

d'Amico International Shipping S.A.

Relazione intermedia sulla gestione – Terzo trimestre 2012

Lussemburgo, 25 ottobre, 2012 - Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato i risultati del terzo trimestre 2012.

Migliorata nel corso del terzo trimestre la performance sul mercato spot seppur in un contesto di mercato ancora incerto. Confermata la visione positiva sul settore delle navi cisterna per il medio termine con tariffe spot e valore delle navi previsti in crescita

RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE 2012

- Ricavi base *time-charter* (TCE) di US\$ 46,8 milioni
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 4,6 milioni
- Perdita netta di US\$ 9,7 milioni
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ (1,2) milioni

RISULTATI DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2012

- Ricavi base *time-charter* (TCE) di US\$ 135,7 milioni
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 13,8 milioni
- Perdita netta di US\$ 107,0 milioni (compresi US\$ 85 milioni di svalutazione della flotta)
- Patrimonio netto di US\$ 208 milioni
- Indebitamento netto di US\$ 320,3 milioni
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ (1,2) milioni

L'incertezza che ancora pervade l'attuale scenario economico mondiale si ripercuote anche sul settore delle navi cisterna. In questo contesto di mercato DIS ha realizzato nel corso del 2012 ricavi medi giornalieri sullo spot sostanzialmente ancora deboli. Segnali di ripresa si sono, però, chiaramente evidenziati nel corso del terzo trimestre.

L'EBITDA relativo al terzo trimestre dell'anno e' risultato in crescita rispetto al trimestre precedente seppur a livelli ancora relativamente bassi, portando a flussi di cassa da attività operative leggermente negativi per US\$ 1.2 milioni. L'andamento del capitale circolante non ha, inoltre, sostenuto la generazione dei flussi di cassa, in quanto penalizzato dalla riduzione nella copertura da contratti a tariffa fissa rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, con il conseguente allungamento dei tempi medi di incasso.

La perdita netta generata nel corso dei primi nove mesi del 2012 include US\$ 85 milioni di svalutazione della flotta. Tale correzione nel valore delle navi e' il risultato di un prolungato calo nei prezzi di mercato delle stesse e delle tariffe di noleggio. L'aspetto importante da sottolineare e' come tale svalutazione non porti ad alcun impatto sui flussi di cassa. A questo punto e dopo parecchi anni difficili per l'intero settore, sentiamo di avere la responsabilita' di allineare i nostri valori di bilancio alle effettive valorizzazioni di mercato. Un livello cosi' basso nel prezzo delle navi puo' rappresentare, allo stesso tempo, un'opportunita' importante per una societa' di navigazione leader di mercato come DIS.

Nel mese di ottobre abbiamo siglato un contratto per la vendita della nave MR product tanker a doppio scafo M/T High Wind, costruita nel 1999, al prezzo di US\$ 12.2 milioni. Tale vendita generera'

circa US\$ 1.3 milioni di proventi da vendita di navi nel quarto trimestre e ridurra', allo stesso tempo, l'eta' media della flotta.

DIS conferma la sua visione molto positiva sul mercato nel medio/lungo termine e in tale ottica ha anche stipulato contratti di acquisto per quattro nuove navi "ECO" product/chemical tanker. Queste nuove navi saranno le più avanzate ed efficienti nell'ambito della rispettiva classe di appartenenza, in termini di rapporto velocità/consumo e portata lorda/pescaggio. Inoltre la consegna prevista di queste navi è perfettamente coerente con la nostra positiva visione di mercato per il medio/lungo termine. Una delle principali compagnie petrolifere ha già stipulato contratti di noleggio a lungo termine, su due delle navi in costruzione, a tariffe più alte rispetto a quelle previste per le navi di vecchia generazione e in grado di generare profitto, incrementando allo stesso tempo anche il tasso di copertura da contratti a tariffa fissa.

d'Amico International Shipping conferma la propria visione prudente sulle prospettive del mercato per l'anno in corso. E', tuttavia, positiva la visione di medio-lungo periodo per il mercato delle navi cisterna e per il segmento delle navi MR in particolare. Crediamo, infatti, che il mercato stia ora muovendo nella giusta direzione e che un periodo caratterizzato da un andamento più debole dei noli nel breve termine, possa essere in realtà positivo per il bilanciamento della domanda e dell'offerta di navi cisterna nel prossimo futuro. Allo stesso tempo, il consolidamento della capacità di raffinazione al di fuori dell'OCSE, atteso per i prossimi anni, dovrebbe portare ad un aumento nella domanda di tonnellaggio-miglia e a più elevati tassi di utilizzo delle navi.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Siamo estremamente positivi sulle prospettive di medio/lungo termine del settore delle navi cisterna.

I prossimi anni vedranno un consolidamento del trend in atto di rilocalizzazione delle raffinerie verso le zone di produzione di petrolio, soprattutto Asia e Medio Oriente. L'aumento della domanda di petrolio verterà, inoltre, supportata principalmente dai paesi non OCSE e soprattutto da Cina e India. Tutto ciò porterà ad un miglioramento del tasso di utilizzo delle navi cisterna e ad un incremento della domanda tonnellaggio-miglia.

Secondo quanto riportato nell' Oil Market Report redatto dall'International Energy Agency in ottobre, nei prossimi 5 anni Cina e India assumeranno un ruolo fondamentale come paesi esportatori di prodotti raffinati. Maggiori volumi di prodotti verranno esportati dagli Stati Uniti e, allo stesso tempo, numerose raffinerie in Europa chiuderanno a causa di margini di raffinazione ormai molto limitati. Tutti questi fattori genereranno per le navi cisterna, un sostanziale incremento dei viaggi più lunghi.

Dal lato dell'offerta ci si attende, invece, nei prossimi anni una diminuzione nella consegna di navi new-building assieme ad un potenziale aumento nella rottamazione delle navi di più vecchia generazione.

Considerati questi fattori ed in base anche a quanto riportato in numerose analisi di settore, ci aspettiamo tariffe sul mercato spot in crescita nel medio termine e valori di mercato delle navi che seguiranno lo stesso trend.

ALTRE DELIBERE

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva il calendario finanziario per l'anno 2013, disponibile sul sito web della società e depositato presso Borsa Italiana S.p.A., Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF) e OAM, Société de la Bourse de Luxembourg S.A.

d'Amico International Shipping S.A. annuncia di aver accolto le dimissioni e di aver conseguentemente revocato le relative deleghe di Chief Financial Officer (CFO) di Alberto Mussini, che lascerà il Gruppo per seguire differenti percorsi professionali. Il Consiglio di Amministrazione ha nominato Giovanni Barberis nuovo CFO della Società, a partire da oggi.

Giovanni Barberis è stato nominato CFO del Gruppo d'Amico lo scorso settembre, dopo aver maturato una lunga esperienza professionale, in Italia e all'estero, in diversi settori industriali e in importanti società quotate. Manterra' anche il suo incarico come CFO di Gruppo.

Il Consiglio di Amministrazione ringrazia Alberto Mussini per l'impegno ed il contributo dato nel corso degli ultimi anni ed è lieto di dare il suo caloroso benvenuto a Giovanni Barberis nel team di DIS.

Oggi alle ore 14.00 (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. Per ulteriori informazioni: Investor Relation Manager, Anna Franchin, tel. +352 2626229 01

Il presente comunicato stampa sui risultati del terzo trimestre 2012, 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, sul sito web della Società (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 2011

INDICE

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	5
DATI DI SINTESI.....	6
RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE	
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING	7
ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO	11
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO	16
FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	18
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO AL 30 SETTEMBRE 2012.....	20
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO	20
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO	20
SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA	21
RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO	22
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO.....	23
NOTE ESPLICATIVE	24

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.

DATI DI SINTESI

DATI FINANZIARI

3° trim. 2012	3° trim. 2011	US\$ migliaia	9 MESI 2012	9 MESI 2011
46.768	45.614	Ricavi base time charter (TCE)	135.728	141.823
4.585	6.799	Risultato operativo lordo/ EBITDA	13.778	20.685
9,80%	14,91%	<i>margin</i> e sul TCE in %	10,15%	14,59%
(5.408)	(3.064)	Utile operativo / EBIT	(100.540)*	(7.088)
(11,57)%	(6,72)%	<i>margin</i> e sul TCE in %	(74,08)%*	(5,00)%
(9.747)	(9.565)	Utile / (perdita) netto	(106.982)*	(19.788)
(20,84)%	(20,97)%	<i>margin</i> e sul TCE in %	(78,82)%*	(13,96)%
US\$ (0,065)	US\$ (0,064)	Utile/(Perdita) per azione	US\$ (0,713)	US\$ (0,132)
(1.223)	12.329	Flussi di cassa operativi	(1.190)	30.753
(7.203)	(25.547)	Investimenti lordi (CapEx)	(77.579)	(46.112)
			AI	AI
			30 settembre 2012	31 dicembre 2011
		Totale attività	613.425	670.237
		Indebitamento finanziario netto	320.298	239.565
		Patrimonio netto	208.180	315.481

* I dati sono comprensivi della svalutazione della flotta, pari a US\$ 85,0 milioni

ALTRI DATI OPERATIVI

3° trim. 2012	3° trim. 2011		9 MESI 2012	9 MESI 2011
12.887	14.164	Dati operativi giornalieri - Ricavi base time charter per giorno di utilizzo (US\$) ¹	(13.158)	(14.393)
40,3	37,1	Sviluppo della flotta - Numero medio di navi		38,0
22,0	20,0	- Di proprietà	20,8	19,1
18,3	16,1	- A noleggio	18,2	17,9
-	1,0	- A noleggio attraverso pool	-	1,0
1,90%	1,98%	Giorni di off-hire/giorni-nave disponibili ² (%)	3,4%	2,1%
36,2%	48,0%	Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni-nave disponibili ³ (%)	37,1%	48,1%

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 eventualmente noleggate attraverso i pool.

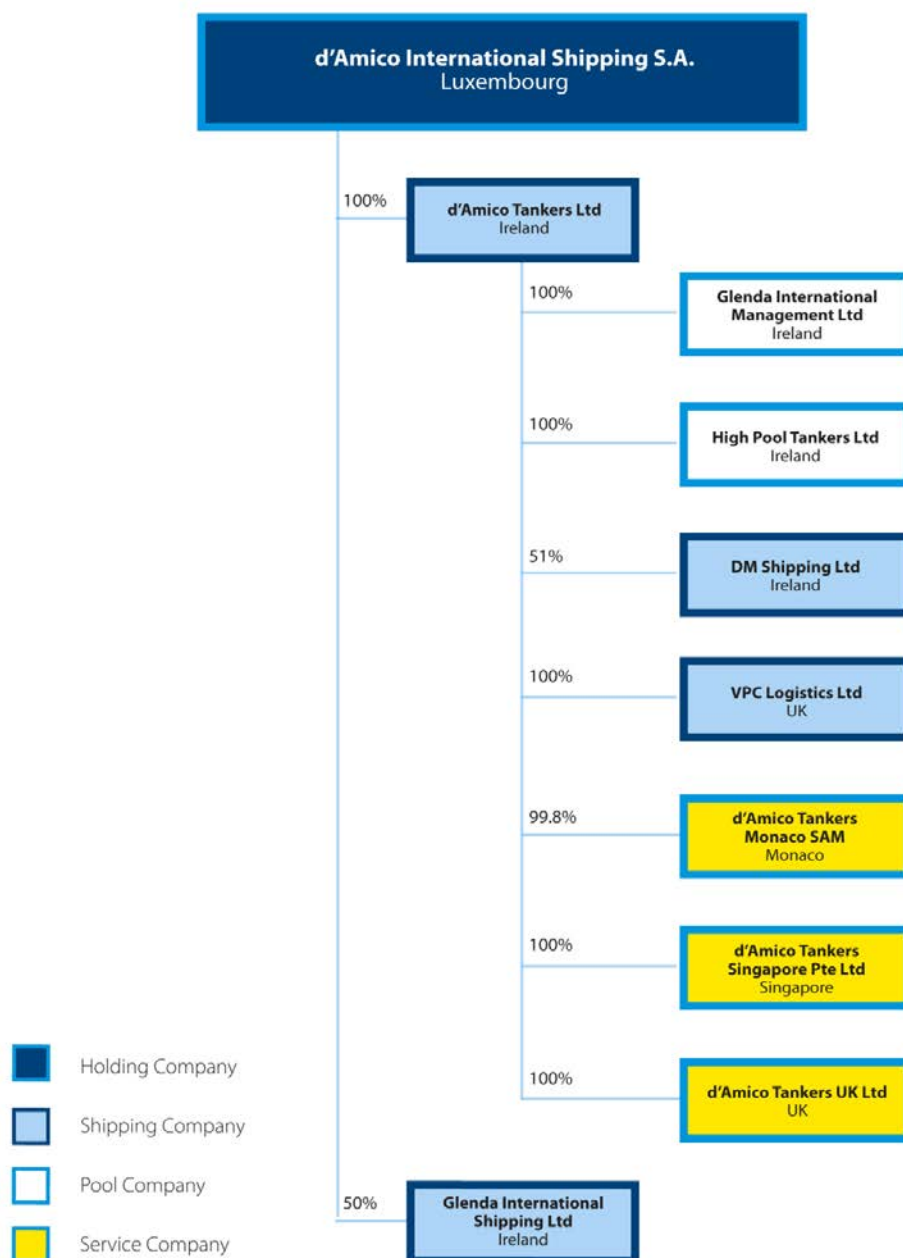
² Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (off-hire days) - inclusi i giorni di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili.

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.

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

STRUTTURA DEL GRUPPO

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



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

VPC Logistic Ltd. (UK) in liquidazione

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 6,2 anni, rispetto ad un'età media di settore di 8,7 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 30 giugno 2012 il 67% 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 sabato 30 settembre 2012, comprendeva **40 navi**:

Flotta MR

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Owned				
High Tide	51,768	2012	Hyundai Mipo, South Korea	IMO II/III
High Seas	51,678	2012	Hyundai Mipo, South Korea	IMO II/III
GLENDIA Melissa ¹	47,203	2011	Hyundai Mipo, South Korea	IMO II/III
GLENDIA Meryl ¹	47,251	2011	Hyundai Mipo, South Korea	IMO II/III
GLENDIA Melody ¹	47,238	2011	Hyundai Mipo, South Korea	IMO II/III
GLENDIA Melanie ¹	47,162	2010	Hyundai Mipo, South Korea	IMO II/III
GLENDIA Meredith ¹	46,147	2010	Hyundai Mipo, South Korea	IMO II/III
High Strength ²	46,800	2009	Nakai Zosen, Japan	-
GLENDIA Megan ¹	47,147	2009	Hyundai Mipo, South Korea	IMO II/III
High Efficiency ²	46,547	2009	Nakai Zosen, Japan	-
High Venture	51,087	2006	STX, South Korea	IMO II/III
High Prosperity	48,711	2006	Imabari, Japan	-
High Presence	48,700	2005	Imabari, Japan	-
High Priority	46,847	2005	Nakai Zosen, Japan	-
High Progress	51.303	2005	STX, South Korea	IMO II/III
High Performance	51.303	2005	STX, South Korea	IMO II/III
High Valor	46.975	2005	STX, South Korea	IMO II/III
High Courage	46.975	2005	STX, South Korea	IMO II/III
High Endurance	46.992	2004	STX, South Korea	IMO II/III
High Endeavour	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Challenge	46.475	1999	STX, South Korea	IMO II/III
High Spirit	46.473	1999	STX, South Korea	IMO II/III
High Wind	46.471	1999	STX, South Korea	IMO II/III

¹ Navi di proprietà di GLENDIA International Shipping, in cui DIS detiene una partecipazione del 50%

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

Name of vessel	Tpl (Dwt)	Year built	Builder, Country	IMO classed
Time chartered with purchase option				
High Enterprise	45,800	2009	Shin Kurushima, Japan	-
High Pearl	48.023	2009	Imabari, Japan	-
Time chartered without purchase option				
High Force	53.603	2009	Shin Kurushima, Japan	-
Eastern Force	48.056	2009	Imabari, Japan	-
High Saturn	51.149	2008	STX, South Korea	IMO II/III
High Mars	51.149	2008	STX, South Korea	IMO II/III
High Mercury	51.149	2008	STX, South Korea	IMO II/III
High Jupiter	51.149	2008	STX, South Korea	IMO II/III
Torm Hellerup	45.990	2008	Shin Kurushima, Japan	-
Freja Hafnia	53.700	2006	Shin Kurushima, Japan	-
High Glow	46.846	2006	Nakai Zosen, Japan	-
High Energy	46.874	2004	Nakai Zosen, Japan	-
High Power	46.874	2004	Nakai Zosen, Japan	-
High Nefeli	45.976	2003	STX, South Korea	IMO II/III

Handysize fleet

Name of vessel	Dwt	Year built	Builder, Country	IMO classed
Owned				
Cielo di Salerno	36.032	2002	STX, South Korea	IMO II/III
Cielo di Parigi	36.032	2001	STX, South Korea	IMO II/III
Cielo di Londra	35.985	2001	STX, South Korea	IMO II/III
Time chartered with purchase option				
Malbec	38.499	2008	Guangzhou, China	IMO II/III
Marvel	38.435	2008	Guangzhou, China	IMO II/III
Time chartered without purchase option				
Cielo di Guangzhou ¹	38.877	2006	Guangzhou, China	IMO II

¹ Contratto di noleggio a scafo nudo.

Impiego della flotta e partnership

	<i>N. navi di DIS</i>	<i>Totale navi del Pool</i>
Impiego diretto	25,5	
High Pool (navi MR)	9,0	13,0
GLENDIA Int. Mgmt. (navi MR)	6,0	9,0
Total	40,0	

Al 30 giugno 2012, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 25 navi: 8 MR ('Medium Range') con contratti a tempo determinato, mentre 11 navi MR e 6 navi handysize sono attualmente impiegate sul mercato *spot*. Il Gruppo impiega ancora una parte consistente delle proprie navi tramite accordi di partnership, anche se in misura minore rispetto ai periodi precedenti:

High Pool Tankers Limited – un pool insieme a Nissho Shipping Co. Limited (Japan) e Mitsubishi Corporation. Al 30 giugno 2012 il pool gestiva 13 navi cisterna MR e d'Amico International Shipping, tramite la propria controllata d'Amico Tankers Limited, è responsabile in via esclusiva della sua gestione commerciale, in particolare del noleggio, delle operazioni navali e dell'amministrazione.

GLENDIA International Management Limited – accordo commerciale concluso con Glencore/ST Shipping per gestire le navi sotto un unico marchio commerciale, 'GLENDIA'. Alla fine di giugno 2012 il pool, GLENDIA International Management Limited, gestiva 9 navi cisterna MR, 6 delle quali di proprietà di *GLENDIA International Shipping Limited*, una società in joint venture al 50% con Glencore Group. Questa società possiede 6 navi MR, consegnate tra agosto 2009 e febbraio 2011.

Inoltre DIS ha costituito un'altra joint venture, *DM Shipping Limited*, con Mitsubishi Group. La Società possiede due navi MR, consegnate nel 2009.

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 80 navi, parte di proprietà e parte a noleggio; di esse, 40 fanno parte della flotta di d'Amico International Shipping ed operano nel mercato delle navi cisterna, mentre le rimanenti 40 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 30 settembre 2012 il Gruppo impiegava 533 dipendenti come personale marittimo e 43,5 dipendenti come personale di terra.

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2012

Il quadro economico internazionale è ancora depresso ed il percorso verso la ripresa economica appare irto di ostacoli. I deboli tentativi di rimbalzo susseguirsi negli ultimi tre mesi sono stati vanificati da ulteriori segnali di debolezza. Le tensioni nei mercati finanziari e sui titoli di Stato non si sono attenuate, nonostante gli intensi e prolungati sforzi dei leader politici europei. In numerosi dei principali paesi emergenti la crescita economica è stata più debole del previsto. Le recenti nuove proiezioni di massima pubblicate nel World Economic Outlook (Prospettive economiche internazionali) dell'FMI indicano che in questi paesi la crescita economica non è più così spedita come negli ultimi anni. L'FMI ha rivisto al ribasso (3,3% quest'anno e 3,6% nel 2013) il tasso di espansione dell'economia mondiale. A metà del trimestre le forniture di prodotti petroliferi nel bacino atlantico sono state ostacolate dall'uragano Isaac e dall'incendio nella raffineria venezuelana di Amuay. Viceversa le raffinerie statunitensi lungo la costa del Golfo del Messico sono tornate operative con relativa rapidità perché i danni non sono stati ingenti. Anche la domanda di navi cisterna in occidente ha registrato un modesto incremento grazie al traffico automobilistico estivo dei vacanzieri statunitensi, seppure in ritardo e di breve durata. Nell'emisfero orientale i noli delle rotte tra il Medio Oriente e il Giappone sono diminuiti rispetto ai massimi del trimestre precedente per effetto delle maggiori quantità di greggio lavorato nelle raffinerie giapponesi.

La perdita netta è stata pari a US\$ 9,7 milioni nel terzo trimestre 2012 e a US\$ 107,0 milioni nei primi nove mesi del 2012, compresi US\$ 85,0 milioni riferiti alla svalutazione della flotta nel secondo trimestre dell'anno.

Questi risultati sono la conseguenza diretta dei ricavi base time charter, a loro volta originati dal debole andamento del settore delle navi cisterna particolarmente nel secondo trimestre 2012, pur mostrando segni di miglioramento nel terzo trimestre. Infatti la media giornaliera dei ricavi base spot time charter nel terzo trimestre e nei primi nove mesi dell'anno è stata rispettivamente pari a US\$ 11.226 e US\$ 11.532, mentre era stata di US\$ 10.872 nel secondo trimestre. Nello stesso periodo, la percentuale di copertura è stata del 37,1%, con una tariffa media giornaliera di US\$ 15.914.

Dall'inizio del 2012 a oggi l'andamento del settore delle navi cisterna non ha permesso di generare flussi di cassa positivi. Nello stesso periodo la Società ha dovuto far fronte a significativi impieghi di cassa per gli investimenti in navi di nuova costruzione, l'acquisto di navi di seconda mano e per alcuni interventi in bacino. La posizione finanziaria della Società resta solida, anche se va segnalato l'aumento dell'indebitamento netto.

RISULTATI OPERATIVI

3° trim. 2012	3° trim. 2011	US\$ migliaia	9 MESI 2012	9 MESI 2011
83.516	79.741	Ricavi	241.126	222.330
(36.748)	(34.127)	Costi diretti di viaggio	(105.398)	(80.507)
46.768	45.614	Ricavi base time charter	135.728	141.823
(23.385)	(21.366)	Costi per noleggi passivi	(69.102)	(68.915)
(15.203)	(13.466)	Altri costi operativi diretti	(42.308)	(40.116)
(4.083)	(4.791)	Costi generali ed amministrativi	(12.031)	(14.788)
488	808	Altri proventi operativi	1.491	2.681
4.585	6.799	Risultato operativo lordo/ EBITDA	13.778	20.685
(9.993)	(9.863)	Ammortamenti	(114.318)	(27.773)
(5.408)	3.064	Risultato operativo / EBIT	(100.540)	(7.088)
(4.198)	(6.367)	Proventi (Oneri) finanziari netti	(6.038)	(12.283)
(9.606)	(9.431)	Utile/(Perdita) ante imposte	(106.578)	(19.371)
(141)	(134)	Imposte sul reddito	(404)	(417)
(9.747)	(9.565)	Utile / (perdita) netto	(106.982)	(19.788)

Nel terzo trimestre 2012 i **Ricavi** sono stati pari a US\$ 83,5 milioni (US\$ 79,7 milioni nel terzo trimestre 2011) e nei primi nove mesi hanno totalizzato US\$ 241,1 milioni (US\$ 222,3 milioni lo scorso anno). Dall'inizio dell'anno la percentuale di giorni-nave disponibili (3,4%) è stata più elevata rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (2,1%), unicamente a causa della diversa tempistica degli interventi di bacino.

Nel terzo trimestre e nei primi nove mesi del 2012 i **costi diretti di viaggio** hanno risentito dell'andamento dei ricavi legato all'evoluzione della flotta e all'utilizzo delle navi. Tali costi sono risultati pari a US\$ 36,7 milioni nel terzo trimestre 2012 (US\$ 34,1 milioni nello stesso periodo del 2011) e a US\$ 105,4 milioni nei primi nove mesi dell'esercizio in corso (US\$ 80,5 milioni nello stesso periodo del 2011).

Nel terzo trimestre 2012 i **Ricavi base time charter** sono risultati pari a US\$ 46,8 milioni (US\$ 45,6 milioni nel terzo trimestre 2011) e a US\$ 135,7 milioni nei primi nove mesi del 2012 (US\$ 141,8 milioni nello stesso periodo del 2011). Come indicato nella tabella seguente, i ricavi medi giornalieri dall'inizio dell'anno a settembre (US\$ 13.158 al giorno) sono attribuibili alla riduzione delle tariffe fisse (US\$ 15.914 nei primi nove mesi del 2012 contro US\$ 16.771 nel corrispondente periodo del 2011) e al calo dei ricavi delle tariffe *spot*, particolarmente nel secondo trimestre del 2012. Dall'esame dell'andamento trimestrale dei proventi delle tariffe *spot* risulta che nel terzo trimestre 2012 DIS ha registrato una media giornaliera di US\$ 11.226, in miglioramento rispetto al trimestre precedente e sostanzialmente analoga a quella dello stesso periodo del 2011.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2011					2012			
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	9 m.	4° trim.	1° trim.	2° trim.	3° trim.	9 m.
Spot	11.871	12.516	11.894	12.089	16.082	12.623	10.872	11.226	11.532
Fissa	16.932	16.854	16.517	16.771	13.869	15.972	15.956	15.819	15.914
Media	14.328	14.687	14.164	14.393	11.819	13.904	12.753	12.887	13.158

Conformemente alla strategia adottata, nei primi nove mesi dell'anno DIS ha mantenuto una percentuale elevata di ricavi generati da contratti a tariffa fissa (percentuale di copertura), pari in media al 37,1%. Oltre a garantire i ricavi e a sostenere la generazione di flussi di cassa, i contratti a tariffa fissa hanno l'obiettivo strategico di consolidare i legami tradizionali tra DIS e le grandi compagnie petrolifere, aspetto questo essenziale della strategia di DIS.

I costi per noleggi passivi, relativi alle navi in noleggio passivo, nel terzo trimestre e nei primi nove mesi del 2012 sono stati pari rispettivamente a US\$ 23,4 milioni e US\$ 69,1 milioni (US\$ 21,4 milioni e US\$ 68,9 milioni nel terzo trimestre e nei primi nove mesi del 2011). Nei primi nove mesi del 2012 le navi in noleggio passivo sono state in media 18,2, rispetto alle 17,9 nello stesso periodo del 2011. I costi giornalieri per noleggi passivi sono leggermente diminuiti rispetto al 2011.

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche, lubrificanti e costi assicurativi in relazione alla gestione della flotta di proprietà. Tali costi sono stati pari a US\$ 15,2 milioni nel terzo trimestre (US\$ 13,5 milioni nello stesso trimestre del 2011) e a US\$ 42,3 milioni nei primi nove mesi del 2012 (US\$ 40,1 milioni nello stesso periodo del 2011). I valori assoluti più elevati rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente sono dovuti unicamente all'ampliamento della flotta (in media 20,8 navi di proprietà nei primi nove mesi del 2012 rispetto a 19,1 nello stesso periodo del 2011); inoltre si è registrato un migliore andamento dei costi giornalieri. I costi operativi sono costantemente monitorati, mantenendo come obiettivi prioritari la selezione di equipaggi altamente qualificati, l'applicazione delle procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente) e il rispetto della rigorosa normativa che regola il settore. L'elevata qualità della flotta è un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

I **Costi generali e amministrativi** sono stati pari a US\$ 4,1 milioni nel terzo trimestre dell'esercizio in corso (US\$ 4,8 milioni nello stesso trimestre del 2011) e a US\$ 12,0 milioni a settembre 2012 (US\$ 14,8 milioni nei primi nove mesi del 2011). La variazione rispetto agli analoghi periodi dello scorso esercizio è dovuta principalmente all'andamento del dollaro USA contro le altre valute e alle svalutazioni di alcuni crediti per risarcimenti danni contabilizzati lo scorso anno. Al netto di tali poste, i costi generali e amministrativi sono sostanzialmente in linea con lo scorso esercizio.

Gli **altri proventi operativi** sono risultati pari a US\$ 0,5 milioni nel terzo trimestre 2012 (US\$ 0,8 milioni nello stesso periodo del 2011) e a US\$ 1,5 milioni nei primi nove mesi dell'anno in corso (US\$ 2,7 milioni nello stesso periodo del 2011). Il saldo si riferisce alle commissioni di noleggio da navi di terzi gestite attraverso i pool.

Nel terzo trimestre 2012 il **Risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato pari a US\$ 4,6 milioni (US\$ 6,8 milioni nel terzo trimestre 2011) e a US\$ 13,8 milioni nei primi nove mesi 2012 (US\$ 20,7 milioni nello stesso periodo del 2011). Questo risultato meno favorevole è dovuto principalmente alla diminuzione della tariffa fissa media e al calo delle tariffe *spot*.

Gli **ammortamenti** e le svalutazioni sono stati pari a US\$ 10,0 milioni nel terzo trimestre del 2012 e a US\$ 114,3 milioni nei primi nove mesi del 2012, di cui US\$ 29,3 milioni per gli ammortamenti ordinari e US\$ 85,0 milioni per svalutazioni relative alla perdita di valore della flotta. L'aumento degli ammortamenti rispetto all'esercizio precedente è dovuto all'ampliamento della flotta di proprietà in seguito alla consegna di alcune navi di nuova costruzione.

Nel terzo trimestre dell'esercizio il **risultato operativo (EBIT)** è stato negativo, evidenziando una perdita operativa di US\$ 5,4 milioni rispetto all'EBIT negativo di US\$ 3,1 milioni nel terzo trimestre del 2011. Nei primi nove mesi del 2012 l'EBIT è stato negativo per US\$ 100,5 milioni, a fronte del risultato negativo di US\$ 7,1 milioni registrato nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Nel terzo trimestre 2012 **gli oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ 4,2 milioni (US\$ 6,4 milioni nello stesso periodo del 2011) e nei primi nove mesi dell'anno il costo totale è stato di US\$ 6 milioni (US\$ 12,3 milioni nei primi nove mesi del 2011). La variazione complessivamente positiva rispetto all'anno precedente è dovuta principalmente a differenze di cambio positive, a proventi finanziari da operazioni con strumenti derivati in valute estere e a plusvalenze realizzate sul portafoglio obbligazionario. In seguito alla rinegoziazione di due contratti di swap su tassi di interesse, gli interessi sui finanziamenti, pari a US\$ 7,9 milioni nei primi nove mesi del 2012, sono stati inferiori rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (US\$ 8,8 milioni), nonostante

il ricorso a un nuovo prestito bancario per finanziare le navi di nuova costruzione consegnate nel primo semestre del 2012 e l'acquisto della nave di seconda mano High Prosperity.

Nel terzo trimestre 2012 la Società ha registrato una **perdita ante imposte** di US\$ 9,7 milioni (perdita di US\$ 9,6 milioni US\$ nel terzo trimestre 2011) e di US\$ 107 .0milioni nei primi nove mesi dell'esercizio (perdita di US\$ 19,8 milioni nello stesso periodo del 2011).

Le imposte sul reddito sono state di US\$ 0,1 milioni nel terzo trimestre 2012 e di US\$ 0,4 milioni nei primi nove mesi dell'esercizio, in linea con lo stesso periodo dell'esercizio precedente.

Nel terzo trimestre 2012 la **perdita netta** è risultata pari a US\$ 9,7 milioni, rispetto a US\$ 9,6 milioni nello stesso trimestre del 2011. Nei primi nove mesi del 2012 la perdita netta è stata di US\$ 107 milioni (perdita netta di US\$ 19,8 milioni nello stesso periodo del 2011).

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 settembre 2012	AI 31 dicembre 2011
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	510.928	547.634
Attività correnti	(102.497)	122.603
Totale attività	613.425	670.237
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	208.180	315.481
Passività non correnti	316.269	286.527
Passività correnti	88.976	68.229
Totale passività e patrimonio netto	613.425	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, al 30 settembre 2012 il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS è di US\$ 443,2 milioni, milioni rispetto a un valore contabile netto della flotta di US\$ 533,3 milioni dopo la svalutazione di US\$ 85,0 milioni contabilizzata al 30 giugno 2012.

Nel terzo trimestre dell'esercizio e dall'inizio dell'anno gli **investimenti lordi** sono risultati pari rispettivamente a US\$ 7,2 milioni e a US\$ 77,6 milioni. Tali importi elevati comprendono le rate finali versate per l'acquisto delle due nuove navi costruite da Hyundai-Mipo e consegnate rispettivamente a marzo ed aprile 2012, nonché l'acquisto della nave di seconda mano High Prosperity a marzo 2012 e le prime rate versate nel terzo trimestre per le due navi handysize recentemente ordinate e attualmente in costruzione nei cantieri Hyundai-Mipo. Tali investimenti in conto capitale comprendono inoltre i costi di bacino relativi alle navi di proprietà.

Le **attività correnti** al 30 settembre 2012 sono pari a US\$ 102,5 milioni. Oltre alle voci del capitale circolante, ovvero rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 19,2 milioni e US\$ 41,7 milioni, le attività correnti comprendono disponibilità liquide di US\$ 41,6 milioni.

Le **passività non correnti** (US\$ 316,3 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\$ 43,3 milioni, essenzialmente relativi a debiti commerciali e altre passività.

Dopo le perdite registrate nell'esercizio, compresa la svalutazione di US\$ 85,0 milioni contabilizzata al 30 giugno 2012, al 30 settembre 2012 il saldo del **Patrimonio netto** ammontava a US\$ 208,2 milioni (US\$ 315,5 milioni al 31 dicembre 2011)..

INDEBITAMENTO NETTO

L'indebitamento netto al 30 settembre 2012 ammontava a US\$ 320,3 milioni rispetto a US\$ 239,6 milioni alla chiusura del precedente esercizio. Tenuto conto dell'andamento negativo per US\$ 1,2 milioni dei flussi di cassa da attività operative nei primi nove mesi del 2012, l'aumento dell'indebitamento netto è stato determinato principalmente dalla consegna e/o dall'acquisto di nuove navi nell'esercizio in corso.

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 settembre 2012	AI 31 dicembre 2011
Liquidità		
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	41.572	51.068
Attività finanziarie correnti	-	14.396
Totale attività finanziarie correnti	41.572	65.464
Debiti verso banche – correnti	21.078	14.864
Altre passività finanziarie correnti		
Importi dovuti alla società controllante	20.000	-
Verso terzi	4.522	3.638
Totale passività finanziarie correnti	45.600	18.502
Indebitamento finanziario netto corrente	4.028	(46.962)
Debiti non correnti verso banche	311.091	282.492
Altre passività finanziarie non correnti		
Verso terzi	5.178	4.035
Totale passività finanziarie non correnti	316.269	286.527
Indebitamento finanziario netto	320.297	239.565

Alla fine di settembre 2012 le disponibilità liquide e mezzi equivalenti erano pari a US\$ 41,6 milioni, mentre gli investimenti in tesoreria (precedentemente inclusi nelle *Attività finanziarie correnti*) sono stati liquidati nel corso dell'esercizio.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 30 settembre 2012 era di US\$ 332,2 milioni, comprensivo di US\$ 21,1 milioni con scadenza a un anno. L'indebitamento di DIS si articola nelle seguenti linee di credito a favore di d'Amico Tankers Limited (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo: (i) debito di US\$ 149,6 milioni relativo alla linea di credito revolving concessa da Crédit Agricole (con la partecipazione di altri istituti bancari) su un periodo di 10 anni; (ii) debito di US\$ 24,7 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 consegnate nel primo semestre 2012 per un totale di 44,8 milioni; (iv) finanziamento a 18 mesi di US\$ 11,4 milioni concesso da Danish Ship Finance per l'acquisto della nave di seconda mano High Prosperity, rilevata nel primo semestre 2012. L'indebitamento di DIS comprende inoltre la quota dei finanziamenti concessi alle due joint venture, GLENDA International Shipping Ltd e DM Shipping Ltd: (i) finanziamento Commerzbank AG Global Shipping e Credit Suisse di US\$ 75,0 milioni per le navi di nuova costruzione della joint venture Glenda International Shipping Ltd, Hyundai-Mipo tutte già consegnate; (ii) linea di credito di Mitsubishi UFJ Lease di US\$ 26,7 milioni in relazione al finanziamento delle due navi di DM Shipping Ltd consegnate nel 2009.

L'indebitamento netto comprende anche il prestito subordinato di US\$ 20,0 milioni concesso a settembre 2012 dalla società controllante di DIS, d'Amico International S.A. Inoltre il fair value negativo di US\$ 9,7 milioni degli

strumenti di copertura derivati (essenzialmente contratti di swap su tassi di interesse) è incluso nelle *Altre passività finanziarie correnti*.

FLUSSI DI CASSA

I flussi di cassa netti per il periodo chiuso al 30 settembre 2012 hanno fatto registrare un saldo negativo di US\$ 9,6 milioni.

3° trim. 2012	3° trim. 2011	US\$ migliaia	9 MESI 2012	9 MESI 2011
(1.223)	12.329	Flussi di cassa da attività operative	(1.190)	30.753
(7.203)	(25.547)	Flussi di cassa da attività di investimento	(77.579)	(46.113)
9.457	13.643	Flussi di cassa da attività finanziarie	69.143	2.618
1.031	425	Variazione della liquidità	(9.627)	(12.742)
40.191	54.770	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	51.068	68.266
350	257	Differenze di conversione su disponibilità liquide e mezzi equivalenti	131	(72)
41.572	55.452	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	41.572	55.452

Nel terzo trimestre 2012 i **flussi di cassa da attività operative** sono stati negativi, per un importo di US\$ 1,2 milioni (positivi per US\$ 12,3 milioni nel terzo semestre 2011). Nei primi nove mesi del 2012 i flussi di cassa per attività operative di DIS sono stati negativi per US\$ 1,2 milioni (positivi per US\$ 30,8 milioni nei primi nove mesi del 2011). I flussi di cassa da attività operative hanno risentito principalmente dall'EBITDA relativamente modesto realizzato nel periodo.

I **flussi di cassa da attività di investimento** di US\$ 7,2 milioni nel terzo trimestre 2012 e di US\$ 77,6 milioni nei primi nove mesi del 2012 sono comprensivi dei pagamenti delle rate per le navi di nuova costruzione, dell'acquisto della nave di seconda mano High Prosperity nonché dei costi di bacino.

Nel terzo trimestre 2012 e nei primi nove mesi del 2012 il **saldo dei flussi di cassa da attività finanziarie** è stato positivo per rispettivamente US\$ 9,5 milioni e US\$ 69,1 milioni in seguito agli utilizzi dei finanziamenti bancari già previsti, al netto dei rimborsi, per l'acquisto o la consegna di navi e dopo aver contabilizzato circa US\$ 14,4 milioni derivanti dalla vendita di obbligazioni effettuata dall'inizio dell'anno nonché il prestito subordinato di US\$ 20,0 milioni concesso nel terzo trimestre 2012 dalla società controllante di DIS, d'Amico International S.A.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

FLOTTA CONTROLLATA – D'AMICO TANKERS LIMITED

Nel primi tre trimestri del 2012 la flotta controllata da d'Amico Tankers Limited ha registrato i seguenti cambiamenti:

- **Consegne di navi di nuova costruzione:** la M/T High Seas e la M/T High Tide, due navi di nuova costruzione Medium Range (MR) di proprietà, sono state consegnate a d'Amico Tankers Limited dal cantiere sudcoreano Hyundai-Mipo rispettivamente a marzo e aprile 2012.

- **Ordine di due navi cisterna Eco 40 Shallowmax di nuova costruzione** A luglio 2012 d'Amico Tankers Limited, società operativa interamente controllata da d'Amico International Shipping S.A., ha stipulato con il cantiere coreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd i contratti di costruzione di due navi cisterna "product/chemical" (scafi 2385 e 2386 - Handysize da 40,000 dwt), la cui consegna è prevista all'inizio del 2014 al prezzo di US\$ 30,65 milioni ciascuna, con l'opzione, da esercitare entro la fine del 2012, di acquistare alle stesse condizioni altre due navi. Le due navi di nuova costruzione oltre a essere a doppio scafo e conformi alle norme IMO, appartengono alla nuova generazione di navi a basso consumo di carburante. Le navi sono state progettate in base ai più moderni criteri (HMD) per quanto riguarda i bassi consumi di carburante, l'elevata efficienza e la combinazione cubatura / pescaggio ridotto denominata "HMD ECO 40 ShallowMax". Queste navi sono disegnate per risparmiare dalle 5 alle 6 tonnellate di carburante al giorno, paragonato a quelle di generazioni precedenti, permettendo costi operativi inferiori alla stessa velocità di 14 nodi, compresi tra i 2.000 ed i 4.000 US\$ al giorno. Altro vantaggio d'ordine finanziario per questo modello viene riscontrato nel fatto che incorpora tutti i più recenti requisiti normativi per cui non è necessaria alcuna modifica al fine del loro utilizzo. È stato calcolato che queste migliorie hanno un impatto di almeno US\$ 700 sui costi del tonnellaggio più vecchio. Da ultimo, queste navi cisterna sono di operatività più flessibile, dal momento che possiedono un pescaggio di 9,5 metri invece che dei 10 metri propri di modelli precedenti. Inoltre d'Amico Tankers Limited ha siglato contratti quinquennali di noleggio di queste due navi con una primaria compagnia petrolifera. Tali contratti di noleggio, stipulati a tariffe che garantiscono la realizzazione di profitti, rafforzano la copertura di DIS (ricavi dei contratti a tariffa fissa).
- **Ordine di due navi cisterna ecologiche Medium Range di nuova costruzione** A settembre 2012 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato la stipula, tra la sua controllata operativa d'Amico Tankers Limited (Ireland) e il cantiere coreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., dei contratti di costruzione di due nuove navi cisterna "product/chemical" (scafi 2407 e 2408 - Medium Range da 50.000 dwt), la cui consegna è prevista nel 2014, al prezzo d'acquisto di US\$ 33,0 milioni ciascuna. Le due navi di nuova costruzione, progettate conformemente alle più recenti norme IMO II MR, permettono la massima efficienza in termini di consumo di carburante. La progettazione ha seguito i più moderni criteri (HMD) di configurazione dello scafo e di efficienza propulsiva, che permettono risparmi di carburante da 6 a 7 T/giorno rispetto ai consumi medi del naviglio MR attualmente in navigazione in tutto il mondo. La nave avrà un indice energetico effettivo di design (Energy Efficiency Design Index o EEDI) già conforme alla normativa stabilita dall'IMO per la terza fase di applicazione graduale relativa al naviglio che sarà costruito dopo il 1° gennaio 2025 e inferiore del 31,5% alla linea di riferimento attualmente prevista dall'IMO. Per garantire a DIS il massimo sostegno in questo nuovo progetto d'investimento, d'Amico International S.A. (Luxembourg) le ha concesso un prestito subordinato di US\$ 20,0 milioni con scadenza il 31 dicembre 2013. Il prestito, caratterizzato da termini e condizioni analoghi a quelli attualmente praticati nei mercati finanziari per operazioni dello stesso tipo, sarà destinato a finalità generali della società, futuri possibili acquisti di navi e a nuovi ordini di costruzione.
- **Acquisto di una nave:** a marzo 2012 d'Amico Tankers Limited ha stipulato l'acquisto della M/T High Prosperity, nave cisterna a medio raggio (MR) a doppio scafo costruita nel 2006 da Imabari Shipbuilding Co. (Giappone), al prezzo di US\$ 22,5 milioni. Il contratto di noleggio prevedeva un'opzione di acquisto, precedentemente non esercitata in questo esercizio poiché non rientrava nella convenienza. Questo acquisto ci ha permesso di abbassare il livello di break even sulla nave per un eccedente di US\$ 2.500 al giorno. La nave è stata consegnata a d'Amico Tankers a maggio 2012.
- **Altri eventi:** A 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. Ad aprile 2012 la M/T Eastern Force, nave MR costruita nel 2009, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di un anno, con un'opzione di proroga di un ulteriore anno. A maggio 2012 la M/T Torm Hellerup, nave MR costruita nel 2008, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di un anno, con un'opzione di proroga di un altro anno.

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

FLOTTA CONTROLLATA – D'AMICO TANKERS LIMITED

- Il 25 ottobre 2012 d'Amico Tankers Limited ha stipulato la vendita della nave Medium Range (MR) a doppio scafo M/T High Wind, costruita nel 1999 presso i cantieri STX in Corea del Sud, ad un prezzo di US\$ 12,2 milioni. Questa vendita genererà nel quarto trimestre una plusvalenza di circa US\$ 1,3 milioni e ridurrà allo stesso tempo l'età media della flotta di DIS.

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

	Al 30 settembre 2012			Al 25 ottobre 2012		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	19,0	3,0	22,0	18,0	3,0	21,0
A noleggio	15,0	3,0	18,0	15,0	3,0	18,0
A noleggio attraverso pool	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totale	34,0	6,0	40,0	33,0	6,0	39,0

AUTORIZZAZIONE ALL'AUMENTO DI CAPITALE

Il 2 ottobre 2012 l'Assemblea generale straordinaria degli Azionisti di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato l'aumento a USD 50.000.000 del capitale sociale autorizzato, suddiviso in 500.000.000 azioni senza valore nominale, e autorizzato il Consiglio d'amministrazione ad aumentare il capitale sociale in una o più volte, nei limiti stabiliti dalla suddetta modifica del capitale autorizzato, durante un nuovo periodo che si concluderà cinque (5) anni dopo la data di pubblicazione del relativo verbale, nonché di procedere alla relativa modifica dello statuto sociale. Inoltre l'Assemblea generale straordinaria degli Azionisti ha deliberato di ridurre a USD 0,10 per azione il valore contabile di ciascuna azione del capitale circolante della Società, di ridurre a USD 14,994,990,70 il capitale azionario totale circolante e di modificare conseguentemente lo statuto della Società. La Società pubblicherà secondo le norme vigenti gli esiti delle votazioni dell'Assemblea generale degli Azionisti.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Mentre ci accingiamo a entrare nel quarto trimestre, l'intero mercato dei prodotti petroliferi è influenzato dalle problematiche legate ai rifornimenti. Le scorte complessive dei paesi membri dell'OCSE evidenziano una contrazione di 42 milioni di barili rispetto alla media quinquennale. A livello mondiale, le scorte di prodotti petroliferi sono inferiori di 60 milioni di barili a quelle dello stesso periodo del 2011. La parte più consistente del deficit è rappresentata dalle scorte di prodotti raffinati, che fanno segnare 30 milioni di barili in meno rispetto allo stesso trimestre del 2011. Pertanto alle soglie dell'inverno nell'emisfero settentrionale il mercato del gasolio è in tensione, perché le scorte sono scarse proprio nei mercati dei paesi chiave rispetto ai consumi.

Nei paesi emergenti la domanda è in ripresa, in alcuni casi registrando aumenti del 10%. Il fabbisogno di prodotti petroliferi del Brasile si è attenuato, ma la domanda supera ancora di 500.000 barili al giorno la media quinquennale. La domanda del paese è stata soddisfatta prevalentemente dalla produzione delle raffinerie nazionali, ma il Brasile resta un importatore netto di prodotti petroliferi.

Nell'ultimo trimestre la quantità di greggio lavorata nelle raffinerie e i relativi margini sono costantemente aumentati in seguito alla contrazione delle forniture causata da interruzioni della produzione negli Stati Uniti e in Venezuela e all'inattività di alcuni impianti di raffinazione per manutenzioni periodiche. I volumi di raffinazione nel Regno Unito non sono diminuiti nonostante la chiusura dell'impianto di Sunoco avvenuta lo scorso giugno, che produceva 220.000 barili al giorno.

Data la situazione economica attuale, nel breve periodo le prospettive restano piuttosto deboli. Prevalgono le preoccupazioni suscitate dall'attuale crisi del debito pubblico in Europa e, nel breve periodo, dal rallentamento

delle economie dei paesi emergenti. Le prospettive a lungo termine sono ancora relativamente favorevoli, ma un aumento consistente della domanda è subordinato all'attuale congiuntura economica, che potrebbe frenare la crescita potenziale. Pertanto, considerato quanto sopra, all'inizio del nuovo trimestre l'atteggiamento di d'Amico International Shipping resta improntato alla cautela.

I principali fattori che dovrebbero condizionare il mercato dei trasporti delle navi cisterna e la performance di d'Amico International Shipping sono: (1) la crescita della domanda mondiale di prodotti petroliferi (2) l'aumento del Pil a livello mondiale e (3) 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

- Tra il 2011 e il 2017 la capacità produttiva delle raffinerie a livello mondiale aumenterà di quasi 7,0 milioni di barili al giorno. Dal 2013 in poi quest'incremento supererà la domanda mondiale di petrolio; tuttavia i nuovi impianti produttivi in America latina e in Africa non riusciranno a tenere il passo della crescita economica prevista, cosicché nel medio termine questi paesi dovranno ricorrere alle importazioni.
- Nel 2012 si è intensificata la razionalizzazione delle raffinerie nei paesi dell'OCSE e da dicembre 2011 in poi le chiusure di impianti già effettuate o previste determinano una riduzione della capacità produttiva di 1,3 milioni di barili al giorno. Le raffinerie chiuse dall'inizio della recessione economica nel 2008 a oggi hanno ridotto la produzione di 4 milioni di barili al giorno. Il taglio più drastico, pari a 1,7 milioni di barili al giorno, si è verificato in l'Europa. Il costante calo della domanda nei paesi dell'OCSE costringerà il settore a effettuare ulteriori razionalizzazioni entro il 2017.
- Oltre la metà dei nuovi impianti produttivi sarà ubicata nei paesi asiatici non appartenenti all'OCSE. In base ai dati disponibili, nel 2012 la capacità produttiva aumenterà di un altro milione di barili. I trasporti petroliferi via mare dovrebbero beneficiare del trasferimento delle attività di raffinazione di greggio dall'occidente in oriente.
- Gli Stati Uniti hanno decisamente assunto il ruolo di esportatori netti di prodotti petroliferi. Le loro esportazioni sono aumentate da 950.000 barili al giorno nel 2003 a 2,8 milioni di barili al giorno nel 2012. Attualmente il saldo netto delle esportazioni rispetto alle importazioni si avvicina a 1 milione di barili al giorno.
- Il cattivo andamento dei raccolti agricoli in tutto il mondo ridurrà la disponibilità delle materie prime usate nella produzione di biocarburanti, creando una situazione tendenzialmente favorevole all'aumento della domanda di prodotti petroliferi.
- Prosegue l'aumento della domanda annua di prodotti petroliferi in 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.

Offerta di navi cisterna

- Il portafoglio ordini si è arricchito delle nuove navi commissionate quest'anno e nel 2011. Sulla carta sembrerebbe trattarsi di quantità consistenti, ma si prevede che il numero delle consegne teoriche sarà ridotto da annullamenti, difficoltà finanziarie e rinvii, come già avvenuto negli ultimi anni.
- Resta aperta la questione dei finanziamenti necessari e della possibilità di ottenerli rapidamente. Da alcune parti si ipotizza tuttora che tutte le navi ordinate saranno consegnate.
- Quest'anno sono state consegnate quarantatré navi cisterna MR, rispetto alle settanta nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Sempre quest'anno, ventuno navi hanno lasciato definitivamente il servizio.
- Fino al 2016 l'incremento netto medio nel settore delle navi MR dovrebbe oscillare tra un ristretto 2% e il 4%, restando così al di sotto della crescita del commercio marittimo prevista nello stesso periodo.
- La velocità di navigazione ridotta e la mancanza di investimenti in infrastrutture portuali allunga la durata dei viaggi e riduce l'offerta di tonnellaggio-miglia.
- Si prevede che la diminuzione delle quantità raffinate e l'aumento dei prodotti petroliferi trasportati dai mercati emergenti ridurranno sostanzialmente l'offerta di tonnellaggio-miglia delle navi cisterna.

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

BILANCIO CONSOLIDATO AL 30 SETTEMBRE 2012

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

3° trim. 2012	3° trim. 2011	US\$ migliaia	9 MESI 2012	9 MESI 2011
83.516	79.741	Ricavi	241.126	222.330
(36.748)	(34.127)	Costi diretti di viaggio	(105.398)	(80.507)
46.768	45.614	Ricavi base time charter	135.728	141.823
(23.385)	(21.366)	Costi per noleggi passivi	(69.102)	(68.915)
(15.203)	(13.466)	Altri costi operativi diretti	(42.308)	(40.116)
(4.083)	(4.791)	Costi generali ed amministrativi	(12.031)	(14.788)
488	808	Altri proventi operativi	1.491	2.681
4.585	6.799	Risultato operativo lordo	13.778	20.685
(9.993)	(9.863)	Ammortamenti e svalutazioni	(114.318)	(27.773)
(5.408)	(3.064)	Utile operativo	(100.540)	(7.088)
(4.198)	(6.367)	Proventi (Oneri) finanziari netti	(6.038)	(12.283)
(9.606)	(9.431)	Utile/(Perdita) ante imposte	(106.578)	(19.371)
(141)	(134)	Imposta sul reddito	(404)	(417)
(9.747)	(9.565)	Utile / (perdita) netto	(106.982)	(19.788)
<i>L'utile netto è di pertinenza della Capogruppo</i>				
(0,065)	(0,064)	Utile / (perdita) per azione (US\$)	(0,713)	(0,132)

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

3° trim. 2012	3° trim. 2011	US\$ migliaia	9 MESI 2012	9 MESI 2011
(9.747)	(9.565)	Utile/(Perdita) del periodo	(106.982)	(19.788)
(330)	1.454	Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge")	(291)	(3.603)
(10.077)	(8.111)	Utile/(Perdita) netto complessivo	(107.273)	(16.185)
(0,067)	(0,054)	Utile/(Perdita) per azione	(0,715)	(0,108)

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 settembre 2012	AI 31 dicembre 2011
ATTIVITÀ		
Attività non correnti		
Immobilizzazioni materiali	510.928	547.634
Totale attività non correnti	510.928	547.634
Attività correnti		
Rimanenze	19.198	17.522
Crediti a breve ed altre attività correnti	41.727	39.617
Attività finanziarie correnti	-	14.396
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	41.572	51.068
Totale attività correnti	102.497	22.603
Totale attività	613.425	670.237
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Patrimonio netto		
Capitale sociale	149.950	149.950
Utili riportati a nuovo	11.451	18.433
Altre riserve	46.779	47.098
Patrimonio netto totale	208.180	315.481
Passività non correnti		
Banche e altri finanziatori	311.091	282.492
Altre passività finanziarie non correnti	5.178	4.035
Totale passività non correnti	316.269	286.527
Passività correnti		
Banche e altri finanziatori	21.078	14.864
Importi dovuti alla società controllante	20.000	-
Debiti a breve ed altre passività correnti	43.198	49.678
Altre passività finanziarie correnti	4.567	3.638
Debiti d'imposta	133	49
Totale passività correnti	88.976	68.229
Totale passività e patrimonio netto	613.425	670.237

25 ottobre 2012
Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente

Marco Fiori
Amministratore delegato

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

3° trim. 2012	3° trim. 2011	<i>US\$ migliaia</i>	9 MESI 2012	9 MESI 2011
(9.747)	(9.565)	Perdita nel periodo	(106.982)	(19.788)
9.993	9.863	Ammortamenti	114.318	27.773
141	134	Imposte correnti e differite	404	417
2.293	2.275	Oneri finanziari	6.276	7.792
1.269	3.552	Variazioni negative di fair value su attività finanziarie	(238)	4.079
615	540	Altri componenti che non influenzano le disponibilità liquide	(21)	412
4.564	6.799	Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	13.757	20.685
327	3.112	Variazioni delle rimanenze	(1.676)	1.527
5.307	23.364	Variazioni dei crediti a breve	(2.110)	(24.767)
(9.394)	(18.028)	Variazioni dei debiti a breve	(6.480)	(8.029)
(29)	(4)	Imposte pagate	(371)	(296)
(1.998)	(2.914)	Interessi e altri oneri finanziari (pagati) ricevuti	(4.310)	(7.901)
(1.223)	12.329	Flussi di cassa netti da attività operative	(1.190)	30.753
(7.203)	(25.547)	Acquisto di immobilizzazioni materiali	(77.579)	(46.113)
(7.203)	(25.547)	Flussi di cassa netti da attività di investimento	(77.579)	(46.113)
2	(326)	Altre variazioni del patrimonio netto	(40)	(53)
-	(563)	Azioni proprie	-	(563)
1.638	-	Variazione di altre attività finanziarie	14.396	(6.600)
12.000	(1)	Variazioni di altri debiti finanziari	20.000	-
(4.183)	(24.027)	Rimborso finanziamenti bancari	(12.301)	(31.164)
-	38.560	Utilizzo finanziamenti bancari	47.088	40.998
9.457	13.643	Flussi di cassa netti da attività finanziarie	69.143	2.618
1.031	425	Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(9.627)	(12.742)
40.191	54.770	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	51.068	68.266
350	257	Differenze di conversione su disponibilità liquide e mezzi equivalenti	131	(72)
41.572	55.452	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	41.572	55.452

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve		Totale
			<i>Altre</i>	<i>Cash-Flow hedge</i>	
Saldo al 1° gennaio 2012	149.950	118.433	54.715	7.617	315.481
Altre variazioni (riserva di consolidamento)	-	-	(28)	-	(28)
Utile (perdita) complessivo	-	(106.982)		(291)	(107.273)
Saldo al 30 settembre 2012	149.950	11.451	54.729	7.908	208.180

<i>US\$ migliaia</i>	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve		Totale
			<i>Altre</i>	<i>Cash-Flow hedge</i>	
Saldo al 1° gennaio 2011	149.950	139.446	55.464	11.754	333.106
Altre variazioni	-	-	(53)	-	(53)
Azioni proprie	-	-	(563)	-	(563)
Utile (perdita) complessivo	-	(19.788)		3.603	(16.185)
Saldo al 30 settembre 2011	149.950	119.658	54.847	8.150	316.305

NOTE ESPLICATIVE

Il bilancio d'esercizio è stato redatto secondo quanto previsto all'art. 5 della Legge lussemburghese dell'11 gennaio 2008, che ha recepito la Direttiva 2004/109/EC 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. La presente informativa finanziaria intermedia è stata redatta in ottemperanza secondo i principi contabili IAS 34.

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

Il presente resoconto intermedio di gestione illustra i risultati conseguiti dalla società controllante, d'Amico International Shipping SA, e dalle sue controllate per il periodo chiuso al 30 giugno 2012. I criteri contabili utilizzati nella presentazione della relazione intermedia sono gli stessi adottati nella relazione annuale 2011.

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 nel periodo chiuso al 30 giugno 2012.

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, adotta 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 ritiene quindi necessario fornire informative geografiche specifiche 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 SOPRAVVENIENZE PASSIVE

Al 30 settembre 2012, gli impegni finanziari complessivi del Gruppo erano pari a US\$ 121,2 milioni, di cui US\$ 24,8 milioni in scadenza nei prossimi 12 mesi.

<i>US\$ milioni</i>	AI 30 settembre 2012	AI 31 dicembre 2011
Fino a un anno	24,8	37,4
Tra 1 e 3 anni	96,4	-
Tra 3 e 5 anni	-	-
Oltre 5 anni	-	-
Totale	<u>121,2</u>	<u>37,4</u>

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente

Marco Fiori
Amministratore delegato

Il Manager responsabile, Marco Fiori, dichiara, nella sua qualità di Amministratore Delegato della Società, che le informazioni contabili pubblicate nel presente documento corrispondono alle scritture contabili e a qualsiasi altra documentazione o registrazione contabile della Società.

Marco Fiori
Amministratore delegato

Curriculum Vitae of Giovanni Barberis

Giovanni Barberis, joined d'Amico Società di Navigazione S.p.A. in September 2012 as Group CFO and as interim CFO of International Shipping S.A. in October 2012. Prior to joining to the d'Amico Group, Mr. Barberis, after graduating from the University of Rome "La Sapienza" with a degree in Economy and Commerce, he started his professional career in the treasurer dept of the chemical branch of the Exxon Group. In January 1990, he joins Eridania Z.N. S.p.A., Gruppo Ferruzzi, where his initial responsibilities are those of International Audit Manager Agroindustria eventually assuming the position of Financial Manager for Italy. In 1993, Barberis is appointed International Auditing Mgr for Simint SpA, the listed company of Giorgio Armani S.p.A., where he assumes also, soon after, the post of CFO, in addition to other important responsibilities within the company. In 1995, Barberis fills the position of CFO and Board Member of Gruppo Cremonini, Italian food listed company. In 2003 he joins to Gruppo Arena, Italian food listed company, in capacity of CEO. In 2005 joins to Hera SpA, moving to Acea Spa in 2009 – both Italian multi-utilities listed in Milan Stock Exchange, as CFO.

He has numerous publications to his credit and has participated in various financial and academic conference panels in which he addressed the subject of financial economy.

CONTATTI

Investor Relations

d'Amico International Shipping S.A.

Anna Franchin - Investor Relations Manager

Tel.: +352 2626292901

Tel.: +377. 93105472

E-mail: ir@damicointernationalshipping.com

Media Relations

PMS Group

Antonio Buoizzi

Tel.: +39 02 48000250

Cell.: +39 329 7605000

E-mail: a.buoizzi@pmsgroup.it