

Benvenuto AD	■	<b>INDICE</b>
Opportunità d'Investimento	■	
Modello di Business	■	
Mercato	■	
Performance finanziarie	■	
Azionisti	■	
Contatti IR	■	

**INVESTORS' NEWS d'AMICO INTERNATIONAL SA: per iscriversi:**

L'Investors' News è lo strumento di informazione e trasparenza per tutti gli shareholders, che informa sulle strategie, i risultati finanziari e la performance del titolo in Borsa.

La News è disponibile sul sito [www.damicointernationalshipping.com](http://www.damicointernationalshipping.com) e [www.irtop.com](http://www.irtop.com)

d'Amico International Shipping S.A. è quotata sul Mercato Azionario Italiano - Segmento STAR

## Benvenuto dell'AD

Cari Investitori,  
con grande piacere vi presento il primo numero della Newsletter finanziaria di d'Amico International Shipping.

Il settore del trasporto marittimo (shipping) sta attraversando una fase di intenso sviluppo, complice il rinnovato interesse globale nell'industria di riferimento: il settore dei product tanker, in cui noi operiamo, sta crescendo più velocemente del settore crude tanker. La nostra parola chiave al momento è "crescita", che significa posizionarsi come consolidatore del mercato, anche attraverso l'espansione delle attività nel trasporto di materie prime alternative e lo sviluppo di nuove partnership.

Crediamo che d'Amico International Shipping sia sulla strada della crescita continua e del successo.

In virtù della politica di trasparenza del Gruppo, vi terremo aggiornati trimestralmente sullo sviluppo del business, sulle opportunità di mercato, sulle strategie e i progetti, sui risultati finanziari e sull'andamento del titolo in Borsa.

La newsletter sarà interattiva: saremo lieti di accogliere le Vostre richieste di approfondimento, suggerimenti e domande all'indirizzo web [ir@damicointernationalshipping.com](mailto:ir@damicointernationalshipping.com)

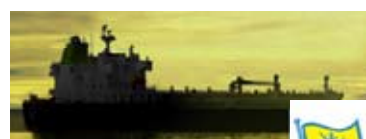
Il Vostro feedback ci aiuterà a migliorare progressivamente i nostri servizi di informazione. Vogliamo aiutare i nostri azionisti a renderli partecipi della continua evoluzione della nostra società.

Benvenuti "a bordo"!!!

Marco Fiori, AD



### LA FLOTTA d'AMICO



NAVI della flotta:

- di proprietà	13,0
- a noleggio	23,0
<b>TOTALE</b>	<b>36,0</b>



## Opportunità d'investimento



Solidi fondamentali di settore



La più giovane flotta del settore, di grandi dimensioni e di elevata qualità:

Noleggio della flotta con opzioni di estensione

Opzioni in-the-money di acquisto di navi

Programma di costruzione di nuove navi



Relazioni di lungo periodo con i clienti hanno impatti positivi sulle economie di scala, l'expertise, la gestione tecnica e il brand



Focalizzazione sulla crescita, sul consolidamento di un settore frammentato e sulla convergenza in mercati specializzati e in via di sviluppo come oli di palma, oli vegetali e prodotti chimici.



Significative performance finanziarie



*d'Amico*  
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

The worldwide shipping company

Investor News - N.1 - 25 Giugno 2007

## Modello di Business

d'Amico International Shipping S.A. (DIS.MI) è una società controllata da d'Amico Società di Navigazione S.p.A. - una delle principali società private di trasporto marittimo al mondo - ed opera nel segmento delle product tankers, navi idonee al trasporto di prodotti petroliferi raffinati, oli vegetali e chimici. d'Amico International Shipping S.A. controlla una flotta di navi estremamente moderne e caratterizzate da un altissimo livello tecnologico - in parte di proprietà e in parte a noleggio - con doppio scafo e con dimensioni fra le 30.000 e le 51.000 tonnellate di portata lorda. Fornisce servizi di trasporto marittimo alle principali compagnie petrolifere e società di intermediazione come ExxonMobil, Shell, Glencore e Vitol. La Società ha una storia e una lunga tradizione di impresa familiare ed è presente con proprie sedi nei principali centri marittimi internazionali (Londra, Dublino, Monte Carlo e Singapore). Al 31 marzo 2007 il Gruppo impiega 332 risorse costituenti il personale di mare, e 43 costituenti il personale di terra.



### Tankers

	Crude	Product	Chemical
<u>Descrizione</u>	Non coated tankers	Coated tankers	Specialized tankers
<u>Dimensione tipica</u>	Crude oil	Refined petroleum IMO classified cargos	Multiple chemical
<u>Typical cargoes</u>	100.000 - 350.000	25.000 - 120.000	10.000 - 50.000



Il settore dei product tanker sta crescendo più velocemente che il settore crude tanker (dal 2001 al 2006 il trasporto via mare di petrolio raffinato è cresciuto a un CAGR del 4,8% contro il 2,1% dell'olio grezzo).

Discordanza fra il mix di produzione delle raffinerie e la domanda di prodotti nelle aree geografiche dove le raffinerie stesse sono localizzate.

Domanda di navi moderne di classe IMO dovuta alla crescita del commercio degli oli vegetali e di palma.



## Il settore internazionale delle navi cisterna

Le navi cisterna vengono solitamente impiegate per la movimentazione di prodotti petroliferi raffinati, quali benzina, carburanti per aviazione, cherosene, olio combustibile, nafta, prodotti chimici (soft chemicals) ed oli alimentari. Le dinamiche commerciali sono sensibili sia ai grandi eventi geografici che ai piccoli mutamenti, agli squilibri ed alle interruzioni nelle forniture che si verificano in ciascuna fase, dalla produzione al pozzo, alla raffinazione, fino all'utilizzo finale. Le distanze del traffico commerciale via mare sono determinate anche da fattori infrastrutturali, come ad esempio la disponibilità di oleodotti e di canali "di scorciatoia".

La movimentazione via mare dei prodotti petroliferi raffinati fra differenti aree geografiche, avviene sulla base degli squilibri fra domanda ed offerta di tali prodotti, ed è indotta dalla mancanza di risorse o di capacità di raffinazione nei paesi consumatori. Un fenomeno tipico è l' "arbitraggio" commerciale, che trae vantaggio dai differenziali di prezzo fra i centri di raffinamento. I proprietari delle navi cisterna cercano di utilizzare le dinamiche commerciali per ottimizzare i ricavi ed il potenziale di generazione degli utili della propria flotta, massimizzando l'utilizzo di ogni imbarcazione e minimizzando i tempi di attesa e le giornate di navigazione a stive vuote. Sebbene tali materie prime possano anche essere consegnate via oleodotto o per ferrovia, il trasporto a livello mondiale del petrolio greggio e dei prodotti petroliferi raffinati è sempre stato effettuato per la maggior parte mediante navi cisterna poiché il trasporto via mare rappresenta solitamente il metodo meno costoso.

Oltre che dalle quantità di petrolio da trasportare, la domanda di navi cisterna è determinata anche dalle distanze da percorrere per trasportare il petrolio dai luoghi di produzione ai luoghi di consumo (o di raffinazione). Negli ultimi cinque anni il trasporto via mare di prodotti petroliferi raffinati è cresciuto

ad un ritmo superiore a quello della domanda complessiva di petrolio, determinato soprattutto dall'aumento della domanda del prodotto stesso e dalla crescente dipendenza da un numero ristretto di grandi produttori. Alla forte crescita hanno contribuito anche le interruzioni impreviste nelle forniture, come quelle provocate dall'uragano Katrina.

Sul mercato delle navi cisterna, negli ultimi cinque anni l'offerta è stata appena sufficiente a fare fronte alla domanda. Come conseguenza di tale tensione negli equilibri fra domanda ed offerta e dell'aumento del numero di miglia percorse per tonnellata di capacità, le tariffe di noleggio delle navi cisterna sono state caratterizzate da volatilità, toccando livelli storicamente alti poiché gli eventi geopolitici che incidono sulle dinamiche del commercio marittimo, il sovraffollamento delle rotte e l'andamento climatico influenzano visibilmente i mercati dei trasporti.

Sebbene i settori del petrolio greggio e dei prodotti raffinati abbiano talvolta mostrato dinamiche tariffarie indipendenti fra di loro, è sempre esistita una forte correlazione fra le tariffe di noleggio per le navi cisterna che trasportano petrolio greggio e per quelle che trasportano prodotti raffinati. Le seguenti ragioni chiariscono in parte tale correlazione:

- per un certo numero di rotte importanti esiste un rapporto di fungibilità fra le imbarcazioni di maggiori dimensioni e quelle di dimensioni minori, e ciò tende a vincolare più strettamente fra di loro tali mercati;
- alcune imbarcazioni sono in grado di trasportare sia petrolio greggio che prodotti petroliferi raffinati, e ciò tende ad avvicinare i due settori; e
- proprietari e noleggiatori operano sia sul mercato del petrolio greggio che su quello dei prodotti raffinati, sui quali spesso incidono elementi analoghi nel determinare il clima di fiducia.

## Il mercato delle navi cisterna

La domanda a livello mondiale di navi cisterna è determinata principalmente dal volume di prodotti petroliferi raffinati da trasportare e dalle distanze di trasporto. Tali fattori sono a loro volta influenzati:

- dall'attività economica internazionale;
- dai mutamenti geografici nella produzione petrolifera, e dalle dinamiche di consumo;
- dall'impatto esercitato nel lungo termine dai prezzi petroliferi sulla localizzazione e sulla quantità della produzione;
- dalle politiche di gestione delle scorte praticate delle più importanti società petrolifere e di trading;
- dalle aree geografiche dove si verifica un eccesso o una carenza nella capacità di raffinazione.

L'offerta di navi cisterna dipende dalle dimensioni della flotta esistente, dalla velocità nelle consegne di newbuildings (imbarcazioni di nuova costruzione), e, in minor misura, dagli incidenti marittimi, dal numero di navi miste che trasportano petrolio, dal numero di imbarcazioni utilizzate come magazzino e dalla quantità di naviglio in riparazione. Fra gli altri fattori che possono influenzare la disponibilità dell'offerta vi sono i ritardi causati dal congestionamento di porti e canali di navigazione e le condizioni climatiche avverse.



## Mercato Charter

La concorrenza si basa principalmente sulle tariffe di noleggio praticate, sulla localizzazione geografica e sulle specifiche tecniche delle imbarcazioni, e sulla reputazione che accompagna l'imbarcazione stessa ed il suo capitano. Le condizioni contrattuali si basano solitamente su contratti-tipo di noleggio già predisposti per facilitare le fasi di negoziazione e di documentazione. Gli schemi di utilizzo più comuni per le navi cisterna sono:

**MERCATO SPOT:** L'imbarcazione viene pagata per ciascun viaggio che essa compie; i costi del carburante e gli oneri portuali sono a carico del proprietario. I ricavi dipendono dalle condizioni prevalenti sul mercato, che può essere fortemente volatile. E' possibile che fra un viaggio e l'altro vi siano periodi di inattività, a seconda della disponibilità di carico e della posizione geografica dell'imbarcazione stessa.

**CONTRATTO DI TRASPORTO:** Si tratta di contratti che i proprietari delle imbarcazioni stipulano per il trasporto di determinate quantità di uno specifico carico su una o più rotte specifiche per un certo periodo di tempo, utilizzando le navi da essi scelte, con determinati vincoli. I contratti di trasporto funzionano come una serie di noli spot che si svolgono nel tempo, eccetto per il fatto che il proprietario non è obbligato ad utilizzare una specifica imbarcazione per il trasporto del carico, potendo invece utilizzare una qualunque delle imbarcazioni della propria flotta.

**TIME CHARTER (Noleggio a tempo):** Si tratta di un contratto per il noleggio di un'imbarcazione per un certo periodo di tempo, durante il quale il proprietario dell'imbarcazione deve fornire l'equipaggio e pagare i costi operativi, mentre il noleggiatore deve provvedere al carburante ed agli altri costi diretti di viaggio. Il time charter è paragonabile ad un leasing operativo; alcuni di tali contratti contengono anche accordi di compartecipazione agli utili, che variano da contratto a contratto.

**BAREBOAT CHARTER (Noleggio a scafo nudo):** Il proprietario dell'imbarcazione la concede in noleggio ad un'altra società (il noleggiatore) per un periodo di tempo concordato e ad una tariffa giornaliera. Il noleggiatore deve provvedere alla gestione operativa dell'imbarcazione e corrispondere le tariffe di noleggio a prescindere dalle condizioni operative in cui si trova l'imbarcazione stessa. Il bareboat charter è paragonabile ad un leasing finanziario.

**UTILIZZO IN POOL (consorzio):** L'imbarcazione fa parte di una flotta di imbarcazioni simili fra loro, conferite al pool dai rispettivi proprietari al fine di sfruttarne le efficienze e di trarre vantaggio dal meccanismo di compartecipazione agli utili. Al gestore del consorzio fanno capo diversi contratti di trasporto marittimo, ed egli gestisce le imbarcazioni in maniera efficiente per dare esecuzione a tali obblighi contrattuali. I consorzi possono trarre vantaggio dagli effetti della compartecipazione agli utili ed alle perdite, godendo inoltre di tempi di inattività delle imbarcazioni potenzialmente più brevi grazie al coordinamento dei loro movimenti; le imbarcazioni che operano per un pool restano però esposte alle condizioni di mercato sfavorevoli.

Il tipo di accordo di utilizzo viene determinato in base alle necessità del cliente in termini di coinvolgimento operativo e della gamma di servizi di cui necessita, ed in base alle condizioni di mercato vigenti.

Clarkson Research Studies ("CRS") fornisce un servizio statistico e di ricerca per la società di brokeraggio marittimo Clarkson, per i clienti di quest'ultima, e più in generale per il settore della navigazione marittima. La società di brokeraggio marittimo Clarkson (leader mondiale nella fornitura di servizi per la navigazione marittima) effettua ogni settimana una stima delle tariffe time charter per imbarcazioni standard, sulla base delle informazioni ottenute dai contratti stipulati e dalle contrattazioni in corso per imbarcazioni con caratteristiche dimensionali simili. [www.clarkson.net](http://www.clarkson.net)

I ricavi medi su base time charter (time charter equivalent, TCE) vengono calcolati da CRS utilizzando le ipotesi relative alle navi cisterna descritte nella pubblicazione della Clarkson "Shipping Intelligence Weekly Sources & Methods". Le imbarcazioni prese a base per tali stime time charter sono i due modelli di imbarcazione moderna che rappresentano lo standard di tale settore di mercato. Le stime time charter per tali due imbarcazioni standard vengono effettuate ogni settimana dalla società di brokeraggio marittimo Clarkson, che ottiene tali informazioni sulla base delle operazioni relative ad imbarcazioni di dimensioni simili.

Nel settore delle navi cisterna, si dovrebbe fare riferimento soprattutto ai dati Clarkson relativi ai contratti Time Charter (TC) annuali e triennali, poiché tali dati sono meno volatili (47.000 e 37.000 tonnellate di stazza lorda - tdw - per i segmenti di mercato Handy e MR)

### Performance finanziaria Q1 2007

Ricavi del primo trimestre 2007 pari a 83,4 milioni di USD, in aumento rispetto agli 81,9 milioni di USD del primo trimestre 2006

Ricavi base Time Charter di 68,7 milioni di USD nel primo trimestre 2007, in crescita rispetto al primo trimestre 2006 pari a 67,9 milioni di USD.

EBITDA del primo trimestre 2007 pari a 33,7 milioni di USD (pari al 49,1% dei ricavi base Time Charter), in miglioramento rispetto all'EBITDA rettificato (al netto dei proventi da vendita navi) del primo trimestre 2006 pari a 32,1 milioni di USD)

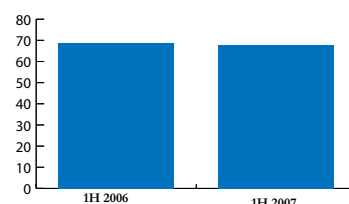
Utile netto del trimestre di 20,0 milioni di USD, pari ad oltre il 29,0% dei ricavi base Time Charter.

Flussi di cassa netti del primo trimestre di 11,2 milioni di USD (flussi di cassa da attività operative pari a 26,6 milioni di USD)

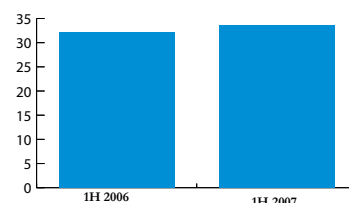
Indebitamento finanziario netto prima dell'IPO pari a 225,4 milioni di USD (226,3 milioni di USD al 31 dicembre 2006)

US\$ .000	31 Marzo 2007	31 Marzo 2006
	(1(*) Q)	(1(*) Q)
Ricavi	83 408	81.857
Time charter equivalent earnings (TCE)	68 688	67 852
EBITDA	33 709	62 113
EBITDA(*)	33 709	32 134(*)
%	49.1%	47.4%
EBIT	26 282	56 768
EBIT (*)	26 282	26 789(*)
%	38.3%	39.5%
Utile netto	19 993	48 876
Utile netto (*)	19 993	19 697(*)
%	29.1%	29.0%

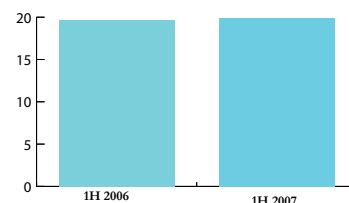
TCE: +1%



EBITDA: +5%



Utile netto: +1%



(\*) ESCLUSA la plusvalenza dalla vendita di navi cisterna di US\$ 29.978 MILIONI



*d'Amico*  
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

# The worldwide shipping company

Investor News - N.1 - 25 Giugno 2007

## News

9 Giugno 2007

### JV con Glencore

d'Amico International Shipping S.A. ha siglato lo scorso 9 giugno 2007 una Lettera di intenti con St Shipping PTE Limited, società controllata dal Gruppo Glencore International A.G., per la costituzione di una Joint Venture ("Glenda International Shipping Ltd") partecipata pariteticamente al 50%, finalizzata alla gestione di navi in proprietà e a noleggio. Il perfezionamento della Joint Venture è previsto entro il mese di luglio 2007.

La JV prevede l'acquisto di 4 nuove product tankers da 51.000 tonnellate di portata lorda, attualmente in costruzione presso i cantieri coreani di SLS Shipbuilding - con consegna prevista tra la fine del 2008 e l'inizio del 2009.

L'operazione assume una grande rilevanza in quanto:

- dà solidità al nuovo piano di costruzione di d'Amico International Shipping e alla propria strategia di crescita;
- il prezzo concordato per l'acquisto delle navi - 48,6 milioni di USD - è al di sotto dei valori di mercato di navi dello stesso segmento, stimati in 52 milioni di USD.
- la consegna delle navi è prevista in tempi brevi;
- tutte le navi, moderne e con doppio scafo, sono classificate IMO III.

L'importanza dell'operazione, che è pienamente in linea con la strategia del Gruppo evidenziata durante il processo quotazione, è estremamente elevata, anche nell'ottica di un ulteriore avvicinamento e rafforzamento dei legami esistenti fra d'Amico International Shipping e il Gruppo Glencore, che rappresenta un partner chiave oltre che uno dei principali players nel settore in cui il Gruppo d'Amico opera.

### Delibera di acquisto azioni proprie

Il CdA di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato il piano di acquisto e vendita di azioni proprie che verrà sottoposto all'esame dell'Assemblea generale dei soci il 3 luglio 2007 ai fini della relativa autorizzazione. La proposta formulata dal CdA prevede l'acquisto, per un periodo massimo di 18 mesi, a partire dalla data dell'Assemblea generale, di un numero massimo di 14.994.990 azioni ordinarie da effettuarsi sul Mercato Regolamentato, corrispondenti al 10% del capitale sociale. La Società alla data della delibera del CdA non detiene azioni proprie.

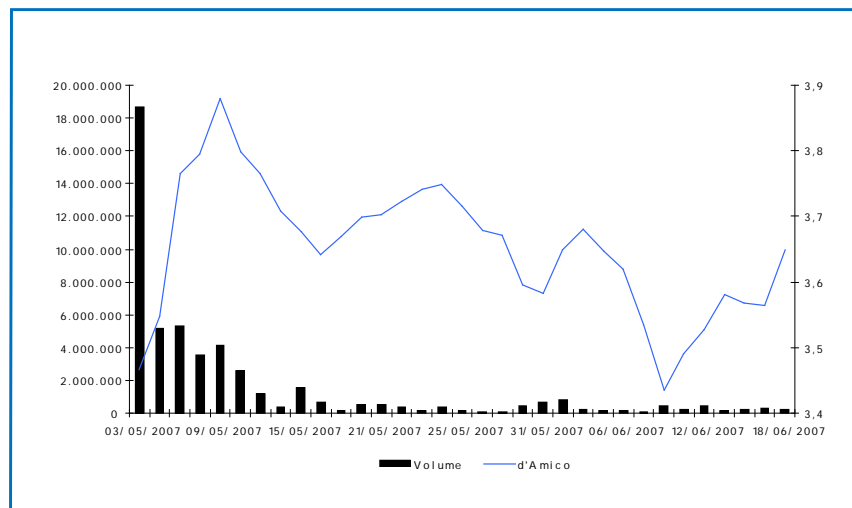
## Contatti IR

Alberto Mussini	Chief Financial Officer ir@damicointernationalshipping.com
Floriana Vitale	ir@damicointernationalshipping.com f.vitale@irtop.com
IR TOP	direzione@irtop.com
Sede:	d'Amico International Shipping SA 12, Rue Ste. Zithe L - 2763 Luxembourg
IR TOP	+39 02 45473884/3

## Azionisti

Settore	Shipping Transportation
Codice Reuters	DIS.MI
Codice Bloomberg	DIS IM
Prezzo IPO (3 Maggio 2007)	Euro 3,5
N. Azioni	149.949.907
Specialista	Capitalia
Prezzo al 20 Giugno 2007 (Euro)	3,783
Capitalizzazione al 20 Giugno 2007 (Euro mln)	558

## Titolo



## Azionisti

	%
d'Amico International SA	56,43%
Fidelity	8,40%
Kairos Partners SGR S.p.A.	2,23%
Kairos Fund Limited	2,40%
Mercato	30,54%

## Calendario Finanziario

1 Agosto	CDA	Risultati al 1H 07
		Risultati al Q2 07
6 Novembre	BoD	Risultati al Q3 07

**IR TOP** In partnership con  
IRTOP, Specialisti di Investor Relations - [www.irtop.com](http://www.irtop.com)