



Il CdA di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del primo semestre e del secondo trimestre 2016

RISULTATI POSITIVI PER DIS NEL PRIMO SEMESTRE DEL 2016 - UTILE NETTO PARI A US\$13,6M,

MARGINE SULL'EBITDA PARI AL 28% E CASH FLOW OPERATIVO PER US\$40,0M

RISULTATI DEL PRIMO SEMESTRE 2016

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 144,5 milioni (US\$ 158,1 milioni nel H1'15)
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 40,2 milioni (27,8% sul TCE) (US\$ 45,1 milioni in H1'15)
- Utile netto di US\$ 13,6 milioni (US\$ 30,1 milioni nel H1'15)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 40,0 milioni (US\$ 30,2 milioni in H1'15)
- Indebitamento netto di US\$ 462,9 milioni (US\$ 422,5 al 30 giugno 2015)

RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE 2016

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 69,4 milioni (US\$ 81,2 milioni nel Q2'15)
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 18,6 milioni (26,8% sul TCE) (US\$ 23,4 milioni nel Q2'15)
- Risultato netto di US\$ 6,4 milioni (US\$ 18,7 milioni nel Q2'15)

Lussemburgo - 28 luglio, 2016 - 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 la relazione relativa al primo semestre e al secondo trimestre 2016.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

Marco Fiori, Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping commenta: 'Sono molto felice di presentare un altro risultato trimestrale positivo per DIS che vede un Utile netto pari

a 13,6 milioni di dollari, raggiunto nel corso del primo semestre dell'anno. Dopo un primo trimestre molto buono, il mercato sullo spot ha segnato una piccola correzione nel corso del secondo trimestre. Nonostante infatti un buon livello di domanda alla fine del periodo, il recente aumento del prezzo del petrolio ha però portato ad una contrazione dei margini di raffinazione con conseguente riduzione della produttività delle raffinerie e maggiore utilizzo delle scorte di prodotti da parte degli operatori di mercato. Molte nuove navi sono, inoltre, state consegnate nel corso dei primi sei mesi dell'anno. Nonostante quindi una temporanea volatilità che potrebbe penalizzare il mercato, in particolare quest'anno, credo che i fattori che hanno generato qualche turbolenza nel secondo trimestre siano solo temporanei e credo pertanto che il mercato delle navi cisterna continui ad avere degli ottimi fondamentali e sia sulla

strada giusta per il lungo termine.

Mi riferisco in particolare al trend delle raffinerie che si stanno spostando lontano dai luoghi di consumo con conseguente continuo aumento della domanda di tonnellaggio miglia, nonché alla limitata crescita della flotta mondiale prevista per i prossimi tre anni almeno. Ritengo comunque che i risultati del secondo trimestre dell'anno abbiano dimostrato una volta di più come la prudente strategia di DIS che prevede un giusto mix tra navi di proprietà e navi in Time charter ed un buon livello di navi date a noleggio nel lungo termine, permetta alla nostra Società di superare le correzioni negative che si possono presentare sul mercato, portando comunque buoni ritorni ai nostri Azionisti.'

Carlo Balestra di Mottola, CFO della DIS commenta: 'A parte qualche fenomeno di volatilità che ha impattato negativamente il nostro mercato alla fine del secondo trimestre del 2016, DIS è stata comunque capace di raggiungere risultati finanziari soddisfacenti, con un Utile netto pari a 13,6 milioni di dollari ed un ottimo margine sull'EBITDA pari al 28%, grazie alla sua prudente strategia commerciale. Sono inoltre soddisfatto del buon livello di cash flow operativo pari a 40,0 milioni di dollari generato nel corso del primo semestre 2016, (30.2 milioni di dollari nello stesso periodo dello scorso anno) su cui possiamo contare per finanziare parte del significativo piano di investimenti pari a 755 milioni di dollari per l'acquisto di 22 navi di nuova costruzione.'

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE 2016

Nella sua ultima relazione, l'Agenzia internazionale dell'energia (AIE) ha rivisto in rialzo la crescita nella domanda globale di petrolio, portandola a 1,6 milioni di barili al giorno nel primo trimestre 2016 e 1,4 milioni nel secondo trimestre 2016, attestando la crescita stimata per l'intero 2016 a 1,3 milioni di barili al giorno. Come negli anni precedenti, le nazioni non OCSE genereranno gran parte degli incrementi attesi per quest'anno e per il prossimo. Il tasso di crescita annuale è aumentato dal 2015 a causa della diminuzione dei prezzi del greggio. La solida crescita della domanda nel secondo trimestre del 2016 è stata principalmente alimentata dall'aumento della domanda di benzina in Paesi come India e Cina. In Cina sono state vendute 2,1 milioni di automobili nel mese di giugno 2016, pari ad un'aumento del 14% su base mensile. L'importazione di raffinati in India durante il mese di giugno 2016 è stata maggiore del 60% con rispetto allo scorso anno ed è stata principalmente rappresentata da benzina e nafta. La domanda di benzina negli Stati Uniti è tuttora molto solida, come lo è normalmente in questo periodo dell'anno, prossima ai 10 milioni b/d nel mese di maggio 2016. Gli Stati Uniti sono tuttora un esportatore netto di raffinati al livello di 1,6 b/d nel secondo trimestre del 2016 ed esportazioni totali che si sono avvicinate ai 4 milioni b/d nei mesi di maggio e giugno 2016.

Nonostante la robusta crescita della domanda nel secondo trimestre del 2016, i ricavi base time charter sono diminuiti attraverso tutto il trimestre a causa di diversi fattori, tra cui:

- La consegna di un elevato numero di navi di nuova costruzione durante il periodo - alla fine del secondo trimestre erano vicine a circa ulteriori 70 cisterne di tipo MR in navigazione nel bacino

Atlantico, con rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

- Un declino nel volume di produzione delle raffinerie - i prezzi del greggio sono aumentati fino ad un massimo per l'anno 2016 di oltre US\$ 51 al barile in giugno, a causa di continue interruzioni

nella produzione in Nigeria e Canada, così come ad un rapido declino nella produzione statunitense. Tutto questo a sua volta ha messo sotto pressione i margini di raffinazione, che sono diminuiti lungo tutto il periodo. Anche il volume di produzione delle raffinerie è stato scarso, ma principalmente a causa di interruzioni non pianificate. All'aumentare del prezzo del petrolio, sono aumentati anche i prezzi dei carburanti bunker, in rialzo del 60% durante il secondo trimestre. L'Agenzia Internazionale per l'Energia si aspetta che il volume di raffinazione aumenti nel terzo trimestre 2016, quando tutti gli interventi di manutenzione - pianificati o meno - si saranno conclusi;

- Consistenti scorte di raffinati - alla fine del secondo trimestre le scorte di benzina negli Stati Uniti erano più elevate di 25 milioni di barili con rispetto all'anno precedente, di cui 13 milioni solo nella sola costa orientale.

La rata percepita per il noleggio annuale rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative future sul mercato spot. Nel secondo trimestre 2016 la rata su base annua di una nave cisterna MR tradizionale è passata da US\$ 17.000 a US\$ 14.500 al giorno.

DIS ha registrato un utile netto di US\$ 13,6 milioni nel primo semestre 2016 rispetto all'utile netto di US\$ 30,1 milioni registrato nello stesso periodo dello scorso esercizio. La variazione rispetto al primo semestre 2015 è dovuta principalmente a un indebolimento del mercato delle navi cisterna, soprattutto nel secondo trimestre dell'anno corrente, e all'impatto positivo derivante dall'attività di gestione del rischio della Società (principalmente su cambi, costi per il carburante bunker e tassi d'interesse), che ha inciso positivamente sul risultato dello scorso esercizio.

In tale scenario, la tariffa spot giornaliera di DIS è stata di US\$ 16.848 nel primo semestre 2016 rispetto a US\$ 19.026 nello stesso periodo dell'anno precedente. In particolare, dopo un primo trimestre sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente (primo trimestre 2016: US\$ 18.076 vs. primo trimestre 2015: US\$ 18.503), il mercato spot ha subito una correzione nel secondo trimestre, per cui DIS ha realizzato una tariffa spot giornaliera di US\$ 15.560 rispetto a US\$ 19.533 nello stesso trimestre del 2015.

Anche durante il primo semestre 2016 il 47,7% dei giorni di impiego totali di DIS è stato coperto con contratti time charter ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.885, migliorando sia in termini di percentuale sia di tariffa media rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (primo semestre 2015: copertura del 44% a una tariffa media di US\$ 15.081). Pertanto la tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia l'attività spot sia l'attività time charter) è stata pari a US\$ 16.389 nei primi sei mesi dell'anno corrente, rispetto a US\$ 17.281 nel primo semestre del 2015.

Anche in un mercato relativamente più debole, DIS ha realizzato un EBITDA di US\$ 40,2 milioni nel primo semestre 2016 (US\$ 18,6 milioni nel secondo trimestre 2016) rispetto a US\$ 45,1 milioni nel primo semestre 2015 (US\$ 23,4 milioni nel secondo trimestre 2015). Di conseguenza, il "margine EBITDA sui ricavi TCE" di DIS si è attestato al 27,8% nel primo semestre 2016 rispetto al 28,9% nei primi sei mesi del 2015.

Un livello così elevato dell'EBITDA, combinato con un andamento positivo nel capitale

circolante, ha determinato flussi di cassa operativi positivi pari a US\$ 37,8 milioni nel primo semestre 2016, rispetto a US\$ 30,2 milioni generati nello stesso periodo dell'anno precedente.

Nel primo semestre 2016 DIS ha effettuato "investimenti in conto capitale" per US\$ 63,7 milioni, principalmente nell'ambito del proprio programma di costruzione di nuove navi. Dal 2012, DIS ha ordinato un totale di 22 navi cisterna "Eco design"¹ (10 navi MR, 6 handysize e 6 LR1), di cui dodici² erano già state consegnate alla fine di giugno 2016. L'investimento complessivo previsto è di circa US\$ 755,0 milioni ed è in linea con la strategia della Società volta a modernizzare la propria flotta con navi Eco design di nuova costruzione. Inoltre, DIS ha già "fissato" 14 di queste navi attraverso contratti di nolo a lungo termine a tariffe remunerative, con tre delle principali compagnie petrolifere e con un'importante società di raffinazione.

RISULTATI OPERATIVI

I ricavi base time charter sono stati di US\$ 144,5 milioni nel primo semestre 2016 (US\$ 158,1 milioni nel primo semestre 2015) e US\$ 69,4 milioni nel secondo trimestre 2016 (US\$ 81,2 milioni nel secondo Vi è compresa la M/T High Sun, una nave MR ordinata a Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e di proprietà di Eco Tankers Limited (in cui DIS detiene una partecipazione del 33% in joint venture con Venice Shipping and Logistics S.p.A.) trimestre 2015). La variazione rispetto al primo trimestre dell'anno precedente è dovuta all'indebolimento del mercato delle navi cisterna nel primo semestre 2016 e in parte al minor numero di navi gestite nei primi sei mesi dell'anno corrente.

In particolare, DIS ha realizzato una tariffa spot giornaliera media di US\$ 16.848 nel primo semestre 2016 rispetto a US\$ 19.026 nel primo semestre 2015. Dopo un primo trimestre molto positivo (primo trimestre 2016: US\$ 18.076), il mercato spot ha subito una flessione nei tre mesi successivi, con DIS che ha realizzato una tariffa spot giornaliera media di US\$ 15.560 nel secondo trimestre 2016 rispetto a US\$ 19.533 registrati nello stesso trimestre del 2015.

Allo stesso tempo ed in linea con la strategia di DIS, la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa (percentuale di copertura) è rimasta elevata per la prima metà dell'anno, assicurando una media del 47,7% (primo semestre 2015: 44,2%) dei ricavi a una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.885 (primo semestre 2015: US\$ 15.081). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa da attività operative, tali contratti mirano anche a consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere, il che rappresenta un aspetto essenziale della strategia commerciale di DIS.

Di conseguenza, i ricavi base time charter giornalieri medi totali di DIS (spot e time charter) sono stati di US\$ 16.389 nel primo semestre 2016 (US\$ 17.281 nel primo semestre 2015).

Tariffe giornaliere

TCE di DIS (Dollari USA) 2015 2016 NON REVISIONATO

1° trim. 2° trim. 1° sem. 3° trim. 4° trim. 1° trim. 2° trim. 1° sem.

Spot 18.503 19.533 19.026 21.219 15.673 18.076 15.560 16.848

Fissa 15.010 15.153 15.081 15.220 15.461 15.706 16.059 15.885

Media 16.939 17.619 17.281 18.411 15.570 16.970 15.803 16.389

Il risultato operativo lordo (EBITDA) è stato di US\$ 40,2 milioni nel primo semestre 2016 e US\$ 18,6 milioni nel secondo trimestre 2016, rispetto a US\$ 45,1 milioni nel primo semestre 2015 e US\$ 23,4 milioni nel secondo trimestre 2015. Il calo rispetto

allo scorso anno è attribuibile principalmente ai minori “ricavi base time charter” e agli “altri costi operativi diretti” più elevati, in parte compensati dai minori “costi per noleggi passivi”. Di conseguenza, il “margine EBITDA sui ricavi TCE” di DIS si è attestato al 27,8% nel primo semestre 2016 rispetto al 28,5% nel primo semestre 2015. Gli ammortamenti sono stati pari a US\$ 18,2 milioni nel primo semestre 2016 (US\$ 15,3 milioni nel primo semestre 2015) e US\$ 9,3 milioni nel secondo trimestre 2016 (US\$ 5,7 milioni nel secondo trimestre 2015).

Tali incrementi rispetto all’esercizio precedente sono attribuibili principalmente al numero più elevato di navi di proprietà nel primo semestre 2016, in seguito alla consegna di navi cisterna di nuova costruzione durante il 2015 e il primo semestre 2016.

Il risultato operativo (EBIT) per i primi sei mesi dell’anno è stato positivo per US\$ 21,9 milioni, rispetto a US\$ 29,8 milioni registrati nello stesso periodo dello scorso esercizio. L’EBIT è stato positivo per US\$ 9,2 milioni nel secondo trimestre 2016 rispetto a US\$ 17,7 milioni nello stesso trimestre dell’anno precedente.

L’utile netto di DIS è stato di US\$ 13,6 milioni nel primo semestre 2016 rispetto a US\$ 30,1 milioni nel primo semestre 2015, mentre il risultato netto per il secondo trimestre 2016 è stato positivo per US\$ 6,4 milioni rispetto a US\$ 18,7 milioni registrati nel secondo trimestre 2015.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

Il flusso di cassa netto nel primo semestre 2016 è stato negativo per US\$ 13,0 milioni, risultante da investimenti lordi per US\$ 63,7 milioni, parzialmente compensati da US\$ 37,9 milioni di flussi di cassa positivi da attività operative e US\$ 12,9 milioni di flussi di cassa positivi da attività finanziarie.

I flussi di cassa da attività operative nei primi sei mesi dell’esercizio corrente hanno fatto registrare un saldo positivo di US\$ 40,0 milioni (di cui US\$ 14,5 milioni generati nel secondo trimestre 2016), rispetto a US\$ 30,2 milioni realizzati nel primo semestre 2015 (US\$ 19,1 milioni nel secondo trimestre 2015).

L’indebitamento netto di DIS al 30 giugno 2016 ammontava a US\$ 462,9 milioni rispetto a US\$ 422,5 milioni alla fine del 2015. L’incremento rispetto all’esercizio precedente è attribuibile principalmente all’implementazione del programma di costruzione di nuove navi di DIS per US\$ 755,0 milioni, con investimenti totali per US\$ 63,7 milioni nel primo semestre 2016.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

Nel corso del primo semestre 2016 i seguenti eventi principali hanno interessato l’attività del Gruppo d’Amico International Shipping: D’AMICO INTERNATIONAL SHIPPING SA

- Warrant d’Amico International Shipping 2012-2016 Chiusura Terzo e Ultimo Periodo Di Esercizio - Gennaio 2016: nel mese di febbraio 2016, d’Amico International Shipping S.A. (DIS) ha annunciato che il Terzo e Ultimo Periodo di Esercizio dei “Warrant d’Amico International Shipping 2012-2016” (codice ISIN LU0849020044) si è concluso il 29 gennaio 2016. Durante il Terzo e Ultimo Periodo di Esercizio sono stati esercitati n. 17.003.874 Warrant, raggiungendo un tasso di conversione nel terzo periodo dell’80%, a un prezzo di Euro 0,46 per azione ordinaria. In totale, il programma è stato esercitato al 98% di tutti i Warrant emessi. In ottemperanza ai termini e alle condizioni del Regolamento dei Warrant, DIS ha emesso l’8 febbraio 2016, in ragione di una (1) Azione di Compendio ogni tre (3) Warrant esercitati sulla

base del Warrant Ratio, n. 5.667.958 Azioni di Compendio - con gli stessi diritti (incluso il diritto ad eventuali dividendi) e peculiarità delle azioni ordinarie DIS esistenti alla data di emissione - ai possessori di Warrant che hanno validamente esercitato i loro Warrant nel Terzo e Ultimo Periodo di Esercizio.

In ottemperanza al Regolamento dei Warrant, i Warrant che non sono stati esercitati durante il Terzo e Ultimo Periodo di Esercizio sono automaticamente scaduti. A seguito dell'aumento di

capitale verificatosi al termine del Terzo e Ultimo Periodo di Esercizio, l'ammontare delle azioni di DIS è ora pari a US\$ 42.851.035,60 suddivise in n. 428.510.356 azioni ordinarie senza valore nominale.

- Programma di riacquisto: In conformità con l'autorizzazione rilasciata dall'assemblea degli azionisti del 29 marzo 2011 e in seguito alla delibera del Consiglio di Amministrazione del 5 luglio

2011, d'Amico International Shipping S.A. - come stabilito dalla delibera Consob n. 16839 del 19 marzo 2009 e dall'articolo 4.4, ivi richiamato, del regolamento (CE) n. 2273/2003 della

Commissione, del 22 dicembre 2003 - ha reso noto che durante il periodo tra l'11 gennaio e l'11 marzo 2016 ha riacquistato, sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., n.

1.180.000 azioni proprie, rappresentanti lo 0,275% del capitale emesso della Società, al prezzo medio di Euro 0,467, per un corrispettivo totale di Euro 551.116.

I cinque anni per l'esecuzione del riacquisto delle azioni proprie di DIS sono scaduti il 29 marzo 2016. Alla fine del periodo autorizzato la Società deteneva n. 7.760.027 azioni proprie (incluso

quelle riacquistate durante i precedenti periodi autorizzati) prive di valore nominale corrispondenti all'1,81% del capitale sociale corrente della Società (le "Azioni proprie in portafoglio"). A maggio 2016, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato di avviare il nuovo programma di riacquisto ai sensi dell'autorizzazione concessa dall'assemblea annuale degli azionisti tenutasi il 20 aprile 2016. Finora nessun riacquisto di azioni proprie è stato effettuato e le azioni proprie detenute dalla Società sono ancora n. 7.760.027.

- Piano d'incentivazione a lungo termine: nel mese di marzo 2016, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato, con il previo consenso del Comitato Nomine

e Remunerazione, le linee guida di un piano d'incentivazione a lungo termine denominato "Piano di stock option DIS 2016/2019", presentato e approvato dall'assemblea degli azionisti il 20 aprile

2016. Il Piano d'incentivazione è destinato agli amministratori, collaboratori e appaltatori di DIS (o delle sue controllate) che sono stati selezionati tra le persone che ricoprono cariche importanti

o che svolgono funzioni rilevanti nella o per la Società e per le quali è giustificata un'azione che rafforzi la lealtà e accresca il coinvolgimento nell'ottica di una creazione di valore a lungo termine. Il Piano d'incentivazione si basa sull'attribuzione gratuita di opzioni non trasferibili che conferiscono ai beneficiari il diritto di (i) acquisire azioni proprie della Società o (ii) sottoscrivere nuove azioni emesse dalla Società nel rapporto di un'azione per ogni opzione esercitata o (iii), su scelta del Consiglio di Amministrazione, ricevere il pagamento di un'eventuale plusvalenza pari alla

differenza tra (a) il valore di mercato di ciascuna azione alla sua data di esercizio (corrispondente alla media aritmetica del prezzo ufficiale delle azioni DIS nel mese precedente la data d'esercizio) e (b) il prezzo d'esercizio di ciascuna azione. Il prezzo d'esercizio delle opzioni è stato determinato sulla base della media aritmetica dei corsi di chiusura dell'azione negli ultimi trenta giorni prima della data di approvazione del Piano da parte dell'assemblea degli azionisti ed è equivalente a €0.452823 per azione. L'esercizio delle opzioni da parte dei beneficiari è vincolato al raggiungimento di determinati obiettivi quantitativi (rendimento delle azioni sul mercato azionario e risultati finanziari in termini di utile operativo (EBIT) accumulato durante il periodo 2016-2018). L'esercizio delle opzioni può avere luogo - a condizione che siano soddisfatti gli obiettivi quantitativi di cui sopra - entro il periodo tra il 1° giugno 2019 e il 31 maggio 2020 (o in altro periodo determinato dal Consiglio di Amministrazione). Il numero massimo di opzioni destinate al Piano è 8.500.000 per l'acquisto/sottoscrizione di un numero massimo di 8.500.000 azioni della Società. Il numero di opzioni assegnate al 30 giugno 2016 era di 7.970.000. Se tutte le opzioni fossero esercitate e la Società decidesse di soddisfare tutte le richieste ricevute mediante la concessione del diritto di sottoscrivere nuove azioni emesse, l'aumento complessivo di 8.500.000 azioni comporterebbe una diluizione del capitale sociale dell'1,945%.

- **Assemblea degli azionisti:** il 20 aprile 2016 l'assemblea degli azionisti di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato il bilancio civilistico e consolidato della Società per il 2015 e ha

deliberato la distribuzione di un dividendo lordo di US\$ 0,0295 per azione emessa a carico delle riserve distribuibili, incluso la riserva sovrapprezzo azioni.

L'assemblea degli azionisti di DIS ha inoltre deliberato quanto segue: di approvare l'operato dei membri del Consiglio di Amministrazione per aver adeguatamente esercitato il loro mandato per

l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015, in conformità con le leggi lussemburghesi applicabili; di approvare l'importo lordo cumulativo fisso degli emolumenti (tantièmes) degli amministratori

per l'esercizio 2016 e di prendere atto della politica generale 2016 della Società in materia di remunerazione, descritta nella sezione I della relazione 2015 del Consiglio di Amministrazione

sulla remunerazione, allestita in conformità con l'articolo 123-ter, clausola 6, del Decreto legislativo italiano 58/98; di approvare il piano di stock option della Società così come illustrato nel Documento informativo e nella relativa relazione del Consiglio di Amministrazione, entrambi approvati il 3 marzo 2016 e disponibili sul sito web della Società; di autorizzare il rinnovo

dell'autorizzazione al Consiglio di Amministrazione della Società di effettuare in una o più occasioni - ai fini illustrati nella relazione del Consiglio di Amministrazione disponibile sul sito web della Società e in conformità con tutte le leggi e i regolamenti applicabili - riacquisti e cessioni delle azioni della Società sul mercato regolamentato sul quale le azioni della Società sono ammesse alla negoziazione, ovvero con altri mezzi deliberati dal Consiglio di Amministrazione durante un periodo di cinque (5) anni dalla data dell'attuale assemblea degli azionisti, fino a 42.851.356 azioni ordinarie della Società, entro una fascia di prezzo da: i) un prezzo per azione non inferiore al 10% in meno del prezzo ufficiale delle azioni nella sessione di negoziazione il giorno precedente l'esecuzione di ogni singola transazione; a ii) un prezzo per

azione non superiore al 10% in più del prezzo ufficiale delle azioni nella sessione di negoziazione il giorno precedente l'esecuzione di ogni singola transazione.

- Distribuzione dei dividendi: il 25 maggio 2016, d'Amico International Shipping S.A. ha distribuito un dividendo lordo di US\$ 0,0295 per azione emessa (US\$ 0,025075 al netto della massima

ritenuta applicabile pari al 15%) per un totale lordo di US\$ 12,4 milioni. La distribuzione agli azionisti è stata effettuata con data di distacco della relativa cedola n. 4 fissata il 23 maggio 2016

e data di registrazione il 24 maggio 2016 (non è stato distribuito alcun dividendo in relazione alle 7.760.027 azioni riacquistate dalla Società, in quanto le azioni proprie non comportano alcun diritto a dividendi).

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

- Flotta in costruzione: nel mese di gennaio 2016, la M/T High Trust, una nuova nave cisterna MR (Medium Range - 50.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo

Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. A partire da marzo 2016 la nave è impiegata da un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di tre anni, a una tariffa giornaliera remunerativa.

Nel mese di maggio 2016, la M/T Cielo di Capri, una nuova nave cisterna MR (handysize- 39.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il

proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. A partire da maggio 2016 la nave è impiegata da un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di 24-35 mesi, a una tariffa giornaliera remunerativa.

- Flotta di proprietà di seconda mano: nel mese di marzo 2016, d'Amico Tankers d.a.c. ha acquistato da d'Amico Shipping Italia S.p.A. la M/T Cielo di Milano, una nave cisterna handysize da 40.081 dwt costruita nel 2003 dai cantieri Shina Shipbuilding (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 14,0 milioni. Tale corrispettivo è stato determinato sulla base del valore di mercato stimato da una società specializzata indipendente; inoltre la transazione, essendo considerata un'"operazione con parti correlate", è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione e valutata dal Comitato Controllo e Rischi in conformità con le procedure societarie.

- Nuovo finanziamento: nel mese di marzo 2016, d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda) ha ottenuto un nuovo finanziamento da US\$ 250 milioni a termini molto competitivi presso un pool di nove

primari istituti finanziari: Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Nordea Bank, ING Bank, Banca IMI, Commonwealth Bank of Australia, Skandinaviska Enskilda Banken (SEB), The

Governor and Company of the Bank of Ireland, Crédit Industriel et Commercial, DnB. Tale nuova linea di credito servirà a i) rifinanziare sette navi esistenti (tutte costruite tra il 2004 e il 2006)

prorogando l'attuale scadenza del debito dal 2017 al 2021; e ii) fornire un finanziamento per sei navi di nuova costruzione. La linea di credito ha un tasso d'interesse molto competitivo e una

scadenza finale di cinque anni a partire dalla data di utilizzo per le navi esistenti e

dalla data di consegna per le navi di nuova costruzione. Le clausole e altre condizioni sono coerenti con quelle delle linee di credito esistenti di d'Amico Tankers d.a.c., debitamente garantite dalla Società. Ad oggi e in seguito a quest'ultima linea di credito, d'Amico Tankers d.a.c. si è già quindi assicurata

il 100% del suo fabbisogno di finanziamento a lungo termine per il piano d'investimento da US\$ 755,0 milioni incominciato nel 2012.

- Flotta impiegata a noleggio: a gennaio 2016, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa di nolo molto vantaggiosa, un contratto time charter con un'importante

compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere a febbraio 2016. Nello stesso mese, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa di nolo molto vantaggiosa, un contratto time charter con un'importante raffineria che sarebbe dovuto scadere a gennaio 2016.

- Flotta in "noleggio passivo": nel mese di gennaio 2016, la M/T Baizo, nave MR costruita nel 2004 e presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. nel 2014, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di febbraio 2016, la M/T Cielo di Roma, nave handysize costruita nel 2003 e presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. nel 2014, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di febbraio 2016, il contratto sulla M/T Carina, una nave di tipo MR costruita nel 2010 e presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. per un periodo di tre anni dal 2013, è stato prorogato

per un periodo di ulteriori due anni, con opzione per un anno ulteriore.

Nel mese di marzo 2016, la M/T Port Louis, nave handysize costruita nel 2002 e presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. nel 2014, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di marzo 2016, i contratti per la M/T Port Moody (nave MR costruita nel 2002), la M/T Port Said (nave MR costruita nel 2003), la M/T Port Union (nave MR costruita nel 2003), la M/T

Port Stanley (nave MR costruita nel 2003), la M/T Port Russel (nave handysize costruita nel 2002) e la M/T Port Stewart (nave handysize costruita nel 2003), tutte prese a noleggio da d'Amico

Tankers dal terzo/quarto trimestre 2014, sono stati tutti rinnovati fino al 2017/2018.

FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE D'AMICO TANKERS D.A.C.:

Flotta di proprietà di seconda mano: la M/T Cielo di Milano, una nave cisterna handysize da 40.081 dwt costruita nel 2003 dai cantieri Shina Shipbuilding (Corea del Sud) e acquistata nel mese di marzo 2016, è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. a luglio 2016.

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

Al 30 giugno 2016

NON REVISIONATO

Al 28 luglio 2016

NON REVISIONATO

MR Handysize Totale MR Handysize Totale

Di proprietà 22,3 5,0 27,3 22,3 6,0 28,3

A noleggio 18,5 4,0 22,5 18,5 3,0 21,5

Totale 40,8 9,0 49,8 40,8 9,0 49,8

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Il mercato asiatico del gasolio sta migliorando, in quanto la domanda è aumentata a causa della siccità che ha fatto calare la generazione di energia idroelettrica. La domanda è cresciuta in India, Pakistan e Malesia. La domanda di gasolio riguarda soprattutto il settore energetico, e da un punto di vista minore il settore della climatizzazione. La Cina dovrebbe continuare a esportare livelli elevati di gasolio domestico fino a che le scorte rimangano elevate, mentre l'India dovrebbe continuare a importare volumi significativi, in quanto la domanda dei raffinati si attesta attualmente su una media di 4,3 milioni di barili al giorno. Gli scambi commerciali di diesel tra il Golfo del Messico e l'Europa hanno iniziato a rallentare in quanto le scorte di questo prodotto in Europa nordoccidentale sono elevate. La domanda di benzina negli Stati Uniti è ancora appena inferiore a 10 milioni di barili al giorno nel mese di giugno 2016. Con 22 milioni di barili, le scorte rimangono però superiori al livello dell'anno precedente. La produzione delle raffinerie dovrebbe migliorare di circa 2 milioni di barili al giorno e superiore gli 80 milioni di barili al giorno in totale nel terzo trimestre 2016.

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 finanziaria per il primo semestre e il secondo trimestre 2016 è stata redatta secondo quanto previsto dall'art. 4 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, in relazione alle informazioni sugli emittenti le cui azioni sono ammesse alle negoziazioni su un mercato regolamentato. Il documento integrale è depositato nei termini prescritti dalle leggi e dai regolamenti applicabili alla Società presso Borsa Italiana S.p.A., la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB) e la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF). Lo stesso è altresì reso disponibile, presso la sede legale della Società ed il sul suo sito internet (www.damicointernationalshipping.com) e sul sito della Société de la Bourse de Luxembourg S.A. (www.bourse.lu) nella sua qualità di meccanismo di stoccaggio autorizzato (OAM).