012 rispetto a US\$ 16.932 nel primo trimestre 2011), come conseguenza dei nuovi contratti stipulati nel 2010 e nel 2011; (iii) media giornaliera delle tariffe spot superiore (US\$ 12.623 nel primo trimestre 2012 rispetto a US\$ 11.871 nel primo trimestre 2011).

La percentuale di giorni-nave disponibili nel primo trimestre 2012 (4,1%) è stata superiore rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (1,0%), principalmente a causa dei previsti interventi di bacino.

I costi diretti di viaggio risentono del summenzionato andamento dei ricavi, legato all'evoluzione della flotta e all'utilizzo delle navi (contratti time charter e sul mercato spot). Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato spot, ammontano a US\$ 33,2 milioni nel primo trimestre 2012 rispetto a US\$ 20,2 milioni nel primo trimestre 2011.

Nel primo trimestre 2012 i ricavi base time charter sono stati di US\$ 44,5 milioni rispetto a US\$ 47,9 milioni nello stesso trimestre dell'esercizio precedente. Grazie alla strategia di DIS, la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa (percentuale di copertura), è rimasta elevata per tutto il primo trimestre 2012 (38,3% in media). La diminuzione del ricavo medio giornaliero relativo ai contratti a tariffa fissa nel 2012 è dovuta agli effetti di alcuni contratti a medio-lungo termine stipulati negli ultimi due anni a tariffe che riflettono le attuali condizioni di mercato. Si sottolinea che, oltre a garantire i ricavi a un livello superiore al punto di pareggio della liquidità, tali contratti hanno l'obiettivo di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere, un aspetto essenziale della strategia di DIS.

Come indicato nella successiva tabella, la diminuzione dei ricavi medi giornalieri nel primo trimestre 2012 (US\$ 13.904) rispetto allo stesso periodo del 2011 è stata determinata unicamente dalla riduzione della tariffa fissa media precedentemente menzionata (US\$ 15.972 nel primo trimestre 2012 rispetto a US\$ 16.932 nel primo trimestre 2011). L'andamento trimestrale delle tariffe spot, positivamente influenzato dai segnali di ripresa, è stato invece migliore rispetto allo stesso trimestre dello scorso anno.

Tariffe giornaliera TCE di DIS	1° trim. 2011	2° trim. 2011	3° trim. 2011	4° trim. 2011	1° trim. 2012
<i>(Dollari USA)</i>					
Spot	11.871	12.516	11.894	11.819	12.623
Fissa	16.932	16.854	16.517	16.082	15.972
Media	14.328	14.687	14.164	13.869	13.904

I costi per noleggi passivi relativi alle navi a noleggio che compongono la flotta DIS sono stati di US\$ 22,4 milioni nel primo trimestre 2012 (US\$ 24,5 milioni nel primo trimestre 2011). Tale diminuzione è dovuta al minor numero di navi a noleggio (una media di 17,7 nel primo trimestre 2012 rispetto a 19,4 nello stesso trimestre dell'esercizio precedente). I costi giornalieri per noleggi passivi sono rimasti sostanzialmente stabili.

Gli altri costi operativi diretti di US\$ 13,0 milioni nel primo trimestre 2012 rispetto a US\$ 13,4 milioni nel primo trimestre 2011, comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche, lubrificanti e costi assicurativi che derivano dalla gestione delle navi di proprietà, pur essendo queste ultime in media 19,0 nel primo trimestre 2012 rispetto a 18,3 nel primo trimestre 2011. Il decremento, che in parte è dipeso dalla diversa tempistica delle spese tecniche, è dovuto anche alla diminuzione e razionalizzazione di alcuni costi. È importante sottolineare come il monitoraggio costante dei costi operativi, la scelta di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione delle procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente) volte a consentire il rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore, costituiscono fattori cruciali per il mantenimento di un ottimo livello qualitativo della flotta e per una gestione efficiente della stessa.

Nel primo trimestre 2012 i *costi generali ed amministrativi* sono stati di US\$ 3,9 milioni, in diminuzione rispetto a US\$ 5,5 milioni dello stesso trimestre dell'esercizio precedente. Tale significativa riduzione, parzialmente dovuta a tassi di cambio USD / Euro più favorevoli e ad alcune poste non ricorrenti relative al primo trimestre del 2011, dipende principalmente dall'attività di gestione dei costi volta alla riduzione delle spese per il personale di terra e amministrativo.

Gli *altri proventi operativi* sono stati di US\$ 0,6 milioni nel primo trimestre 2012 (US\$ 1,1 milioni nel primo trimestre 2011). Il saldo si riferisce alle commissioni di noleggio da navi di terzi gestite attraverso i pool.

Il *risultato operativo lordo (EBITDA)* nel primo trimestre 2012 è stato di US\$ 5,8 milioni rispetto a US\$ 5,6 milioni nel primo trimestre 2011. Come sottolineato in precedenza, il leggero miglioramento è dovuto a un incremento dei ricavi derivanti dalle tariffe *spot* ma anche a una riduzione dei costi alla voce 'Altri costi operativi diretti' e 'Costi generali e amministrativi'.

Gli *ammortamenti* ammontano a US\$ 9,0 milioni nel primo trimestre 2012 (US\$ 8,7 milioni nel primo trimestre 2011). Il leggero aumento è dovuto principalmente alla consegna di navi di nuova costruzione, le cosiddette *new building*, e al conseguente incremento della flotta di proprietà.

Il *risultato operativo (EBIT)* nei primi tre mesi dell'esercizio è stato negativo, con una perdita operativa di US\$ 3,2 milioni, in linea con una perdita operativa di US\$ 3,1 milioni (EBIT negativo) del primo trimestre 2011.

Nel primo trimestre 2012 i proventi finanziari netti di DIS sono stati di US\$ 1,9 milioni rispetto ad oneri finanziari netti pari a US\$ 1,5 milioni nel primo trimestre 2011. Questa variazione positiva degli 'Oneri finanziari netti' rispetto al primo trimestre del 2011 è dovuta principalmente ai due seguenti fattori: (i) differenza di cambio positiva per US\$ 3,2 milioni derivanti dalla conversione in dollari USA di finanziamenti denominati in yen (US\$ 1,1 milioni nel primo trimestre 2011); (ii) proventi finanziari da derivati su cambi per un importo totale di US\$ 0,5 milioni; (iii) aumento del valore di mercato (*fair value*) del portafoglio obbligazionario per US\$ 0,8 milioni nel primo trimestre dell'esercizio. In seguito alla rinegoziazione di due contratti di swap su tassi di interesse, gli interessi sui finanziamenti, pari a US\$ 2,3 milioni nel primo trimestre 2012, sono stati inferiori rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (US\$ 2,8 milioni).

La *perdita ante imposte* registrata dalla Società nel primo trimestre 2012 è stata di US\$ 1,3 milioni (perdita di US\$ 4,6 milioni nel primo trimestre 2011).

Le *imposte sul reddito* sono state di US\$ 0,2 milioni nel primo trimestre 2012 (US\$ 0,1 milioni nel primo trimestre 2011).

La *perdita netta* registrata nel primo trimestre 2012 è stata di US\$ 1,5 milioni, rispetto a una perdita netta di US\$ 4,8 milioni nel primo trimestre 2011.

Situazione patrimoniale - finanziaria consolidata

(US\$ migliaia)	Al 31 marzo 2012	Al 31 dicembre 2011
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	571.454	547.634
Attività correnti	115.423	122.603
Totale attività	686.877	670.237
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	314.436	315.481
Passività non correnti	300.087	282.492
Passività correnti	72.354	72.264
Totale passività e patrimonio netto	686.877	670.237

Le *attività non correnti* sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto. Secondo le valutazioni fornite da un importante broker, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS, inclusa la parte relativa alle nuove navi in costruzione, è di US\$ 447,9 milioni al 31 marzo 2012, rispetto a un valore contabile netto della flotta di US\$ 570,4 milioni.

Nei primi tre mesi dell'esercizio gli *investimenti lordi* sono stati di US\$ 32,8 milioni e comprendono le rate pagate per le due *new building* dei cantieri Hyundai-Mipo, la prima delle quali è stata consegnata il 31 marzo 2012, mentre la consegna della seconda è prevista per la fine di aprile 2012. Tali investimenti in conto capitale comprendono inoltre i costi di bacino relativi alle navi di proprietà.

Le *attività correnti* al 31 marzo 2012 sono di US\$ 115,4 milioni. Oltre alle voci del capitale circolante, ovvero rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 18,4 milioni e US\$ 43,1 milioni, le attività correnti comprendono crediti finanziari a breve per US\$ 53,9 milioni, composti da investimenti di tesoreria (obbligazioni) per US\$ 9,1 milioni e disponibilità liquide e mezzi equivalenti per US\$ 44,8 milioni.

Le *passività non correnti* (US\$ 300,1 milioni) rappresentano la parte dei debiti a lungo termine verso banche, commentati nella sezione successiva (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, per un totale di US\$ 46,5 milioni, essenzialmente relativi a debiti commerciali e altre passività.

Il saldo del *patrimonio netto* al 31 marzo 2012 era di US\$ 314,4 milioni (US\$ 315,5 milioni al 31 dicembre 2011). La variazione rispetto all'esercizio precedente è essenzialmente dovuta alla perdita netta sostenuta nel periodo in esame.

Indebitamento netto

L'indebitamento netto al 31 marzo 2012 ammontava a US\$ 271,9 milioni rispetto a US\$ 239,6 milioni alla chiusura del precedente esercizio. L'incremento è dovuto principalmente al prestito contratto per finanziare la costruzione delle nuove navi.

US\$ migliaia	Al 31 marzo 2012	Al 31 dicembre 2011
Liquidità		
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	44.749	51.068
Attività finanziarie correnti	9.128	14.396
Totale attività finanziarie correnti	53.877	65.464
Debiti verso banche – correnti	17.600	14.864
Altre passività finanziarie correnti		
Verso terzi	8.065	7.673
Totale passività finanziarie correnti	25.665	22.537
Indebitamento finanziario netto corrente	(28.212)	(42.927)
Debiti verso banche – non correnti	300.087	282.492
Totale passività finanziarie non correnti	300.087	282.492
Indebitamento finanziario netto	271.875	239.565

Le risorse finanziarie a breve termine (*Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* oltre agli investimenti in tesoreria inclusi nelle *Attività finanziarie correnti*) ammontano a US\$ 53,9 milioni. Tale livello di liquidità consente a DIS di affrontare adeguatamente l'attuale difficile scenario di mercato, avendo già finanziato la parte di capitale destinata agli investimenti previsti per terminare il programma di costruzione di nuove navi.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 31 marzo 2012 era di US\$ 317,7 milioni, comprensivo di soli US\$ 17,6 milioni con scadenza a un anno. L'indebitamento di DIS si articola in tre linee di credito a favore di d'Amico Tankers Limited (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo: (i) debito di US\$ 149,5 milioni relativo alla linea di credito *revolving* concessa da Crédit Agricole su un periodo di 10 anni (con la partecipazione di altri istituti bancari); (ii) debito di US\$ 25,6 milioni relativo al prestito sindacato concesso da Mizuho Bank; (iii) finanziamento settennale concesso da Crédit Agricole e DnB NOR Bank per finanziare le due navi MR in costruzione, la prima delle quali è stata consegnata nel marzo 2012 mentre la consegna della seconda è prevista per aprile 2012. L'importo utilizzato finora è pari a US\$ 37,7 milioni. L'indebitamento di DIS comprende inoltre la quota dei finanziamenti concessi alle due joint venture, GLENDIA International Shipping Ltd e DM Shipping Ltd: (i) finanziamento Commerzbank AG Global Shipping e Credit Suisse di US\$ 78,0 milioni per le navi di nuova costruzione Hyundai-Mipo della joint venture Glenda International Shipping Ltd, tutte già consegnate; (ii) linea di credito Mitsubishi UFJ Lease di US\$ 26,6 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\$ 7,9 milioni degli strumenti di copertura derivati (essenzialmente contratti di swaps su tassi di interesse).

Flussi di cassa

I flussi di cassa netti per il periodo chiuso al 31 marzo 2012 hanno fatto registrare un saldo negativo di US\$ 6,1 milioni.

<i>US\$ migliaia</i>	1° trimestre 2012	1° trimestre 2011
Flussi di cassa da attività operative	(2.547)	16.948
Flussi di cassa da attività di investimento	(32.796)	(16.510)
Flussi di cassa da attività finanziarie	29.226	(2.021)
Variazione della liquidità	(6.117)	(1.583)
Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(6.117)	(1.583)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	51.068	68.266
Differenze di conversione su disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(202)	95
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	44.749	66.778

I *flussi di cassa da attività operative* nel primo trimestre 2012 hanno fatto registrare un saldo leggermente negativo derivante dall'andamento del capitale circolante durante il periodo in esame. Si noti che la netta variazione rispetto al primo trimestre 2011 è dovuta all'efficiente gestione del capitale circolante realizzata nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

I *flussi di cassa da attività di investimento* sono stati di US\$ 32,8 milioni (utilizzi) costituiti da investimenti lordi relativi ai pagamenti delle rate per le navi di nuova costruzione.

Nel primo trimestre 2012 il saldo dei *flussi di cassa da attività finanziarie* è stato positivo per US\$ 29,2 milioni in seguito agli utilizzi dei finanziamenti bancari già previsti, al netto dei rimborsi, oltre che per US\$ 5,0 milioni derivanti dalla cessione di obbligazioni effettuata durante il trimestre.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

Flotta controllata – d’Amico Tankers Limited

Nel corso del primo trimestre 2012 la flotta controllata da d’Amico Tankers Limited ha registrato i seguenti cambiamenti:

- Nel mese di gennaio 2012, la M/T Freja Hafnia, nave MR costruita nel 2006, è stata consegnata a d’Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di un anno;
- Nel mese di marzo 2012, la M/T High Seas, nave MR di proprietà di nuova costruzione, è stata consegnata a d’Amico Tankers Limited dai cantieri Hyundai-Mipo (Corea del Sud).

Acquisto della M/T High Prosperity, nave cisterna MR

Nel marzo 2012, d’Amico Tankers Limited, società operativa interamente controllata da d’Amico International Shipping S.A. ha stipulato l’acquisto della M/T High Prosperity, nave cisterna a medio raggio (MR) a doppio scafo (48.711 dwt), costruita nel 2006 da Imabari Shipbuilding Co. Ltd, Giappone, al prezzo di US\$ 22,5 milioni. La nave era noleggiata da d’Amico Tankers dal 2006. Il contratto di noleggio prevedeva un’opzione di acquisto, non esercitata prima durante l’anno poiché non era *‘in the money’*. In aggiunta a quanto precedentemente indicato dalla Società, la consegna della nave a d’Amico Tankers è prevista per il mese di maggio 2012.

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

Flotta controllata

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

	Al 31 marzo 2012			Al 26 aprile 2012		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	17,0	3,0	20,0	17,0	3,0	20,0
A noleggio	14,0	3,0	17,0	14,0	3,0	17,0
A noleggio attraverso pool	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totale	31,0	6,0	37,0	31,0	6,0	37,0

Nuova linea di credito

d’Amico Tankers Limited (Irlanda) ha accettato l’offerta formulata da Danish Ship Finance A/S (Danmarks Skibskredit A/S) che fissa i termini e le condizioni principali per la stipula di un contratto di finanziamento, per un importo di US\$ 11.5 milioni, per il parziale finanziamento dell’acquisto della nave cisterna “medium range” Product/Tankers, 48,400 DWT, con doppio scafo M/T High Prosperity costruita nel 2006 dal cantiere IMABARI Shipyard (la “Nave”). I principali termini e condizioni dell’acquisto della Nave erano stati annunciati dalla Società il 20 marzo 2012 quando era stata prevista una consegna per aprile 2012 ora rinviata a maggio 2012. L’accordo concluso prevede una durata del finanziamento di diciotto mesi a decorrere dall’unica erogazione che dovrà essere effettuata non più tardi del primo giugno e un tasso di interesse molto competitivo. La linea di credito è garantita dall’ipoteca di primo grado iscritta sulla Nave finanziata e dalla DIS.

Evoluzione prevedibile della gestione

Le chiusure di raffinerie che si verificheranno nel corso del secondo trimestre 2012 continuano ad essere il fattore fondamentale che modificherà la futura domanda di navi cisterna. I margini e i rendimenti estremamente bassi hanno costretto alla chiusura numerose raffinerie, soprattutto nei paesi Ocse, in Nord America e in Europa. Le raffinerie di costruzione più recente, economicamente efficienti, che si trovano nei paesi emergenti dovrebbero essere in grado di far fronte a un eventuale aumento della domanda. Il sostanziale cambio di direzione del trasporto di greggio, dall'emisfero occidentale a quello orientale, dovrebbe favorire un utilizzo più efficiente delle navicisterna e un aumento della domanda di tonnellaggio-miglia.

Il prezzo del petrolio resta molto alto a causa delle tensioni geopolitiche e dell'interruzione non prevista della fornitura da parte di paesi non appartenenti all'OPEC. Se in gennaio le scorte di prodotti petroliferi sono cresciute leggermente nei paesi Ocse, il livello totale delle scorte resta inferiore alla media quinquennale per il sesto mese consecutivo.

L'Agenzia Internazionale per l'Energia (IEA) ha confermato le proprie previsioni relative alla crescita della domanda di prodotti petroliferi per i prossimi due mesi del 2012, che si limiterebbe a 800.000 barili al giorno. Il quadro economico relativamente debole, con una crescita globale del Pil prevista al 3,3% nel 2012 (3,8% nel 2011) e gli elevati prezzi del petrolio freneranno qualsiasi aumento dei consumi.

Date le attuali condizioni economiche, le prospettive a breve termine sono incerte. Prevalgono le preoccupazioni per la crisi del debito pubblico che interessa in questo momento l'Europa e, nel breve periodo, per il rallentamento dell'economia nei paesi emergenti. Le prospettive a lungo termine continuano ad essere positive, con un previsto utilizzo economicamente più efficiente ma, come già sottolineato nelle precedenti relazioni periodiche, qualsiasi aumento sostanziale della domanda è 'fragile', perché la crescita economica potrebbe essere frenata dai rincari di petrolio e materie prime. Pertanto, l'attuale scenario di mercato impone una impostazione sostanzialmente cauta per il secondo trimestre.

I principali fattori che dovrebbero condizionare il mercato dei trasporti delle navi cisterna e la performance di d'Amico International Shipping sono: (i) la crescita della domanda di prodotti petroliferi e del Pil a livello mondiale e (ii) il significativo numero di nuove naviconsegnate negli ultimi anni.

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

Domanda di navi cisterna

- La dislocazione dei prodotti petroliferi è, e continuerà ad essere, un fattore importante nel mercato delle navi cisterna. La chiusura delle raffinerie nell'emisfero occidentale e lo spostamento della produzione verso gli impianti asiatici economicamente più efficienti fa sì che i prodotti vengano trasportati su distanze più lunghe. La domanda di tonnellaggio per miglia sta riprendendo ad aumentare, anche se a un ritmo più lento rispetto allo scorso decennio. L'aumento percentuale del commercio marittimo sta attualmente superando la crescita della flotta di navicisterna;
- Una capacità di raffinazione di circa 700.000 barili al giorno nei paesi Ocse dovrebbe scomparire nel 2012 e, secondo le stime attuali, la capacità di raffinazione dovrebbe diminuire di 4,2 milioni di barili al giorno entro il 2016, il che equivale a circa il 4,5% della capacità di raffinazione globale;
- La capacità di raffinazione totale netta aggiuntiva, proveniente principalmente dalla regione Asia-Pacifico e dal Medio Oriente, continua a crescere e dovrebbe essere pari a circa 8 milioni di barili al giorno entro il 2016. In totale sono tre i progetti che dovrebbero iniziare in India nel secondo trimestre 2012, con conseguente aumento delle già consistenti esportazioni da questo paese;
- Si prevede che la capacità di raffinazione supplementare netta indiana raggiungerà i 600.000 barili al giorno entro il 2013, seguita da una crescita netta della capacità di raffinazione del Medio Oriente a partire dal prossimo anno;

- Nonostante la crescita della nuova capacità di raffinazione nei paesi emergenti, i progetti in corso non riescono ancora a stare al passo con l'incremento della domanda interna, con conseguente aumento delle importazioni;
- Continua l'aumento su base annua della domanda di prodotti petroliferi dell'America Latina, che sta diventando la principale destinazione dei prodotti esportati dalle raffinerie statunitensi lungo la costa del Golfo del Messico e della produzione di benzina proveniente dalle raffinerie europee;
- Le esportazioni di prodotti petroliferi degli Stati Uniti sono passate da 500.000 barili al giorno a quasi 2 milioni di barili al giorno nel 2011.

Offerta di navi cisterna

- Gli esercizi caratterizzati da numerose consegne di navi cisterna sono ormai alle spalle. La scarsità di nuovi ordini e le demolizioni hanno determinato una riduzione del trend di "crescita netta" dopo il picco toccato nel 2008;
- Continuano a circolare ipotesi sull'indisponibilità di tutti i finanziamenti previsti per l'acquisto di alcune navi non ancora consegnate;
- La quantità di ordini per l'esercizio è relativamente elevata, ma si prevede che l'annullamento di qualche contratto, le conversioni e alcuni rinvii nelle consegne ridurranno le consegne stimate;
- La demolizione è il processo di ritiro delle navi a scafo singolo e obsolete. Per effetto della scadenza stabilita dall'IMO in base alle norme IMO Marpol, verranno ritirate definitivamente altre 100 navi entro il 2015. Nel segmento MR (25-55.000 dwt) il 6,9% della flotta ha più di vent'anni;
- La velocità ridotta e i prolungati tempi di permanenza in porto stanno influenzando positivamente sull'offerta di navi cisterna. Con l'intensificazione della domanda prevediamo che, tra il 2013 e il 2015, i tassi di utilizzo superino l'80% in media rispetto al minimo del 75% toccato nel 2008;
- Le esportazioni a più lungo raggio provenienti dai paesi emergenti stanno sostanzialmente riducendo l'offerta di tonnellaggio-miglia disponibile e sono destinate ad aumentare.

GRUPPO D' AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 31 MARZO 2012

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trimestre 2012	1° trimestre 2011
Ricavi	77.711	68.080
Costi diretti di viaggio	(33.244)	(20.198)
Ricavi base <i>time charter</i>	44.467	47.882
Costi per noleggi passivi	(22.433)	(24.446)
Altri costi operativi diretti	(12.987)	(13.441)
Costi generali ed amministrativi	(3.872)	(5.465)
Altri proventi operativi	596	1.050
Risultato operativo lordo	5.771	5.580
Ammortamenti	(8.967)	(8.658)
Utile/(Perdita) del periodo	(3.196)	(3.078)
Proventi (oneri) finanziari netti	1.883	(1.538)
Utile/(Perdita) ante imposte	(1.313)	(4.616)
Imposte sul reddito	(146)	(142)
Utile/(Perdita) del periodo	(1.459)	(4.758)
<i>La perdita netta è interamente di pertinenza della Capogruppo</i>		
Utile/(Perdita) per azione	(0,0097)	(0,0322)

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trimestre 2012	1° trimestre 2011
Utile/(Perdita) del periodo	(1.459)	(4.758)
Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (" <i>cash flow hedge</i> ")	397	1.390
Utile/(Perdita) netto complessivo	(1.062)	(3.368)
Utile/(Perdita) per azione	(0,007)	(0,022)

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

	Al 31 marzo 2012	Al 31 dicembre 2011
<i>US\$ migliaia</i>		
ATTIVITÀ		
Attività non correnti		
Immobilizzazioni materiali	571.454	547.634
Totale attività non correnti	571.454	547.634
Attività correnti		
Rimanenze	18.433	17.522
Crediti a breve ed altre attività correnti	43.113	39.617
Attività finanziarie correnti	9.128	14.396
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	44.749	51.068
Totale attività correnti	115.423	122.603
Totale attività	686.877	670.237
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Patrimonio netto		
Capitale sociale	149.950	149.950
Utili portati a nuovo	116.975	118.433
Altre riserve	47.502	47.098
Patrimonio netto totale	314.427	315.481
Passività non correnti		
Banche e altri finanziatori	300.087	282.492
Totale passività non correnti	300.087	282.492
Passività correnti		
Banche e altri finanziatori	17.600	14.864
Debiti a breve ed altre passività correnti	46.533	49.678
Altre passività finanziarie correnti	8.065	7.673
Debiti d'imposta	165	49
Totale passività correnti	72.363	72.264
Totale passività e patrimonio netto	686.877	670.237

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trimestre 2012	1° trimestre 2011
Utile/(Perdita) del periodo	(1.459)	(4.758)
Ammortamenti	8.967	8.658
Imposte correnti e differite	146	142
Oneri finanziari	1.853	2.774
Variazioni di fair value su attività finanziarie	(3.174)	(1.075)
Altri componenti che non influenzano le disponibilità liquide	(562)	(173)
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	5.771	5.568
Variazioni delle rimanenze	(911)	(2.342)
Variazioni dei crediti a breve	(3.496)	9.899
Variazioni dei debiti a breve	(3.145)	6.673
Imposte pagate	(54)	(53)
Oneri finanziari netti pagati	(712)	(2.797)
Flussi di cassa netti da attività operative	(2.547)	16.948
Acquisto di immobilizzazioni materiali	(32.796)	(16.510)
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(32.796)	(16.510)
Altre variazioni del patrimonio netto	-	22
Variazioni di altre attività finanziarie	5.798	(1.671)
Variazioni di altri debiti finanziari	-	781
Rimborso finanziamenti bancari	(3.685)	(6.415)
Utilizzo finanziamenti bancari	27.113	5.262
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	29.226	(2.021)
Variazione della liquidità	(6.117)	(1.583)
Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(6.117)	(1.583)
Disponibilità liquide ad inizio periodo	51.068	68.266
Differenze di conversione su disponibilità liquide	(202)	95
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	44.749	66.778

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve <i>Altro</i>	<i>Cash-Flow hedge</i>	Totale
Saldo al 1° gennaio 2012	149.950	118.433	54.715	(7.617)	315.481
Altre variazioni	-	-	8	-	8
Utile (perdita) complessivo	-	(1.459)	-	397	(1.062)
Saldo al 31 marzo 2012	149.950	117.483	54.723	(7.220)	314.427

<i>US\$ migliaia</i>	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve <i>Altro</i>	<i>Cash-Flow hedge</i>	Totale
Saldo al 1° gennaio 2011	149.950	139.446	55.463	(11.753)	333.106
Altre variazioni	-	-	20	-	20
Utile (perdita) complessivo	-	(4.758)	-	1.390	(3.368)
Saldo al 31 marzo 2011	149.950	134.688	55.483	(10.363)	329.758

NOTE

Il bilancio d'esercizio è stato redatto secondo quanto previsto all'art. 3 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 Standard) e gli IAS (International Accounting Standard) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) e adottati dall'Unione europea. Nel termine "IFRS" sono inclusi anche tutti gli IAS in vigore, nonché tutte le interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), denominato in precedenza Standing Interpretations Committee (SIC) adottati dall'Unione Europea.

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 dal Gruppo.

1. PRINCIPI CONTABILI

I presenti prospetti contabili illustrano i risultati consolidati conseguiti dalla società controllante, d'Amico International Shipping SA e dalle sue controllate per il periodo chiuso al 31 marzo 2012. 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 non aderenti all'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.

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 31 marzo 2012.

Principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili e nell'utilizzo delle stime

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio gli amministratori effettuano valutazioni e, ove necessario, formulano delle stime. Le loro decisioni 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 ritiene quindi necessario fornire un'informativa geografica specifica per segmenti.

Principi contabili

Non ci sono nuovi IFRS (International Financial Reporting Standards) o IFRIC applicabili al presente resoconto intermedio di gestione rispetto a quelli applicati alla relazione di bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011.

2. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

Impegni finanziari

Al 31 marzo 2012, gli impegni finanziari complessivi del Gruppo erano pari a US\$ 32,1 milioni, tutti relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi.

<i>US\$ milioni</i>	Al 31 marzo 2012	Al 31 dicembre 2011
Fino a un anno	32,1	37,4
Tra 1 e 3 anni	-	-
Tra 3 e 5 anni	-	-
Oltre 5 anni	-	-
	<hr/> 32,1	<hr/> 37,4

Gli impegni finanziari si riferiscono al pagamento delle ultime due navi cisterna 'product/chemical' da 46.000 dwt costruite da Hyundai-Mipo, che dovrebbero essere consegnate ad aprile 2012, nonché all'acquisto della nave cisterna MR di seconda mano High Prosperity.

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente

Marco Fiori
Amministratore Delegato

Il Manager responsabile per la redazione 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
Direttore finanziario

CONTATTI

Investor Relations

d'Amico International Shipping S.A
Anna Franchin - Investor Relations Manager
Tel: +35 2 262629 2901
Tel: +377 9 3105472
E-mail: ir@damicointernationalshipping.com

Capital Link
New York - Tel. +1 (212) 661-7566
Londra - Tel. +44 (0) 20 7614-2950
E-mail: damicotankers@capitalink.com

Media Relations

PMS Group
Antonio Buozi
Tel: +39 02 48000250
Cell: +39 329 7605000
E-mail: a.buozzi@pmsgroup.it