



COMUNICATO STAMPA

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva il progetto di bilancio 2011:

DIS NEL 2011 E' STATA IN GRADO DI GESTIRE IL DIFFICILE CONTESTO DI MERCATO DELLE PRODUCT TANKERS. EBITDA DI US\$ 31,0 MILIONI E PERDITA NETTA DI US\$ 21,0 MILIONI, CONFERMATA LA SOLIDA POSIZIONE FINANZIARIA E LA BUONA GENERAZIONE DI CASSA OPERATIVA

RISULTATI DELL'ESERCIZIO 2011

- Ricavi base time charter (TCE) - US\$ 187,0 milioni
 - Utile operativo lordo/EBITDA - US\$ 31,0 milioni (16,6% sul TCE)
 - Perdita operativo/EBIT - US\$ 6,0 milioni
 - Perdita netta - US\$ 21,0 milioni
 - Flussi di cassa da attività operative - US\$ 29,0 milioni
 - Indebitamento netto - US\$ 239,6 milioni
 - EPS – US\$ (0.140)
-

Lussemburgo, 23 febbraio 2012 – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: DIS) ('la Società' o 'il Gruppo'), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna il progetto di bilancio statutario e consolidato al 31 dicembre 2011.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

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

'Il 2011 ha visto il permanere di un difficile scenario economico mondiale che ha coinvolto anche il settore delle navi cisterna. In questo contesto di mercato, DIS ha realizzato ricavi medi giornalieri sullo spot sostanzialmente stabili durante tutto il 2011, ad eccezione del temporaneo incremento dei noli manifestatosi durante il secondo trimestre dell'anno. Segnali di ripresa si sono comunque visti verso la fine del 2011.

DIS conferma così la validità del suo equilibrato modello di business come il modo più efficiente per gestire anche un difficile contesto di mercato delle navi cisterna, mantenendo allo stesso tempo una solida visione di lungo termine.

Nel corso di tutto il 2011, DIS ha mantenuto un elevato livello di copertura da contratti a tariffa fissa, tale da generare buoni livelli di flussi di cassa da attività operative, nonché di consolidare ulteriormente le ottime relazioni in essere con le principali compagnie petrolifere, che costituiscono, storicamente, un aspetto essenziale della sua strategia.



Nonostante le attuali difficili condizioni di mercato e grazie al proprio assetto strategico, la Società ha confermato, ancora una volta, la sua capacità di massimizzare i risultati dell'anno, mantenendo una solida posizione finanziaria e generando buoni livelli di cassa operativa.

L'ottima reputazione, il buon posizionamento di mercato e la solida posizione finanziaria permettono a DIS di poter guardare continuamente ad opportunità di crescita esterna, come M&A, acquisizione di asset selezionati e contratti di noleggio qualora siano giudicati interessanti.

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 macroeconomiche globali. E', tuttavia, positiva la visione di medio-lungo periodo per il mercato delle navi cisterna e per il segmento delle navi MR in particolare. Dal lato dell'offerta, e' attesa, infatti, una limitata crescita netta di navi per gli anni a venire ed e' previsto, allo stesso tempo, un progressivo consolidamento della capacità di raffinazione al di fuori dei paesi dell'area OECD, che comporterà l'aumento della domanda di tonnellaggio per miglia e dei tassi di utilizzo.'

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DELL'ESERCIZIO 2011

L'esercizio in esame è stato caratterizzato da uno scenario in continua evoluzione. Il 2011 è stato infatti segnato da calamità naturali e dal susseguirsi di crisi geopolitiche e dati economici poco rassicuranti. In particolare, un grave problema è stata la crisi del debito pubblico in Europa, affiancata dalla perdurante incertezza della situazione geopolitica in Nord Africa e in Medio Oriente. Le previsioni sulla domanda di prodotti petroliferi per il 2011 hanno subito costanti revisioni al ribasso in seguito al ridimensionamento delle stime di crescita del Pil. A causa dei margini di raffinazione eccezionalmente bassi nei paesi Ocse dell'emisfero nord, è aumentato il numero di cessioni di raffinerie o la loro chiusura definitiva. Le continue difficoltà nella fornitura di prodotti petroliferi non hanno portato a un effettivo e sostanziale incremento dei margini nel settore delle navi cisterna. Un miglior tasso di utilizzo delle navi cisterna medium e handysize ha permesso di contenere l'oscillazione delle tariffe di nolo, dato che il segmento può contare su un'ampia flotta di moderne navi cisterna. Il leggero aumento della domanda di prodotti petroliferi è stato quasi interamente alimentato dai paesi emergenti, anche se l'intensificazione della domanda è stata frenata dal rallentamento economico registrato in tali paesi, principalmente a causa di tensioni inflazionistiche.

I dati di DIS per il 2011 risentono dell'andamento poco favorevole del settore, ed evidenziano una perdita netta di US\$ 21 milioni rispetto a una perdita netta di US\$ 20,5 milioni del 2010. Questo risultato è stato determinato dall'andamento dei ricavi base time charter, ed in particolare dalla performance del mercato spot.



Nel 2011, nonostante le condizioni di mercato sfavorevoli, ancora una volta i flussi di cassa generati dalle attività operative di DIS ne hanno confermato la solida posizione finanziaria. I flussi di cassa da attività operative generati nel 2011, sono stati pari a US\$ 29.0 milioni e rappresentano un risultato sicuramente positivo, in un contesto di un ciclo negativo che caratterizza da quasi tre anni il segmento delle navi cisterna. La significativa percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa, pari in media al 48,1% nel 2011, e il posizionamento competitivo sul mercato, hanno rafforzato la già solidissima situazione finanziaria della società. Allo stesso tempo, l'equilibrato modello di business ha consentito a DIS di beneficiare pienamente delle fasi di crescita del mercato.

RISULTATI OPERATIVI

Nel 2011 i ricavi base time charter sono stati di US\$ 187.0 milioni rispetto a US\$ 199,3 milioni nell'esercizio precedente. La percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa (percentuale di copertura), è rimasta elevata per tutto l'esercizio in esame (48,1% in media). La diminuzione del ricavo medio giornaliero relativo ai contratti a tariffa fissa nel 2011 è dovuta agli effetti di alcuni contratti rinnovati nel corso degli esercizi 2010 e 2011, stipulati a tariffe giornaliere che riflettono le attuali condizioni di mercato, con l'obiettivo non solo di garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa da attività operative, ma anche di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere, aspetto questo essenziale della strategia di DIS.

Come indicato nella successiva tabella, la diminuzione dei ricavi medi giornalieri nel 2011 (US\$ 14.265) rispetto al 2010 (US\$ 15.291) è stata determinata principalmente dalla riduzione della tariffa fissa media (US\$ 16.607 nel 2011 rispetto a US\$ 18.034 nel 2010). L'andamento trimestrale delle tariffe spot è stato sostanzialmente stabile con un picco registrato nel secondo trimestre (maggio e giugno in particolare), mentre l'andamento annuale è stato inferiore del 6% circa rispetto al 2010 (US\$ 12.022 rispetto a US\$ 12.854).

La tabella che segue mette a confronto il trend delle tariffe TCE di DIS nel 2010 e nel 2011:

Tariffe giornaliere TCE di DIS (US\$)	2010					2011				
	1° Tr.	2° Tr.	3° Tr.	4° Tr.	FY	1° Tr.	2° Tr.	3° Tr.	4° Tr.	FY
Spot	12.961	11.960	13.690	12.864	12.854	11.871	12.516	11.894	11.819	12.022
Fissa	19.023	18.416	17.464	17.136	18.034	16.932	16.854	16.517	16.082	16.607
Media	15.901	15.260	15.336	14.809	15.291	14.328	14.687	14.164	13.869	14.265

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** nel 2011 è stato di US\$ 31 milioni. Escludendo la plusvalenza di US\$ 3,3 milioni, l'EBITDA del 2011 è stato di US\$ 27,7 milioni rispetto a US\$ 30,4 milioni nel 2010. La contrazione è dovuta a una tariffa media giornaliera inferiore. Ciò ha causato, nel corso dell'esercizio, una leggera riduzione del margine operativo lordo rispetto al TCE: 14,8% nel 2011 rispetto a 15,3% nel 2010.



Il **risultato operativo (EBIT)** nel 2011 è stato negativo, con una perdita di US\$ 6,1 milioni rispetto a una perdita operativa di US\$ 2,0 milioni registrata nell'esercizio precedente. Tale variazione è essenzialmente la conseguenza della performance inferiore registrata a livello di ricavi base time charter e all'aumento degli ammortamenti.

La **perdita netta** registrata nel 2011 è stata di US\$ 21,0 milioni rispetto a una perdita netta di US\$ 20,5 milioni nel 2010.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

I **flussi di cassa netti** nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 hanno fatto registrare un saldo negativo di US\$ 17,3 milioni. Al netto dell'investimento finanziario a breve termine di US\$ 6,6 milioni, gli esborsi netti sono limitati a US\$ 10,6 milioni. Sul saldo 2011 ha influito positivamente l'incasso di proventi derivanti dalla succitata vendita di una nave precedentemente noleggiata.

I **flussi di cassa da attività operative** nel 2011 sono stati di US\$ 29,0 milioni contro US\$ 2,4 milioni nel 2010. Questo risultato positivo è stato sostenuto principalmente dall'andamento del capitale circolante, comprensivo dell'importo di US\$ 5,0 milioni ricevuto in seguito alla rinegoziazione con i nuovi armatori di quattro contratti relativi a navi noleggiate da DIS.

	1° Trim.	2° Trim.	3° Trim.	4° Trim.	FY
(US\$)					
Flussi di cassa operativi	16.948	1.475	12.329	(1.760)	28.992

L'**indebitamento netto** al 31 dicembre 2011 ammontava a US\$ 239,6 milioni rispetto a US\$ 231,0 milioni alla chiusura del precedente esercizio. Il leggero incremento rispetto alla fine del 2010 è dovuto principalmente al prestito contratto per finanziare la costruzione della nuova nave e alle relative rate. Il rapporto tra indebitamento netto e patrimonio netto risulta di 0,76 (0,69 nel 2010).

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NELL'ESERCIZIO

FLOTTA CONTROLLATA - D'AMICO TANKERS LIMITED

Nel corso del 2011 la flotta controllata da d'Amico Tankers Limited ha registrato i seguenti cambiamenti:

- A inizio 2011, d'Amico Tankers Limited ha rinnovato per altri due anni, con opzione di proroga per un ulteriore anno, tre contratti di noleggio con un'importante compagnia petrolifera. Contemporaneamente d'Amico Tankers ha stipulato un contratto di noleggio di un anno con un'altra società petrolifera leader;



- Nel corso dell'esercizio le seguenti navi noleggiate sono state riconsegnate ai rispettivi armatori: M/T Cielo di Napoli (febbraio), M/T High Glory (aprile), M/T Uzava (luglio), M/T Handytankers Liberty (ottobre).

FLOTTA CONTROLLATA – GLENDA INTERNATIONAL SHIPPING LIMITED

- Gennaio 2011 – la M/T GLENDA Melody, nave MR di proprietà, è stata consegnata a GLENDA International Shipping Limited;
- Febbraio 2011 – la M/T GLENDA Meryl e la M/T GLENDA Melissa, due navi MR di proprietà, sono state consegnate a GLENDA International Shipping Limited, a completamento del programma di costruzione di nuove navi della joint-venture.

ACQUISTO E SUCCESSIVA RIVENDITA DELLA NAVE CISTERNA MR M/T HIGH CENTURY

Nel giugno 2011, d'Amico Tankers Limited, società operativa interamente controllata da d'Amico International Shipping S.A. ha stipulato l'acquisto della M/T High Century, nave cisterna a medio raggio (MR) a doppio scafo (48.676 dwt), costruita nel 2006 da Imabari Shipbuilding Co. Ltd, Giappone, al prezzo di US\$ 23,8 milioni. d'Amico Tankers Limited ha negoziato l'acquisto della nave a un prezzo più basso del suo attuale valore di mercato. La nave era noleggiata da d'Amico Tankers dal 2006. Il contratto di noleggio prevedeva un'opzione di acquisto, non esercitabile prima di un anno poiché non era 'in the money'. La nave è stata consegnata a d'Amico Tankers a inizio luglio 2011. A settembre 2011 d'Amico Tankers Limited ha negoziato la rivendita della nave, al prezzo di US\$ 28,0 milioni. La plusvalenza netta derivante dalla cessione è stata di circa US\$ 3,3 milioni. La nave è stata consegnata ai nuovi proprietari alla fine di ottobre 2011.

ACQUISTO DELLA M/T FABRIZIA D'AMATO, NAVE CISTERNA HANDYSIZE DI SECONDA MANO

d'Amico Tankers Limited ha deliberato l'acquisto della handysize M/T Fabrizia D'Amato, una nave cisterna 'product/chemical' a doppio scafo da 40.081 dwt, di proprietà della D'Amato Shipping S.r.l. Italia e costruita nel 2004 dai cantieri Shin-A Shipbuilding Co. Ltd, Corea del Sud, subordinatamente all'emanazione - entro un limite di tempo stabilito - di un provvedimento definitivo da parte del Tribunale. Il prezzo pattuito per questa nave è di US\$ 24,5 milioni. Per effetto degli eccessivi ritardi rispetto alla prevista consegna della nave, e in seguito agli ulteriori rinvii comunicati rispettivamente il 12 luglio e il 2 agosto 2011, il 4 ottobre 2011 d'Amico Tankers Limited non ha accettato l'ulteriore proroga dell'acquisto della nave, nonostante la richiesta del proprietario. Pertanto, conformemente al relativo Protocollo di intesa e facendo valere i diritti dallo stesso attribuiti, d'Amico Tankers Limited ha deciso di invocare l'inefficacia del suddetto Protocollo e di conseguenza della vendita della nave in esso prevista.

NUOVA LINEA DI CREDITO DI US\$ 48 MILIONI

Nel mese di luglio 2011, d'Amico Tankers Limited (Irlanda) - controllata operativa di d'Amico International Shipping S.A. - ha siglato un nuovo contratto di finanziamento, per un importo di US\$ 48,0 milioni, concesso da un consorzio di banche finanziatrici composto da Crédit Agricole



Corporate and Investment Bank e DnB NOR Bank ASA. La linea di credito è destinata a finanziare le due navi cisterna MR Product Tankers / Chemicals, da 52.000 DWT, con scafo n.2307 e n.2308 già ordinate e attualmente in costruzione presso i Cantieri Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd – Corea del Sud, la cui consegna è prevista rispettivamente in marzo ed aprile 2012. Il finanziamento permette di coprire in larga parte il totale delle rate che rimangono da pagare al Cantiere per i due scafi in costruzione, che ammonta a complessivi US\$ 56,0 milioni.

La durata del finanziamento è di sette anni a partire dalla consegna delle nuove navi e ad un tasso di interesse molto competitivo.

PROGRAMMA DI RIACQUISTO DI AZIONI PROPRIE

Nel luglio 2011 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato l'avvio del programma di riacquisto di azioni proprie conformemente all'autorizzazione dell'assemblea ordinaria degli azionisti del 29 marzo 2011.

Come deliberato dal Consiglio di Amministrazione, il programma ha per oggetto l'acquisto delle azioni ordinarie di DIS ai fini della costituzione di una "riserva di azioni proprie" da utilizzare come mezzo di pagamento, scambio, trasferimento, contributo, pegno, attribuzione o qualsiasi altra cessione di azioni nell'ambito di operazioni legate all'attività della Società e delle sue partecipate e di progetti che rappresentino un'effettiva opportunità di investimento in linea con le politiche della Società, come gli accordi con partner strategici, l'acquisizione di partecipazioni o di pacchetti azionari o altre operazioni di finanziamento straordinarie che prevedano la destinazione o l'attribuzione di azioni proprie (ad esempio fusioni, scissioni, emissioni di obbligazioni convertibili o warrant, ecc.) e più in generale per qualsiasi altro scopo consentito dalle leggi e normative vigenti e applicabili. Il programma di riacquisto di azioni proprie dovrà essere portato a termine utilizzando le riserve disponibili e/o gli utili distribuibili nel rispetto dei limiti di prezzo minimi e massimi rispettivamente di euro 0,50 e euro 3,50 per azione per un corrispettivo complessivo compreso tra euro 7,5 milioni ed euro 52,0 milioni.

Durante il periodo compreso tra il 6 luglio 2011 e il 14 ottobre 2011 d'Amico International Shipping S.A. ha riacquistato sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., n. 700.000 azioni, corrispondenti allo 0,46682% del capitale sociale, al prezzo medio ponderato di euro 0,69 per azione, per un corrispettivo complessivo di euro 483.253. Al 31 dicembre 2011 d'Amico International Shipping S.A. deteneva n. 5.090.495 azioni proprie, corrispondenti al 3,3948% del capitale azionario in circolazione.



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

FLOTTA CONTROLLATA

Nel gennaio 2012, M/T Freja Hafnia, una nave MR costruita nel 2006, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di un anno.

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

	Al 31 dicembre 2011			Al 23 febbraio 2012		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	16,0	3,0	19,0	16,0	3,0	19,0
A noleggio	13,0	3,0	16,0	14,0	3,0	17,0
A noleggio attraverso pool	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totale	29,0	6,0	35,0	30,0	6,0	36,0

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Le chiusure di raffinerie che si verificheranno nel corso del 2012 potrebbero modificare sostanzialmente 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. Qualora la maggiore società di raffinazione europea non trovasse un acquirente per le sue cinque raffinerie, potrebbe essere costretta a chiudere definitivamente con una conseguente diminuzione della capacità di raffinazione giornaliera di circa 600.000 barili. Tuttavia, le raffinerie di costruzione più recente, ed economicamente efficienti, si trovano nei paesi emergenti e dovrebbero essere in grado di far fronte a un eventuale aumento della domanda. Ciò potrebbe favorire un miglior utilizzo delle navi cisterna e un aumento della domanda di tonnellaggio-miglia non solo nel breve periodo ma soprattutto a più lungo termine. I dati rivisti del Fondo monetario internazionale (FMI) sulla crescita mondiale sono negativi per il settore navale. In un aggiornamento del suo documento 'World Economic Outlook', l'organismo ha pesantemente rivisto al ribasso le previsioni della crescita mondiale nel 2012, riducendo ulteriormente le stime per il 2013 in considerazione della stagnazione della ripresa a livello mondiale e della crisi del debito nell'area euro. L'FMI prevede attualmente una crescita del Pil del 3,3% nel 2012 rispetto al 4% stimato a settembre. Inoltre l'Agenzia internazionale per l'Energia (IEA) ha rivisto al ribasso le previsioni relative alla crescita della domanda di prodotti petroliferi per il 2012 che scenderebbe a 1,1 milioni di barili al giorno, pari a una diminuzione di 200.000 barili al giorno. Le stime dell'IEA relative alla crescita della domanda di prodotti petroliferi a livello mondiale sono state ritoccate al ribasso, con dati per il quarto trimestre 2011 inferiori alle previsioni nei paesi non appartenenti all'Ocse e con un pari adeguamento al ribasso delle previsioni sulla crescita del Pil a livello mondiale. Le scorte sono rimaste al disotto della media quinquennale a causa delle continue difficoltà nella fornitura di prodotti petroliferi, senza però che ciò abbia influito significativamente sulle tariffe



di nolo, dato che il miglioramento della domanda registrato nel 2011 non è stato significativo. L'attuale equilibrio del rapporto domanda/offerta di navi cisterna è instabile e qualsiasi cambiamento, anche minimo, in senso positivo o negativo potrebbe avere un forte impatto.

Date le attuali condizioni economiche, le prospettive a breve non sono incoraggianti. 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 utilizzo economicamente più efficiente, ma qualsiasi aumento sostanziale della domanda è 'fragile', perché la crescita economica potrebbe essere frenata dai rincari di petrolio e materie prime. Pertanto d'Amico International Shipping conferma la propria impostazione sostanzialmente cauta per i prossimi trimestri.

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 (ii) il significativo numero di nuove navi consegnate negli ultimi anni.

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

Domanda di navi cisterna

- La domanda di prodotti petroliferi continuerà ad essere trainata dai paesi non appartenenti all'Ocse nonostante una leggera revisione al ribasso della crescita del Pil;
- La 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 3,8 milioni di barili al giorno entro il 2016;
- La chiusura delle raffinerie soprattutto nel mondo occidentale e la costruzione di nuove raffinerie in Asia e in Medio Oriente influiranno sulla domanda di navi cisterna per il trasporto del greggio a causa della riduzione dei tempi di navigazione. L'effetto sui trasportatori di prodotti petroliferi dovrebbe essere opposto, dato che l'eccesso della capacità di raffinazione in Asia porterà a un incremento delle esportazioni a lungo raggio;
- L'aumento della domanda di tonnellaggio per miglia previsto dal 2011 al 2015, di poco inferiore al 5%, dovrebbe superare l'incremento netto della flotta di navi cisterna MR (segmento 25-55.000 dwt);
- Gli Stati Uniti esportano attualmente in media 2,75 milioni di barili di prodotti petroliferi al giorno, ossia quasi il triplo della quantità esportata dieci anni fa. Il Messico è attualmente il più grande importatore con circa 500.000 barili al giorno;
- Nonostante la forte crescita della domanda interna (6,7% su base annua), entro il 2015 la capacità di raffinazione dell'India dovrebbe raggiungere i 4,6 milioni di barili al giorno rispetto agli attuali 3,7 milioni di barili al giorno. Questa capacità di raffinazione supplementare farà aumentare le esportazioni di prodotti petroliferi di questo paese. Attualmente le esportazioni indiane di prodotti petroliferi raggiungono i 5 milioni di tonnellate l'anno.



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;
- Negli ultimi anni alla riduzione delle consegne previste (fra il 25 e il 30% nel 2009/2010) hanno contribuito l’annullamento di qualche contratto, le conversioni e alcuni rinvii nelle consegne; secondo le previsioni il calo percentuale dovrebbe raggiungere il 36% nel 2011;
- La demolizione è il processo di ritiro delle navi a scafo singolo e obsolete. Nel 2011, nel segmento 25-55.000 dwt sono state ritirate definitivamente dalla flotta navi pari a una capacità di trasporto di circa 1,9 milioni di tonnellate. Nei prossimi esercizi e fino al 2015, per effetto della scadenza stabilita dall’IMO in base alle norme IMO Marpol, verranno ritirate navi pari a una capacità di trasporto di circa 1,6 milioni di tonnellate;
- Il graduale aumento dei tassi di utilizzo, la riduzione della velocità di navigazione e il congestionamento dei porti stanno influenzando positivamente sull’offerta. 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;
- Il prezzo del petrolio è oscillato tra i 100 e i 125 dollari al barile dopo gli avvenimenti che hanno caratterizzato il primo semestre dell’anno; ciò si è tradotto nella permanenza dei prezzi del carburante bunker ai massimi storici, situazione che a sua volta ha indotto gli armatori a ridurre la velocità delle navi e a scegliere rotte con condizioni meteorologiche più favorevoli per far fronte a questi costi aggiuntivi.

ALTRE DELIBERE

DESTINAZIONE DEL RISULTATO D’ESERCIZIO STATUTARIO 2011

Il Consiglio di Amministrazione della Società previa approvazione della prossima Assemblea Annuale degli Azionisti della Società, ha proposto di portare a nuovo la perdita netta da bilancio d’esercizio statutario 2011 della Società pari a US\$ 2.769.191,00.

RELAZIONE SULLA CORPORATE GOVERNANCE E GLI ASSETTI PROPRIETARI E CONVOCAZIONE DELL’ASSEMBLEA

Il Consiglio di Amministrazione ha discusso ed approvato la relazione sulla Corporate Governance e gli assetti proprietari della Società per il 2011, che sarà messo a disposizione degli azionisti entro i limiti di tempo previsti dalle leggi e regolamenti applicabili.

Il Consiglio di Amministrazione ha ulteriormente deciso di convocare l’assemblea generale ordinaria il 4 aprile 2012, che deciderà, tra l’altro, sull’approvazione del bilancio statutario e consolidato al 31 dicembre 2011.



RELAZIONE SULLE REMUNERAZIONI RELATIVE ALL'ESERCIZIO 2011 E SULLA POLITICA GENERALE SULLE REMUNERAZIONI DEL 2012

Su proposta del Comitato per le Nomine e Remunerazioni, il Consiglio di Amministrazione ha ulteriormente deliberato l'approvazione della Relazione sulle remunerazioni del 2011 e della Politica generale sulle remunerazioni del 2012, riguardante i dirigenti ed il personale chiave della Società e delle società interamente partecipate, in linea con le raccomandazioni del Codice di Corporate Governance emesso da Borsa Italiana S.p.A.. I documenti saranno messi a disposizione degli azionisti entro i limiti di tempo previsti dalle leggi e regolamenti applicabili.

CONFERENCE CALL

Oggi alle ore 14.00 CET (8.00 EST), DIS terrà una conferenza telefonica con la comunità finanziaria, durante la quale saranno discussi i risultati economici e finanziari del Gruppo. È possibile collegarsi componendo i seguenti numeri telefonici: dall'Italia + 39 02 8058811, dal Regno Unito + 44 808 23 89 561, dagli USA + 1 866 63 203 28. Prima della conferenza telefonica è possibile scaricare le slide della presentazione dalla pagina Investor Relations del sito DIS: www.damicointernationalshipping.com

La relazione annuale, al 31 dicembre 2011 è stata redatta secondo quanto previsto dall'art. 3 della Legge del Lussemburgo, datata 11 gennaio 2008, che recepisce la Direttiva 2004/109/EC del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 dicembre 2004 in materia di armonizzazione dei requisiti di trasparenza, richiesti in relazione alle informazioni relative agli emittenti le cui azioni sono ammesse alle contrattazioni nei mercati regolamentati. Il documento sarà depositato e reso disponibile, secondo i termini prescritti dalla legge, presso la Società, sul suo sito internet (www.damicointernationalshipping.com), presso Borsa Italiana S.p.A., la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB), la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF) e presso Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di OAM e presso la sede sociale.



d'Amico International Shipping S.A. è una controllata di d'Amico Società di Navigazione S.p.A, leader mondiale nel trasporto marittimo. Essa opera nel settore delle navi cisterna, imbarcazioni per il trasporto di prodotti petroliferi raffinati, prodotti chimici ed oli vegetali. d'Amico International Shipping S.A. controlla, in proprietà diretta o in noleggio, una flotta moderna e tecnologicamente avanzata, composta da imbarcazioni a doppio scafo con capacità di trasporto comprese fra le 35.000 e le 51.000 dwt. La Società vanta una lunga e storica tradizione imprenditoriale familiare, ed è presente in tutto il mondo con uffici nei più importanti centri mercantili marittimi (Londra, Dublino, Monaco e Singapore). La Società è quotata alla Borsa di Milano (ticker symbol 'DIS').

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

Media Relations

PMS Group

Antonio Buoizzi

Tel: +39 02 48000250

Mob: +39 329 7605000

E-mail: a.buoizzi@pmsgroup.it

ALLEGATI

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ Migliaia</i>	2011	2010
Ricavi	291.721	305.592
Costi diretti di viaggio	(104.716)	(106.249)
Ricavi base <i>time charter</i>	187.005	199.343
Costi per noleggi passivi	(89.761)	(102.314)
Altri costi operativi diretti	(53.403)	(53.367)
Costi generali ed amministrativi	(19.330)	(18.778)
Altri proventi operativi	3.205	5.557
Plusvalenza da vendita navi	3.286	-
Risultato operativo lordo	31.002	30.441
Ammortamenti	(37.050)	(32.467)
Utile/(Perdita) operativo	(6.048)	(2.026)
Proventi (oneri) finanziari netti	(14.329)	(19.018)
Utile/(Perdita) ante imposte	(20.377)	(21.044)
Imposte sul reddito	(636)	513
Utile/(Perdita) netto	(21.013)	(20.531)
Utile/(Perdita) per azione ⁽¹⁾	(0,140)	(0,137)

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ Migliaia</i>	2011	2010
Utile/(Perdita) del periodo	(21.013)	(20.531)
Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (" <i>cash flow hedge</i> ")	4.136	437
Utile/(Perdita) netto complessivo	(16.877)	(20.094)
Utile/(Perdita) per azione⁽¹⁾	(0,113)	(0,134)

(1) Non sono presenti strumenti dilutivi, non sono presentati. Ricavi diluiti per azione Gli ammontari sono presentati in US\$.



SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ Migliaia</i>	Al 31 Dicembre 2011	Al 31 Dicembre 2010
ATTIVITÀ		
Attività non correnti		
Immobilizzazioni materiali	547 634	544 283
Totale attività non correnti	547 634	544 283
Attività correnti		
Rimanenze	17 522	21 172
Crediti a breve ed altre attività correnti	39 617	67 547
Attività finanziarie correnti	14 396	8 250
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	51 068	68 266
Totale attività correnti	122 603	165 235
Totale attività	670 237	709 518
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto		
Capitale sociale	149 950	149 950
Utili portati a nuovo	118 433	139 446
Altre riserve	47 098	43 710
Patrimonio netto totale	315 481	333 106
Passività non correnti		
Banche e altri finanziatori	282 492	284 658
Totale passività non correnti	282 492	284 658
Passività correnti		
Banche e altri finanziatori	14 864	11 065
Debiti a breve ed altre passività correnti	49 678	68 855
Altre passività finanziarie correnti	7 673	11 754
Debiti d'imposta	49	80
Totale passività correnti	72 264	91 754
Totale passività e patrimonio netto	670 237	709 518

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>US\$ Migliaia</i>	2011	2010
Perdita del periodo	(21.013)	(20.531)
Ammortamenti	37.050	32.467
Imposte correnti e differite	636	(513)
Oneri finanziari	10.878	11.195
Variazioni di <i>fair value</i> su attività finanziarie	2.865	7.823
Plusvalenza da vendita navi	(3.286)	-
Altre componenti che non influenzano le disponibilità liquide	641	29
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	27.771	30.470
Variazioni delle rimanenze	3.650	(6.054)
Variazioni dei crediti a breve	27.930	(28.817)
Variazioni dei debiti a breve	(19.177)	18.684
Imposte pagate	(656)	(1.077)
Interessi corrisposti	(10.526)	(10.775)
Flussi di cassa netti da attività operative	28.992	2.431
Acquisto di immobilizzazioni materiali	(64.700)	(56.583)
Ricavi da vendita/cancellazione di immobilizzazioni	27.395	2.521
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(37.305)	(54.062)
Altre variazioni del patrimonio netto	-	(300)
Azioni proprie	(676)	-
Variazioni di altri crediti finanziari	(20)	56.332
Variazioni di altri debiti finanziari	-	(12.324)
Variazioni di altre attività finanziarie	(6.600)	(8.250)
Rimborso di finanziamenti bancari	(54.875)	(48.480)
Utilizzo di finanziamenti bancari	53.173	40.570
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(8.998)	27.548
Variazione della liquidità	(17.311)	(24.083)
Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(17.311)	(24.083)
Disponibilità liquide ad inizio periodo	68.266	92.243
Differenze di conversione su disponibilità liquide	113	106
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	51.068	68.266



Il manager responsabile della redazione dei bilanci, Alberto Mussini, dichiara, nella sua qualità di Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping S.A. (la 'Società') che, per quanto di sua conoscenza, i bilanci d'esercizio e consolidato, redatti in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicati nel presente documento, forniscono una rappresentazione veritiera e corretta delle attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che la relazione sulla gestione, nonché la relazione del management illustrano correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue delle controllate consolidate, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

Alberto Mussini
Chief Financial Officer