



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.



Relazione Annuale 2015

d'Amico International Shipping S.A.

d'Amico International Shipping S.A.

Relazione Annuale 2015

BILANCIO D'ESERCIZIO

E CONSOLIDATO

al 31 dicembre 2015

Questo documento è disponibile su: www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal

Capitale sociale al 31 dicembre 2015 US\$ 42.284.239,80

Contents

LETTERA AGLI AZIONISTI	4
ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	6
DATI DI SINTESI	7
RESOCONTO DI GESTIONE	8
Struttura del Gruppo	9
Gruppo d'Amico International Shipping	10
Informazioni per gli azionisti	14
Risorse umane	17
Rischio operativo	19
Gestione delle navi	21
Responsabilità sociale d'impresa	23
Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario del gruppo	24
Risultati trimestrali	32
Eventi significativi verificatisi nell'esercizio	34
Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione	37
Corporate Governance e assetto proprietario	42
GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING	
BILANCIO CONSOLIDATO	43
Conto Economico consolidato	44
Conto Economico consolidato Complessivo	44
Situazione Patrimoniale e Finanziaria consolidata	45
Rendiconto Finanziario consolidato	46
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto consolidato	47
Note	48
d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.	
RESOCONTO DI GESTIONE E BILANCIO D'ESERCIZIO	87
Resoconto di gestione	88
Eventi significativi verificatisi nell'esercizio	90
Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione	94
d'Amico International Shipping s.a. Bilancio e note esplicative al 31 Dicembre 2015	98
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	115

LETTERA AGLI AZIONISTI

Cari Azionisti,

Il 2015 è stato un anno ricco di soddisfazioni per DIS e sono pertanto lieto di presentarvi la nostra Relazione Annuale. Grazie ad un forte scenario di mercato e alla nostra vincente strategia commerciale, siamo stati in grado di realizzare un Utile Netto di US\$ 54,5 milioni nell'esercizio 2015 che rappresenta il nostro migliore risultato in 7 anni.

Al fine di consentire ai nostri investitori di beneficiare a pieno degli ottimi risultati raggiunti da DIS, abbiamo annunciato un dividendo di circa US\$ 12,6 milioni, che corrisponde ad un pay-out ratio del 23% sull'Utile Netto.

Il favorevole momento di mercato di cui ha beneficiato il settore delle navi cisterna, ha consentito a DIS di realizzare nel 2015 una media giornaliera sul mercato spot pari a US\$ 18,814, che rappresenta un incremento del 37% rispetto alla performance raggiunta nel corso dell'anno precedente. I noli sul mercato spot sono rimasti a livelli molto buoni soprattutto nel corso dei primi tre trimestri dell'anno, per poi indebolirsi leggermente all'inizio del quarto trimestre, a causa soprattutto di una generale fase di manutenzione a cui sono state sottoposte le raffinerie del Golfo del Messico, che ha di fatto comportato una temporanea riduzione dei volumi. A seguito di questa fase, il mercato dei noli è tornato nuovamente a crescere alla fine del quarto trimestre dell'anno e tale ripresa è confermata anche nella prima parte del 2016.

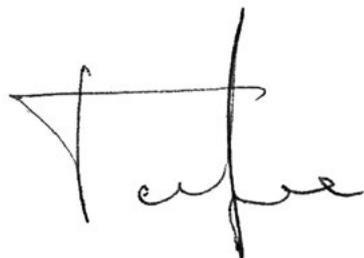
Sono assolutamente convinto che il mercato delle navi cisterna per il trasporto di prodotti petroliferi raffinati sia oggi caratterizzato da fondamentali estremamente solidi, che ci spingono ad avere una visione positiva per gli anni a venire. L'attuale contesto economico, caratterizzato dal basso prezzo del petrolio, ha generato un aumento del consumo mondiale di prodotti petroliferi ed ha portato ad una forte crescita dei margini delle raffinerie, che hanno di fatto incrementato la propria produzione a livelli storicamente molto elevati. Oltre a ciò, la capacità di raffinazione mondiale si sta sempre di più spostando lontano dalle principali aree di consumo, a seguito soprattutto della forte espansione che ha caratterizzato il settore della raffinazione in Medio Oriente. A tal proposito, ritengo che il nostro mercato e la nostra Azienda continueranno a beneficiare di una crescita della domanda di tonnellaggio-miglia, grazie proprio a questo processo di ricollocazione in atto nell'industria mondiale della raffinazione. Nel frattempo, l'offerta di navi cisterna dedite al trasporto di raffinati appare oggi piuttosto limitata, dato il numero ridotto di nuove navi che entreranno sul mercato nell'arco dei prossimi tre anni. Sono infatti pochi i cantieri al mondo in grado di costruire navi complesse come queste e, ad oggi, la loro capacità per consegne prima del 2018 risulta quasi completamente esaurita. Tutto ciò pone di fatto un limite strutturale alla crescita dell'offerta di tonnellaggio.

In questo positivo contesto di mercato, ritengo che DIS abbia pianificato la propria crescita nel momento più opportuno, ordinando 22 nuove navi negli ultimi 3 anni, a prezzi storicamente bassi e per un investimento complessivo di US\$ 755 milioni (di cui US\$ 164,4 milioni investiti nel solo 2015). 11 di queste nuove navi sono già state consegnate dai cantieri tra il 2014 e gennaio 2016, mentre 14 sono già state fissate con contratti di Time Charter, a livelli estremamente redditizi, con tre differenti Oil Majors e con una delle principali società di raffinazione a livello mondiale. Questi contratti di lungo termine evidenziano sicuramente la forte reputazione che la nostra Azienda è stata in grado di costruire nel corso degli anni con clienti importanti e primari operatori del settore, grazie all'elevata qualità della nostra moderna flotta di navi cisterna e alla professionalità del nostro personale a bordo e a terra.

Nel corso del secondo e terzo trimestre dell'anno, siamo entrati per la prima volta in un nuovo segmento all'interno del nostro mercato, attraverso l'ordinativo di 6 nuove navi cisterna LR1 (Long Range – 75,000 DWT) ai cantieri Hyundai MIPO Dockyard Co. Ltd – Corea del Sud. Queste navi verranno costruite da Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd – Vietnam e sono previste in consegna tra il secondo trimestre 2017 e il terzo trimestre 2018, per un corrispettivo totale di circa US\$ 44 milioni a nave.

Sono certo che la nostra crescita e la nostra vincente strategia commerciale, la solidità e la flessibilità finanziaria di cui disponiamo, unite ad una flotta estremamente moderna e ben gestita, consentirà a DIS di trarre pieno vantaggio nell'ambito delle positive prospettive di mercato, continuando a realizzare ottimi risultati e generando valore per voi, Azionisti.

Vi ringrazio per il vostro sostegno e per la vostra costante fiducia.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Paolo d'Amico'. The signature is stylized with a large initial 'P' and a long horizontal stroke.

Paolo d'Amico, Presidente del Consiglio di Amministrazione

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

Consiglio di Amministrazione

Presidente

Paolo d'Amico

Amministratore delegato

Marco Fiori

Amministratori

Cesare d'Amico

Massimo Castrogiovanni⁽¹⁾

Stas Andrzej Jozwiak⁽²⁾

Giovanni Battista Nunziante

Heinz Peter Barandun⁽¹⁾

John Joseph Danilovich⁽¹⁾

Giovanni Barberis Direttore finanziario

⁽¹⁾ Amministratore non Esecutivo - Independent Director

⁽²⁾ Amministratore non Esecutivo - Lead Independent Director

Società di revisione

PricewaterhouseCoopers, Société Coopérative

DATI DI SINTESI

Dati finanziari

US\$ migliaia	2015	2014
Ricavi base time charter (TCE)	310.711	212.477
Risultato operativo lordo / EBITDA	97.132	32.761
margine sul TCE in %	31,26%	15,42%
Risultato operativo / EBIT	63.800	(1.980)
margine sul TCE in %	20,53%	(0,93)%
Utile / (perdita) netto	54.473	(10.565)
margine sul TCE in %	17,53%	(4,97)%
Utile / (perdita) per azione (US\$)	0,129	(0,025)
Flussi di cassa operativi	68.495	22.846
Investimenti lordi (CapEx)	(164.420)	(194.811)
	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2015
Totale attività	909.964	804.518
Indebitamento finanziario netto	422.547	340.949
Patrimonio netto	384.713	334.905

Altri dati operativi

	2015	2014
Dati operativi giornalieri		
Ricavi base time charter per giorno di utilizzo (US\$) ¹	17.159	14.271
Sviluppo della flotta		
Numero medio di navi		
- Di proprietà	23,3	20,4
- A noleggio	28,0	21,5
Giorni di off-hire/giorni-nave disponibili ² (%)	3,3%	2,2%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili ³ (%)	46,0%	51,0%

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

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

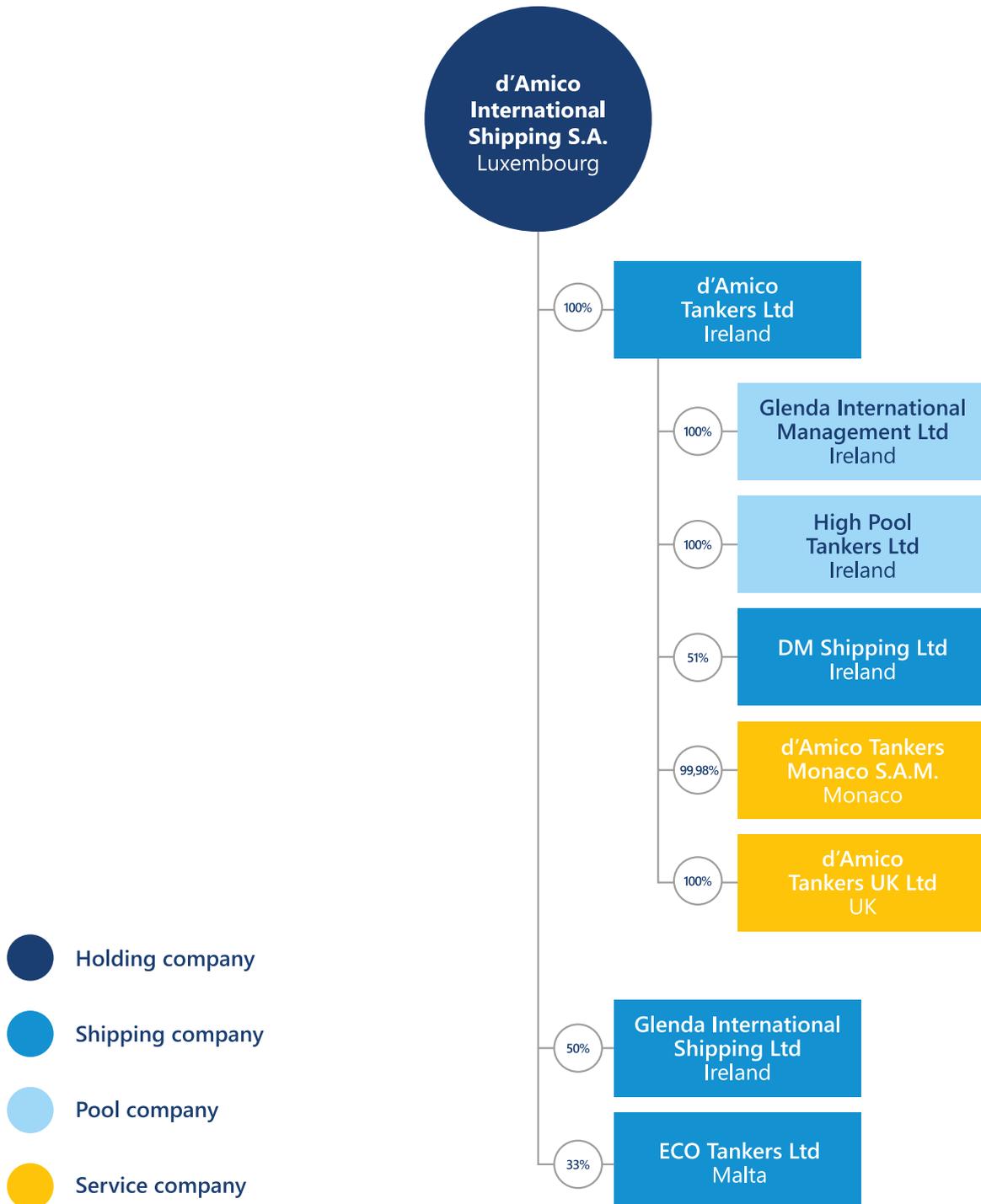
³ Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili (%): questo dato rappresenta il numero di giorni in cui le imbarcazioni sono impiegate con contratti time charter, inclusi i giorni di fermo nave.

RESOCONTO DI GESTIONE



Struttura del Gruppo

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



Gruppo d'Amico International Shipping

d'Amico International Shipping S.A. (DIS, il Gruppo o d'Amico International Shipping), è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo, 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 7,8 anni, rispetto a un'età media di settore di 10 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 conformi 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 trasportate solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 31 dicembre 2015 il 64% delle navi della flotta d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di prodotti.

Flotta

Nelle tabelle seguenti sono riportate alcune informazioni sulla flotta, che al 31 dicembre 2015 comprendeva 50,8 navi (31 dicembre 2014: 52).

MR fleet

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Di proprietà				
High Trader	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Loyalty	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Fidelity	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Sun ¹	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Discovery	50.036	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Freedom	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melissa ²	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meryl ³	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melody ²	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melanie ³	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meredith ³	46.147	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Megan ²	47.147	2009	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High Venture	51.087	2006	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Presence	48.700	2005	Imabari, Giappone	-
High Performance	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Progress	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Valor	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Courage	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Priority	46.847	2005	Nakai Zosen, Giappone	-
High Endeavour	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Endurance	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III

¹ Nave di proprietà di Eco Tankers Limited, in cui DIS detiene una partecipazione del 33%

² Navi di proprietà di GLEND A International Shipping, in cui DIS detiene una partecipazione del 50% e noleggiate a d'Amico Tankers Limited

³ Navi di proprietà di GLEND A International Shipping Limited, in cui DIS detiene una partecipazione del 50%

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
A noleggio con opzione di acquisto				
High Pearl	48.023	2009	Imabari, Giappone	-
High Enterprise	45.800	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
A noleggio senza opzione di acquisto				
Carina	47.962	2010	Iwagi Zosen, Giappone	-
High Strength ¹	46.800	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Force	53.603	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
High Efficiency ¹	46.547	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Current	46.590	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Beam	46.646	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
Freja Baltic	47.548	2008	Onimichi Dockyard, Giappone	-
High Glow	46.846	2006	Nakai Zosen, Giappone	-
Citrus Express	53.688	2006	Shin Kurushima, Giappone	-
Freja Hafnia	53.700	2006	Shin Kurushima, Giappone	-
High Power	46.874	2004	Nakai Zosen, Giappone	-
Baizo	44.997	2004	Onimichi Dockyard, Giappone	-
Port Said	45.999	2003	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Port Stanley	45.996	2003	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Port Union	46.256	2003	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Port Moody	44.999	2002	STX, Corea del Sud	IMO II/III

Handysize fleet

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Di proprietà				
Cielo di Ulsan	39.060	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di New York	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Gaeta	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Guangzhou ²	38.877	2006	Guangzhou, Cina	IMO II
A noleggio senza opzione di acquisto				
Cielo di Milano	40.081	2003	Shina Shipbuilding Co., Corea del Sud	IMO II/III
Port Stewart	38.877	2003	Guangzhou, Cina	-
Cielo di Roma	40.096	2003	Shina Shipbuilding Co., Corea del Sud	IMO II/III
Port Russel	37.808	2002	Guangzhou, Cina	IMO II/III
Port Louis	37.791	2002	Guangzhou, Cina	-
SW Cap Ferrat I ³	36.032	2002	STX, Corea del Sud	IMO II/III

¹ Navi di proprietà di DM Shipping Limited in cui DIS detiene una partecipazione del 51% e noleggate a d'Amico Tankers Limited

² Nave precedentemente in contratto di noleggio a scafo nudo a d'Amico Tankers e quindi acquistata a dicembre 2015

³ Ex Cielo di Salerno venduta da d'Amico Tankers a dicembre 2015 e ripresa a noleggio

Impiego della flotta e partnership

Al 31 dicembre 2015, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 50,8 navi: 21,8 MR ("Medium Range") e tre navi handysize con contratti a tempo determinato, mentre 19 MR e sette navi handysize sono attualmente impiegate sul mercato spot. Inoltre il Gruppo impiega una parte delle proprie navi tramite alcuni accordi di partnership.

High Pool Tankers Limited – un pool con JX Ocean Co. Limited (Giappone) e Mitsubishi Corporation. In seguito a un processo di riorganizzazione ultimato agli inizi di luglio 2015, tutte le navi del pool (11 navi cisterna MR al 31 dicembre 2014) sono state consegnate a d'Amico Tankers Limited, che ora le gestisce direttamente sul mercato.

GLENDIA International Shipping Limited, una società a controllo congiunto al 50% con Glencore Group. Questa joint venture possiede sei navi MR, costruite tra agosto 2009 e febbraio 2011. In seguito al processo di riorganizzazione effettuato nel 2013, l'attività svolta in precedenza da GLENDIA International Management Limited (accordo commerciale concluso con Glencore Group) è stata integrata direttamente nella suddetta joint venture. Per effetto di tale processo, Glenda International Shipping in questo momento noleggia tre navi a d'Amico Tankers e tre navi a Glencore Group.

DM Shipping Limited, una società a controllo congiunto al 51% - 49% con Mitsubishi Group. La società è proprietaria di due navi MR costruite rispettivamente a luglio e ottobre 2009.

Eco Tankers Limited, una joint venture con Venice Shipping Logistics S.p.A., nella quale d'Amico International Shipping SA detiene una partecipazione del 33%. La joint venture possiede una nave cisterna MR da 50.000 dwt "Eco design" costruita presso Hyundai-Vinashin Shipyard Co., Ltd e consegnata a maggio 2014. Il Gruppo d'Amico è responsabile della gestione commerciale, tecnica e amministrativa della nave.

d'Amico International Shipping fa parte del Gruppo d'Amico (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. Alla chiusura dell'esercizio il Gruppo d'Amico controlla complessivamente 95,5 navi, parte di proprietà e parte a noleggio; di esse, 50,8 fanno parte della flotta di d'Amico International Shipping e operano nel mercato delle navi cisterna, mentre le rimanenti 44,7 sono prevalentemente navi da carico secco controllate da altre società del Gruppo d'Amico. Grazie alla lunga storia del Gruppo, d'Amico International Shipping può beneficiare di un marchio conosciuto e di una consolidata reputazione sui mercati internazionali. 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 in Lussemburgo, Irlanda, Regno Unito, Monaco, Singapore e negli Stati Uniti. Al 31 dicembre 2015 il Gruppo impiegava 613 dipendenti come personale marittimo e 35 dipendenti come personale di terra.

Il settore delle navi cisterna

Le navi del Gruppo sono dotate di cisterne rivestite di una particolare pittura e sono impiegate principalmente nel trasporto di una serie di prodotti petroliferi raffinati, quali benzina, carburanti per aviazione, cherosene, olio combustibile e nafta. Le navi classificate "IMO II/III" possono anche trasportare prodotti chimici (easy chemicals) e oli alimentari. La movimentazione via mare dei prodotti petroliferi raffinati fra le differenti aree geografiche del mondo è alimentata dagli squilibri fra la relativa domanda e offerta, indotti generalmente dalla mancanza di risorse o di capacità di raffinazione nei paesi consumatori. Esistono, inoltre, fenomeni di "arbitraggio", che traggono vantaggio dalle differenze esistenti tra i diversi centri di raffinazione, sia in termini di prezzo che di domanda specifica di prodotti.

Nell'ambito di questo settore, d'Amico International Shipping opera nel segmento MR, che include navi di tonnellaggio compreso fra 25.000 e 55.000 dwt. Le dimensioni delle navi MR consentono un'estrema flessibilità di impiego sulle diverse rotte commerciali, grazie anche alla possibilità di accedere a porti altrimenti preclusi ad altri tipi di imbarcazioni.

Classe della nave cisterna (dwt)	Breve raggio (SR) 10.000 – 25.000	Medio raggio (MR) 25.000 – 55.000	Lungo raggio (LR) 55.000 – 120.000
Caratteristiche	Opera su mercati regionali specializzati Si concentra in particolare sulla distribuzione	Accesso a un maggior numero di porti rispetto a navi di lungo raggio Migliori economie di scala su distanze medie e lunghe rispetto alle navi di piccole dimensioni	Migliori economie di scala per i viaggi a lungo raggio
Viaggi	Solo brevi	Brevi e lunghi	Brevi e lunghi
Flessibilità	Bassa	Alta	Alta
Viaggi di Arbitraggio	No	Sì	Sì
% della flotta complessiva ¹	19%	43%	38%



¹Fonte: Clarksons Research, al 1° gennaio 2016. Percentuale sul totale delle navi cisterna (4.831 imbarcazioni). Sono escluse le imbarcazioni in acciaio inossidabile.

Informazioni per gli azionisti

Il team Investor Relations (IR) di d'Amico International Shipping ha condotto un programma strutturato volto a promuovere un dialogo costante con gli investitori istituzionali, gli azionisti e i mercati per garantire la diffusione sistematica di informazioni esaustive, complete e puntuali sulle proprie attività, conformemente ai requisiti di legge e conformemente agli standard di corporate governance e delle raccomandazioni degli organismi competenti, nel rispetto della riservatezza di alcune informazioni.

I risultati finanziari sono presentati trimestralmente, utilizzando conference call pubbliche, il cui accesso è possibile anche attraverso il sito internet nella sezione di Investor Relations, che è stata migliorata al fine di offrire il miglior livello possibile di informazioni agli azionisti. Nel corso dell'anno vengono costantemente mantenuti contatti con la comunità finanziaria per discutere la performance della Società e i relativi risultati, attraverso incontri, conference call, interventi presso broker conferences, nonché tramite la partecipazione agli eventi rilevanti organizzati da Borsa Italiana S.p.A. (segmento STAR). La partecipazione a roadshow con Azionisti e investitori è focalizzata sui principali mercati finanziari e su nuove potenziali aree di interesse, dove il profilo degli investitori risulta in linea con le caratteristiche strutturali e le prospettive strategiche del Gruppo.

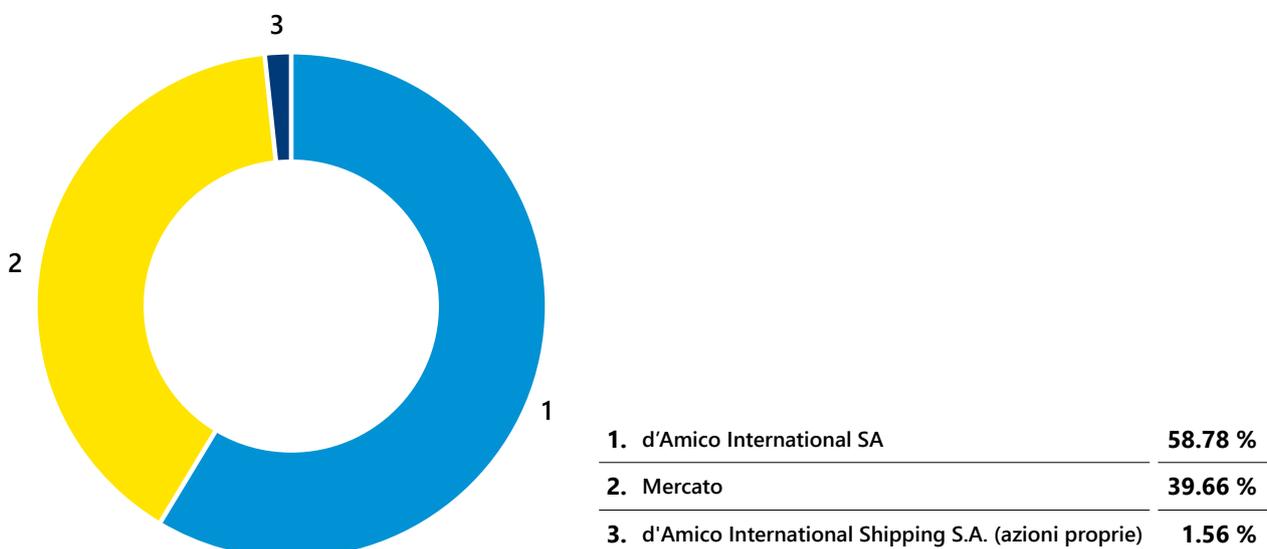
Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito web istituzionale del Gruppo: www.damicointernationalshipping.com. La sezione Investor Relations contiene informazioni sul titolo, dati storici di bilancio, comunicati stampa, presentazioni istituzionali, pubblicazioni periodiche e copertura degli analisti.

Gli azionisti d'Amico International Shipping possono inoltre comunicare attraverso il seguente indirizzo di posta elettronica: ir@damicointernationalshipping.com.

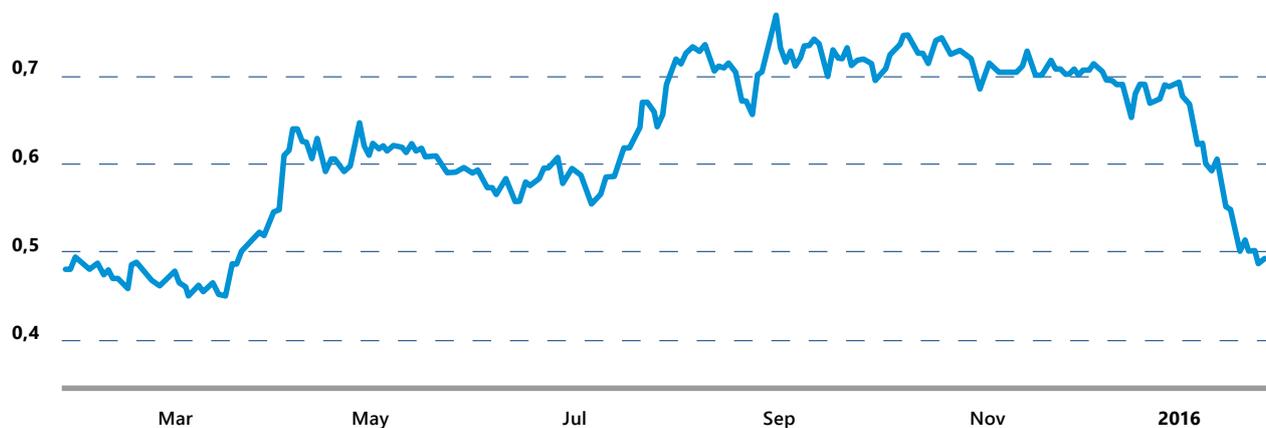
Azionisti

Il capitale sociale di d'Amico International Shipping S.A. è composto da 422.842.398 azioni ordinarie al portatore quotate su Borsa Italiana S.p.A. nel segmento STAR.

Al 31 dicembre 2015, sulla base delle ultime comunicazioni effettuate dagli azionisti e in seguito all'aumento del capitale sociale avvenuto nel primo trimestre 2015, ai sensi delle norme applicabili e dell'art. 6 dello Statuto di d'Amico International Shipping, i seguenti investitori privati o istituzionali detengono partecipazioni che superano il 2% del totale delle azioni ordinarie emesse dalla medesima:



Andamento della quotazione del titolo nel 2015



Dopo un mercato sostanzialmente piatto nei primi sei mesi dell'anno, lo scenario è cambiato completamente nel secondo semestre del 2015, in seguito a un brusco calo nei prezzi del petrolio e all'aumento dell'attività di trading. In tale contesto, nel secondo semestre del 2015 le tariffe spot di DIS hanno raggiunto i livelli più elevati dal 2008. Nel corso del 2015 il prezzo delle azioni DIS è salito da Euro 0,46 all'inizio di gennaio a Euro 0,68 alla fine del 2015 (+47%). La capitalizzazione di mercato delle azioni della Società era pari a Euro 287,5 milioni a fine 2015. Il volume medio giornaliero trattato durante l'anno è stato di 1,8 milioni di azioni.

Calendario finanziario

Il Calendario finanziario della Società per il 2016 è il seguente:

Bilancio annuale 2015	Marzo	Giovedì 3
Assemblea annuale degli azionisti	Aprile	Mercoledì 20
Primo resoconto intermedio di gestione 2016	Maggio	Mercoledì 4
Relazione finanziaria semestrale 2016	Luglio	Giovedì 28
Terzo resoconto intermedio di gestione 2016	Novembre	Mercoledì 9

Risultati sull'esercizio dei Warrant d'Amico International Shipping 2012-2016 Terzo periodo di esercizio chiuso a gennaio 2016

A febbraio 2016, d'Amico International Shipping S.A. (DIS) ha annunciato che il Terzo Periodo di Esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2012-2016", (codice ISIN LU0849020044) si era concluso il 29 gennaio 2016. Durante il Terzo Periodo di Esercizio sono stati esercitati n. 17.003.874 Warrant a un prezzo di Euro 0,46 per azione ordinaria senza valore nominale emessa da DIS e ammessa allo scambio sul mercato MTA di Borsa Italiana S.p.A., ciascuna come "Azione di Compendio". 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 a 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 Secondo Periodo di Esercizio. Il Codice ISIN delle Azioni di Compendio coinciderà con il Codice ISIN delle azioni ordinarie di DIS: LU0290697514. A seguito dell'aumento di capitale verificatosi al termine del Terzo 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.



Risorse umane

Al 31 dicembre 2015 il Gruppo impiegava 613 dipendenti come personale marittimo e 35 dipendenti come personale di terra.

Nel 2015 il Gruppo ha inoltre effettuato investimenti nel capitale umano al fine di mantenere un vantaggio competitivo sul mercato e di garantire una forza lavoro adeguata in termini sia di qualità che di quantità. Sono state quindi affrontate politiche e iniziative in materia di risorse umane, nell'intento di rafforzare il clima organizzativo e con esso i risultati della Società.

Il 38% delle ore di formazione impartite si è concentrato sul consolidamento della gestione e sulle competenze tecniche chiave. Il Gruppo ha lanciato un programma di corporate leadership per lo sviluppo della responsabilità individuale in seno alla Società. La gestione della performance delle persone è un processo chiave che promuove lo sviluppo organizzativo e individuale, come anche l'ulteriore crescita professionale.

Viene prestata un'attenzione continua alla fidelizzazione e allo sviluppo del personale chiave per la gestione della flotta, con un tasso medio complessivo di mantenimento del posto di lavoro pari al 96% nel 2015.

Il Gruppo ha rinnovato gli sforzi di comunicazione interna allo scopo di garantire il coinvolgimento di ogni singolo soggetto nella vita della Società. Sono stati sviluppati iniziative e strumenti per realizzare una rete interna per il miglioramento del flusso di informazioni. È stato creato un collegamento tra le iniziative di comunicazione interne ed esterne, con i membri del personale che svolgono il ruolo di comunicatori chiave delle attività interne verso l'ambiente esterno.

Il personale di bordo rappresenta uno dei fattori principali per garantire la sicurezza e l'utilizzo efficiente della flotta. La politica del Gruppo relativa agli equipaggi, che si avvale di anni di esperienza nel settore, è mirata alla promozione della sicurezza a bordo e alla tutela dell'ambiente, nonché al mantenimento dell'efficienza e dell'affidabilità degli equipaggi.

Il Gruppo d'Amico fonda il raggiungimento di tali obiettivi sui seguenti pilastri principali: un processo di selezione meticoloso, un sistema di reclutamento e fidelizzazione, una formazione approfondita e un sistema permanente di monitoraggio e di valutazione.

Per garantire la selezione di personale altamente qualificato è necessario un programma di reclutamento efficace. Per rispondere pienamente a tale necessità il Gruppo ha sviluppato una strategia di selezione del personale incentrata sulla realizzazione di iniziative come il consolidamento di una base operativa nel mercato indiano, situata a Mumbai. Questo mercato è noto per la sua capacità di fornire equipaggi di qualità con conoscenza della lingua inglese. Il Gruppo può contare inoltre su un ufficio di rappresentanza a Manila, che garantisce l'accesso all'importante mercato filippino. Per vincere le sfide con la concorrenza è indispensabile aumentare costantemente la produttività e sviluppare il know-how.

Mediante programmi di formazione continua, il Gruppo garantisce che i membri del personale soddisfino i più elevati standard di professionalità necessari per l'assolvimento dei loro doveri, sostiene lo sviluppo dei propri talenti e rafforza la propria politica di fidelizzazione.

La valutazione effettuata da capitani e ingegneri capo, nonché da sovrintendenti e responsabili è un mezzo per rilevare il pieno potenziale dei marinai e migliorare le prestazioni umane.

Per quanto riguarda i nostri marinai, crediamo negli "ufficiali cresciuti internamente" che tengono fede ai valori chiave di d'Amico. Per raggiungere questo, il punto di partenza è avere un solido piano per i cadetti in grado di sostenere la nostra strategia globale relativa all'organico. Lo sviluppo della carriera dei marinai comincia infatti

molto presto, già dalla scelta degli istituti nautici con cui il Gruppo intende cooperare per l'istruzione dei cadetti, che sono i futuri ufficiali della flotta d'Amico.

Nell'ambito delle iniziative volte a sostenere il sistema educativo, la capogruppo d'Amico Società di Navigazione, insieme ad altri importanti partner istituzionali italiani, ha intensificato i propri sforzi nella Fondazione Giovanni Caboto, un istituto di istruzione superiore per la formazione di tecnici specializzati che propone corsi di formazione biennali post-diploma a coloro che intendano intraprendere una carriera internazionale nel settore navale.



Rischio operativo

Rischi tecnici e operativi

Il Gruppo è esposto al rischio operativo relativo ai costi variabili dell'attività delle navi. I principali rischi operativi riguardano i costi di equipaggi, carburanti (bunker), interventi in bacino e riparazioni, nonché assicurazioni. La gestione del rischio prevede le seguenti strategie: (i) la politica degli equipaggi viene coordinata con il supporto del Gruppo d'Amico, in modo da realizzare sinergie ed economie di scala, con riferimento all'esperienza di d'Amico nella gestione degli equipaggi (scuola di formazione, società specializzata in tale tipo di servizio) e alla ricerca delle opportunità disponibili in differenti aree per mantenere alta la qualità degli equipaggi, controllandone però il costo; la divisione SQE (Safety & Quality), che si dedica a far sì che le imbarcazioni e il personale operino nel pieno rispetto dei requisiti esterni, quali ad esempio i requisiti normativi e di certificazione delle principali compagnie petrolifere, ecc.; (ii) contratti per interventi in bacino - la gestione tecnica comprende anche gli interventi in bacino e viene analogamente coordinata con il supporto del Gruppo d'Amico, consentendo economie di scala nell'organizzazione dei bacini e nella valutazione dei relativi livelli di costo/qualità. La gestione dei costi di riparazione avviene in maniera analoga. La politica di mantenimento di una flotta giovane contribuisce anch'essa alla minimizzazione del rischio; (iii) assicurazione della flotta - eventi avversi e incidenti di varia natura possono verificarsi nel corso dell'attività operativa delle imbarcazioni, e possono determinare perdite finanziarie. Riguardo all'operatività delle imbarcazioni e al trasporto di carichi, la copertura include i rischi di infortuni, di danno ambientale e di inquinamento, di danni a terzi e responsabilità, di danneggiamento degli scafi e dei motori, di perdita totale, di guerra e di pirateria; (iv) rischio pirateria: rappresenta un grosso problema sia nel Golfo di Aden sia nell'area dell'Oceano Indiano e nella zona economica del Golfo di Guinea a nord della latitudine 3 nord (inclusi Nigeria, Togo e Benin). Sono stati adottati provvedimenti di due tipi al fine di: (a) minimizzare il rischio durante il transito nell'area del Golfo di Aden e rendere più sicura la navigazione; (b) verificare l'adeguatezza delle coperture assicurative attualmente in vigore, per far sì che gli eventi derivanti da situazioni particolari risultino adeguatamente coperti. Sono state adottate alcune precauzioni che devono essere applicate dalle navi, nonché alcuni contatti/assistenza esterni gestiti dall'ufficio. Un'analisi dettagliata della situazione ha consentito alla Società, nonché al Gruppo d'Amico, di predisporre delle linee guida cui ogni nave deve attenersi quando è in zona di rischio. Inoltre, al fine di ottenere il maggior numero possibile di informazioni e per mantenersi aggiornati su tale problematica, si effettua il monitoraggio dei siti internet dedicati al problema della pirateria. Per quanto riguarda gli aspetti di natura assicurativa, basandosi su una valutazione dei rischi la Società ha accertato che i principali rischi di pirateria siano debitamente coperti tramite: (a) assicurazione per perdita del noleggio, che copre la Società per la perdita di reddito risultante da danni fisici all'imbarcazione causati da attacchi di pirateria (rischio coperto dalla polizza Hull & Machinery, in base a quanto previsto alla clausola 6.5 "Perils" della Institute Time Clauses Hulls dell'1/10/83, dove gli atti di pirateria rientrano fra i rischi nominati); (b) assicurazione per rapimento e riscatto, che copre i rischi di rapimento, detenzione illegale, dirottamento; (c) assicurazione per perdita del noleggio a causa di pirateria, che copre il pagamento del noleggio durante il periodo di detenzione da parte di pirati; (d) responsabilità civile verso terzi, inclusa nella copertura P&I.

Rischio di frode

Il Gruppo è esposto al rischio di frode derivante dall'importanza dei volumi e dei valori delle operazioni effettuate. Per minimizzare il rischio DIS e DTL adottano le seguenti strategie di gestione del rischio: (i) limitazione di poteri e deleghe fissati per chiunque (ad esempio procure limitate nell'oggetto, limite d'importo per le operazioni); (ii) controlli sui poteri di firma bancaria (ad esempio principio del doppio controllo per specifiche operazioni); (iii) controlli sulle gare d'appalto; (iv) la funzione di controllo interno opera congiuntamente al Comitato di Controllo interno; (v) in conformità al regolamento di Borsa Italiana per il segmento Star, il 3 maggio 2007 la Società ha dato applicazione al D.Lgs. 8 giugno 2001 n. 231, che ha introdotto la responsabilità amministrativa delle società

e degli enti per specifici illeciti commessi dagli amministratori o dai dipendenti. Il decreto 231/2001 prevede che le società siano responsabili per i reati commessi nel loro interesse o a loro vantaggio da soggetti in "posizione apicale". Il decreto prevede l'attuazione di un programma di compliance finalizzato alla realizzazione di un sistema organico e strutturato di procedure, norme e controlli cui dare attuazione sia ex ante che ex post al fine di ridurre e prevenire in maniera concreta il rischio che vengano commesse varie tipologie di illeciti. In data 12 marzo 2008 DIS ha formalmente adottato tale Modello Organizzativo, e sta ora attuando le specifiche procedure operative finalizzate a prevenire gli illeciti.



Gestione delle navi

Tutte le navi della flotta d'Amico vengono sottoposte a costante monitoraggio al fine di garantirne la conformità alle norme IMO (International Maritime Organization) e agli altri standard internazionali che regolano il settore. Le navi cisterna della DIS devono infatti superare ogni anno i seguenti esami eseguiti da enti esterni:

- Ispezione e monitoraggio di conformità alle norme e ai regolamenti internazionali da parte dello stato di bandiera;
- Ispezioni delle navi straniere nei porti nazionali (c.d. "port state controls"), al fine di verificare che lo stato della nave e delle sue attrezzature sia conforme ai requisiti previsti dalle convenzioni internazionali, e che la nave sia dotata di un equipaggio che la gestisce nel rispetto di tali regole;
- Ispezioni (c.d. "vetting inspections") effettuate dalle maggiori società operanti nel settore petrolifero ed energetico.

Sulla base di uno specifico accordo, d'Amico Società di Navigazione S.p.A., holding del Gruppo d'Amico, con la collaborazione e supervisione di d'Amico Tankers Limited (Irlanda) è responsabile della gestione tecnica delle navi della flotta controllata dal Gruppo d'Amico International Shipping.

d'Amico Società di Navigazione S.p.A. fornisce la propria assistenza per la stipula delle coperture assicurative della flotta e coordina il "Tanker Management and Self-Assessment programme" (TMSA) lanciato nel 2004 dalla OCIMF (Oil Companies International Marine Forum), oltre al "Safety Quality and Environment (SQE) Management System".

La responsabilità della gestione delle navi include gli aspetti di carattere generale relativi alla manutenzione, tali da assicurare la conformità con le regolamentazioni e le classificazioni navali vigenti, assicurando contestualmente il rispetto delle procedure di "vetting" applicate dalle grandi compagnie petrolifere. Tale rispetto si fonda sulla supervisione dei servizi di manutenzione, promuovendo l'efficienza delle navi, pianificando e supervisionando gli interventi in bacino, l'acquisto del materiale occorrente a bordo e delle relative parti di ricambio, nonché incaricando consulenti e supervisori tecnici.

Il Gruppo continua a promuovere la sicurezza a bordo e il rispetto dell'ambiente, con l'obiettivo di eliminare incidenti quali incagli, incendi, collisioni, fuoriuscite di prodotti petroliferi. A tale scopo è stato adottato il programma TMSA già a partire dal 2005 e il sistema SQE dal 2003.

Sebbene non obbligatorio, il programma TMSA è raccomandato dalle maggiori compagnie petrolifere, al fine di spingere gli operatori navali a misurare, valutare e migliorare il loro sistema di gestione della sicurezza rispetto ad alcuni indicatori di riferimento. Lo stesso programma prevede inoltre alcune "best practices" di riferimento per la soluzione dei problemi e per ottimizzare la sicurezza e le prestazioni inerenti il rispetto dell'ambiente. Sotto tale profilo, sono stati anche sviluppati alcuni programmi di controllo e misurazione delle performance per le diverse aree della gestione tecnica e il programma TMSA è analizzato su base semestrale. I risultati delle analisi costituiscono il punto di partenza per il continuo miglioramento, che si propone l'obiettivo di raggiungere la garanzia di elevati standard di sicurezza e di rispetto dell'ambiente.

A partire dalla data d'introduzione del programma TMSA, d'Amico International Shipping ha promosso al proprio interno procedure in materia di SQE (Safety, Quality and Environment, ovvero Sicurezza, Qualità e Ambiente). Tali procedure sono operative per tutte le navi della flotta, in conformità con gli standard qualitativi ISO 9001:2008 a ISO 14001:2004 introdotti dall'International Organisation for Standardization, e sono state certificate dal Registro Italiano Navale (RINA S.p.A.) nel 2003.

In particolare, ai sensi della norma ISO 14001 e per dimostrare la conformità delle proprie navi e il proprio impegno al rispetto dell'ambiente, d'Amico Società di Navigazione persegue con coerenza l'obiettivo della protezione delle persone e dell'ambiente controllando e analizzando il consumo energetico delle proprie navi sulla base di quanto indicato nelle Linee guida e procedure generali per il miglioramento del risparmio energetico e la contemporanea riduzione delle emissioni di CO₂.

Per garantire la sicurezza degli equipaggi, il Sistema di Gestione di d'Amico comprende inoltre la certificazione prevista dallo standard internazionale OHSAS 18001, al fine di migliorare la sicurezza e la salute dei lavoratori a bordo delle navi e in ogni ambiente di lavoro. Il costante ricorso a un sistema di valutazione particolareggiata dei rischi permette di avere un'idea precisa di qualsiasi situazione di pericolo, in modo da poter adottare adeguate misure per prevenirla.

Riguardo all'equipaggio, è stata completata la certificazione MLC (convenzione internazionale sul lavoro marittimo ILO 2006), volta a garantire il rispetto delle condizioni contrattuali, della salute e della sicurezza degli equipaggi.

Le navi e l'attività marittima vengono gestite conformemente alla Politica di navigazione di d'Amico Società di Navigazione, nel modo più efficiente possibile, per garantirne la sicurezza e l'affidabilità.

L'aumento dell'efficienza energetica si conferma la fonte di energia più economica e più abbondante attualmente disponibile.

Il Programma di Risparmio Energetico (Energy Efficiency Management Plan), conforme alle misure consigliate dall'IMO per migliorare l'efficienza delle navi, è stato applicato negli uffici e a bordo di tutte le navi dall'inizio del 2013 per ottimizzare le procedure operative e migliorare la redditività tramite l'utilizzo efficiente delle risorse umane e dei beni della Società. Esso costituisce un riferimento per tutto il personale al fine di aumentare il risparmio energetico di tutta la flotta e delle procedure operative.

d'Amico Management si impegna a:

- Aumentare il risparmio energetico.
- Ridurre le emissioni.
- Investire, dove finanziariamente sostenibile, in tecnologie pulite e a basso consumo di energia.
- Ridurre l'impatto ambientale derivante dal consumo energetico.
- Sensibilizzare il personale, promuovendone l'impegno a ridurre il consumo di energia.

La performance viene analizzata nell'ambito dell'Audit interno del sistema delle procedure in materia di SQE (Safety, Quality and Environment, ovvero Sicurezza, Qualità e Ambiente) condotto annualmente.

In questo contesto, d'Amico Società di Navigazione ha inoltre avviato il processo per ottenere la certificazione ISO 50001, la norma internazionale per lo sviluppo di un efficace Sistema di Gestione per l'Energia certificabile, che sarà portato a termine durante la fase finale della verifica periodica ISO condotta da RINA sul Sistema di Gestione di d'Amico.

Nel corso dell'esercizio d'Amico Società di Navigazione ha inoltre messo in atto tutte le procedure e le misure necessarie per conformarsi alla nuova convenzione ILO, la convenzione internazionale sul lavoro marittimo MLC 2006, volta a garantire il rispetto delle condizioni contrattuali, della salute e della sicurezza degli equipaggi.

Nel 2014, d'Amico Società di Navigazione ha inoltre ottenuto da RINA, per il Sistema di Gestione Integrata, la certificazione ISO 50001, la norma internazionale per lo sviluppo di un efficace Sistema di Gestione per l'Energia certificabile.

Responsabilità sociale d'impresa

Il Gruppo d'Amico si impegna fermamente non solo al rigoroso rispetto delle normative applicabili in vigore e delle procedure operative, di sicurezza e ambientali, ma anche a contribuire allo sviluppo sostenibile.

Per tale motivo, negli ultimi anni ha implementato una nuova strategia di responsabilità sociale d'impresa. Monitorata in maniera continuativa, tale strategia rispecchia il grado di comprensione degli aspetti ambientali e sociali dell'attività da parte del Gruppo d'Amico ed è un'espressione di tutte le energie e le risorse che esso mette in campo per proteggere l'ambiente e aiutare le persone bisognose.

d'Amico ha sempre partecipato alle iniziative di aiuto e agli eventi volti a sostenere la tutela della vita umana, la ricerca scientifica e la ricostruzione dopo le calamità naturali.

Presso d'Amico, uno dei principi più importanti è la promozione dell'istruzione e dello sviluppo professionale e l'offerta di orientamenti professionali per i dipendenti. Inoltre, finanziando vari progetti a diversi livelli d'istruzione, d'Amico contribuisce a gettare le basi affinché gli studenti possano iniziare con successo la propria carriera e progredire nel loro campo prescelto. d'Amico sostiene inoltre la formazione delle generazioni più giovani offrendo borse di studio agli studenti più meritevoli per prestigiosi corsi di master e post-diploma.

Sin dai suoi esordi, d'Amico è sempre stato pronto a sostenere e sponsorizzare l'arte e la cultura in tutte le loro forme su scala globale al fine di sensibilizzare l'opinione pubblica verso temi di carattere sociale, culturale, economico e ambientale. I legami con le varie comunità locali con le quali collabora in tutto il mondo, il suo desiderio di promuovere il brand Made in Italy su scala globale e il suo background culturale sono all'origine del forte interesse verso la preservazione del patrimonio artistico, storico e culturale.

Una delle missioni di d'Amico è proteggere e rispettare l'ambiente. L'aspetto centrale dell'attività di d'Amico è l'ambiente, e in particolare il mare, e una delle sue priorità è prendersi cura degli oceani. Il coinvolgimento di d'Amico in tutta una serie di progetti dimostra la sua capacità di concentrare gli sforzi sulla protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento e da un eccessivo sfruttamento. Riconoscendo l'importanza del ruolo di d'Amico in tale contesto, il Gruppo adotta e incoraggia attivamente un comportamento responsabile in relazione all'ambiente.

Le procedure e i processi del Gruppo d'Amico sono spesso più restrittivi di quanto imposto dagli ordinamenti in vigore in tutti i paesi. Le strategie e le politiche in materia di sicurezza, salvaguardia della vita umana e protezione e rispetto dell'ambiente sono tradotte in un Sistema di Gestione Integrata per lavoro e sicurezza, qualità, ambiente ed energia.

Il Sistema di Gestione Integrata, sviluppato secondo un approccio per processi, ha consentito a d'Amico di realizzare un'unica implementazione del sistema di gestione, che nello stesso tempo ha permesso alla Società di tenere conto anche delle specifiche esigenze di ciascuno dei vari settori per sfruttare al meglio le possibili sinergie.

Il monitoraggio costante, le severe ispezioni interne, l'analisi dettagliata dei dati raccolti e la rapida applicazione delle misure correttive di miglioramento hanno portato a un continuo accrescimento della performance del Gruppo in termini di sicurezza, soddisfazione della clientela e salvaguardia dell'ambiente.

Il Gruppo d'Amico ha procedure specifiche e rigorose per affrontare qualsiasi emergenza e per contenere il più possibile il rischio d'inquinamento.

Tale sistema, che è conforme al codice ISM (International Safety Management Code), è stato certificato in conformità con gli standard internazionali ISO 9001, 14001, 50001 e OHSAS 18001, è corredato da una dichiarazione che conferma l'utilizzo della norma ISO 26000 quale documento di riferimento per l'integrazione della responsabilità sociale e ha ricevuto il certificato RINA Best 4 Plus che attesta l'osservanza di tutti gli standard applicati.

Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario del gruppo

Sintesi dei risultati del quarto trimestre e dell'anno 2015

Nell'aggiornamento del World Economic Outlook (WEO), il Fondo monetario internazionale (FMI) ha recentemente dichiarato che la crescita globale è attualmente stimata al 3,1% nel 2015 e dovrebbe attestarsi al 3,4% nel 2016 e al 3,6% nel 2017. Secondo quanto indicato nell'ultimo WEO report, la ripresa dell'attività economica globale dovrebbe essere più graduale, soprattutto nei mercati emergenti e nelle economie in via di sviluppo. Il rallentamento e il riequilibrio dell'economia cinese, i prezzi più bassi delle materie prime e le tensioni in alcune grandi economie dei mercati emergenti rappresentano una panorama sfaccettato e per molti versi impegnativo.

L'Agenzia internazionale dell'energia (AIE) ha stimato che nel 2015 la domanda crescerà di 1,7 milioni di barili al giorno, 100.000 barili al giorno in meno rispetto alla sua precedente stima. Tale rettifica è iniziata nel quarto trimestre 2015, sulla scia dei forti rallentamenti in Europa, Giappone, Stati Uniti e Cina. Le temperature straordinariamente miti a dicembre in Giappone, Stati Uniti ed Europa, unitamente al sentiment economico più debole in Cina, Brasile, Russia e in altre economie dipendenti dalle materie prime, hanno fatto affondare la crescita su base annua della domanda di petrolio da un quasi record quinquennale di 2,2 milioni di barili al giorno nel terzo trimestre 2015 a 1,0 milioni di barili al giorno nel quarto trimestre 2015.

I prezzi petroliferi sono rimasti bassi, le scorte non in linea con la tendenza stagionale e il persistente eccesso di offerta ha fatto calare il Brent a US\$ 35 al barile a metà dicembre. Il costante eccesso di offerta, le scorte elevate e il susseguirsi di notizie negative hanno fatto scendere i prezzi spot al di sotto dei US\$ 30 al barile nel mese di gennaio. I prezzi spot per i prodotti petroliferi raffinati si sono mossi in linea con il greggio ma non hanno subito una simile flessione percentuale.

Nel complesso, nel 2015 il mercato delle navi cisterna ha registrato il miglior andamento dagli ultimi otto anni a questa parte, principalmente a causa della maggiore domanda di tonnellaggio/miglia, dell'espansione delle raffinerie in Medio Oriente e del contesto di bassi prezzi petroliferi. Alcuni analisti avevano stimato che sulla base dei dati per i primi nove mesi la crescita di tonnellaggio/miglia per il 2015 si sarebbe potuta attestare al 7%. Le esportazioni di prodotti petroliferi dall'Arabia Saudita rappresentano ora il 15% di tutte le esportazioni di prodotti liquidi dal Regno, in netta crescita rispetto al 5% nel 2010. La domanda globale di prodotti è stata dominata pressoché completamente dalla domanda di benzina, con le spedizioni che sono salite del 13%.

Nel quarto trimestre 2015, il mercato delle navi cisterna ha però incominciato a vacillare rispetto ai solidi livelli toccati nei primi nove mesi dell'anno. Le scorte hanno iniziato ad accumularsi e la domanda è rallentata. La domanda negli Stati Uniti è calata dopo la fine della "driving season", le opportunità di arbitraggio sono diminuite e i volumi sono calati con l'aumentare degli interventi di manutenzione delle raffinerie, che hanno messo le tariffe sotto pressione. A est, l'utilizzo delle raffinerie è diminuito man mano che queste ultime venivano sottoposte a manutenzione, determinando una flessione delle esportazioni che ha fatto scendere le tariffe. Quando gli interventi di manutenzione delle raffinerie statunitensi sono diminuiti verso la fine dell'anno, abbiamo potuto rilevare un certo miglioramento nel mercato d'esportazione USA, con il livello delle esportazioni che si è portato a 3,8 milioni di barili al giorno nel mese di dicembre.

Le esportazioni di raffinati dalla Cina sono cresciute del 62,4%, raggiungendo quota 1,1 milioni di barili al giorno tra novembre 2014 e dicembre 2015 e trasformando la Cina in un consistente esportatore netto di prodotti. Il nuovo status della Cina può essere attribuito ai volumi straordinariamente elevati delle esportazioni nette di gasolio, che dal 2014 sono triplicati a 226.000 barili al giorno. Tale livello segna anche il secondo picco massimo delle esportazioni di gasolio del paese dal 2009.

La rata richiesta per il noleggio annuale di una nave cisterna MR rispecchiava fondamentalmente i rendimenti del mercato spot a fine anno. La tariffa annuale rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative future sul mercato spot. Nel primo trimestre 2015 la tariffa su base annua di una nave cisterna MR è rimasta stabile a US\$

15.250 al giorno ed è cresciuta nel corso del secondo e terzo trimestre, fino a raggiungere US\$ 18.500 / US\$ 19.000 al giorno con l'approssimarsi del quarto trimestre. Per fine anno si era stabilizzata attorno a US\$ 18.000 al giorno, per poi scendere a US\$ 17.000 / US\$ 17.500 al giorno nel primo trimestre 2016.

Nel 2015, grazie allo scenario di mercato molto favorevole per le navi cisterna, **DIS ha registrato il suo miglior risultato annuale dal 2008 con un utile netto di US\$ 54,5 milioni** rispetto a una perdita netta di US\$ 10,6 milioni nel 2014.

Infatti, **la tariffa spot di DIS è stata pari a US\$ 18.814 in riferimento a tutto il 2015**, un livello che è di US\$ 5.059 al giorno superiore rispetto all'anno precedente (US\$ 13.755). In particolare, le tariffe spot delle navi cisterna hanno avuto una crescita rapida nei primi tre trimestri dell'anno (media spot giornaliera di DIS nei primi nove mesi del 2015: US\$ 19.739), ma sono calate nel quarto trimestre per effetto della stagionalità e della manutenzione delle raffinerie nel Golfo degli Stati Uniti. In tale contesto, DIS ha realizzato una media spot giornaliera di US\$ 15.673 nel quarto trimestre 2015 rispetto a US\$ 15.076 nello stesso trimestre dell'anno precedente. Tuttavia il mercato è tornato a rafforzarsi nell'ultima parte del quarto trimestre e con l'arrivo del 2016.

Nel contempo, il 46% dei giorni di impiego totali di DIS nel 2015 è stato coperto con contratti time charter ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.214. Pertanto la tariffa giornaliera media totale di DIS nel 2015 (che include sia l'attività spot sia l'attività time charter) è stata pari a US\$ 17.159, che equivalgono ai **migliori ricavi base time charter** della Società **in sette anni**.

Grazie all'andamento molto positivo dei ricavi base time charter e ad una piattaforma operativa efficiente in termini di costi, DIS ha realizzato un **EBITDA di US\$ 97,1 milioni**, quasi **tre volte superiore** all'importo raggiunto nel 2014 (US\$ 32,8 milioni). Nel contempo, l'**EBITDA ricorrente** di DIS¹ si è attestato a US\$ 91,3 milioni nel 2015 rispetto a US\$ 26,3 milioni nell'esercizio precedente, il che corrisponde a un **aumento del 247% su base annua**. Di conseguenza, l'**"EBITDA margin sui ricavi base time charter"** di DIS è salito dal 15,4% nel 2014 a un **solido 30,4% nel 2015** (e dal 12,4% nel 2014 al 29,4% nel 2015, escludendo l'"Utile dalla vendita di navi" generato nei due periodi).

Un così deciso miglioramento dell'EBITDA ha anche determinato **flussi di cassa operativi positivi pari a US\$ 68,5 milioni nel 2015** (US\$ 29,0 milioni nel quarto trimestre), tre volte superiori alla cifra di US\$ 22,8 milioni generati nell'anno precedente.

Nel 2015 DIS ha effettuato **"investimenti in conto capitale" per US\$ 164,4 milioni** (US\$ 84,7 milioni nel quarto trimestre), principalmente nell'ambito del programma di costruzione di nuove navi. Nel secondo e terzo trimestre 2015, DIS ha ulteriormente ampliato il piano di investimenti ordinando sei navi cisterna "Eco design" LR1 (Long Range – 75.000 dwt), la cui consegna da parte di Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. (Corea del Sud) è prevista tra il secondo trimestre del 2017 e il terzo trimestre del 2018, a fronte di un corrispettivo totale di circa US\$ 44,0 milioni per nave.

Ad oggi, DIS ha ordinato un totale di **22 navi cisterna "Eco design"**² (10 navi MR, 6 handysize e 6 LR1), di cui dieci² erano già state consegnate alla fine di dicembre 2015. L'**investimento** complessivo previsto è di circa **US\$ 755,0 milioni**, a conferma della strategia della Società volta a modernizzare la propria flotta con navi "Eco design" di nuova costruzione. Inoltre, DIS ha già "fissato" 13 di queste navi attraverso contratti di nolo a lungo termine e a tariffe redditizie, con tre delle principali compagnie petrolifere e con un'importante società di raffinazione.

¹ Che esclude l'"Utile dalla vendita di navi" generato nel 2014 (US\$ 6,5 milioni) e nel 2015 (US\$ 5,8 milioni)

² 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.)

Risultati operativi

US\$ migliaia	2015	2014
Ricavi	414.877	315.304
Costi diretti di viaggio	(104.166)	(102.827)
Ricavi base time charter	310.711	212.477
Costi per noleggi passivi	(138.758)	(110.228)
Altri costi operativi diretti	(65.847)	(60.037)
Costi generali e amministrativi	(15.141)	(16.762)
Altri proventi operativi	328	823
Utile dalla vendita di navi	5.839	6.488
Risultato operativo lordo / EBITDA	97.132	32.761
Ammortamenti e svalutazioni	(33.332)	(34.741)
Risultato operativo / EBIT	63.800	(1.980)
Proventi (oneri) finanziari netti	(8.015)	(7.865)
Quota di utile (perdita) delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	339	219
Utile / (perdita) ante imposte	56.124	(9.626)
Imposte e tasse	(1.651)	(939)
Utile / (perdita) netto	54.473	(10.565)

I **ricavi** sono stati di US\$ 414,9 milioni nel 2015 rispetto a US\$ 315,3 milioni nell'esercizio precedente. L'incremento del 32% dei ricavi lordi rispetto all'anno precedente è attribuibile principalmente al rialzo del mercato delle navi cisterna nel 2015. Inoltre, nel 2015 la Società ha gestito un maggiore numero di navi rispetto all'esercizio precedente (2015: 51,3 navi rispetto al 2014: 41,9). La percentuale di giorni off-hire sul totale dei giorni-nave disponibili nel 2015 (3,3%) è stata superiore a quella dell'esercizio precedente (2,2%) per effetto della diversa tempistica degli interventi di manutenzione (drydock).

I **costi diretti di viaggio** sono espressione del mix di impiego della flotta, sotto forma di contratti spot o time charter. Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato spot, ammontano a US\$ 104,2 milioni nel 2015 rispetto a US\$ 102,8 milioni nel 2014.

I **ricavi base time charter** nel 2015 sono stati di US\$ 310,7 milioni (US\$ 212,5 milioni nel 2014), grazie al mercato delle navi cisterna in rialzo che ha caratterizzato il 2015.

In tale contesto, DIS ha registrato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 18.814 nel 2015** rispetto a US\$ 13.755 nell'esercizio precedente. Il mercato delle navi cisterna è cresciuto soprattutto nei primi nove mesi dell'anno (media spot giornaliera di DIS nei primi nove mesi del 2015: US\$ 19.739), ma è calato nel quarto trimestre per effetto della stagionalità e della manutenzione delle raffinerie nel Golfo degli Stati Uniti (media spot giornaliera di DIS nel quarto trimestre 2015: US\$ 15.673). Tuttavia il mercato è tornato a rafforzarsi nell'ultima parte del quarto trimestre e con l'arrivo del 2016.

Allo stesso tempo e in linea con la strategia di DIS, la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa (**percentuale di copertura**) è rimasta **elevata** per tutto l'anno, assicurando una media del **46%** dei ricavi (2014: 51,0%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.214** (2014: US\$ 14.765). 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\$ 17.159 nel 2015** rispetto a **US\$ 14.271 nel 2014**. Tale risultato rappresenta i **migliori ricavi base time charter di DIS in sette anni**.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (US\$)	2014					2015				
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Spot	12.191	13.144	13.867	15.076	13.755	18.503	19.533	21.219	15.673	18.814
Fissa	14.770	14.645	14.762	14.879	14.765	15.010	15.153	15.220	15.461	15.214
Media	13.637	13.972	14.296	14.985	14.271	16.939	17.619	18.411	15.570	17.159

I **costi per noleggi passivi** sono relativi alle navi prese a noleggio e nel 2015 sono stati di **US\$ 138,8 milioni** rispetto a **US\$ 110,2 milioni** nel 2014. L'incremento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno è dovuto al numero elevato di navi noleggate (2015: 28,0 rispetto al 2014: 21,5). Il numero di navi noleggate è cresciuto sostanzialmente nella seconda parte del 2014, grazie alle 13 navi consegnate a DIS in tale periodo ed i relativi contratti sono stati stipulati a livelli storicamente competitivi, riducendo il costo giornaliero medio della flotta a noleggio di DIS e accrescendo i margini della Società nel 2015.

Gli **altri costi operativi diretti**, pari a **US\$ 65,8 milioni** nel 2015 rispetto a **US\$ 60,0 milioni** nel 2014, comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche e lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà, nonché costi assicurativi per le navi sia di proprietà sia a noleggio. Gli incrementi in valore assoluto rispetto all'esercizio precedente sono dovuti principalmente al più elevato numero di navi di proprietà nel 2015, in seguito alla consegna negli ultimi due anni di nove¹ navi cisterna "Eco design" di nuova costruzione. I costi operativi sono sottoposti ad attento e costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati standard di procedure SQE (Sicurezza, Qualità e Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. Il mantenimento di un eccellente standard qualitativo della flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

Nel 2015 i **costi generali e amministrativi** sono stati di **US\$ 15,1 milioni** rispetto a **US\$ 16,8 milioni** nel 2014 e comprendono i costi per il personale di terra, nonché i costi relativi ad immobili, consulenze, spese di viaggio e altre attività. La tendenza positiva del 2015 (riduzione del 10% su base annua) si spiega prevalentemente con l'attività di gestione dei costi posta in essere da DIS ed a un positivo impatto dell'indebolimento dell'Euro rispetto al Dollaro Statunitense.

Gli **altri proventi operativi** ammontavano a **US\$ 0,3 milioni** nel 2015 (**US\$ 0,8 milioni** nel 2014). Tale importo si riferisce alle commissioni di noleggio da navi di terzi gestite attraverso i pool, che sono diminuite conseguentemente alla diminuzione del numero di navi operate in pool.

Utile dalla vendita di navi. Nel quarto trimestre dell'anno, DIS ha venduto la M/T Cielo di Salerno (una nave handysize costruita nel 2002), realizzando una plusvalenza netta di **US\$ 5,8 milioni**. Nel 2014 DIS aveva venduto un'altra nave handysize, generando una plusvalenza di **US\$ 6,5 milioni**.

¹ È esclusa 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.)

L'EBITDA è stato pari a US\$ 97,1 milioni nel 2015 e quasi tre volte superiore all'importo raggiunto nel 2014 (US\$ 32,8 milioni). Escludendo l'"Utile dalla vendita di navi", DIS ha realizzato un "EBITDA ricorrente" di USD 91,3 milioni nel 2015 (US\$ 26,3 milioni nell'esercizio precedente), che equivale a un miglioramento del 247% rispetto all'anno prima. Tale risultato è stato determinato principalmente dal sostanziale incremento nei ricavi base time charter, registrato sulla scia dell'andamento crescente del mercato, e in parte da un andamento positivo dei costi verificatosi in tale periodo. Di conseguenza, l'"EBITDA margin sui ricavi base time charter" di DIS si è attestato al **31,3% nel 2015** (29,4% escludendo l'"Utile dalla vendita di navi") rispetto al 15,4% nel 2014 (12,4% escludendo l'"Utile dalla vendita di navi").

Gli **ammortamenti** sono stati di US\$ 33,3 milioni nel 2015 (US\$ 34,5 milioni nel 2014). Il calo complessivo rispetto all'anno precedente è dovuto principalmente al fatto che la Società ha rivisto la vita utile delle proprie navi da 20 a 25 anni, in linea con la prassi generale attualmente adottata nel settore, parzialmente controbilanciato dall'aumento del costo d'ammortamento delle navi consegnate nel 2015, per un ammontare totale di US\$ 5,1 milioni.

Il **risultato operativo (EBIT)** è stato **positivo per US\$ 63,8 milioni nel 2015**, rispetto a una perdita operativa di US\$ 2,0 milioni registrata nel 2014.

I **proventi (oneri) finanziari netti** sono stati negativi per US\$ 8,0 milioni nel 2015 (negativi per US\$ 7,9 milioni nel 2014). L'importo totale include US\$ 15,6 milioni di interessi passivi su prestiti (US\$ 12,1 milioni nel 2014), che rappresentano circa il 3,3% del debito bancario totale in essere alla fine del 2015. Tale importo negativo è stato parzialmente compensato dall'impatto positivo derivante dall'attività di gestione del rischio della Società (principalmente su cambi, costi per il carburante bunker e tassi d'interesse).

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$ 56,1 milioni nel 2015 (perdita di US\$ 9,9 milioni nel 2014).

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ 1,7 milioni nel 2015 (US\$ 0,9 milioni nel 2014). L'incremento nel 2015 rispetto all'esercizio precedente è dovuto alla minor tassazione sui proventi finanziari, assoggettati all'imposta ordinaria del 12,5% sui redditi delle società ai quali non è applicabile il regime di tonnage tax.

L'**utile netto** nel 2015 è stato di **US\$ 54,5 milioni** rispetto a una perdita netta di US\$ 10,6 milioni nello stesso periodo del 2014. Il 2015 è stato l'esercizio più redditizio per DIS dal 2008.

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2015
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	797.831	672.172
Attività correnti	112.133	132.346
Totale attività	909.964	804.518
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	384.713	334.905
Passività non correnti	396.337	354.611
Passività correnti	128.914	115.002
Totale passività e patrimonio netto	909.964	804.518

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, e comprendono inoltre la quota relativa alle nuove navi in costruzione. Il saldo alla fine del 2015 è superiore rispetto all'esercizio precedente, soprattutto grazie al contributo delle rate pagate al cantiere per il programma di costruzione di nuove navi durante l'anno (incluso l'ultima rata dovuta in relazione alla consegna di tre navi di nuova costruzione nel primo trimestre e nel quarto trimestre 2015 e la prima rata pagata per sei navi LR1 di nuova costruzione ordinate durante l'anno). Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali broker internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 31 dicembre 2015 era di US\$ 796,7 milioni.

Gli **investimenti lordi** sono stati pari a US\$ 164,4 milioni nel 2015 (di cui US\$ 84,7 milioni nel quarto trimestre). Questi importi comprendono le rate pagate per le nuove navi attualmente in costruzione presso i cantieri Hyundai Mipo. Tali investimenti comprendono inoltre i costi di bacino capitalizzati relativi alle navi di proprietà.

Le **attività correnti** al 31 dicembre 2015 erano pari a US\$ 112,1 milioni. Oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 10,3 milioni e US\$ 55,3 milioni), le attività correnti comprendono "Disponibilità liquide e mezzi equivalenti" per US\$ 45,5 milioni e attività finanziarie correnti per US\$ 1,0 milioni.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$ 396,3 milioni al 31 dicembre 2015 e rappresentano la parte dei debiti a lungo termine verso banche, commentati nella sezione successiva (Indebitamento netto).

Nelle **passività correnti**, oltre ai debiti verso banche e altri finanziatori, anch'essi commentati nella sezione successiva, sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 33,2 milioni, essenzialmente relativi a debiti commerciali e altre passività, e US\$ 8,5 milioni di valutazione degli strumenti finanziari.

Il saldo del **patrimonio netto** al 31 dicembre 2015 era di US\$ 384,7 milioni (US\$ 334,9 milioni al 31 dicembre 2014). La variazione rispetto all'esercizio precedente è dovuta principalmente all'utile netto generato durante l'esercizio corrente e alla valutazione degli strumenti finanziari di copertura.

Indebitamento netto

L'**indebitamento netto al 31 dicembre 2015 ammontava a US\$ 422,5 milioni** rispetto a US\$ 340,9 milioni alla fine del 2014. L'incremento rispetto all'esercizio precedente è dovuto principalmente all'implementazione del **programma di costruzione di nuove navi per US\$ 755,0 milioni**, con investimenti totali di US\$ 164,4 milioni nel 2015.

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2015
Liquidità – Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	45.485	68.383
Attività finanziarie correnti	1.038	2.741
Totale attività finanziarie correnti	46.523	71.124
Debiti verso banche e altri finanziatori – correnti	86.775	58.978
Altre passività finanziarie correnti – Terzi	8.547	19.141
Totale passività finanziarie correnti	95.322	78.119
Indebitamento finanziario netto corrente	48.799	6.995
Altre attività finanziarie non correnti	22.589	20.657
Totale attività finanziarie non correnti	22.589	20.657
Debiti verso banche – non correnti	381.017	351.430
Altre passività finanziarie non correnti – Terzi	15.320	3.181
Totale passività finanziarie non correnti	396.337	354.611
Indebitamento finanziario netto non corrente	373.748	333.953
Net financial indebtedness	422,547	340,949

Alla fine del 2015 la voce **Totale attività finanziarie correnti** (composta da **Disponibilità liquide e mezzi equivalenti** e da alcuni crediti finanziari a breve termine) era pari a US\$ 46,5 milioni.

Nella voce **Totale attività finanziarie non correnti** figura principalmente il prestito di DIS (attraverso d'Amico Tankers Limited) in qualità di azionista a DM Shipping Limited, una joint venture al 51% - 49% con Mitsubishi Group. La Società è proprietaria di due navi MR costruite e consegnate rispettivamente a luglio e ottobre 2009.

L'indebitamento bancario complessivo (**Debiti verso banche**) al 31 dicembre 2015 ammontava a US\$ 467,8 milioni, comprensivo di US\$ 86,8 milioni con scadenza entro un anno. Fatte salve alcune linee di credito a breve termine, l'indebitamento di DIS si articola principalmente nelle seguenti linee di credito a lungo termine a favore di d'Amico Tankers Limited (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo: (i) debito di US\$ 86,4 milioni relativo alla linea di credito revolving concessa da Crédit Agricole-CIB (con la partecipazione di altri istituti bancari) su un periodo di 10 anni; (ii) debito di US\$ 60,0 milioni relativo al prestito concesso da Intesa; (iii) finanziamento settennale concesso da Crédit Agricole-CIB e DnB NOR Bank per finanziare le due navi MR recentemente costruite e consegnate nel 2012 per un totale di US\$ 34,7 milioni; (iv) finanziamento a 6 anni di US\$ 9,2 milioni concesso da Danish Ship Finance per l'acquisto della nave di seconda mano M/T High Prosperity, acquistata nel 2012; (v) finanziamento a 6 anni di US\$ 17,1 milioni concesso da ING Bank per finanziare due navi MR costruite nel 2005; (vi) finanziamento a 6 anni di US\$ 36,0 milioni concesso da Crédit Agricole-CIB per finanziare le due navi MR costruite nel 2014 (vii) finanziamento settennale concesso da Danish Ship Finance per finanziare le due navi MR costruite nel 2014 e 2015 per un totale di US\$ 36,4 milioni; (viii) finanziamento a 6 anni concesso da DnB NOR Bank per finanziare due navi handysize e una nave MR costruite nel 2014 per un totale di US\$ 54,7 milioni; (ix) finanziamento settennale concesso da IMI (Gruppo Intesa) per finanziare una nave handysize costruita nel 2015 per un totale di US\$ 22,5 milioni; (x) finanziamento a 6 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per finanziare una nave MR costruita nel 2015 per un totale di US\$ 22,3 milioni; (xi) finanziamento quadriennale concesso da Crédit Agricole CIB per finanziare una nave handysize costruita nel 2006 e acquistata nel 2015 per un totale di US\$ 9,5 milioni. L'indebitamento complessivo di DIS comprende inoltre: (i) diritti e commissioni bancarie relativi al finanziamento di alcune nuove navi in costruzione per un debito totale di US\$ 11,6 milioni in essere alla fine del 2015; e (ii) la quota di debito bancario relativo al finanziamento di US\$ 56,2 milioni concesso alla joint venture GLENDA International Shipping Limited da Commerzbank AG Global Shipping e Credit Suisse per le sei navi consegnate tra il 2009 e il 2011.

La voce **Altre passività finanziarie non correnti** include la valutazione negativa degli strumenti derivati di copertura (principalmente contratti di swap su tassi di interesse) e alcuni risconti passivi relativi a premi su opzioni per un totale di US\$ 15,3 milioni.

Flussi di cassa

Il **flusso di cassa netto nel 2015 è stato negativo per US\$ 22,9 milioni**, debitamente a investimenti lordi per US\$ 164,4 milioni, parzialmente compensati da US\$ 13,5 milioni di ricavi dalla vendita di una nave nel quarto trimestre del 2015, da US\$ 60,2 milioni di flussi di cassa positivi da attività finanziarie e da US\$ 68,5 milioni di flussi di cassa positivi da attività operative.

US\$ migliaia	2015	2014
Flussi di cassa da attività operative	68.495	22.846
Flussi di cassa da attività di investimento	(151.572)	(182.537)
Flussi di cassa da attività finanziarie	60.179	194.904
Variazione della liquidità	(22.898)	35.213
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	68.383	33.170
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	45.485	68.383

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati **positivi per US\$ 68,5 milioni nel 2015** (US\$ 22,8 milioni nel 2014) e positivi per US\$ 29,0 milioni nel quarto trimestre 2015 (US\$ 15,7 milioni nello stesso trimestre dell'esercizio precedente). La variazione significativa rispetto all'esercizio precedente è direttamente correlata al **sostanziale miglioramento nell'andamento dell'EBITDA** verificatosi nel 2015.

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati pari a US\$ 151,6 milioni (flussi in uscita) nel 2015. Tale importo comprende i pagamenti delle rate relative alle nuove navi in costruzione presso Hyundai-Mipo, l'acquisto della nave cisterna handysize M/T Cielo di Guangzhou costruita nel 2006 nel quarto trimestre del 2015 (precedentemente concessa a d'Amico Tankers Limited con un contratto bareboat charter) nonché i costi di bacino. I flussi di cassa netti delle attività di investimento comprendono anche US\$ 13,5 milioni di proventi netti derivanti dalla cessione della nave handysize M/T Cielo di Salerno costruita nel 2002, effettuata nell'ultimo trimestre dell'anno.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati positivi per US\$ 60,2 milioni nel 2015. Tale importo comprende principalmente: (i) US\$ 0,4 milioni derivanti dal Secondo Periodo di Esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2012–2016" (codice ISIN LU0849020044) conclusosi il 31 gennaio 2015, in cui sono stati esercitati n. 2.661.273 Warrant a un prezzo di Euro 0,40 per ogni nuova azione ordinaria emessa da DIS; (ii) US\$ 1,2 milioni di investimento nel programma di riacquisto di DIS; (iii) US\$ 4 milioni di variazione positiva in "Altri crediti/debiti finanziari" determinata da un accredito di US\$ 6,0 milioni effettuato a favore di d'Amico Tankers Limited dai venditori della M/T Cielo di Guangzhou e da un accredito di US\$ 0,2 milioni effettuato da d'Amico Tankers Limited a favore degli acquirenti della M/T Cielo di Salerno; (iv) US\$ 119,8 milioni di utilizzo della linea di credito relativa al finanziamento di due navi costruite nel 2005, della nave costruita nel 2006 e acquistata nel quarto trimestre del 2015 e delle tre navi di nuova costruzione consegnate nel 2015, unitamente al finanziamento pre-consegna di due navi LR1 ordinate nel secondo trimestre del 2015; (v) US\$ 62,9 milioni di ammortamento del debito.



Risultati trimestrali

Risultati del quarto trimestre

US\$ migliaia	4° trim. 2015	4° trim. 2014
Ricavi	91.101	95.996
Costi diretti di viaggio	(23.507)	(30.916)
Ricavi base time charter	67.594	65.080
Costi per noleggi passivi	(31.509)	(33.325)
Altri costi operativi diretti	(15.614)	(15.538)
Costi generali e amministrativi	(4.044)	(3.871)
Altri proventi operativi	60	186
Utile dalla vendita di navi	5.839	-
Risultato operativo lordo / EBITDA	22.326	12.532
Ammortamenti	(10.109)	(8.591)
Risultato operativo / EBIT	12.217	3.941
Proventi (oneri) finanziari netti	(2.346)	(9.860)
Quota di utile (perdita) delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	68	80
Utile / (perdita) ante imposte	9.939	(5.839)
Imposte sul reddito	(239)	442
Utile / (perdita) netto	9.700	(5.397)

Analisi per trimestre del mercato e dei principali dati operativi

	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Numero medio di navi					
2015	52,1	52,1	50,8	50,3	51,3
2014	39,6	39,1	40,7	48,0	41,9
Giorni di off-hire/giorni-nave disponibili (%)					
2015	3,1%	2,8%	1,2%	6,3%	3,3%
2014	3,4%	1,8%	2,4%	1,6%	2,2%
Ricavi base time charter per giorno di utilizzo (US\$)					
2015	16.939	17.619	18.411	15.570	17.159
2014	13.637	13.972	14.296	14.985	14.271

Risultati trimestrali

I dati trimestrali del 2015 rispecchiano sostanzialmente l'andamento dei mercati dei noli.

US\$ migliaia	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Ricavi	102.002	110.113	111.661	91.101	414.877
Costi diretti di viaggio	(25.034)	(28.956)	(26.669)	(23.507)	(104.166)
Ricavi base time charter	76.968	81.157	84.992	67.594	310.711
Costi per noleggi passivi	(34.779)	(37.383)	(35.087)	(31.509)	(138.758)
Altri costi operativi diretti	(17.241)	(16.722)	(16.270)	(15.614)	(65.847)
Costi generali e amministrativi	(3.434)	(3.678)	(3.985)	(4.044)	(15.141)
Altri proventi operativi	135	58	75	60	328
Utile dalla vendita di navi	-	-	-	5.839	5.893
Risultato operativo lordo / EBITDA	21.649	23.432	29.725	22.326	97.132
Ammortamenti e svalutazioni	(9.628)	(5.698)	(7.897)	(10.109)	(33.332)
Risultato operativo / EBIT	12.021	17.734	21.828	12.217	63.800
Proventi (oneri) finanziari netti	(47)	1.477	(7.099)	(2.346)	(8.015)
Quota di utile (perdita) delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	85	92	94	68	339
Utile / (perdita) ante imposte	12.059	19.303	14.823	9.939	56.124
Imposte sul reddito	(699)	(613)	(100)	(239)	(1.651)
Utile / (perdita) netto	11.360	18.690	14.723	9.700	54.473

La seguente tabella mostra l'indebitamento netto alla chiusura del quarto trimestre 2015 rispetto ai dati alla fine del terzo trimestre dello stesso anno:

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2014
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	45.485	39.106
Attività finanziarie correnti	1.038	10.238
Passività finanziarie correnti	(86.775)	(79.366)
Altre passività finanziarie correnti	(8.547)	(7.259)
Attività finanziarie non correnti	22.589	20.617
Passività finanziarie non correnti	(381.017)	(342.230)
Altre passività finanziarie non correnti	(15.320)	(14.760)
Indebitamento finanziario netto	(422.547)	(373.654)

Eventi significativi verificatisi nell'esercizio

Nel corso del 2015 i seguenti eventi principali hanno interessato l'attività del Gruppo d'Amico International Shipping:

d'Amico International Shipping:

- **Warrant d'Amico International Shipping 2012-2016 chiusura secondo periodo di esercizio – Gennaio 2015:** il Secondo Periodo di Esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2012-2016" (codice ISIN LU0849020044) si è concluso il 30 gennaio 2015. Durante questo periodo sono stati esercitati n. 2.661.273 Warrant a un prezzo di Euro 0,40 per azione ordinaria senza valore nominale emessa da DIS e ammessa allo scambio sul mercato MTA di Borsa Italiana S.p.A., ciascuna come "Azione di Compendio". In ottemperanza ai termini e alle condizioni del Regolamento dei Warrant, DIS ha emesso il 6 febbraio 2015, in ragione di una (1) Azione di Compendio ogni tre (3) Warrant esercitati sulla base del Warrant Ratio, n. 887.091 Azioni di Compendio - con gli stessi diritti (incluso il diritto a 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 Secondo Periodo di Esercizio. Il Codice ISIN delle Azioni di Compendio coincide con il Codice ISIN delle azioni ordinarie di DIS: LU0290697514. A seguito dell'aumento di capitale, l'ammontare delle azioni di DIS è ora pari a US\$ 42.284.239,80 suddivise in n. 422.842.398 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 riacquisito durante il periodo tra luglio e dicembre 2015, sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., n. 1.489.532 azioni proprie, rappresentanti lo 0,004% del capitale emesso della Società, al prezzo medio di Euro 0,70, per un corrispettivo totale di Euro 1.042.973.

d'Amico Tankers Limited:

- **Flotta in costruzione:** nel mese di febbraio 2015 una nuova nave cisterna di tipo "Eco" costruita presso i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., la M/T High Loyalty (MR – 50.000 dwt) è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited. A maggio 2015 la nave è stata assegnata a un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di cinque anni, a una tariffa giornaliera redditizia.

Nel mese di aprile 2015, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la propria controllata operativa d'Amico Tankers Limited ha sottoscritto un contratto per la costruzione e la vendita di due nuove navi cisterna moderne Long Range (LR1 - 75.000 dwt) con il cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. Le due navi saranno costruite presso il cantiere vietnamita Vinashin Shipyard Co. Ltd e sono attese in consegna tra aprile ed agosto 2017, per un totale corrispettivo di circa US\$ 44,0 milioni ciascuna.

Nel mese di giugno 2015, d'Amico International Shipping ha annunciato che la propria controllata operativa d'Amico Tankers Limited ha ordinato l'acquisto, nonché la successiva esecuzione dei relativi contratti di costruzione navale per la costruzione, di altre due nuove navi cisterna moderne Long Range (LR1 - 75.000 dwt) con il cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. Tali navi saranno costruite presso il cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd e sono attese in consegna rispettivamente per il quarto trimestre 2017 e il primo trimestre 2018, per un corrispettivo totale di circa US\$ 44,0 milioni ciascuna.

Nel mese di settembre 2015, d'Amico International Shipping ha annunciato che la propria controllata operativa d'Amico Tankers Limited ha sottoscritto un contratto per la costruzione e la vendita di due nuove navi cisterna moderne Long Range (LR1 - 75.000 DWT) (le "Navi") con il cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. Tali navi saranno costruite presso il cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd e sono attese in

consegna rispettivamente per il secondo trimestre 2018 e il terzo trimestre 2018, per un investimento totale di circa US\$ 44,0 milioni ciascuna.

Nel mese di ottobre 2015, due nuove navi cisterna di tipo "Eco" costruite dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd. sono state consegnate a d'Amico Tankers Limited:

- La M/T Cielo di Ulsan (handysize – 39.000 dwt) consegnata il 12 ottobre 2015. La nave è attualmente impiegata da un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di 24-30 mesi, a una tariffa giornaliera redditizia;
 - La M/T High Trader (Medium Range – 50.000 dwt) consegnata il 29 ottobre 2015. A partire da novembre 2015 la nave sarà impiegata da un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di tre anni, a una tariffa giornaliera redditizia.
- **"Flotta di proprietà di seconda mano":** nel mese di dicembre 2015, d'Amico Tankers Limited ha venduto la M/T Cielo di Salerno, una nave cisterna handysize da 36.032 dwt costruita nel 2002 da STX (Corea del Sud), a SW Cap Ferrat Shipping LLC (Isole Marshall) per un corrispettivo di US\$ 13,0 milioni. Nel contempo d'Amico Tankers continuerà a utilizzare la nave per scopi commerciali, avendo concluso con l'acquirente un contratto di nolo triennale a una tariffa remunerativa.

Nel mese di dicembre 2015, d'Amico Tankers Limited ha acquistato da Solar Shipping srl (Italia) la M/T Cielo di Guangzhou, una nave cisterna handysize da 38.877 dwt costruita nel 2006 da Guangzhou International Shipyard (Cina), per un corrispettivo di US\$ 14,0 milioni. Prima di tale operazione, la nave era in gestione a d'Amico Tankers dal 2006 nell'ambito di un contratto di bareboat charter.

- **Flotta impiegata a noleggio:** ad aprile 2015, d'Amico Tankers Limited ha ordinato tre delle sue navi "Eco" MR di nuova costruzione per contratti di nolo triennale con un'importante compagnia petrolifera a tariffe redditizie. Le tre navi sono: High Trader (consegnata a ottobre 2015), High Trust (consegnata a gennaio 2016) e Hull S424 (prevista in consegna per il quarto trimestre 2016).

Ad aprile 2015, d'Amico Tankers Limited ha ordinato una delle sue navi "Eco" handysize di nuova costruzione per un contratto di nolo di 24/30 mesi con un'importante compagnia petrolifera a una tariffa remunerativa. La nave è stata consegnata nel quarto trimestre 2015.

A maggio 2015, d'Amico Tankers Limited ha fissato una delle sue navi MR di proprietà per un contratto di nolo biennale con un'importante compagnia petrolifera a una tariffa redditizia.

A luglio 2015, d'Amico Tankers Limited ha fissato la prima delle sei navi LR1 di nuova costruzione ordinate nel 2015 presso i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd per un contratto di nolo di 18 mesi con un'importante compagnia petrolifera a una tariffa redditizia. In seguito a questa ultima operazione, d'Amico si è già assicurata una copertura time charter su 13 delle sue 22 navi di nuova costruzione (di cui 10 già consegnate alla fine di dicembre 2015). Tutti questi contratti sono stati stipulati con compagnie petrolifere e primarie società di raffinazione a tariffe molto vantaggiose.

Ad agosto 2015, d'Amico Tankers Limited ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa molto redditizia, un contratto time charter con un'importante compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere a settembre.

A novembre 2015, d'Amico Tankers Limited ha fissato una delle sue navi "Eco" MR di nuova costruzione con una delle principali società petrolifere, con un contratto della durata da 24 a 35 mesi a una tariffa molto remunerativa. La nave è tuttora in costruzione e la sua consegna è prevista per il secondo trimestre del 2016.

- **Flotta in "noleggio passivo"**: ad aprile 2015, d'Amico Tankers Limited ha preso a noleggio per un periodo di otto anni due navi cisterna MR (50.000 dwt) di nuova costruzione, con opzioni di rinnovo del contratto per altri tre anni. Tali navi saranno costruite nei cantieri giapponesi Onomichi Dockyard Co., Ltd e dovrebbero essere consegnate rispettivamente nella seconda metà del 2017 e nella prima metà del 2018. Inoltre, d'Amico Tankers Limited detiene le opzioni per acquistare le due navi a partire dal quarto anno del contratto di nolo.

Ad aprile 2015, d'Amico Tankers Limited ha deciso di prendere a noleggio per un periodo di sette anni altre due navi cisterna MR (50.000 dwt) di nuova costruzione, con opzioni di rinnovo del contratto per altri tre anni. Tali navi saranno costruite nei cantieri giapponesi Minaminippon Shipbuilding Co., Ltd e dovrebbero essere consegnate rispettivamente nel primo semestre e nel secondo semestre del 2017. Inoltre, d'Amico Tankers Limited detiene le opzioni per acquistare le due navi a partire dal quarto anno del contratto di nolo.

Nel mese di maggio 2015 la M/T High Power, nave di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2004 e precedentemente utilizzata da High Pool Tankers, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di tre anni.

Nel mese di maggio 2015 la M/T High Saturn, nave di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2008 e da allora presa a nolo da d'Amico Tankers Limited, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di giugno 2015 la M/T High Mars, nave di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2008 e da allora presa a nolo da d'Amico Tankers Limited, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di agosto 2015 la M/T High Mercury, nave di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2008 e da allora presa a nolo da d'Amico Tankers Limited, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di agosto 2015 il contratto per la M/T Freja Baltic, nave di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2008 e presa a nolo da d'Amico Tankers Limited dal 2014, è stato rinnovato per altri due anni.

Nel mese di agosto 2015 il contratto per la M/T High Glow, nave di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2006 e da allora presa a nolo da d'Amico Tankers, è stato rinnovato per altri tre anni.

Nel mese di settembre 2015, la M/T Future Prosperity, nave MR costruita nel 2008 e presa a nolo da d'Amico Tankers Limited dal 2014, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Durante il terzo trimestre 2015, 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 Louis (nave handysize costruita nel 2002), 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 per un ulteriore anno.

Nel mese di ottobre 2015 la M/T High Jupiter, nave di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2008 e da allora presa a nolo da d'Amico Tankers Limited, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di ottobre 2015 il contratto per la M/T Freja Hafnia, nave di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2006 e presa a nolo da d'Amico Tankers Limited dal 2012, è stato rinnovato per altri tre anni a partire da gennaio 2016.

Nel mese di ottobre 2015 il contratto per la M/T Citrus Express, nave di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2006 e presa a nolo da d'Amico Tankers Limited dal 2013, è stato rinnovato per altri tre anni a partire da novembre 2015.

A ottobre 2015, d'Amico Tankers Limited ha preso a noleggio per un periodo di otto anni altre due navi cisterna MR (50.000 dwt) di nuova costruzione. Tali navi saranno costruite nei cantieri giapponesi Japan Marine United Corporation e la consegna è prevista nel primo semestre del 2018. Inoltre, d'Amico Tankers Limited detiene le opzioni per acquistare le due navi a partire dal quarto anno del contratto di nolo.

Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione

d'Amico International Shipping:

- **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) comunica 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 dell'80% nel terzo periodo, a un prezzo di Euro 0,46 per azione ordinaria, ogni tre Warrant esercitati, senza valore nominale che sarà emessa da DIS e ammessa allo scambio sul mercato MTA di Borsa Italiana S.p.A., ciascuna come "Azione di Compendio". 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 (inclusi 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. Il Codice ISIN delle Azioni di Compendio coinciderà con il Codice ISIN delle azioni ordinarie di DIS: LU0290697514. L'attuale aumento di capitale di DIS dovrebbe ammontare a Euro 2.607.260,68. In ottemperanza al Regolamento dei Warrant, i Warrant che non sono stati esercitati durante il Terzo e Ultimo Periodo di Esercizio scadranno automaticamente. 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 il 12 febbraio, ha riacquistato, sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., n. 780.000 azioni proprie, rappresentanti lo 0,182% del capitale emesso della Società, al prezzo medio di Euro 0,4676, per un corrispettivo totale di Euro 364.696.

d'Amico Tankers Limited:

- **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 Limited. A partire da marzo 2016 la nave sarà impiegata da un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di tre anni, a una tariffa giornaliera redditizia.
- **Flotta impiegata a noleggio:** a gennaio 2016, d'Amico Tankers Limited ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa molto redditizia, un contratto time charter con un'importante compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere a febbraio 2016. Nello stesso mese, d'Amico Tankers Limited ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa molto redditizia, 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 nolo da d'Amico Tankers Limited 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 preso a noleggio da d'Amico Tankers Limited per un periodo di tre anni dal 2103, è stato prorogato per un periodo di ulteriori due anni, con opzione per un anno ulteriore.

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

	Al 31 Dicembre 2015			Al 31 Dicembre 2016		
	MR	Handysize	Total	MR	Handysize	Total
Di proprietà	21,3	4,0	25,3	22,3	4,0	26,3
A nolo	19,5	6,0	25,5	18,5	6,0	24,5
Totale	40,8	10,0	50,8	40,8	10,0	50,8

Evoluzione prevedibile della gestione

Il mercato delle navi cisterna sta registrando durante la prima parte del primo trimestre 2016 un livello di domanda variabile. Nel mese di gennaio la capacità di raffinazione globale è calata di 1,3 milioni di barili al giorno a 79,8 milioni di barili al giorno in seguito all'inizio della manutenzione stagionale negli USA e alla contrazione dei margini di raffinazione. La produzione globale delle raffinerie è comunque cresciuta rispetto all'anno precedente di 1,7 milioni di barili al giorno, con incrementi particolarmente evidenti negli Stati Uniti e in Medio Oriente. Le scorte di prodotti raffinati nell'OCSE sono cresciute più del normale e a dicembre si attestano a 1.500 milioni di barili, quindi quasi 100 milioni di barili in più rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Ciò equivale a 32,3 giorni di copertura a termine, con i dati preliminari che indicano che la costituzione di scorte continuerà anche nel primo trimestre. Le scorte elevate e la ridotta capacità di raffinazione hanno messo sotto pressione le tariffe delle navi cisterna su scala globale, ad eccezione degli USA dove la manutenzione delle raffinerie sta ormai volgendo al termine.

Quest'anno le raffinerie di proprietà dello Stato cinese hanno richiesto che fossero aumentate le loro quote di esportazione di gasolio; in futuro le esportazioni di gasolio potrebbero rafforzarsi ulteriormente, in quanto il gasolio rappresenta più del 40% della produzione delle raffinerie cinesi. Inoltre, Sinopec ha recentemente offerto alle raffinerie controllate incentivi finanziari all'esportazione del prodotto al fine di mantenere un' elevata capacità di raffinazione, mentre le cosiddette raffinerie teapot si stanno procurando i diritti necessari per iniziare a esportare a loro volta i prodotti petroliferi. Anche la decisione del governo di congelare temporaneamente il proprio meccanismo di determinazione dei prezzi dei combustibili potrebbe tradursi in maggiori esportazioni, in quanto le raffinerie si rivolgeranno al mercato d'esportazione per trarre profitto dai margini più elevati finché i prezzi nazionali saranno mantenuti artificialmente fissi.

I principali fattori che dovrebbero influenzare il mercato del trasporto delle navi cisterna e la performance di d'Amico International Shipping sono: (i) la crescita della domanda mondiale di prodotti petroliferi, (ii) l'aumento del Pil a livello mondiale e (iii) il significativo numero di nuove navi. 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:

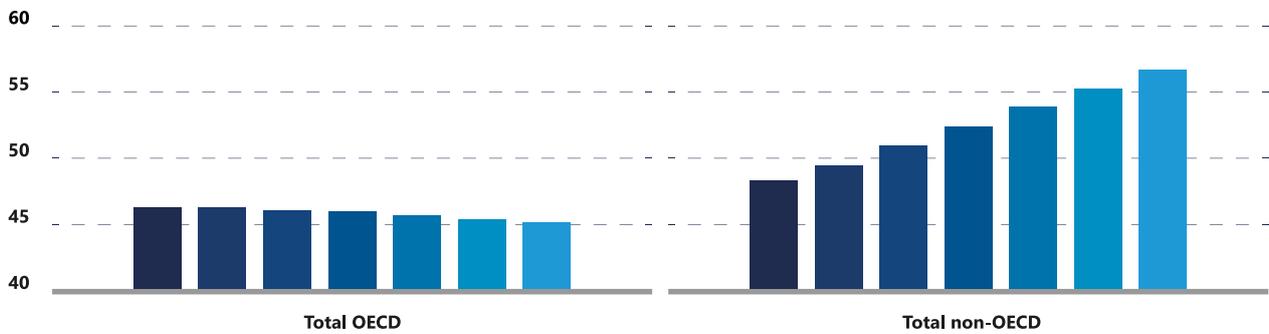
Domanda di navi cisterna

- Le previsioni della domanda per il 2016 appaiono più contenute e vengono ridimensionate conformemente alle previsioni macroeconomiche mentre aumentano le aspettative che i prezzi del greggio non ripetano i forti cali registrati nel 2015. Ad una cifra stimata di 1,17 milioni di barili al giorno nel 2016, la crescita della domanda globale riprenderà la sua tendenza a lungo termine, portando la domanda media prevista a 95,6 milioni di barili al giorno;
- La domanda totale di prodotti petroliferi nell'OCSE è calata nel quarto trimestre di 75.000 barili al giorno dopo l'andamento positivo nei primi nove mesi. La domanda non-OCSE è cresciuta del 2,3% nell'arco dell'anno e dovrebbe evidenziare lo stesso tasso di crescita anche nel 2016. La crescita è stata trainata soprattutto dall'aumento della domanda di benzina, seguita rispettivamente da gasolio, carburanti per aviazione/cherosene e nafta;
- La capacità di raffinazione globale dovrebbe mantenersi stabile nel primo trimestre 2016 a 79,5 milioni di barili al giorno. La crescita annua rimane relativamente elevata a 1,3 milioni di barili al giorno. Diversamente dal quarto trimestre 2015, tale incremento è interamente attribuibile alla regione non-OCSE – di cui la metà, in particolare, al Medio Oriente;
- L'aumento delle tonnellate/miglio, i margini di raffinazione positivi e la capacità più elevata hanno dato una spinta positiva alla domanda di navi cisterna. L'utilizzo della flotta di navi cisterna dovrebbe raggiungere quota 90% nel 2015;
- Sulla carta, la capacità di raffinazione dovrebbe essere incrementata nel 2016 di altri 1,6 milioni di barili al giorno, soprattutto per merito di Asia e Medio Oriente;
- La Cina e il Medio Oriente, che oggi rappresentano il 24% della capacità di raffinazione globale, incidono per il 55% sulle previsioni di crescita dell'AIE fino al 2017. L'espansione in Medio Oriente si sposterà probabilmente verso le esportazioni;
- Dalla messa in servizio della raffineria Paradip dell'indiana IOC ad aprile 2015 ed è stato annunciato che l'impianto da 300.000 barili al giorno inizierà la produzione commerciale verso la fine di marzo 2016. Con l'India quale principale esportatore asiatico di prodotti petroliferi, possiamo prevedere una crescita nella domanda di greggio da parte di tale paese, accompagnata da un possibile spostamento nei volumi di esportazione dei prodotti;
- La nuova raffineria è stata progettata per lavorare greggi più pesanti come quelli ad alto contenuto di zolfo del Medio Oriente e persino il greggio Maya messicano e, una volta a pieno regime, dovrebbe essere in grado di produrre 115.000 barili al giorno di gasolio, 80.000 barili al giorno di benzina e 40.000 barili al giorno di carburanti per aviazione;
- Il commercio via mare trae vantaggio dall'esistenza di asimmetrie, che nel settore dei prodotti petroliferi possono essere di natura geografica o riguardare il tipo di prodotto offerto/richiesto, la qualità ed il prezzo. La mappa mondiale delle raffinerie è in costante evoluzione e potrebbe causare squilibri nella fornitura di prodotti petroliferi tra una regione e l'altra. Una conseguenza rilevante di questa situazione potrebbe essere l'allungamento delle percorrenze medie dei viaggi e quindi la minore offerta di tonnellaggio. Con il crescere di queste asimmetrie, crescerà anche la domanda di navi cisterna.

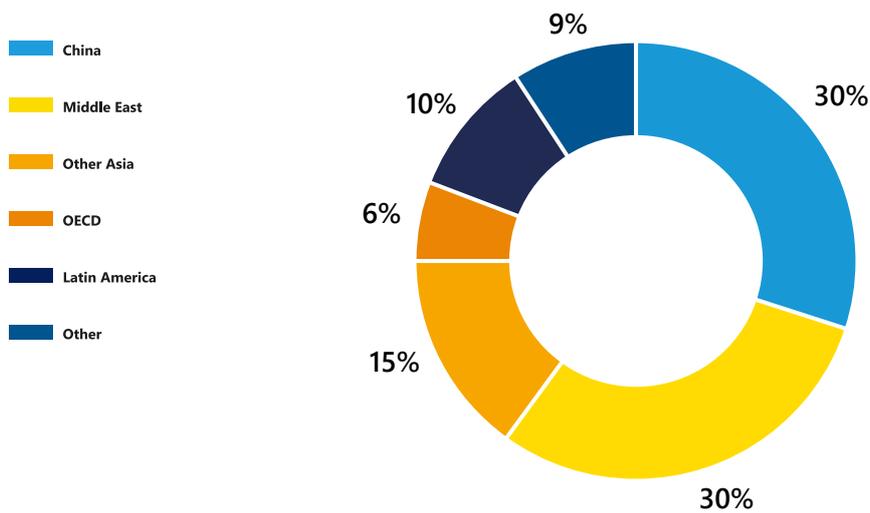
Global Oil Demand¹ 2015 – 2020

2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021

Million barrels p/d



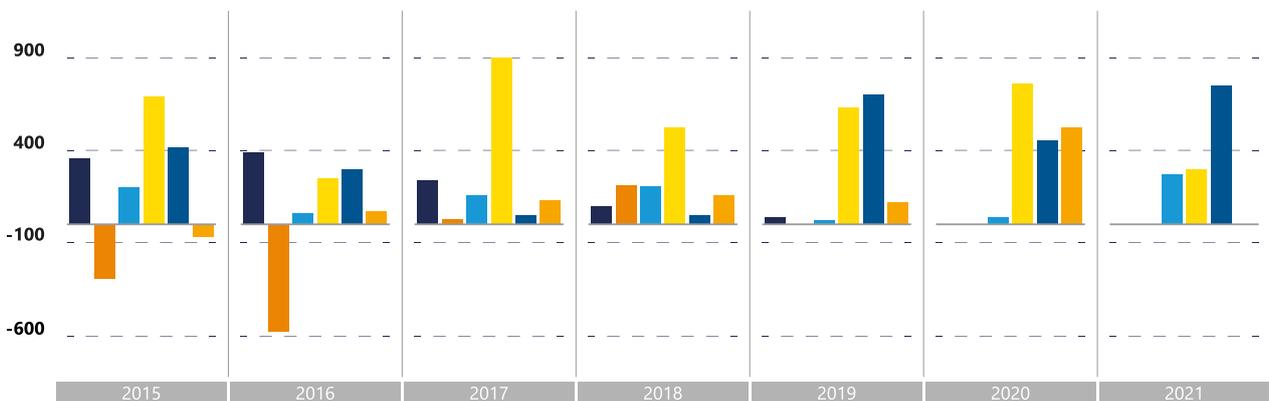
Refinery growth 2016-2021



Capacity additions 2016-2021 by region

OECD North America OECD Others Latin America Asia Middle East Others

K b/d



¹ Source: International Energy Agency Medium-Term Oil Market Report, Feb '16

Offerta di navi cisterna

- In base a diversi resoconti, il portafoglio ordini per le navi cisterna MR "previste" in consegna nel 2015 si è attestato tra 140 e 200. Le circa 130 consegne effettuate sono sì numerose ma inferiori alla cifra prevista, e 18 navi sono state rimosse in maniera permanente;
- Come nel 2015, anche nel 2016 si dovrebbe avere un volume relativamente elevato di nuove costruzioni. Sulla carta si parla di una cifra compresa tra 110 e 160 navi nel settore MR. La crescita netta del tonnellaggio dovrebbe tuttavia calare dopo il 2016;
- Rinvii, cancellazioni delle consegne e modifiche degli ordini hanno ridotto le consegne del 30% circa nel corso degli ultimi cinque anni.
- Gli analisti prevedono che la crescita del "tonnellaggio/miglia" continuerà a essere superiore alla crescita della capacità di trasporto e che tutto il tonnellaggio supplementare dovrebbe essere assorbito;
- Negli ultimi mesi, il portafoglio ordini per le navi cisterna MR è apparso piuttosto ampio, con un totale di 81 navi ordinate nel 2015. Tale cifra è motivo di preoccupazione, ma è comunque nettamente inferiore alle 204 navi ordinate nel 2013;
- In media, le navi cisterna MR vengono rottamate dopo 22-25 anni. Attualmente vi sono 201 navi che hanno più di 20 anni, vale a dire il 10% della flotta esistente;
- I ritardi che prolungano i tempi di permanenza nei porti e l'aumento della lunghezza dei percorsi sono stati fattori determinanti sul commercio delle navi cisterna, la cui disponibilità immediata risulta notevolmente ridotta.

Ton-mile demand %¹



¹ Source: Odin Marine, Banchemo Costa SSY, HRP, DNB, d'Amico

Corporate Governance e assetto proprietario

L'organizzazione e il governo della Società sono conformi ai regolamenti e alle disposizioni di legge applicabili in Lussemburgo e, entro i limiti del possibile, alle raccomandazioni del Codice di Corporate Governance di Borsa Italiana (consultabile sul sito di Borsa Italiana all'indirizzo <http://www.borsaitaliana.it/comitato-corporate-governance/codice/2014clean.pdf>), non essendo obbligata ad applicare il regime di Corporate Governance previsto dalla Borsa di Lussemburgo. Inoltre, per effetto della sua costituzione in Lussemburgo e della sua quotazione nella borsa italiana, la Società è soggetta sia agli obblighi in materia di trasparenza stabiliti dalla Legge lussemburghese dell'11 gennaio 2008, sia alle leggi in materia previste dalla normativa italiana vigente.

Conformemente all'articolo 123-bis del decreto legge n. 58/98, e conformemente al Codice di Corporate Governance di Borsa Italiana, la Società adempie agli obblighi informativi riguardanti la comunicazione del sistema di assetto proprietario e corporate governance adottato in data 31 dicembre 2015 nella Relazione sulla Corporate Governance e sull'Assetto Proprietario 2015 (la "Relazione"), che include un paragrafo specifico relativo alla legislazione applicabile alla Società in materia di offerte pubbliche di acquisto, comprendente inoltre tutte le informazioni richieste dall'articolo 11 della legge lussemburghese del 19 maggio 2006 e successive modifiche che recepisce la Direttiva 2004/25/CE del 21 aprile 2004 sulle offerte pubbliche di acquisto (la "Legge sulle acquisizioni")¹. La Relazione è liberamente consultabile presso la sede legale della Società e sul suo sito web (www.damicointernationalshipping.com) nella Sezione Corporate Governance/ Information Document che contiene altri documenti concernenti il sistema di Corporate Governance della Società. È inoltre depositata presso Borsa Italiana S.p.A., mediante il sistema SDIR/NIS, la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB), la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF) e Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di OAM, ossia di Meccanismo nominato ufficialmente per l'archiviazione centralizzata delle comunicazioni di carattere normativo.

¹ La Società rientra nel campo di applicazione della Legge sulle acquisizioni. In conformità con l'articolo 4, comma 2, clausola b) di tale legge, nonché ai sensi dell'articolo 100-ter del TUF, l'autorità responsabile di supervisionare un'offerta pubblica di acquisto per le azioni della Società sarà l'autorità di vigilanza italiana CONSOB. Il diritto italiano è il diritto che disciplina (i) il prezzo dell'offerta; (ii) la procedura di offerta e in particolare l'informazione riguardo alla decisione dell'offerente di presentare un'offerta; (iii) i contenuti del documento d'offerta e (iv) la divulgazione dell'offerta. L'autorità di vigilanza lussemburghese, la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF), sarà a sua volta competente (e il diritto lussemburghese sarà applicabile) ai sensi della Legge sulle acquisizioni e della Circolare CSSF 06/258 per le questioni riguardanti le informazioni da trasmettere ai dipendenti della Società, le questioni concernenti il diritto societario, in particolare la percentuale di diritto di voto che conferisce il controllo ed eventuali deroghe all'obbligo di lanciare un'offerta pubblica, nonché le condizioni alle quali il Consiglio di Amministrazione della Società può intraprendere qualsiasi azione che abbia come conseguenza il decadimento dell'offerta.

La Società è anche soggetta alla legge lussemburghese del 21 luglio 2012 sullo squeeze out e sulla cessione dei titoli di società ammesse o che erano ammesse alle contrattazioni su un mercato regolamentato, oppure che sono state oggetto di un'offerta pubblica, nonché alla Circolare CSSF 12/545 laddove qualsiasi individuo o entità giuridica, agendo per proprio conto o di concerto con altri, assuma la proprietà diretta o indiretta di un numero di azioni che rappresentano almeno il 95% del capitale sociale con diritto di voto e il 95% dei diritti di voto della Società.

Poiché lo Statuto non contiene riferimenti alla procedura per eventuali offerte pubbliche d'acquisto, si ritiene direttamente e interamente applicabile la Legge sulle acquisizioni, ai sensi della quale:

- gli azionisti della Società possono deliberare, prima ancora che un'offerta pubblica d'acquisto sia resa di pubblico dominio, di imporre al Consiglio di Amministrazione di sottoporre alla loro previa approvazione l'adozione di qualunque azione difensiva da parte del Consiglio di Amministrazione che possa comportare il decadimento dell'offerta. In mancanza di una simile delibera, come nel caso in esame, il Consiglio di Amministrazione sarà libero di adottare qualsiasi azione difensiva senza la previa approvazione degli azionisti (azioni difensive);
- gli azionisti della Società possono deliberare che qualsiasi restrizione alla cessione applicabile ai loro titoli nonché qualsiasi restrizione sui diritti di voto e/o qualunque conferimento di diritti di voto straordinari smetta di essere applicabile in occasione di un'offerta pubblica d'acquisto (regola di neutralizzazione).

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO

al 31 dicembre 2015



Conto Economico consolidato

US\$ migliaia	Nota	2015	2014
Ricavi	(3)	414.877	315.304
Costi diretti di viaggio	(4)	(104.166)	(102.827)
Ricavi base time charter	(5)	310.711	212.477
Costi per noleggi passivi	(6)	(138.758)	(110.228)
Altri costi operativi diretti	(7)	(65.847)	(60.037)
Costi generali e amministrativi	(8)	(15.141)	(16.762)
Altri proventi operativi	(9)	328	823
Utile dalla vendita di navi	(10)	5.839	6.488
Risultato operativo lordo / EBITDA		97.132	32.761
Ammortamenti e svalutazioni	(14)	(33.332)	(34.741)
Risultato operativo / EBIT		63.800	(1.980)
Proventi finanziari netti	(11)	9.138	19.059
Oneri finanziari netti	(11)	(17.153)	(26.924)
Quota di utile delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	(12)	339	219
Utile / (perdita) ante imposte		56.124	(9.845)
Imposte e tasse	(13)	(1.651)	(939)
Utile / (perdita) netto		54.473	(9.626)
Il risultato netto è interamente di pertinenza degli azionisti			
Utile / (perdita) per azione in US\$⁽¹⁾		0,129	(0,025)

Conto Economico consolidato Complessivo

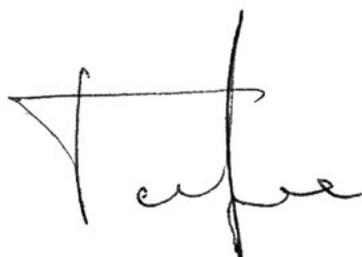
US\$ migliaia	2015	2014
Utile / (perdita) del periodo	54.473	(10.565)
Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite		
Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (cash flow hedge)	(3.764)	(631)
Utile / (perdita) netto complessivo	50.709	(11.196)
Il risultato netto è interamente di pertinenza degli azionisti		
Utile / (perdita) complessivo per azione in US\$ ⁽¹⁾	0,120	(0,027)

⁽¹⁾ Nel 2015 l'utile per azione è calcolato su un numero di azioni medio pari a 422.752.474 nel 2015, mentre nel 2014 l'utile per azione era stato calcolato su un numero di azioni pari a 414.812.369. Gli utili diluiti per azione, comprese le Azioni di Compendio, sarebbero stati di US\$ 0,127 nel 2015 per quanto riguarda l'Utile netto e di US\$ 0,118 per quanto riguarda l'Utile/(Perdita) netto complessivo (nel 2014: gli utili diluiti per azione, comprese le Azioni di Compendio, sarebbero stati di US\$ (0,0246) per quanto riguarda l'Utile netto e di US\$ (0,026) per quanto riguarda l'Utile/(Perdita) netto complessivo).

Situazione Patrimoniale e Finanziaria consolidata

US\$ migliaia	Nota	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2014
ATTIVITÀ			
Immobilizzazioni materiali	(14)	770.738	647.167
Partecipazioni in entità a controllo congiunto	(15)	4.504	4.348
Altre attività finanziarie non correnti	(16)	22.589	20.657
Totale attività non correnti		797.831	672.172
Rimanenze	(17)	10.276	12.422
Crediti a breve e altre attività correnti	(18)	55.334	48.800
Altre attività finanziarie correnti	(16)	1.038	2.741
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(19)	45.485	68.383
Totale attività correnti		112.133	132.346
Totale attività		909.964	804.518
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Capitale sociale	(20)	42.284	42.196
Utili portati a nuovo	(20)	77.310	22.837
Altre riserve	(20)	265.119	269.872
Patrimonio netto totale		384.713	334.905
Banche e altri finanziatori	(21)	381.017	351.430
Altre passività finanziarie non correnti	(23)	15.320	3.181
Totale passività non correnti		396.337	354.611
Banche e altri finanziatori	(21)	86.775	58.978
Debiti a breve e altre passività correnti	(22)	33.233	36.348
Altre passività finanziarie correnti	(23)	8.547	19.141
Debiti per imposte correnti	(24)	359	535
Totale passività correnti		128.914	115.002
Totale passività e patrimonio netto		909.964	804.518

Il bilancio riportato da pagina 43 a pagina 86 è stato approvato per la pubblicazione dal Consiglio di Amministrazione in data 3 marzo 2016



Paolo d'Amico, Presidente



Marco Fiori, Amministratore Delegato

Rendiconto Finanziario consolidato

US\$ migliaia	2015	2014
Utile / (perdita) del periodo	54.473	(10.565)
Ammortamenti e svalutazioni	33.332	34.741
Imposte correnti e differite	1.650	939
Oneri finanziari	7.528	6.531
Variazioni di fair value su riconversione valutaria	484	1.679
Utile dalla vendita di navi	(5.839)	(6.488)
Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	(340)	219
Altre componenti che non influenzano le disponibilità liquide	-	(344)
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	91.288	26.493
Variazioni delle rimanenze	2.145	932
Variazioni dei crediti a breve	(6.534)	(17.273)
Variazioni dei debiti a breve	(2.560)	7.020
Imposte pagate	(1.166)	(3.190)
Interessi ricevuti (pagati)	(14.678)	8.864
Flussi di cassa netti da attività operative	68.495	22.846
Acquisto di immobilizzazioni	(164.420)	(194.811)
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	12.848	13.323
Partecipazioni in entità a controllo congiunto / controllate	-	(1.049)
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(151.572)	(182.537)
Aumento del capitale sociale	405	30.477
Dividendi	-	(6.868)
Azioni proprie	(1.156)	-
Altre variazioni del patrimonio netto	47	-
Variazione netta di altri crediti e debiti finanziari	4.000	(1.517)
Rimborso finanziamenti bancari	(62.881)	(52.410)
Utilizzo finanziamenti bancari	119.764	225.222
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	60.179	194.904
Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(22.898)	35.213
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	68.383	33.170
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	45.485	68.383

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto consolidato

US\$ migliaia	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve		Totale
			Altro	Cash-Flow hedge	
Saldo al 1° gennaio 2015	42.196	22.837	269.289	583	334.905
Aumento di capitale	88	-	317	-	405
Azioni proprie	-	-	(1.156)	-	(1.156)
Altre variazioni (riserva di consolidamento)	-	-	(150)	-	(150)
Utile (perdita) complessivo	-	54.473	-	(3.764)	50.709
Saldo al 31 dicembre 2015	42.284	77.310	268.300	(3.181)	384.713

US\$ migliaia	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve		Totale
			Altro	Cash-Flow hedge	
Saldo al 1° gennaio 2014	35.988	31.292	252.354	(2.937)	316.697
Riclassifica della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (cash flow hedge)	-	(5.692)	-	4.151	(1.541)
Rettifica per applicazione retroattiva dei nuovi principi contabili IFRS	-	7.532	(91)	-	7.441
Riclassifica	-	7.137	(7.137)	-	-
Saldo al 1° gennaio 2014 rettificato⁽¹⁾	35.988	40.269	245.126	1.214	322.597
Aumento di capitale	6.208	-	24.269	-	30.477
Dividendi (US\$ 0,0165 per azione)	-	(6.867)	-	-	(6.867)
Altre variazioni (riserva di consolidamento)	-	-	(106)	-	(106)
Utile (perdita) complessivo	-	(10.565)	-	(631)	(11.196)
Saldo al 31 dicembre 2014	42.196	22.837	269.289	583	334.905

Le note seguenti costituiscono parte integrante del bilancio annuale consolidato.

⁽¹⁾ Rettificato per effetto della prima applicazione retrospettiva dei nuovi IFRS, della riclassifica nel capitale della parte inefficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (cash flow hedge) e della riclassifica nel capitale inerente a una diversa presentazione dei risultati dell'esercizio precedente. Per ulteriori dettagli si rimanda alla sezione della Nota 1 "Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2014" nella parte dedicata alle note della relazione del Gruppo 2014.

Note

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", DIS), Société Anonyme, è stata costituita ai sensi delle leggi del Granducato di Lussemburgo il 9 febbraio 2007 e ha sede legale in Lussemburgo. Il bilancio d'esercizio è stato redatto secondo quanto previsto all'art. 3 della Legge lussemburghese dell'11 gennaio 2008, che ha recepito la Direttiva 2004/109/CE del 15 dicembre 2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio in materia di armonizzazione dei requisiti di trasparenza informativa degli emittenti i cui valori mobiliari sono ammessi alla negoziazione su mercati regolamentati.

Il bilancio del Gruppo d'Amico International Shipping è redatto secondo gli IFRS (International Financial Reporting Standards) e gli IAS (International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) e adottati dall'Unione Europea. Nel termine "IFRS" sono inclusi anche tutti gli IAS in vigore, nonché tutte le interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), denominato in precedenza Standing Interpretations Committee (SIC) adottati dall'Unione Europea. Il presente bilancio consolidato è stato redatto sulla base del costo storico, ad eccezione di alcune attività e passività finanziarie, che vengono riportate al fair value.

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

Di seguito vengono indicati i principi contabili, applicati in maniera uniforme.

Principi di consolidamento

Il presente bilancio illustra i risultati consolidati conseguiti dalla società controllante, d'Amico International Shipping SA, e dalle sue controllate nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015.

Società controllate

Sono società controllate tutte le imprese sulle quali il Gruppo esercita il controllo. Il Gruppo controlla un'entità quando è esposto, o ha diritto, a rendimenti variabili risultanti dal proprio coinvolgimento con l'entità e ha la capacità di influire su tali rendimenti attraverso il proprio potere di indirizzare le attività dell'entità. Le controllate sono consolidate secondo il metodo integrale a partire dalla data in cui il controllo viene trasferito al Gruppo. Esse vengono escluse dal perimetro di consolidamento a partire dalla data in cui cessa il controllo.

Le attività e le passività della controllante e delle controllate sono consolidate integralmente, voce per voce, ed il valore iscritto a bilancio delle partecipazioni detenute dalla controllante e dalle altre controllate oggetto del consolidamento è stato eliminato a fronte della corrispondente quota di patrimonio netto. In fase di redazione del bilancio consolidato sono stati eliminati i saldi e le operazioni infragruppo ed i relativi utili; sono stati inoltre eliminati gli utili e le perdite non realizzati relativi alle operazioni infragruppo. Le interessenze di minoranza e la quota dell'utile di competenza di terzi vengono evidenziati separatamente dal patrimonio netto del gruppo, in base alla percentuale di attività nette del Gruppo di loro pertinenza.

Accordi a controllo congiunto

Sono imprese sulle cui attività il Gruppo esercita un controllo congiunto, come definito nell'IFRS 11 - Accordi a controllo congiunto. La contabilizzazione dipende dal tipo di accordo a controllo congiunto, determinato prendendo in considerazione i diritti e gli obblighi dell'investitore. Nel bilancio consolidato, le attività, le passività, i ricavi e i costi

delle operazioni congiunte sono inclusi proporzionalmente in base alla quota di interessenza del Gruppo, mentre le joint venture sono iscritte usando il metodo del patrimonio netto: la quota del Gruppo nell'utile o nella perdita della partecipata viene iscritta a conto economico consolidato; le distribuzioni ricevute da una partecipata riducono il valore contabile della partecipazione; le variazioni post-acquisizione nel conto economico complessivo sono iscritte nel conto economico complessivo con una rettifica corrispondente nel valore contabile della partecipazione.

Quando la quota del Gruppo nelle perdite di una joint venture o di un'impresa collegata supera la partecipazione del Gruppo in tale joint venture o collegata, il Gruppo smette di iscrivere la propria quota nelle perdite future. Vengono costituiti accantonamenti per ulteriori perdite e viene iscritta una passività soltanto nella misura in cui il Gruppo abbia assunto obbligazioni legali o implicite o effettuato pagamenti per conto della joint venture o della collegata. A ogni data di bilancio il Gruppo stabilisce se vi sia una prova oggettiva della perdita di valore dell'investimento nell'impresa collegata. In caso affermativo, il Gruppo calcola l'importo della perdita di valore come differenza tra l'importo recuperabile dell'impresa collegata e il suo valore contabile e iscrive l'importo sotto "quota di utile/(perdita) delle collegate" nel conto economico.

Operazioni in valuta

La maggioranza dei ricavi e dei costi del Gruppo sono espressi in dollari USA, valuta funzionale della Società. Le operazioni poste in essere nel corso dell'esercizio in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite utilizzando il tasso di cambio in vigore al momento dell'operazione stessa. Le attività e le passività espresse in valute diverse dal dollaro USA vengono convertite al tasso di cambio in vigore alla data del bilancio. Tutte le differenze su cambi sono state imputate al conto economico.

Nel bilancio consolidato, le voci di conto economico delle controllate i cui bilanci non sono redatti in dollari USA vengono convertite facendo riferimento al tasso di cambio medio del periodo, mentre le attività e le passività vengono convertite al tasso di cambio in vigore alla data di riferimento del bilancio. Le differenze di cambio originate dalla conversione del bilancio in dollari USA vengono imputate direttamente nel conto economico complessivo.

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

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio gli amministratori effettuano valutazioni e, ove necessario, formulano delle stime. Le 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 state effettuate in tutte le aree di business e sono riviste regolarmente. Nei seguenti paragrafi si riportano le aree maggiormente interessate da tali procedimenti.

Valore di bilancio delle navi.

Il valore di bilancio delle navi può discostarsi anche sensibilmente dal valore di mercato. Esso è determinato in base alla stima che la direzione aziendale effettua in merito alla vita utile residua delle navi, al loro valore residuo di realizzo e agli indicatori di perdita di valore. Se il valore di bilancio delle navi è superiore rispetto al valore di recupero, è iscritta a bilancio una svalutazione (perdita di valore).

Proventi da controstaillie.

I proventi da controstaillie vengono riconosciuti come parte del viaggio al momento in cui viene reso il servizio di trasporto, conformemente ai termini e alle condizioni contrattuali concordati fra le parti del contratto di noleggio, sulla base di una stima dell'importo guadagnato nel periodo sui viaggi non portati a termine.

Spese di viaggio.

Le spese di viaggio sui viaggi non portati a termine sono stimate a livello statistico sulla base delle spese medie iscritte in bilancio relativamente ai viaggi standard ultimati.

Debiti d'imposta.

I debiti d'imposta sono calcolati prendendo in considerazione la posizione fiscale specifica, determinata sulla base delle normative vigenti nei paesi in cui il Gruppo opera. I debiti d'imposta possono subire l'effetto delle modifiche nella normativa fiscale o nella diversa definizione, dei ricavi da attività di trasporto, delle ritenute fiscali sui noli, della tonnage tax e dell'imposta sul valore aggiunto.

Valutazione del fair value.

Il "fair value" è il prezzo che si percepirebbe dalla vendita di un'attività o che si pagherebbe per trasferire una passività in una transazione ordinaria sul mercato principale/più vantaggioso alla data di valutazione, alle condizioni di mercato in quel momento vigenti, indipendentemente dal fatto che il prezzo sia rilevabile direttamente o venga desunto tramite un'altra tecnica di valutazione. Il fair value degli strumenti finanziari è rappresentato dalla loro quotazione di mercato o, se non disponibile, dal valore risultante dall'adozione di modelli di valutazione finanziaria adeguati che tengano conto di tutti i fattori utilizzati dagli operatori del mercato e dei prezzi ottenuti in transazioni simili effettivamente eseguite sul mercato.

Per ottenere una specifica valutazione al fair value ci si basa sui valori quotati o sulle informazioni dei broker nonché sulla regolare verifica degli adeguamenti delle suddette valutazioni e di dati non osservabili, in modo da classificare tali valutazioni nel livello di fair value appropriato. Nella valutazione dei fair value deve essere preso in conto il maggior numero possibile di dati di mercato.

Per misurare i fair value si fa ricorso a tecniche di valutazione che si basano su tre livelli di elementi:

- Gli elementi del primo livello sono costituiti dai valori quotati nei mercati attivi per attività o passività dello stesso tipo;
- Gli elementi del secondo livello, diversi dai valori quotati inclusi nel primo livello, sono osservabili direttamente o indirettamente per l'attività o la passività presa in esame;
- Gli elementi del terzo livello non sono osservabili a partire da dati di mercato.

Quando gli elementi utilizzati per determinare il fair value di un'attività o di una passività appartengono a categorie diverse, la valutazione del fair value viene classificata interamente al posto più basso e più importante della gerarchia dei fair value. Il trasferimento tra livelli gerarchici di fair value è contabilizzato alla fine del periodo di rendicontazione durante il quale è avvenuta la modifica.

Alcuni dei seguenti principi contabili richiedono la valutazione dei fair value di attività e passività finanziarie e non finanziarie. Ulteriori informazioni sul calcolo del fair value sono riportate nelle Nota 25.

Riconoscimento dei ricavi

Tutti i ricavi derivanti da servizi di trasporto sono iscritti a bilancio in base alla relativa percentuale di completamento. La percentuale di completamento viene determinata con il metodo "da scarica a scarica" (c.d. discharge-to-discharge) per tutti i viaggi spot e per quelli relativi a contratti COA (contracts of affreightment - contratti di trasporto). Utilizzando tale metodo, i ricavi da trasporti sono iscritti a bilancio nel periodo che intercorre fra la partenza della nave dal porto di scarico fino alla successiva destinazione. La data di partenza è definita come la data del più recente scarico, mentre il viaggio ha termine alla data dello scarico successivo ("discharge-to-discharge").

Per i viaggi in corso a fine esercizio, il Gruppo contabilizza i ricavi in misura pari alla percentuale di durata stimata del viaggio che risulta completata alla data di redazione del bilancio. La stima dei ricavi viene effettuata basandosi

sulla durata prevista del viaggio e sulla destinazione. I ricavi derivanti da contratti di noleggio (time-charter) sono riconosciuti proporzionalmente nel periodo di nolo, in relazione alla resa del servizio.

Partecipazioni in "Pool"

d'Amico International Shipping genera una parte significativa dei propri ricavi tramite pool ("consorzi"). I ricavi totali del pool vengono generati da ciascuna delle navi che partecipa al pool di cui il Gruppo fa parte, e derivano sia da viaggi spot e COA che da contratti di time-charter.

Le società consortili sono considerate attività operative a controllo congiunto; la quota-parte del conto economico e della situazione patrimoniale-finanziaria del pool che è di competenza del Gruppo viene contabilizzata imputando a bilancio la corrispondente quota di partecipazione, calcolata in base alla partecipazione consortile. La quota di ricavi del Gruppo che derivano dai pool dipende dal numero di giorni in cui le navi del Gruppo sono state messe a disposizione del pool rispetto al totale dei giorni di ricavo del pool stesso nell'esercizio, rettificata in base a eventuali "punti" attribuiti a ciascuna nave.

Proventi da controstallie

Nei contratti di trasporto sono inserite alcune condizioni relative ai tempi di carico e scarico delle imbarcazioni. In base ai termini e alle condizioni contrattuali concordati fra le parti del contratto di noleggio, i proventi da controstallie che vengono riconosciuti al momento in cui viene reso il servizio di trasporto rappresentano il compenso stimato per i tempi aggiuntivi necessari alla discarica di un'imbarcazione. Tali ricavi sono contabilizzati al netto della svalutazione effettuata in previsione del mancato recupero delle penalità da controstallia.

Costi diretti di viaggio e altri costi operativi diretti

I costi diretti di viaggio (oneri portuali, consumi di carburante bunker e commissioni) sono relativi all'utilizzo della flotta sul mercato spot e ai contratti COA. I costi diretti di viaggio vengono iscritti nel conto economico in base al loro effettivo sostenimento.

Le rate di noleggio corrisposte per prendere a nolo una nave vengono imputate a conto economico secondo il principio della competenza. I costi operativi relativi alle navi, quali ad esempio i costi relativi all'equipaggio, alle riparazioni, ai ricambi, alle scorte, all'assicurazione, alle spese commerciali e tecniche, sono imputati a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenuti. Il costo dei lubrificanti viene determinato in base ai consumi del periodo.

Costi generali e amministrativi

I costi generali e amministrativi comprendono i costi amministrativi del personale, i costi di gestione, le spese d'ufficio e altri costi relativi all'amministrazione; vengono iscritti a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenuti.

Proventi e oneri finanziari

I proventi e oneri finanziari comprendono gli interessi, le differenze di cambio (realizzate o meno) relative a operazioni effettuate in valute diverse dalla valuta funzionale utilizzata, nonché altri proventi e oneri finanziari, fra cui le rettifiche di valore per determinati strumenti finanziari che a fini contabili non vengono considerati strumenti di copertura. Gli interessi sono iscritti a conto economico in base al principio di competenza, utilizzando il metodo dell'interesse effettivo.

Imposte

Le imposte della holding d'Amico International Shipping SA e di alcune controllate (società di servizi) vengono calcolate in base al reddito imponibile d'esercizio applicando le aliquote fiscali di riferimento in vigore alla data di

redazione del bilancio. Il risultato imponibile non coincide con l'utile evidenziato nel conto economico in quanto sono escluse alcune voci di ricavi o di spese che sono invece tassabili o deducibili in esercizi diversi; così come sono escluse alcune voci di bilancio esenti o indeducibili.

La principale società operativa del Gruppo, d'Amico Tankers Limited, nonché DM Shipping Limited e Glenda International Shipping (tutte con sede in Irlanda) vengono tassate in base al regime fiscale della tonnage tax in vigore in Irlanda, relativamente a tutte le attività a cui tale regime è applicabile.

In base a tale regime fiscale, le imposte non vengono determinate sulla base dei ricavi e dei costi, come invece avviene per le società in regime fiscale ordinario, ma in base ai ricavi nozionali determinati in base al tonnellaggio totale netto della flotta controllata. L'onere relativo alla tonnage tax è incluso fra gli oneri fiscali nel bilancio consolidato. Per tutte le attività che fanno capo all'Irlanda e che non ricadono nel regime di tonnage tax, l'onere fiscale è determinato in base ai risultati dell'esercizio, rettificati sulla base di alcuni elementi non esenti o non ammessi in deduzione, ed è calcolato sulla base dell'aliquota fiscale in vigore alla data di redazione del bilancio.

Gli eventuali oneri fiscali differiti sono imposte per le quali è previsto un futuro esborso o un riaccredito delle differenze emergenti fra crediti e debiti d'imposta iscritti nel bilancio consolidato ed i corrispondenti elementi presi a base dell'imposizione fiscale utilizzati nel calcolo dell'utile assoggettabile a tassazione. Sono contabilizzati utilizzando il metodo della passività di stato patrimoniale. I debiti relativi a oneri fiscali differiti vengono iscritti a bilancio tenendo conto di tutte le corrispondenti differenze temporanee. Le attività fiscali differite sono iscritte a bilancio nella misura in cui si ritiene probabile che vi saranno in futuro degli utili assoggettabili a tassazione, rispetto ai quali le differenze temporanee a credito potranno essere utilizzate. I valori iscritti a bilancio relativi a crediti d'imposta differiti sono sottoposti a revisione in occasione della redazione del bilancio e rettificati nel caso in cui non si ritenga probabile che vi saranno utili assoggettabili a tassazione sufficienti per consentirne il recupero. Gli oneri fiscali differiti sono calcolati sulla base delle aliquote fiscali applicabili nel periodo in cui tali passività sono effettivamente pagate, ovvero maturerà il credito d'imposta. Sono iscritte nel conto economico come voce di costo o di ricavo, eccetto se siano riferibili a voci di bilancio direttamente imputabili al c.d. "other comprehensive income" o reddito complessivo; in tal caso l'onere fiscale differito verrà anch'esso imputato al reddito complessivo.

Immobilizzazioni (Flotta)

Navi

Le navi di proprietà sono iscritte in bilancio al costo storico al netto dell'ammortamento e di eventuali perdite di valore ("impairment"). Nel costo storico è compreso il costo di acquisto, nonché altri costi direttamente attribuibili all'acquisizione o alla costruzione delle navi, comprese le spese per interessi sostenute durante il periodo di costruzione e relative ai finanziamenti ottenuti per le navi.

L'ammortamento viene effettuato a quote costanti in relazione alla stimata vita utile delle principali componenti delle navi e sino a concorrenza del valore residuo di presumibile realizzo. Per le navi nuove, la vita utile residua stimata è generalmente pari a 25 anni, a seconda delle specifiche tecniche e del tipo di impiego previsto. Il valore residuo viene stimato in base al tonnellaggio a vuoto di ciascuna imbarcazione moltiplicato per le tariffe correnti di rottamazione per tonnellata, che vengono riviste ogni anno. I rivestimenti delle cisterne delle navi sono ammortizzati in dieci anni, mentre i costi degli interventi in bacino sono ammortizzati nel periodo che prevedibilmente intercorre fino alla successiva entrata in bacino. La valutazione della vita utile residua è effettuata alla data di acquisto o di consegna da parte del cantiere ed è periodicamente rivista.

Le navi in corso di costruzione (le c.d. new building) sono iscritte in bilancio al costo sostenuto al netto di eventuali perdite di valore che siano state identificate. Il costo delle new building comprende i pagamenti rateali effettuati fino

alla data della consegna e gli altri costi relativi all'imbarcazione sostenuti durante il periodo di costruzione, nonché gli interessi sui finanziamenti capitalizzati. L'ammortamento ha inizio al momento della consegna della nave.

Nell'esprimere il proprio giudizio in merito alla contabilizzazione delle plusvalenze e minusvalenze derivanti dalla vendita di navi, la direzione prende in considerazione i dettagliati criteri stabiliti dallo IAS 18 e, in particolare, se il Gruppo abbia trasferito o meno gli oneri e i diritti connessi alla proprietà della nave stessa, possa misurare in modo affidabile il prezzo di vendita al netto dei costi connessi alla vendita e il valore residuo della nave iscritta a bilancio, sia probabile che il vantaggio economico associato all'operazione sia di competenza del Gruppo, e il Gruppo non ne mantenga una gestione continuativa in corresponsione alla proprietà o al controllo effettivo.

La flotta di DIS è considerata come un'unica unità generatrice di flussi finanziari (CGU): un'unità generatrice di flussi finanziari di un attivo è il più piccolo gruppo di attivi che include tale attivo e che genera flussi finanziari in entrata ampiamente indipendenti dai flussi finanziari in entrata provenienti da altri attivi o gruppi di attivi. L'individuazione dell'unità generatrice di flussi finanziari di un attivo richiede la formulazione di un giudizio.

- La direzione aziendale di DIS ha individuato una sola unità generatrice di flussi finanziari: una nave da sola non genera flussi finanziari netti in entrata che siano ampiamente indipendenti da quelli di altre navi, in quanto le navi sono perlopiù dello stesso tipo, hanno età analoghe e presentano una base di clienti / controparti simili. Il Gruppo impiega una parte consistente delle proprie navi tramite accordi di partnership. Tutte queste navi sono sottoposte alla responsabilità esclusiva collettiva della funzione societaria di DIS per la gestione commerciale delle navi, con particolare riguardo per il noleggio, le operazioni e l'amministrazione delle navi. Pertanto, le navi potrebbero essere ragionevolmente scambiate le une con le altre ai fini degli impegni commerciali. 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 conformi 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 trasportate solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 31 dicembre 2015 più del 60% delle navi della flotta d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di prodotti.
- Il reporting gestionale interno di DIS, sulla cui base la società prende le proprie decisioni strategiche, è concepito per misurare la performance della flotta di navi cisterna nel suo complesso piuttosto che la performance di singole navi.

Spese di bacino

Per ragioni di conformità con le certificazioni di settore e con i requisiti governativi, le navi devono necessariamente essere sottoposte ad accurate ispezioni o revisioni sistematiche (bacino) per riparazioni e manutenzioni che non possono essere realizzate durante la normale operatività delle navi. Tali operazioni vengono compiute in media ogni cinque anni, a seconda del tipo di intervento e dei requisiti previsti, con un Intermediate Water Survey (IWS) ogni anno e mezzo. I costi di bacino possono anche includere altri costi connessi, e vengono capitalizzati ed ammortizzati a quote costanti per il periodo che intercorre fino al bacino successivo. Nel caso in cui il bacino di una nave sia effettuato a meno di 30 mesi di distanza dal precedente, si procede alla svalutazione del valore residuo dei costi precedentemente capitalizzati.

Per le new building e per le imbarcazioni di nuova acquisizione l'iniziale iscrizione a bilancio del bacino viene evidenziata e capitalizzata separatamente. Il costo di tale voce dell'attivo viene stimato sulla base dei costi previsti per il bacino successivo.

Perdite di valore e svalutazioni ("impairment")

I valori dell'intera flotta, considerata come un'unica unità generatrice di flussi finanziari, vengono rivisti saltuariamente tenendo conto delle condizioni di mercato. Il valore della CGU iscritto a bilancio viene sottoposto a "impairment test" nei casi in cui le circostanze indichino che il valore netto contabile potrebbe non essere recuperato tramite l'utilizzo della nave stessa. Nel caso vi siano indicazioni in tal senso, il valore di recupero della CGU viene sottoposto a stima al fine di determinare la misura della eventuale svalutazione. Il valore di recupero viene di norma definito come il maggior valore fra il fair value al netto dei costi di vendita di tutte le navi e il loro valore d'uso, rappresentato dal valore attuale netto dei flussi di cassa per le vite utili residue delle navi. Per la determinazione del valore d'uso del bene si procede alla determinazione del valore attuale dei prevedibili flussi di cassa futuri. Si registra una svalutazione quando il valore contabile supera il valore di recupero e se si accerta che tale differenza non è temporanea. La perdita di valore viene quindi attribuita a ogni singola nave in maniera proporzionale, sulla base del valore contabile di ciascuna nave nella CGU, entro il limite del maggiore tra il fair value al netto dei costi di vendita ed il loro valore d'uso.

I flussi di cassa vengono determinati applicando varie ipotesi relative ai ricavi futuri al netto di commissioni, spese di gestione, bacini programmati, off-hire attesi e tariffe di rottamazione. Nello specifico, nello stimare le tariffe di noleggio future, la direzione aziendale prende in considerazione le tariffe attualmente applicabili per le imbarcazioni in time charter esistenti e le tariffe base time charter giornaliere stimate per ogni classe di nave per i giorni "non fissati" nel corso delle vite residue stimate di ciascuna nave. Le tariffe base time charter giornaliere stimate utilizzate per i giorni "non fissati" si basano su una combinazione tra le tariffe previste internamente, in linea con le previsioni fornite agli alti dirigenti e ai membri del consiglio, e la media storica su dieci anni dei ricavi di mercato, basata sui dati medi pubblicati dai ricercatori in campo marittimo. Le tariffe previste internamente sono applicate alle stime a breve termine, mentre la media storica su dieci anni viene utilizzata per le stime a lungo termine. Prendendo atto che le tariffe tendono ad avere un andamento ciclico e ad essere soggette a una notevole volatilità imputabile a fattori che sfuggono al nostro controllo, la direzione aziendale ritiene ragionevole l'utilizzo di stime basate su una combinazione tra le tariffe previste internamente e la media storica delle tariffe su dieci anni calcolata alla data di bilancio.

I flussi stimati in uscita per le spese di gestione e i requisiti di bacino si basano sui costi storici e preventivati. L'utilizzo si basa sui livelli storici raggiunti e le stime di un valore residuo sono coerenti con le tariffe di rottamazione adottate nella relativa valutazione della direzione aziendale.

Benché la direzione aziendale ritenga che le ipotesi adottate per valutare la potenziale perdita di valore siano ragionevoli e appropriate al momento della loro formulazione, tali ipotesi sono altamente soggettive e passibili di subire future variazioni, eventualmente anche sostanziali. Non può esservi alcuna garanzia che le tariffe di noleggio e i valori delle navi rimarranno ai loro livelli attuali per un dato periodo di tempo o che miglioreranno in misura significativa. Se le tariffe di noleggio dovessero scendere a bassi livelli, ciò influirebbe negativamente sulle future valutazioni della perdita di valore delle navi.

A ogni data di bilancio, la direzione aziendale valuta se vi siano indicazioni che una perdita di valore iscritta in un periodo precedente non esista più o si sia ridotta. In presenza di una simile indicazione, il gruppo stima il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari e, nel caso di una differenza positiva rispetto al valore contabile, la perdita di valore viene stornata. Lo storno si limita al valore che sarebbe stato iscritto se non si fosse verificata la perdita di valore originaria. Un evento che dà adito allo storno di una perdita di valore iscritta in esercizi precedenti è per esempio la plusvalenza realizzata dalla vendita delle navi alle quali era stata attribuita la perdita di valore.

Leasing operativi (contratti di noleggio)

I contratti di noleggio attivo e passivo delle navi, nei quali, essenzialmente, gli oneri e i diritti connessi alla proprietà non vengono trasferiti in capo al locatario, vengono trattati contabilmente come leasing operativi, e i costi e ricavi dell'operazione vengono iscritti nel conto economico a quote costanti per la durata contrattuale. Gli obblighi contrattuali relativi ai periodi di locazione residua per i contratti di noleggio passivo sono evidenziati come Impegni nelle note al bilancio.

Rimanenze

Sono le rimanenze di Intermediate Fuel Oil (IFO), di Marine Diesel Oil (MDO) e di lubrificanti a bordo delle navi. Le rimanenze di carburanti IFO e MDO a bordo delle navi sono iscritte in bilancio al costo, calcolato utilizzando il metodo FIFO.

Strumenti finanziari

Gli strumenti finanziari sono contratti che danno origine ad attività e a passività finanziarie, ovvero a strumenti rappresentativi di capitale per un'altra entità, come definiti nello IAS 32 (Strumenti Finanziari: esposizione nel bilancio); vengono iscritti a bilancio a valore di mercato (fair value) nel momento in cui il Gruppo diviene controparte contrattuale dell'operazione ad essi relativa (data di negoziazione). Le passività vengono classificate facendo riferimento alla sostanza dell'accordo contrattuale dal quale esse hanno origine e in base alle relative definizioni di passività finanziaria. Per i contratti negoziati a prezzo di mercato, il fair value dello strumento è equivalente al suo costo di acquisto (valore nominale dell'operazione). Se lo strumento non è valutato al fair value, i costi accessori e i proventi dell'operazione direttamente attribuibili alla negoziazione, quali ad esempio i costi di intermediazione, vengono presi in considerazione in occasione dell'iniziale iscrizione a bilancio dello strumento. A seconda delle caratteristiche dello strumento, la valutazione delle attività finanziarie viene effettuata al fair value o sulla base del costo ammortizzato. Le passività finanziarie vengono valutate sulla base del costo ammortizzato. La valutazione al fair value viene applicata esclusivamente alle passività finanziarie detenute per la negoziazione e agli strumenti finanziari derivati. La valutazione al costo ammortizzato prevede l'iscrizione a bilancio dell'attività o della passività al valore rilevato inizialmente, al netto di rimborsi di capitale, aumentati o diminuiti per l'ammortamento, applicando il metodo dell'interesse effettivo sulle differenze fra il valore iniziale e il valore a scadenza. Tali importi potranno comunque essere rettificati a seguito di diminuzioni di valore o in caso di irrecuperabilità. Il tasso di interesse effettivo è quel tasso che riporta all'origine i futuri flussi finanziari in uscita all'importo netto dell'attività o della passività finanziaria. Nel calcolo sono comprese le spese e i proventi esterni direttamente imputati in fase di iniziale iscrizione a bilancio dello strumento finanziario.

Vengono di seguito evidenziati i principi contabili adottati per specifiche attività e passività.

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti derivanti dai trasporti in corso vengono inizialmente valutati al loro valore nominale (che rappresenta il "fair value" dell'operazione); successivamente vengono valutati al costo ammortizzato, al netto delle svalutazioni per perdite di valore e degli accantonamenti per perdite su crediti, e vengono iscritti nel conto economico quando vi sia la prova oggettiva che l'attività si è svalutata. Tali svalutazioni vengono calcolate come differenza fra il valore di bilancio e il valore attuale dei flussi di cassa futuri, scontato al tasso di interesse effettivo applicabile in origine all'attività. In particolare, con riferimento ai crediti commerciali a breve, e in considerazione della scarsa significatività dell'elemento temporale, la valutazione a costo ammortizzato coincide con il valore nominale al netto delle svalutazioni per perdita di valore.

Gli accantonamenti per perdite su crediti sono previsti quando la direzione aziendale considera sia in dubbio il pieno recupero del credito. Se l'ammontare viene giudicato non recuperabile, si procede alla sua totale svalutazione.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Comprendono la liquidità in cassa, i conti correnti e i depositi a vista presso banche, oltre ad altri investimenti a breve termine particolarmente liquidi, prontamente convertibili entro sei mesi in importi liquidi certi e soggetti a rischio poco significativo di variazione di valore. Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti vengono valutati al fair value, che coincide con il loro valore nominale, oppure al costo più eventuali oneri per interessi.

Banche e altri finanziatori

I finanziamenti bancari che producono interessi passivi e relativi al finanziamento delle imbarcazioni e agli scoperti di conto corrente sono iscritti a bilancio sulla base degli importi ricevuti al netto dei costi di transazione, e vengono di conseguenza valutati al costo ammortizzato utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo; la differenza fra le entrate effettive relative ai finanziamenti e il loro valore nominale viene iscritta a conto economico per l'intera durata del finanziamento.

Debiti commerciali e altri debiti

Vengono valutati al costo ammortizzato, che, tenuto conto delle caratteristiche e della scadenza di tali debiti, coincide generalmente con il loro valore nominale.

Strumenti derivati

Gli strumenti finanziari derivati vengono utilizzati principalmente a copertura dell'esposizione al rischio di tasso di interesse (swap su tassi di interesse) e di fluttuazione delle quotazioni valutarie. I contratti forward su valute utilizzati a parziale copertura delle opzioni di acquisto di navi (denominate in Yen giapponesi), secondo quanto previsto dallo IAS 39 (strumenti finanziari derivati), possono essere contabilizzati come strumenti di copertura solo quando all'avvio dell'operazione di copertura esista una formale designazione di copertura e la relazione di copertura sia documentata, ci si aspetti che la copertura sia altamente efficace, che tale efficacia possa essere valutata in maniera attendibile e che permanga per tutti gli esercizi di riferimento per cui la copertura viene designata. Conformemente a quanto previsto dallo IAS 39, tutti gli strumenti finanziari derivati vengono valutati al fair value. Essi vengono inizialmente iscritti a bilancio al fair value, e successivamente evidenziati al fair value, rispettivamente come i crediti a breve termine o come le altre passività. Quando gli strumenti finanziari derivati soddisfano le condizioni di contabilizzazione come strumenti di copertura, ad essi viene applicato il seguente trattamento contabile:

Copertura dei flussi finanziari (Cash flow hedge) - Sono strumenti di copertura dell'esposizione ai flussi di cassa futuri derivanti in particolare dai rischi di variazione dei tassi di interesse su finanziamenti e dai rischi di cambio inerenti i finanziamenti e gli impegni in Yen (costi generali e amministrativi denominati in Euro). La variazione del fair value della parte "efficace" della copertura viene direttamente imputata a patrimonio ed evidenziata nel prospetto del reddito complessivo, mentre la parte inefficace della copertura viene rilevata nel conto economico. L'efficacia della copertura, cioè la sua capacità di controbilanciare in maniera adeguata le fluttuazioni causate dal rischio oggetto di copertura, viene periodicamente sottoposta a verifica, analizzando in particolare la correlazione fra il fair value dei flussi finanziari dell'operazione oggetto di copertura e quelli dello strumento finanziario a copertura.

Copertura del fair value (Fair value hedge) - Gli strumenti di copertura rientrano in tale categoria quando vengono utilizzati a copertura delle variazioni nel fair value di un'attività o di una passività che siano attribuibili a uno specifico rischio. Le variazioni di valore relative sia all'operazione oggetto di copertura (in relazione ai cambiamenti determinati dal rischio sottostante) che allo strumento di copertura vengono rilevate nel conto economico. Eventuali differenze, che indicano la parziale inefficacia della copertura, coincidono pertanto con l'effetto finanziario netto.

Relativamente agli strumenti finanziari che non soddisfano le condizioni di contabilizzazione come strumenti di copertura, le variazioni originate nell'identificazione del fair value del derivato vengono rilevate a conto economico. La valutazione al fair value degli strumenti derivati avviene a ciascuna data di chiusura.

Fondi rischi e oneri

Vengono iscritti a bilancio quando il Gruppo ha un obbligo derivante da eventi passati e che con ogni probabilità verrà chiamato ad onorare. Gli accantonamenti vengono valutati in base alle stime degli amministratori relativamente all'esborso necessario per far fronte all'obbligo alla data di bilancio, scontato al valore attuale, ove significativo.

Azioni proprie

A seguito del programma di riacquisto di azioni proprie, vengono iscritte a bilancio al costo storico, e separatamente evidenziate in diminuzione del patrimonio netto. Il costo di acquisto e i ricavi da eventuali successive vendite vengono evidenziati come variazioni del patrimonio netto.

Dividendi

I dividendi da distribuire sono iscritti a bilancio come variazioni del patrimonio netto nell'esercizio in cui tale distribuzione viene approvata dall'assemblea degli azionisti.

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 a livello mondiale, e poiché i movimenti delle singole navi non sono limitati a specifiche aree geografiche, quello delle navi cisterna è considerato come un unico settore.

Nuovi principi contabili

I principi contabili adottati sono coerenti con quelli degli esercizi finanziari precedenti, salvo per quanto descritto nei paragrafi seguenti, che hanno un impatto significativo sul Gruppo.

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2015

Nel 2015 non è stato applicato alcun nuovo principio contabile; sono state prese in considerazione soltanto le modifiche agli standard IFRS esistenti.

Principi contabili, variazioni e interpretazioni non ancora in vigore

Alla data di redazione del bilancio i seguenti principi contabili e le relative interpretazioni, applicabili al Gruppo, erano stati emessi ma non erano entrati ancora in vigore:

IFRS 15 – *Ricavi da contratti con i clienti*: è stato emesso a maggio 2014 dallo IASB, allo scopo di riunire le norme sparse in diversi principi e di creare un quadro di principi basilari da applicare a tutte le categorie di transazioni, ivi compresi i ricavi, chiedendo sostanzialmente alle società di iscrivere i ricavi all'atto del trasferimento del controllo su beni o servizi a un cliente, a un importo che rispecchi il corrispettivo atteso, in cinque fasi. L'orientamento prevede inoltre informazioni supplementari sulla natura, l'ammontare, la tempistica e la certezza di ricavi e flussi di cassa derivanti da contratti con i clienti. Il principio entrerà in vigore da gennaio 2018, ma è consentita l'adozione anticipata. Lo IFRS 15 non dovrebbe avere alcun impatto significativo sulle attività nette, sulla situazione finanziaria e sui risultati delle operazioni del Gruppo DIS, ma lo avrà sulle informazioni presentate in bilancio.

IFRS 9 – *Strumenti finanziari*: è stato emesso a luglio 2014 e non ancora adottato dall'UE; dovrebbe essere applicato in maniera retrospettiva agli esercizi dal 1° gennaio 2018; le migliorie introdotte sostituiranno le norme per la contabilizzazione e la valutazione degli strumenti finanziari contenute nello IAS 39. Più dettagliatamente, le attività finanziarie si divideranno in due categorie: quelle valutate al costo ammortizzato e quelle valutate al fair value, dove il primo gruppo comprenderà le attività finanziarie per le quali i termini contrattuali generano, in

date specifiche, flussi di cassa che costituiscono il solo pagamento del capitale e degli interessi e il cui modello di business consiste nel detenerle al fine di realizzare i flussi di cassa contrattuali; mentre il secondo gruppo includerà tutte le altre attività finanziarie (valutazione al fair value). Mentre le norme applicate alle passività finanziarie sono perlopiù uguali a quelle enunciate nello IAS 39, vengono introdotti orientamenti modificati riguardo alla classificazione nel conto economico complessivo delle modifiche nel fair value di taluni strumenti di debito, in funzione del proprio rischio di credito, il che significa che le variazioni d'importo dei fair value della passività saranno suddivise nell'ammontare della variazione che è imputabile ai cambiamenti nel rischio di credito della passività – da esporre nel conto economico complessivo – e nel restante ammontare della variazione nel fair value della passività, da esporre nel conto economico.

2. INFORMATIVA SUL CAPITALE

Gli obiettivi perseguiti dal Gruppo d'Amico International Shipping ("DIS") nella gestione del capitale sono i seguenti:

- Salvaguardare la continuità aziendale del Gruppo, in modo da continuare a remunerare gli azionisti e a beneficiare gli altri stakeholder, e
- Fornire agli azionisti una remunerazione adeguata, operando sul mercato dei contratti spot/time charter per le navi, con un equilibrato livello di rischio commerciale.

Il capitale del Gruppo è stato costituito a inizio 2007 in occasione dell'operazione di IPO, tenendo conto dei rischi che riguardano d'Amico International Shipping e l'intero settore in cui il Gruppo opera. Nel mese di dicembre 2012 e a febbraio 2014 il capitale proprio della Società è stato aumentato coerentemente con la strategia di sostegno alla costante crescita ed espansione delle sue società operative nei rispettivi mercati tradizionali.

Oltre al patrimonio netto, il capitale del Gruppo è composto da diversi finanziamenti e linee di credito (cfr. Nota 21).

La struttura del capitale viene analizzata nel corso dell'esercizio, e se necessario variata in base alle esigenze di capitalizzazione del Gruppo, ai cambiamenti delle condizioni economiche generali e del rischio che caratterizza il settore. Il Gruppo effettua il monitoraggio del proprio capitale sulla base di un indice di copertura patrimoniale ("asset cover ratio") di utilizzo della linea di credito rispetto al valore di mercato delle navi di proprietà (si vedano per ulteriori dettagli le Note 14 e 21).

3. RICAVI

US\$ migliaia	2015	2014
Ricavi	414.877	315.304

I ricavi sono i proventi derivanti dall'attività delle navi per noli, trasporti, controstallie e partecipazione a pool. I ricavi percepiti nel 2015 da clienti esterni internazionali provengono prevalentemente dallo Spazio Economico Europeo, seguito dall'Estremo Oriente e dall'America settentrionale. Oltre il 10% dei ricavi del Gruppo proviene da un solo cliente, per un totale di US\$ 46,1 milioni nel 2015; nel 2014 lo stesso cliente aveva generato ricavi per US\$ 49,2 milioni.

4. COSTI DIRETTI DI VIAGGIO

US\$ migliaia	2015	2014
Carburanti (Bunker)	(57.112)	(77.271)
Commissioni	(8.436)	(3.480)
Oneri portuali	(34.805)	(20.274)
Altro	(3.813)	(1.802)
Totale	(104.166)	(102.827)

I costi diretti di viaggio sono costi operativi relativi all'utilizzo (diretto o mediante partnership) delle navi della flotta in viaggi effettuati per contratti spot e COA (contracts of affreightment - contratti di trasporto). I ricavi derivanti dai contratti di noleggio time charter non comprendono costi diretti di viaggio.

5. RICAVI BASE TIME CHARTER

US\$ migliaia	2015	2014
Ricavi base time charter	310.711	212.477

I ricavi base time charter sono i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Nel 2015 circa il 40,9% dei ricavi base time charter sono stati originati da contratti a tariffa fissa di durata superiore ai 12 mesi (53,6% nel 2014).

6. COSTI PER NOLEGGI PASSIVI

US\$ migliaia	2015	2014
Costi per noleggi passivi	(138.758)	(110.228)

I costi per noleggi passivi rappresentano il costo del noleggio di navi da terzi.



7. ALTRI COSTI OPERATIVI DIRETTI

US\$ migliaia	2015	2014
Costi per equipaggi	(33.678)	(29.112)
Spese tecniche	(12.747)	(11.256)
Lubrificanti	(2.959)	(2.469)
Gestione tecnica e controllo qualità	(5.183)	(4.672)
Assicurazione	(6.503)	(5.833)
Altri costi operativi diretti	(4.777)	(6.695)
Totale	(65.847)	(60.037)

Fra gli altri costi operativi diretti sono compresi i costi per gli equipaggi, le spese tecniche, i costi per la gestione tecnica e il controllo di qualità, e gli altri costi di gestione delle imbarcazioni di proprietà, compresi i costi assicurativi.

Costo del personale

Al 31 dicembre 2015 d'Amico International Shipping SA e le sue controllate impiegavano 613 dipendenti come personale marittimo e 35 come personale di terra. I costi del personale di terra sono compresi fra i costi generali e amministrativi. Il Gruppo non presenta passività con riferimento ai trattamenti pensionistici.

8. COSTI GENERALI E AMMINISTRATIVI

US\$ migliaia	2015	2014
Costo del personale	(6.280)	(7.963)
Altri costi generali e amministrativi	(8.861)	(8.799)
Totale	(15.141)	(16.762)

Nella voce "costo del personale" sono compresi i costi del personale di terra. Tale costo comprende inoltre US\$ 1,5 milioni (US\$ 1,8 milioni nel 2014) di emolumenti corrisposti agli amministratori e US\$ 1,3 milioni corrisposti ai dirigenti con responsabilità strategiche, incluso l'Amministratore delegato.

Nella voce "altri costi generali e amministrativi" sono compresi i costi per le consulenze e per l'affitto degli uffici, nonché gli altri costi relativi alla gestione delle società del Gruppo, fra cui anche i costi di gestione infragruppo relativi al marchio commerciale, ai servizi informatici, al personale, ai servizi legali e di controllo interno per US\$ 1,1 milioni e i compensi pagati alla società di revisione per la revisione del bilancio consolidato pari a US\$ 175 migliaia.

9. ALTRI PROVENTI OPERATIVI

US\$ migliaia	2015	2014
Altri proventi operativi	328	823

Gli altri proventi operativi rappresentano commissioni ricevute per la gestione, da parte del personale del Gruppo, dei servizi operativi e commerciali a favore di clienti esterni.

10. UTILE DALLA VENDITA DI NAVI

US\$ migliaia	2015	2014
Utile dalla vendita di navi	5.839	6.488

Nel mese di dicembre 2015 è stata venduta la nave handysize Cielo di Salerno per un corrispettivo di US\$ 13,0 milioni al lordo di costi accessori alla vendita. L'importo nel 2014 si riferisce alla vendita della M/T Cielo di Parigi nel mese di giugno.

11. NET FINANCIAL INCOME (CHARGES)

US\$ migliaia	2015	2014
<i>Da debiti e crediti:</i>		
Interessi - da banche	173	187
Realizzato su attività finanziarie	7.318	18.131
<i>Da valutazione al fair value/conto economico:</i>		
Altri proventi finanziari	219	741
Valutazioni di opzioni, IRS e contratti forward	1.428	-
Totale proventi finanziari	9.138	19.059
<i>Altri oneri finanziari correnti al costo ammortizzato:</i>		
Interessi passivi	(13.760)	(10.585)
Realizzato su attività finanziarie		
<i>Da valutazione al fair value/conto economico:</i>		
Valutazioni di IRS	(1.422)	(14.639)
Commissioni finanziarie	(1.971)	(1.700)
Totale oneri finanziari	(17.153)	(26.924)
Proventi (oneri) finanziari netti	(8.015)	(7.865)

Nei proventi finanziari sono compresi i proventi da interessi realizzati su conti correnti bancari e sul finanziamento concesso alla joint venture DM Shipping, nonché gli utili non realizzati su attività finanziarie relative alla gestione dei rischi per l'ammontare di US\$ 1,4 milioni.

Gli oneri finanziari includono gli interessi passivi su finanziamenti bancari; le perdite nette su cambi all'interno della voce Altri oneri finanziari sono realizzate principalmente su saldi commerciali nel 2015 (utili realizzati nel 2014). Gli importi non realizzati – valutazioni – si riferiscono a contratti su strumenti finanziari per US\$ 1,4 milioni (US\$ 14,6 milioni nel 2014) nonché alle commissioni corrisposte alle banche in relazione ai finanziamenti bancari. Come nell'anno 2014, non sono stati registrati altri oneri finanziari.

12. QUOTA DI UTILE DELLE PARTECIPATE CONSOLIDATE SECONDO IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

Il risultato dell'investimento consiste prevalentemente nella quota di competenza di DIS degli utili e perdite della partecipata, contabilizzati secondo il metodo del patrimonio netto (si vedano le informazioni dettagliate più sotto); l'investimento nella JV Eco Tankers Limited per il 2015 ammontava a US\$ 0,2 milioni; per lo stesso periodo del

2014 ammontava a US\$ 0,2 milioni. Per maggiori dettagli sui principali dati finanziari della partecipata, si vedano le Note n. 15 e n. 28.

DM Shipping Limited è una società a controllo congiunto tra d'Amico Tankers Ltd. e Mitsubishi Corporation. L'accordo tra i due partner stabilisce che gli attivi conferiti a DM Shipping Limited siano acquisiti dalla società stessa, la quale è anche responsabile di tutti i debiti e le obbligazioni dell'accordo. Le parti non hanno alcun diritto, titolo o proprietà in relazione a tali attivi o obbligazione in rapporto ai passivi dell'accordo. Pertanto DM Shipping Limited si qualifica come joint venture ai sensi dell'IFRS 11 ed è stata contabilizzata usando il metodo del patrimonio netto.

Eco Tankers Limited è un accordo a controllo congiunto tra d'Amico International Shipping e Venice Shipping and Logistics; è considerato una joint venture per gli stessi motivi indicati in relazione a DM Shipping Ltd.

13. IMPOSTE E TASSE

Con decorrenza dal 1° gennaio 2007, d'Amico Tankers Limited è stata autorizzata ad applicare il regime di tonnage tax vigente in Irlanda; dal 1° gennaio 2009 tale regime è applicabile anche a DM Shipping Limited e dal 2010 anche a Glenda International Shipping.

Secondo tale regime, l'imposizione fiscale è basata sui ricavi presunti conseguiti dalla flotta controllata, definiti in relazione al tonnellaggio totale netto. L'accantonamento per la tonnage tax effettuato da d'Amico Tankers Limited e Glenda International Shipping nel 2015 è stata a US\$ 0,2 milioni. Alcune attività secondarie non possono rientrare nel regime di tonnage tax, e sono soggette alle aliquote fiscali ordinarie per la tassazione societaria (attualmente pari al 12,5% per i redditi d'impresa, e al 25% per interessi passivi, mentre i ricavi da plusvalenze che non rientrano nel regime di tonnage tax sono tassati all'aliquota del 22%) e danno origine ad attività e passività fiscali differite. Le voci del conto economico consolidato complessivo sono tassate sulla base del regime fiscale a cui appartengono.

A fine 2015 la holding d'Amico International Shipping SA ha accumulato perdite fiscali da portare a nuovo per circa Euro 46.2 milioni (equivalenti a US\$ 50,3 milioni). In Lussemburgo l'aliquota fiscale teorica per i redditi societari è pari al 30%. Non sono state contabilizzate attività fiscali differite poiché la direzione non ritiene che vengano conseguiti utili soggetti a tassazione dai quali detrarre le perdite fiscali accumulate. La società holding è assoggettata al regime fiscale lussemburghese che prevede un'imposta sul patrimonio netto. L'applicazione di tale normativa ha dato luogo a un'imposta di US\$ 0,3 milioni per l'esercizio 2015 (US\$ 0,2 milioni nel 2014).

US\$ migliaia	2015	2014
<i>Imposte dell'esercizio:</i>		
Tassazione alle aliquote d'imposta locali sui redditi delle società	(1.124)	(508)
Tonnage tax	(232)	(218)
Imposta patrimoniale (Net Wealth Tax)	(296)	(214)
Totale imposte	(1.652)	(940)
Risultato ante-imposte	56.124	(9.845)
Aliquota fiscale teorica (aliquota 12,50%)	(7.016)	1.231
<i>Moderazione per:</i>		
- risultato per cui è applicabile la Tonnage Tax	5.891	(1.739)
Tassazione alle aliquote d'imposta locali sui redditi delle società	(1.124)	(508)

14. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

US\$ migliaia	Flotta navigante	Navi in costruzione	Bacino	Altre attività	Totale
Al 1° gennaio 2015⁽¹⁾					
Costo o valutazione	752.222	77.180	9.397	1.999	840.798
Accantonamenti per ammortamenti	(187.170)	-	(5.100)	(1.361)	(193.631)
Valore contabile netto	565.052	77.180	4.297	638	647.167
Periodo chiuso al 31 dicembre 2015					
Valore contabile netto a inizio periodo	565.052	77.180	4.297	638	647.167
Incrementi	14.142	137.437	12.831	10	164.420
Navi consegnate	94.521	(94.521)	-	-	-
Dismissioni al costo storico	(29.738)	-	(514)	-	(30.252)
Storno di fondo ammortamento e svalutazioni	22.620	-	-	-	22.620
Quota di ammortamento del periodo	(29.356)	-	(3.726)	(250)	(33.332)
Differenze di cambio	-	-	-	115	115
Valore contabile netto a fine periodo	637.241	120.096	12.888	513	770.738
Al 31 dicembre 2015					
Costo o valutazione	831.147	120.096	21.714	2.073	975.031
Accantonamenti per ammortamenti	(193.905)	-	(8.826)	(1.561)	(204.903)
Valore contabile netto	637.241	120.096	12.888	512	770.738

La seguente tabella mostra, a fini comparativi, le variazioni intervenute nel 2014 per le immobilizzazioni.

US\$ migliaia	Flotta navigante	Navi in costruzione	Bacino	Altre attività	Totale
Al 1° gennaio 2014⁽¹⁾					
Costo o valutazione	573.152	90.621	6.552	1.778	672.103
Accantonamenti per ammortamenti	(174.049)	-	(3.104)	(1.089)	(178.242)
Valore contabile netto	399.103	90.621	3.448	689	493.861
Periodo chiuso al 31 dicembre 2014					
Valore contabile netto a inizio periodo	399.103	90.621	3.448	689	493.861
Incrementi	-	190.660	3.913	225	208.240
Navi consegnate	204.101	(204.101)	-	-	(13.441)
Dismissioni al costo storico	(25.032)	-	(1.068)	-	(26.100)
Storno di fondo ammortamento e svalutazioni	18.025	-	1.068	-	19.093
Quota di ammortamento del periodo	(31.146)	-	(3.064)	(271)	(34.481)
Differenze di cambio	-	-	-	(5)	(5)
Valore contabile netto a fine periodo	565.052	77.180	4.297	638	647.167
Al 31 dicembre 2014					
Costo o valutazione	752.222	77.180	9.397	1.999	840.798
Accantonamenti per ammortamenti	(187.170)	-	(5.100)	(1.361)	(193.631)
Valore contabile netto	565.052	77.180	4.297	638	647.167

⁽¹⁾ Rettificato per riflettere gli effetti della prima applicazione retroattiva dei nuovi principi contabili IFRS. Si veda anche la Nota 1 nelle note alla relazione del Gruppo.

Flotta

Sono compresi i costi di acquisizione delle navi di proprietà e i pagamenti ai cantieri per quelle in costruzione. Gli incrementi riguardano le rate pari a US\$ 69,0 milioni per tre navi che sono state consegnate durante il 2015 e le rate pari a US\$ 62,0 milioni per altre dodici navi in costruzione che dovranno essere consegnate tra il 2016 e il 2018. Gli incrementi riguardano inoltre l'acquisto della nave handysize Cielo di Guangzhou, precedentemente presa in noleggio a scafo nudo dalla Società. Le rate capitalizzate a livello di Gruppo per il 2015 ammontavano a US\$ 14,1 milioni. Su tutte le imbarcazioni di proprietà del Gruppo sono iscritte delle ipoteche. Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota 21.

Con effetto dal 1° gennaio 2015, la direzione ha modificato la propria stima sulla vita utili attesa delle navi da 20 anni a 25 anni, così come il valore residuo. Il motivo della variazione nella vita utile è che l'esperienza insegna che i tipi di navi simili a quelle di d'Amico International Shipping non vengono generalmente rottamati prima di 25-30 anni. Inoltre, la maggioranza delle società di riferimento per DIS applica vite utili di 25 anni. La variazione nel valore residuo si basa sul decremento nel prezzo di mercato dei rottami d'acciaio. L'effetto totale del cambiamento di stima intervenuto nel periodo, influisce positivamente sull'EBIT per US\$ 6,3 milioni alla voce "ammortamenti" e alla voce "immobilizzazioni materiali" della situazione patrimoniale e finanziaria per un importo corrispondente.

Il fair value della flotta del Gruppo è di US\$ 1.182,5 milioni e comprende anche le navi delle Joint Ventures Eco Tankers Ltd e DM Shipping Ltd e della Joint Operation Glenda International Shipping Ltd consolidate rispettivamente con il metodo patrimoniale e con quello proporzionale.

Valutazione del fair value – Tecnica di valutazione – Esecuzione dell'impairment test

Il fair value della flotta è stato valutato come di secondo livello, sulla base delle informazioni sulle tecniche di valutazione di cui alla Nota 1. Le informative previste per il terzo livello di fair value non sono applicabili alla valutazione attuale.

La valutazione del fair value della flotta (valore d'uso) ha carattere straordinario, avviene cioè ogniqualvolta potrebbero sussistere le condizioni per la svalutazione del valore di mercato della flotta ("impairment"); il valore di recupero viene definito come il maggior valore fra il fair value del bene al netto dei costi di vendita e il valore d'uso del bene stesso, rappresentato dal valore attuale netto dei flussi di cassa per la sua vita utile residua. Nella valutazione, i flussi di cassa futuri stimati per la durata della vita utile residua sono attualizzati al loro valore attuale. Quest'anno, in conformità con lo IAS 36, la direzione aziendale ha valutato se vi siano indicatori interni o esterni di una perdita di valore che impongano un'analisi completa delle perdite di valore al 31 dicembre 2015. Sulla base della sua valutazione, in cui si è tenuto conto della performance commerciale dell'attività sino a quel momento nonché della valutazione di mercato aggiornata delle navi (il valore di mercato delle navi è aumentato progressivamente del 16% - 22% dal 2012 al 2015), la direzione aziendale non ha individuato alcun indicatore di perdite di valore alla fine dell'esercizio 2015. E' stato processato un calcolo aggiornato sul valore della CGU, per verificare l'eventuale necessità di stornare la svalutazione imputata negli anni precedenti.

Nella valutazione, i flussi di cassa futuri stimati per la durata della vita utile residua sono attualizzati al loro valore attuale. Per poter effettuare il cosiddetto impairment test, le stime effettuate dal management tengono conto delle informazioni di mercato disponibili, fra cui i dati relativi alla vendita di navi simili e le aspettative, basandosi sulle seguenti principali ipotesi: (i) ricavi: sulla base dei contratti conclusi e delle stime sulle tariffe future; (ii) vita utile

residua di 25 anni; (iii) valore economico previsto al termine della vita utile; (iv) i costi riflettono l'attuale struttura di d'Amico; (v) i dati sono stati attualizzati a un tasso dell'7,6%, che rappresenta il profilo attuale e previsto del costo medio ponderato del capitale della Società sulla base dell'attuale costo del finanziamento e della redditività del capitale proprio, in linea con le tariffe del settore su scala globale. Rispetto all'impairment test eseguito ai fini del bilancio 2014, lo scenario delle tariffe dei noli è stato aggiornato con le tariffe medie su dieci anni per rispecchiare la ciclicità del mercato. La direzione aziendale tiene conto del fatto che questi calcoli sono particolarmente sensibili al cambiamento di assunzioni-chiave sui futuri valori dei noli e i tassi di sconto.

Date le caratteristiche specifiche del mercato ed i fattori che ne influenzano i flussi di cassa, si riscontra un'alta sensibilità al cambiamento di ogni presupposto. Rimanendo fermo ogni altro elemento, le sensibilità sono state valutate come segue: una variazione nelle future tariffe di noleggio delle navi cisterna di US\$ 500 al giorno nella previsione a lungo termine comporterebbe una variazione nel calcolo del valore d'uso della flotta di US\$ 51,5 milioni; un incremento dell'1% nel fattore di sconto si tradurrebbe in una variazione nel calcolo del valore d'uso della flotta di US\$ 87,9 milioni.

Alla data del presente bilancio la direzione non ha rilevato alcun indicatore che presupponga una svalutazione e conformemente alle politiche contabili e di bilancio non vi è stata alcuna necessità di svalutazioni ulteriori. Comunque la direzione effettua il calcolo del valore d'utilizzo per verificare l'esistenza di condizioni che indichino la necessità di stornare la svalutazione imputata negli anni precedenti. Il valore della CGU è maggiore del valore contabile di US\$ 1,1 milioni. Nonostante il miglioramento dei rendimenti, data l'attuale volatilità ed un certo grado d'incertezza per quanto riguarda la futura produzione di petrolio, il suo prezzo ed il loro impatto nella domanda per le navi cisterne, anche sulla base dei risultati del calcolo del valore d'uso, la direzione non ritiene che gli indici di svalutazione si siano modificati in modo tale da ritenere necessario uno storno della svalutazione. Inoltre la direzione ritiene che la disponibilità di nuove navi cisterna a basso consumo avrà effetti positivi sui risultati delle navi esistenti; la direzione del Gruppo conferma inoltre che continuerà a monitorare attentamente i valori di mercato nel 2016 e di considerare con particolare riguardo la restante posizione oggetto di svalutazione.

Bacino

La voce comprende le spese relative al programma di bacino della flotta e la dismissione di bacini ammortizzati; gli interventi in bacino dell'esercizio sono stati diciotto.

Altre attività

Comprendono arredi, accessori e attrezzature per ufficio.

15. PARTECIPAZIONI IN SOCIETÀ A CONTROLLO CONGIUNTO

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2014
Eco Tankers Ltd.	4.504	4.348
DM Shipping Ltd.	-	-
Investimenti (metodo del patrimonio netto)	4.504	4.348

Il seguente prospetto riconcilia il valore dell'investimento all'inizio del periodo con quello alla fine del periodo.

US\$ migliaia	2015	2014
Valore al 1 gennaio	4.348	3.133
Quota di utile della partecipata	339	219
Aumento di capitale	-	1.049
Dividendo distribuito	(198)	-
Altri movimenti	15	(53)
Valore al 31 dicembre	4.504	4.348

Al 31 dicembre 2015 gli investimenti contabilizzati con il metodo del patrimonio netto ammontano a US\$ 4,5 milioni nel 33% del capitale di Eco Tankers Ltd. (Malta) (31 dicembre 2014: US\$ 4,3 milioni); per maggiori particolari si rimanda alle Note 1, 12 e 28.

16. ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2015			Al 31 Dicembre 2014		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Finanziamenti a lungo termine DM Shipping ("DMS")	20.589	-	20.589	20.657	-	20.657
Crediti finanziari	2.000	600	2.600	-	-	-
Fair value di strumenti derivati	-	438	438	-	2.741	2.741
Totale	22.589	1.038	23.627	20.657	2.741	23.398

L'importo a lungo termine di US\$ 22,6 milioni del 2015 è composto da US\$ 2,0 milioni per un importo contrattuale inerente a crediti finanziari dalla vendita della nave Cielo di Salerno e da US\$ 20,6 milioni che rappresentano l'equivalente di JP¥ 2,4 miliardi per un finanziamento a lungo termine alla società a controllo congiunto DMS, comprensivo di interessi maturati, destinato al finanziamento delle sue navi di proprietà. Al 31 dicembre 2014 il finanziamento ammontava a US\$ 20,6 milioni (pari a JP¥ 2,4 miliardi).

L'importo corrente di US\$ 1,0 milioni nel 2015 include il credito di US\$ 0,6 milioni dovuto dalla parte correlata d'Amico Finance per prodotti finanziari (di cambio) liquidati a dicembre 2015 e negoziati per conto di d'Amico Tankers e il fair value dell'esposizione di cambio per l'ammontare di US\$ 0,4 milioni (31 dicembre 2014: importo di US\$ 2,7 milioni interamente entro i 12 mesi per gli strumenti finanziari a copertura dell'esposizione al bunker).

17. RIMANENZE

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2014
Rimanenze	10.276	12.422

Le rimanenze si riferiscono alle scorte di Intermediate Fuel Oil (IFO) e di Marine Diesel Oil (MDO) nonché di lubrificanti a bordo delle navi. Gli importi spesi nel periodo sono riportati in dettaglio nelle Note 4 e 7.

18. CREDITI A BREVE E ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2014
Crediti commerciali a breve	34.217	31.129
Altri crediti esigibili	396	1.453
Anticipi, ratei e risconti attivi	20.721	16.218
Totale	55.334	48.800

Nei crediti a breve al 31 dicembre 2015 sono compresi crediti commerciali per US\$ 34,2 milioni, al netto del fondo svalutazione per US\$ 0,5 milioni (2014: US\$ 1,4 milioni). Le altre attività correnti comprendono soprattutto anticipi e ratei e risconti attivi per US\$ 20,7 milioni e altri crediti per US\$ 0,4 milioni.

Di seguito vengono riportate le scadenze dei crediti commerciali.

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2014
0-60 giorni	23.558	27.870
61-90 giorni	4.631	2.248
91-120 giorni	6.028	1.011
Totale	34.217	31.129

Gli importi in scadenza oltre i 90 giorni sono composti da controstallie. La direzione ritiene che gli importi non riscossi da oltre 30 giorni possono essere ancora pienamente recuperati, sulla base dei pagamenti passati dei clienti e di un'approfondita analisi del relativo rischio di credito.

Le informazioni sull'esposizione del Gruppo al rischio di credito e alle perdite di valore dei crediti commerciali e di altro tipo sono riportate nella Nota 25.

19. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2014
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	45.485	68.383

Tale voce è rappresentata principalmente da depositi a breve termine e comprende circa US\$ 0,5 milioni di disponibilità liquide detenute presso il Pool (High Pool Tankers Ltd), che sono state distribuite ai partecipanti del pool stesso nel gennaio 2016. Nel saldo è compreso anche l'importo di US\$ 11,2 milioni a garanzia del deposito per richieste di versamento di margine su strumenti finanziari derivati.

20. PATRIMONIO NETTO

Le variazioni delle voci del patrimonio netto registrate nel 2015 sono riportate in dettaglio nel relativo prospetto.

Capitale Sociale

Al 31 dicembre 2015 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammontava a US\$ 42.284.239,80 rappresentato da 422.842.398 azioni ordinarie senza valore nominale.

A febbraio 2015, in seguito all'esercizio dei warrant di pertinenza delle azioni emesse con l'aumento di capitale del 2012, conformemente al Prospetto informativo del 6 novembre 2012 sono state emesse n. 887.091 nuove azioni ordinarie al prezzo di Euro 0,40 cadauna applicando il rapporto di concambio di un'azione ogni tre warrant.

Utili portati a nuovo

Al 31 dicembre 2015 questa voce comprende gli utili netti dell'attuale e del precedente esercizio, nonché alcune detrazioni derivanti dalla distribuzione dei dividendi. In seguito all'applicazione retroattiva del nuovo principio contabile IFRS 11, gli utili portati a nuovo sono stati rettificati all'inizio del primo periodo di comparazione eliminando il patrimonio netto negativo di una società a controllo congiunto non più consolidata con il metodo integrale, bensì con il metodo del patrimonio netto.

Altre riserve

Comprendono le seguenti voci:

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2014
Riserva sovrapprezzo azioni	282.958	282.643
Azioni proprie	(17.513)	(16.356)
Riserva fair value	(3.181)	583
Altre riserve / riserva di conversione	2.854	3.002
Totale	265.119	269.872



Riserva sovrapprezzo azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è derivata dall'operazione di IPO e dal relativo aumento di capitale effettuato a maggio 2007, e successivamente dagli ulteriori aumenti di capitale effettuati a dicembre 2012, febbraio 2014 e febbraio 2015.

Azioni proprie

Le azioni proprie a fine 2015 comprendono 6.580.027 azioni ordinarie (5.090.495 nel 2014) per un importo di US\$ 17,5 milioni (US\$ 16,4 milioni nel 2014), corrispondenti all'1,56% del capitale emesso alla data del bilancio (1,21% nel 2014). Tali azioni sono state acquistate principalmente nel 2007 e nel 2008, durante il secondo semestre 2011 e durante il secondo semestre 2015, in seguito al programma di riacquisto azioni proprie autorizzato.

Riserva fair value

La riserva fair value accoglie gli effetti della variazione nel fair value dei contratti di swap su tassi di interesse collegati ad alcune linee di credito bancarie. I dettagli sul fair value degli strumenti finanziari derivati sono evidenziati nella Nota 25.

Riserva di conversione

Questa riserva è il risultato della conversione in US\$ del patrimonio netto delle società del Gruppo aventi una valuta funzionale diversa dal dollaro statunitense.

21. BANCHE E ALTRI FINANZIATORI

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2014
Passività non correnti		
Banche e altri finanziatori	381.016	351.430
Passività correnti		
Banche e altri finanziatori	86.775	58.978
Totale	467.791	410.408

Nel saldo sono compresi i seguenti debiti:

Linea di credito **Crédit Agricole Corporate & Investment Bank (in precedenza Calyon) / d'Amico Tankers Limited**

Il debito al 31 dicembre 2015, per un importo complessivo di US\$ 86,4 milioni, è relativo alla linea di credito revolving di originari US\$ 350,0 milioni negoziata da d'Amico Tankers Limited con Crédit Agricole CIB e altri istituti (Intesa Sanpaolo S.p.A., Fortis Bank (Nederland) N.V., The Governor and the Company of the Bank of Ireland, Norddeutsche Landesbank Girozentrale e Scotiabank (Ireland) Limited). I termini e le condizioni principali relativi a tale linea di credito sono riportati di seguito: il capitale disponibile sulla linea di credito decennale viene progressivamente ridotto di US\$ 15,5 milioni ogni sei mesi, per arrivare infine a scadenza nel 2017 con un'ultima riduzione sino a US\$ 40,0 milioni. Il rapporto tra l'importo non rimborsato, in qualsiasi momento, e il valore di mercato delle navi interessate ("asset cover ratio") di proprietà di d'Amico Tankers Limited (il "mutuatario"), sulle quali sono attualmente iscritte le ipoteche della linea di credito, non deve superare il 66,6%. Gli interessi sugli importi utilizzati della linea di credito vengono calcolati a un tasso pari al LIBOR con uno spread dello 0,65% se il rapporto tra l'importo utilizzato della linea di credito e il valore di mercato delle navi di proprietà di d'Amico Tankers Limited e delle sue controllate risulta inferiore al 50%, e al LIBOR più 0,95% se tale rapporto è pari o superiore al 50%. L'importo massimo utilizzabile dipende anche da un determinato rapporto fra EBITDA e costo del finanziamento. Esistono, inoltre, i seguenti abituali vincoli: (i) livello minimo di liquidità disponibile (compresa

quella relativa a linee di credito non utilizzate con scadenza superiore ai 12 mesi) di importo non inferiore a US\$ 25,0 milioni; (ii) valore patrimoniale netto (definito come patrimonio netto contabile più finanziamenti subordinati, iscritti nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria) non inferiore a US\$ 100,0 milioni e (iii) il rapporto fra patrimonio netto e attivo non deve essere inferiore al 35,0%. Tale linea è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping SA e prevede ipoteche iscritte su otto delle imbarcazioni di proprietà della Società. Sulla base di quanto precede, i risultati di fine esercizio sono conformi ai requisiti.

Linea di credito Crédit Agricole Corporate & Investment Bank & DNB NOR Bank ASA/ d'Amico Tankers Limited

I debiti verso banche e altri finanziatori al 31 dicembre 2015 sono relativi, per l'importo non rimborsato di US\$ 34,7 milioni, a una linea di credito di US\$ 48,0 milioni negoziata da d'Amico Tankers Limited con Crédit Agricole CIB e DNB NOR Bank ASA (concessa al 50% dai due istituti) e stipulata il 26 luglio 2011 per finanziare l'acquisto di due nuove navi costruite dai cantieri Hyundai Mipo Dockyard CO. Ltd, n. di scafo 2307 (M/T High Seas) e 2308 (M/T High Tide), consegnate rispettivamente a fine marzo e a fine aprile del 2012. L'ammontare del finanziamento, della durata di sette anni, verrà rimborsato in 28 rate trimestrali consecutive, con un pagamento finale di US\$ 12,8 milioni per nave. Il rapporto tra l'importo non rimborsato, in qualsiasi momento, e il valore di mercato delle navi interessate ("asset cover ratio") di proprietà di d'Amico Tankers Limited (il "mutuatario"), sulle quali sono attualmente iscritte le ipoteche della linea di credito, non deve superare il 65%. Il tasso di interesse da corrispondere è pari al LIBOR più il 2,10%. Il finanziamento prevede inoltre i seguenti vincoli: (i) livello minimo di liquidità disponibile (compresa quella relativa a linee di credito non utilizzate con scadenza superiore ai 12 mesi) di importo non inferiore a US\$ 25,0 milioni; (ii) valore patrimoniale netto (definito come patrimonio netto contabile più finanziamenti subordinati, iscritti nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria) non inferiore a US\$ 100,0 milioni e (iii) il rapporto fra patrimonio netto e attivo non deve essere inferiore al 35,0%. Sulla base di quanto precede, il livello del loan to value a fine esercizio era pari al 54,4% e quindi conforme ai requisiti. La linea di credito è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping S.A., e prevede ipoteche iscritte sulle due navi di proprietà della Società.

Linea di credito da 31,5 milioni Danish Ship Finance A/S/ d'Amico Tankers Limited

L'importo non rimborsato al 31 dicembre 2015 di US\$ 9,2 milioni (US\$ 8,7 milioni al netto della quota parte non ammortizzata degli oneri accessori di US\$ 0,5 milioni, corrisposti al momento dell'accensione del finanziamento) è relativo alla linea di credito concessa da Danish Ship Finance A/S a d'Amico Tankers Limited per rifinanziare l'acquisto della M/T High Prosperity avvenuto a maggio 2012. Il capitale del finanziamento sarà rimborsato in 12 rate semestrali consecutive, fino ad arrivare a un saldo residuo di US\$ 4,6 milioni da corrispondere in unica soluzione alla scadenza, dopo 6 anni dall'utilizzo. Il rapporto (il c.d. "asset cover ratio") tra l'importo ancora non rimborsato e il valore di mercato delle navi interessate di proprietà di d'Amico Tankers Limited (il "mutuatario"), sulle quali sono attualmente iscritte le ipoteche della linea di credito, non dovrà essere superiore all'80%; tale rapporto era pari al 16,7% a fine dicembre e quindi conforme ai requisiti. Il tasso di interesse passivo è pari al LIBOR sul dollaro USA più il 2,75%. La linea di credito è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping S.A., e prevede ipoteche iscritte sulla nave finanziata di proprietà della Società.

Linea di credito da 39 milioni Danish Ship Finance A/S/ d'Amico Tankers Limited

L'importo non rimborsato al 31 dicembre 2015 di US\$ 36,4 milioni (US\$ 35,9 milioni al netto della quota parte non ammortizzata degli oneri accessori di US\$ 0,45 milioni, corrisposti al momento dell'accensione del finanziamento) è relativo alla linea di credito concessa da Danish Ship Finance A/S a d'Amico Tankers Limited per finanziare l'acquisto di una nuova nave costruita presso il cantiere Hyundai Mipo Dockyard CO. Ltd – n. di scafo 2407 (M/T High Freedom) e consegnata a gennaio 2014 e per finanziare l'acquisto di una nuova nave costruita presso il cantiere Hyundai Mipo Dockyard CO. Ltd – n. di scafo 2388 (M/T High Loyalty) e consegnata a febbraio 2015. Per entrambi i finanziamenti, a partire dalla data dell'utilizzo, il capitale del finanziamento sarà rimborsato in 14 rate semestrali consecutive, fino ad arrivare a un saldo residuo di US\$ 10,4 milioni da corrispondere in unica soluzione

alla scadenza, dopo 7 anni dall'utilizzo. Il rapporto (il c.d. "asset cover ratio") tra l'importo ancora non rimborsato e il valore di mercato delle navi interessate di proprietà di d'Amico Tankers Limited (il "mutuatario"), sulle quali sono attualmente iscritte le ipoteche della linea di credito, non dovrà essere superiore all'80%; tale rapporto era pari al 50,6% a fine dicembre e quindi conforme ai requisiti. Il tasso di interesse passivo è pari al LIBOR sul dollaro USA più il 2,35%. La linea di credito è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping S.A., e prevede ipoteche iscritte sulla nave finanziata di proprietà della Società.

Prestito Commerzbank – Crédit Suisse / Glenda International Shipping Limited

L'importo consolidato di US\$ 56,2 milioni è relativo alla parte consolidata della linea di credito concessa da Commerzbank AG Global Shipping e da Crédit Suisse a Glenda International Shipping Ltd per la costruzione di sei nuove navi cisterna MR (Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd – Corea). L'accordo riguarda finanziamenti per singole imbarcazioni, con scadenza decennale a decorrere dalla consegna delle navi, per un importo complessivo fino a US\$ 195,0 milioni (pari al 67% del prezzo contrattuale da corrispondere per le navi), nonché un tasso di interesse indicizzato al LIBOR sul dollaro USA più uno spread compreso fra i 90 e i 110 punti base. La garanzia fornita riguarda principalmente ipoteche di primo grado sulle imbarcazioni. Il rapporto (il c.d. "asset cover ratio") tra l'importo ancora non rimborsato e il valore di mercato delle navi interessate di proprietà di d'Amico Tankers Limited (il "mutuatario"), sulle quali sono attualmente iscritte le ipoteche della linea di credito, non dovrà essere superiore al 76,9%; tale rapporto era pari al 65,5% a fine dicembre e quindi conforme ai requisiti.

DNB / d'Amico Tankers Limited

L'importo non rimborsato al 31 dicembre 2015 di US\$ 54,7 milioni (US\$ 53,8 milioni al netto della quota parte non ammortizzata degli oneri accessori di US\$ 0,9 milioni, corrisposti al momento dell'accensione del finanziamento) è relativo alla linea di credito concessa da DNB Bank ASA a d'Amico Tankers, sottoscritta il 16 agosto 2013, per finanziare l'acquisto di tre nuove navi costruite presso il cantiere Hyundai Mipo Dockyard CO. Ltd – n. di scafo 2385 (M/T Cielo di Gaeta), 2386 (M/T Cielo di New York) e 2387 (High Voyager) e consegnate rispettivamente a gennaio 2014, febbraio 2014 e novembre 2014. L'accordo riguarda finanziamenti per singole imbarcazioni, con scadenza dopo sei anni dalla consegna delle navi, per un importo iniziale complessivo fino a US\$ 60,7 milioni. Il capitale del finanziamento sarà rimborsato in 24 rate trimestrali consecutive, giungendo a scadenza dopo 6 anni dall'utilizzo. Il tasso di interesse passivo è pari al LIBOR sul dollaro USA più il 3,0%. Il rapporto (il c.d. "asset cover ratio") tra l'importo ancora non rimborsato e il valore di mercato delle navi interessate di proprietà di d'Amico Tankers Limited (il "mutuatario"), sulle quali sono attualmente iscritte le ipoteche della linea di credito, non dovrà essere superiore al 74,1%; tale rapporto era pari al 53,9% a fine dicembre e quindi conforme ai requisiti. La linea di credito è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping S.A., e prevede ipoteche iscritte sulla nave finanziata di proprietà della Società.

Credit Agricole CIB- ABN Amro Bank NV / d'Amico Tankers Limited

L'importo non rimborsato al 31 dicembre 2015 di US\$ 36,1 milioni (US\$ 35,7 milioni al netto della quota parte non ammortizzata degli oneri accessori di US\$ 0,4 milioni, corrisposti al momento dell'accensione del finanziamento) è relativo alla linea di credito di US\$ 40,0 milioni negoziata da d'Amico Tankers Limited con Credit Agricole CIB e ABN Amro Bank NV (concessa al 50% dai due istituti) e stipulata il 20 dicembre 2013 per finanziare due nuove navi costruite presso il cantiere Hyundai Mipo Dockyard CO. Ltd – n. di scafo 2408 (M/T High Discovery) e S-409 (M/T High Fidelity) e consegnate rispettivamente a fine febbraio e ad agosto 2014. L'ammontare del finanziamento, della durata di sei anni, verrà rimborsato in 24 rate trimestrali consecutive, con un pagamento finale di US\$ 25,5 milioni. Il tasso di interesse da corrispondere è pari al LIBOR più il 2,90%. Il rapporto (il c.d. "asset cover ratio") tra l'importo ancora non rimborsato e il valore di mercato delle navi interessate di proprietà di d'Amico Tankers Limited (il "mutuatario"), sulle quali sono attualmente iscritte le ipoteche della linea di credito, non dovrà essere superiore all'80%; tale rapporto era pari al 52,1% a fine dicembre e quindi conforme ai requisiti.

Banca Intesa / d'Amico Tankers Limited

L'importo non rimborsato al 31 dicembre 2015 (US\$ 59,4 milioni al netto della quota parte non ammortizzata degli oneri accessori di US\$ 0,6 milioni, corrisposti al momento dell'accensione del finanziamento) è relativo alla linea di credito quinquennale di US\$ 75,0 milioni negoziata da d'Amico Tankers Limited con Banca Intesa e stipulata a dicembre 2014 per finanziare le proprie attività aziendali. L'ammontare del finanziamento verrà rimborsato in 10 rate semestrali consecutive. Il tasso di interesse da corrispondere è pari al LIBOR più il 2,25%. La linea di credito è garantita dalla controllante d'Amico S.p.A. La linea di credito è soggetta ai seguenti termini e condizioni: (i) rapporto tra il valore della situazione finanziaria netta e il valore di mercato delle navi inferiore al 75%; (ii) rapporto tra il valore patrimoniale netto e il valore contabile del bene superiore al 35%; (iii) livello minimo di liquidità disponibile (compresa quella relativa a linee di credito non utilizzate) di importo non inferiore a US\$ 25,0 milioni; (iv) valore patrimoniale netto (definito come patrimonio netto contabile più finanziamenti subordinati, iscritti nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria) non inferiore a US\$ 100,0 milioni.

Banca Intesa / d'Amico Tankers Limited

L'importo non rimborsato al 31 dicembre 2015 è relativo alla linea di credito a breve termine uncommitted di US\$ 10,0 milioni stipulata a settembre 2014 per gli scopi generali della società. Il finanziamento è stato acceso il 26 settembre 2014 per un periodo di tre mesi. La linea di credito è garantita da una "lettera di patronage" della controllante d'Amico International Shipping SA.

ING Bank N.V. – filiale di Londra / d'Amico Tankers Limited

L'importo non rimborsato al 31 dicembre 2015 di US\$ 17,1 milioni (US\$ 16,9 milioni al netto della quota parte non ammortizzata degli oneri accessori di US\$ 0,2 milioni, corrisposti al momento dell'accensione del finanziamento) è relativo alla linea di credito di US\$ 20,0 milioni negoziata da d'Amico Tankers Limited con ING Bank e stipulata il 2 dicembre 2014 per rifinanziare due navi (High Presence e High Priority). L'ammontare del finanziamento, della durata di sei anni, verrà rimborsato in 24 rate trimestrali consecutive, con un pagamento finale di US\$ 6,2 milioni. Il tasso di interesse da corrispondere è pari al LIBOR più il 2,05%. Il rapporto (il c.d. "asset cover ratio") tra l'importo ancora non rimborsato e il valore di mercato delle navi interessate di proprietà di d'Amico Tankers Limited (il "mutuatario"), non dovrà essere superiore al 76,9%; il rapporto era pari al 45,1% a fine dicembre e quindi conforme ai requisiti.

MPS Capital Service / d'Amico Tankers Limited

L'importo non rimborsato al 31 dicembre 2015 di US\$ 11,5 milioni (US\$ 10,7 milioni al netto della quota parte non ammortizzata degli oneri accessori di US\$ 0,8 milioni, corrisposti al momento dell'accensione del finanziamento) è relativo alla linea di credito di US\$ 58,0 milioni negoziata da d'Amico Tankers Limited con MPS Capital Service e stipulata il 1° luglio 2015 per finanziare due nuove navi costruite presso il cantiere Hyundai Mipo Dockyard CO. Ltd – n. di scafo S-429 e n. di scafo S-430, previste in consegna per il 2017. L'ammontare del finanziamento per ogni nave verrà rimborsato in dieci rate annuali consecutive, con un pagamento finale di US\$ 19,4 milioni. Il tasso di interesse da corrispondere è pari al LIBOR più il 2,25%. Il rapporto tra l'importo non rimborsato, in qualsiasi momento, e il valore di mercato delle navi interessate ("asset cover ratio") di proprietà di d'Amico Tankers Limited (il "mutuatario"), sulle quali sono attualmente iscritte le ipoteche della linea di credito, non deve superare l'80%.

SEB - Skandinaviska Enskilda Banken AB / d'Amico Tankers Limited

L'importo non rimborsato al 31 dicembre 2015 di US\$ 22,3 milioni (US\$ 22 milioni al netto della quota parte non ammortizzata degli oneri accessori di US\$ 0,3 milioni, corrisposti al momento dell'accensione del finanziamento) è relativo alla linea di credito di US\$ 23,07 milioni negoziata da d'Amico Tankers Limited con Skandinaviska Enskilda Banken AB e stipulata il 1° agosto 2014 per finanziare una nuova nave costruita presso il cantiere Hyundai Mipo Dockyard CO. Ltd – n. di scafo S-410 e consegnata nel 2015. L'ammontare del finanziamento verrà rimborsato in 24 rate trimestrali consecutive, con un pagamento finale di US\$ 13,8 milioni. Il tasso di interesse da corrispondere

è pari al LIBOR più il 2,45%. Il rapporto (il c.d. "asset cover ratio") tra l'importo ancora non rimborsato e il valore di mercato delle navi interessate di proprietà di d'Amico Tankers Limited (il "mutuatario"), sulle quali sono attualmente iscritte le ipoteche della linea di credito, non dovrà essere superiore al 76,9%; tale rapporto era pari al 62,0% a fine dicembre e quindi conforme ai requisiti. La linea di credito è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping S.A., e prevede ipoteche iscritte sulla nave finanziata di proprietà della Società.

Credit Agricole CIB / d'Amico Tankers Limited

L'importo non rimborsato al 31 dicembre 2015 di US\$ 9,5 milioni (US\$ 9,4 milioni al netto della quota parte non ammortizzata degli oneri accessori di US\$ 0,1 milioni, corrisposti al momento dell'accensione del finanziamento) è relativo alla linea di credito di US\$ 9,5 milioni negoziata da d'Amico Tankers Limited con Credit Agricole CIB e stipulata il 24 giugno 2015 per finanziare l'acquisto della nave Cielo di Guangzhou. L'ammontare del finanziamento, della durata di quattro anni, verrà rimborsato in 16 rate trimestrali consecutive, con un pagamento finale di US\$ 5,5 milioni. Il tasso di interesse da corrispondere è pari al LIBOR più il 2,10%. Il rapporto (il c.d. "asset cover ratio") tra l'importo ancora non rimborsato e il valore di mercato delle navi interessate di proprietà di d'Amico Tankers Limited (il "mutuatario"), sulle quali sono attualmente iscritte le ipoteche della linea di credito, non dovrà essere superiore al 74,1%; tale rapporto era pari al 66,7% a fine dicembre e quindi conforme ai requisiti.

Banca IMI SpA / d'Amico Tankers Limited

L'importo non rimborsato al 31 dicembre 2015 di US\$ 22,5 milioni (US\$ 21,8 milioni al netto della quota parte non ammortizzata degli oneri accessori di US\$ 0,7 milioni, corrisposti al momento dell'accensione del finanziamento) è relativo alla linea di credito di US\$ 45,08 milioni negoziata da d'Amico Tankers Limited con Banca IMI Spa e stipulata il 16 maggio 2015 per finanziare due nuove navi costruite presso il cantiere Hyundai Mipo Dockyard CO. Ltd – n. di scafo S-420 (Cielo di Ulsan), consegnata a ottobre 2015, e n. di scafo S-421 (Cielo di Capri), prevista in consegna nel 2016. L'ammontare del finanziamento per ogni nave verrà rimborsato in 14 rate semestrali consecutive, con un pagamento finale di US\$ 12,3 milioni. Il tasso di interesse da corrispondere è pari al LIBOR più il 2,65%. Il rapporto tra l'importo non rimborsato, in qualsiasi momento, e il valore di mercato delle navi interessate ("asset cover ratio") di proprietà di d'Amico Tankers Limited (il "mutuatario") non deve superare il 75%. Tale rapporto era pari al 34,7% a fine dicembre e quindi conforme ai requisiti. La linea di credito è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping S.A., e prevede ipoteche iscritte sulla nave finanziata di proprietà della Società.

Banca Passadore / d'Amico International Shipping S.A.

L'importo da rimborsare al 31 dicembre 2015 pari a Euro 2.1 milioni è relativo alla linea di credito a breve termine uncommitted stipulata il 30 luglio 2014 per gli scopi generali della società.

Cassa Lombarda / d'Amico International Shipping S.A.

L'importo da rimborsare di € 2.0 milioni al 31 dicembre 2015 è relativo alla linea di credito a breve termine per gli scopi generali della società, completamente ripagato a gennaio 2016.

22. DEBITI A BREVE E ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2014
Debiti commerciali	24.628	32.045
Altri debiti	1.422	908
Ratei e risconti passivi	7.183	3.395
Totale	33.233	36.348

I debiti a breve e le altre passività correnti al 31 dicembre 2015 comprendono principalmente debiti commerciali. Il Gruppo ha predisposto strategie di finanziamento del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze stabilite (cfr. Nota 25).

23. ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2015			Al 31 Dicembre 2014		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altre passività finanziarie	4.000	4.242	8.242	-	4.915	4.915
Fair value degli strumenti derivati	11.320	4.305	15.625	3.181	14.226	17.407
Totale altre passività finanziarie	15.320	8.547	23.867	3.181	19.141	22.322

Il saldo a fine 2015 rappresenta principalmente il fair value degli strumenti di copertura derivati Interest Rate Swap, unitamente ai risconti passivi su premi percepiti su contratti derivati su valute e bunker, interessi finanziari su finanziamenti bancari e ratei passivi per oneri alla data di bilancio. Le tecniche di calcolo del fair value degli strumenti derivati e le informazioni sul rischio di mercato finanziario e sul rischio di credito sono riportate nella Nota 25.

24. DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2014
Debiti per imposte correnti	359	535

Il saldo a fine 2015 rispecchia principalmente le imposte sul reddito e la tonnage tax dovute dalle controllate alla chiusura dell'esercizio e l'imposta sul patrimonio netto dovuta dalla controllante.

25. GESTIONE DEI RISCHI

Il Gruppo è esposto a diversi rischi connessi con le sue operazioni internazionali: nuovi rischi significano anche nuove opportunità, traguardi e ricompense, e per tale motivo la gestione del rischio è integrata nella strategia di d'Amico International Shipping al fine di sfruttare al massimo le possibilità di raggiungere gli obiettivi strategici e di ricavo in maniera sostenibile. Il settore dei trasporti marittimi è fortemente sensibile alle fluttuazioni del mercato, che possono causare significative variazioni delle tariffe dei noli e dei prezzi delle navi. La gestione complessiva del rischio ha come finalità la riduzione dell'esposizione degli utili del Gruppo alle fluttuazioni cicliche.

Durante il processo di determinazione del bilancio preventivo, il Gruppo individua gli abituali livelli di mercato nell'analisi di tutti i rischi impliciti in modo da intraprendere sistematicamente tutte le azioni necessarie per ridurre, neutralizzare o fornire una copertura alle esposizioni assunte nel corso dell'esercizio, tenendo conto delle condizioni di mercato e in linea con le stime relative all'andamento della propria attività. Sono state istituite specifiche politiche di controllo del rischio e relative linee guida al fine di determinare quotidianamente il limite di contrattazione complessivo del Gruppo e la variazione del delta. Il corretto monitoraggio delle procedure di controllo interno è garantito sia dal nostro back office che dal front office. Nella presente sezione vengono fornite informazioni di tipo quantitativo e qualitativo riguardo all'effetto che tali rischi possono avere sul Gruppo.

Il Comitato di Controllo Interno e Gestione del Rischio – costituito all'interno del Consiglio di Amministrazione – elabora e controlla le politiche di gestione del rischio del Gruppo, riferendo regolarmente al Consiglio di Amministrazione in merito all'attività svolta nell'ambito della struttura di Corporate Governance.

Il Gruppo ha adottato un sistema di Controllo Interno e Gestione del Rischio con lo scopo di identificare, misurare, gestire e monitorare i principali rischi. Il Sistema contribuisce ad assicurare la salvaguardia degli asset societari, l'efficienza ed efficacia delle procedure gestionali, l'affidabilità dell'informazione di carattere finanziario e la conformità con leggi e regolamenti, includendo le norme statutarie e le procedure interne

Rischio di mercato

DIS e le sue controllate sono esposte al rischio di mercato principalmente per le navi che operano sul mercato spot e che generano ricavi a tariffe correnti di mercato. In particolare, quando viene presa a noleggio una nave, il costo può essere tale da non lasciare margine di profitto e, al contrario, quando viene data a noleggio un'imbarcazione la tariffa può essere troppo bassa per garantire un adeguato ritorno. Le strategie di gestione del rischio che vengono applicate sono le seguenti: (i) il Gruppo intende avere una copertura di contratti a tariffa fissa compresa fra il 40% e il 60%, in modo che l'esposizione al mercato spot non superi il 60%, a seconda delle condizioni di mercato, dell'andamento delle tariffe e delle aspettative; (ii) le navi operano in parte in consorzio ("pool") per ridurre l'impatto di specifici rischi che riguardano le singole imbarcazioni; (iii) le navi operano su scala mondiale per ridurre l'effetto derivante dalle differenti condizioni di mercato e dalle tariffe su differenti rotte fra l'emisfero orientale e l'emisfero occidentale; il Gruppo non utilizza di norma strumenti finanziari derivati per gestire la propria esposizione alle tariffe delle navi praticate sul mercato spot.

Rischio dei mercati finanziari

In quanto Gruppo multinazionale DIS opera in tutto il mondo ed è pertanto principalmente esposto a quel rischio di mercato che è il rischio di cambio e alle fluttuazioni dei tassi di interesse.

Rischio di cambio

DIS utilizza i dollari USA come valuta funzionale e la maggior parte delle operazioni effettuate dalla Società è denominata in questa valuta. Il Gruppo è esposto al rischio valutario per le operazioni espresse in divise diverse dal dollaro USA, in primo luogo Euro e Yen.

Il Gruppo sottopone a costante monitoraggio il rischio valutario. Il management non ritiene che, per quanto riguarda le attività operative, il Gruppo abbia un'esposizione significativa al rischio di cambio, poiché i ricavi del Gruppo e gran parte dei costi operativi sono espressi in dollari statunitensi. Per quanto riguarda l'attività di finanziamento, a seguito dell'accensione della linea di credito Mizuho (denominata in Yen giapponese) e del fatto che molte opzioni di acquisto delle navi sono denominate in Yen, la Società è esposta al rischio derivante dalle fluttuazioni del tasso di cambio dello Yen giapponese. Il Gruppo determina e controlla sistematicamente la propria esposizione alle fluttuazioni delle valute estere e agli squilibri valutari al fine di prevedere i potenziali effetti negativi e adottare le misure necessarie per ridurre l'eventuale impatto tramite il ricorso alla copertura della propria esposizione al tasso di cambio, se necessario, per mantenerla entro livelli accettabili. In particolare, l'esposizione al rischio di cambio sui previsti flussi di finanziamento e commerciali è coperta con swap su valute, contratti forward su valute e opzioni su valute, conformemente a specifiche politiche di gestione del rischio e alle relative linee guida nonché a procedure di controllo interno (per ulteriori informazioni si veda la parte successiva dedicata agli strumenti derivati). Le controparti di tali accordi sono importanti istituti finanziari; alcune operazioni potrebbero avere come controparte anche d'Amico Finance Limited (una società del Gruppo d'Amico).

Il rischio di cambio è relativo ai flussi di cassa non denominati in dollari USA, costituiti principalmente da alcune spese amministrative e costi operativi denominati in Euro. Nel 2015, tali pagamenti sono stati pari a un equivalente US\$ 30,0 milioni, ossia il 9,22% del totale delle spese operative, amministrative, finanziarie e degli oneri fiscali, di

cui il 6,9% riferito a operazioni in Euro. Fra le altre valute di rilievo si segnalano le sterline britanniche (1,23%) e i dollari di Singapore (0,8%).

US\$ migliaia	Variazione %	2015		2014	
		% +	% -	% +	% -
US\$ / Valuta	10%	3.003	(3.003)	(3.323)	3.323

Nell'ambito dell'analisi di sensibilità, una fluttuazione del 10% del tasso di cambio del dollaro USA rispetto a tutte le altre valute avrebbe determinato una variazione della perdita del Gruppo pari a +/-US\$ 3,0 milioni per l'esercizio in esame (US\$ +/-3,2 milioni nel 2014). La sensibilità complessiva del Gruppo al rischio valutario è rimasta praticamente invariata rispetto all'esercizio precedente.

Rischio di tasso di interesse

Il Gruppo è esposto al rischio di tasso di interesse derivante dal fatto che depositi bancari e linee di credito necessari a finanziare le nuove navi in costruzione e l'acquisto di navi sono indicizzati a tasso di interesse variabile. Il rischio viene gestito dal Gruppo tramite il ricorso a swap su tassi di interesse e l'attività di copertura viene regolarmente valutata per garantire l'applicazione di una strategia economicamente conveniente.

Le strategie di gestione del rischio prevedono che (i) per una parte delle linee di credito di DIS e DTL il tasso venga trasformato in fisso mediante contratti di swap su tassi di interesse (IRS). Ai fini contabili, alcuni contratti sono considerati di copertura (IAS 39) e la parte di utile o perdita dello strumento di copertura viene imputata al reddito complessivo. Il management ritiene che la trasformazione in tasso fisso di una parte degli interessi sui finanziamenti renda più prevedibili i futuri costi per interessi, fino a un livello considerato adeguato per l'azienda, consentendo così a DIS e DTL di ridurre il rischio di fluttuazioni significative dei tassi di interesse. Per adeguarsi ai requisiti di efficacia della contabilizzazione delle operazioni di copertura, tali operazioni vengono riesaminate e confermate con cadenza trimestrale; (ii) il management analizza in via continuativa i tassi di interesse disponibili sul mercato, per far sì che le linee di credito siano concorrenziali. Per gli altri contratti che non sono classificati come di copertura nell'ambito dei principi contabili IFRS, la variazione del fair value viene contabilizzata in conto economico.

Sensibilità al tasso di interesse

US\$ migliaia	2015		2014	
	+1% Increase	-1% Decrease	+1% Increase	-1% Decrease
Costo delle variazioni dei tassi d'interesse	(1.355)	1.355	(1.430)	1.430
Swap su tassi di interesse / patrimonio netto	14.281	(14.841)	8.057	(7.181)
Swap su tassi di interesse / (Conto economico)	919	(979)	1.786	(1.786)

A parità di condizioni, un aumento di 100 punti base nei tassi di interesse avrebbe determinato un aumento degli oneri finanziari netti pari a US\$ 1,4 milioni (US\$ 1,4 milioni nel 2014) mentre una riduzione di 100 punti base avrebbe determinato un decremento degli oneri finanziari netti di US\$ 1,4 milioni (US\$ 1,4 milioni nel 2014). Al 31 dicembre 2015, se i tassi di interesse fossero stati più alti o più bassi dell'1% e tutte le altre variabili fossero rimaste costanti, la valutazione degli swap avrebbe determinato un aumento di US\$ 15,2 milioni, rispettivamente una diminuzione di US\$ 15,8 milioni.

Strumenti finanziari – Fair value e gestione del rischio

Rischio di fair value e tecniche di valutazione

Il fair value delle attività e delle passività finanziarie è determinato come segue:

- Il fair value delle attività e delle passività finanziarie con termini e condizioni standard, negoziate su mercati liquidi e attivi, è determinato facendo riferimento ai prezzi di mercato.
- Il fair value degli strumenti derivati viene calcolato utilizzando i prezzi di mercato. Qualora tali quotazioni non siano disponibili, si procede a un'analisi dei flussi di cassa attualizzati. I contratti forward su valute sono valutati utilizzando le valutazioni future dei tassi di cambio e le curve dei rendimenti derivanti dai tassi di interesse quotati, abbinando le scadenze dei contratti. Gli swap su tassi di interesse sono misurati al valore corrente del flusso di cassa futuro previsto e attualizzati sulla base delle curve dei rendimenti applicabili derivanti dai tassi di interesse di mercato.
- Il fair value delle altre attività e passività finanziarie (escluso quanto descritto in precedenza) è determinato conformemente ai modelli di determinazione del prezzo generalmente applicati, che si basano sull'analisi dei flussi di cassa attualizzati. I prestiti in Yen giapponesi sono riportati al costo ammortizzato.
- Il fair value degli strumenti finanziari tiene conto del rischio di controparte (attività finanziarie) e del rischio di credito della società stessa (passività).



Classificazione contabile e fair value

La seguente tabella mostra il valore contabile e i fair value delle attività e passività finanziarie, nonché il loro livello all'interno della gerarchia di fair value.

31 Dicembre 2015

US\$ migliaia	Finanziamenti e crediti	Strumenti derivati	Totale	Fair Value		Totale
				1° livello	2° livello	
Attività						
Attività finanziarie non correnti	22.589	-	22.589	-	-	-
Crediti a breve e altre attività correnti	55.334	-	55.334	-	-	-
Altre attività finanziarie correnti	600	438	1.038	-	438	438
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	45.842	-	45.842	-	-	-
Passività						
Banche e altri finanziatori	467.791	-	467.791	-	-	-
Altre passività finanziarie non correnti	4.000	11.320	15.320	-	11.320	15.320
Debiti a breve e altre passività correnti	33.233	-	33.233	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	4.242	4.305	8.547	-	4.305	4.305
Debiti per imposte correnti	359	-	359	-	-	-

Le tabella seguente riporta le attività e le passività del Gruppo stimate al fair value al 31 dicembre 2014.

31 Dicembre 2014

US\$ migliaia	Finanziamenti e crediti	Strumenti derivati	Totale	Fair Value		Totale
				1° livello	2° livello	
Attività						
Attività finanziarie non correnti	20.657	-	20.657	-	-	-
Crediti a breve e altre attività correnti	48.800	-	48.800	-	-	-
Altre attività finanziarie correnti	-	2.741	2.741	-	2.741	2.741
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	68.383	-	68.383	-	-	-
Passività						
Banche e altri finanziatori	410.408	-	410.408	-	-	-
Altre passività finanziarie non correnti	-	3.181	3.181	-	3.181	3.181
Debiti a breve e altre passività correnti	36.348	-	36.348	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	4.915	14.226	19.141	-	14.226	14.226
Debiti per imposte correnti	535	-	535	-	-	-

Gli strumenti finanziari di secondo livello riportati nella tabella precedente si riferiscono a strumenti derivati e il loro fair value è ottenuto sulla base delle valutazioni fornite dalla banca corrispondente a fine periodo. Le controparti sono costituite da istituti finanziari con rating da A+ a BB+, tenuto conto di questi elementi, non si è ritenuto necessario operare rettifiche per riflettere il rischio di performance.

La tabella non mostra il fair value dei crediti e debiti commerciali a breve, in quanto il valore contabile si avvicina ragionevolmente al loro fair value. Il valore contabile delle attività e passività non rilevate al fair value costituisce un'approssimazione del loro fair value.

Il valore contabile delle attività finanziarie rappresenta la massima esposizione al rischio di credito.

Le minusvalenze realizzate al 31 dicembre 2015 sono pari a US\$ 7,3 milioni mentre le plusvalenze non realizzate sono pari a US\$ 1,4 milioni e le minusvalenze non realizzate ammontano a US\$ 1,4 milioni.

Strumenti derivati

Swap su tassi di interesse

A fine 2015 d'Amico Tankers Ltd ha in essere ventiquattro contratti di swap su tassi di interesse (IRS), uno dei quali è stato rinegoziato nel 2011 per un importo di US\$ 50,0 milioni, con scadenza prevista nel 2016; tali contratti hanno finalità di copertura contro i rischi relativi ai tassi di interesse sulla linea di credito revolving Crédit Agricole CIB. Nel 2012, d'Amico Tankers Ltd ha stipulato quattro nuovi contratti di swap su tassi di interesse a fini di copertura contro i rischi legati ai tassi di interesse sulla linea di credito Crédit Agricole CIB / DnB NOR di US\$ 48,0 milioni con scadenza prevista nel 2019. Nel 2013 sono stati stipulati due IRS a fini di copertura contro i rischi legati ai tassi di interesse sul finanziamento Danish Ship Finance di US\$ 31,5 milioni con scadenza prevista nel 2019 (High Prosperity) e nel 2022 (High Trust). Nel 2014 sono stati stipulati altri dieci IRS in relazione al finanziamento di sette navi di nuova costruzione che sono state consegnate durante il 2014 e 2015, con scadenza compresa tra il 2020 e il 2022. Durante il 2015 DTL ha acquisito un altro IRS in relazione al finanziamento di sette navi di nuova costruzione, di cui due sono state consegnate nel 2015 e cinque si riferiscono a consegne previste per il 2016, con scadenza compresa tra il 2022 e il 2024. Le coperture sono ritenute altamente efficaci e gli utili/perdite non realizzati sono contabilizzati all'interno dell'utile netto complessivo.

Contratti forward su valute

Nel 2015 d'Amico Tankers Limited ha stipulato alcuni contratti forward su valute ai fini di copertura del rischio dell'esposizione a spese tecniche e costi amministrativi denominati in Euro, Yen giapponesi, Dollari di Singapore e Sterline britanniche, iscritti al fair value nel conto economico. Tali contratti sono iscritti al fair value a conto economico. Nel 2015 le plusvalenze realizzate corrispondono a US\$ 7,6 milioni e le plusvalenze non realizzate a US\$ 1,3 milioni.

Derivati sul bunker

Durante il 2015 d'Amico Tankers Limited ha stipulato swap e contratti derivati sul bunker a copertura del rischio di un potenziale aumento dei costi del bunker. Essendo stati stipulati sulla base del consumo periodico medio di bunker, sono iscritti al fair value a conto economico. Nel 2015 le plusvalenze nette realizzate ammontavano a US\$ 0,7 milioni, mentre il fair value dei contratti in essere al 31 dicembre 2015 aveva una valutazione negativa di US\$ 0,9 milioni.

La tabella seguente riporta l'impatto contabile degli strumenti derivati in per gli anni 2015 e 2014, oggetto dei contratti precedentemente citati:

US\$ migliaia	2015		2014	
	Conto economico	Patrimonio netto	Conto economico	Patrimonio netto
Swap su tassi di interesse / contabilità di copertura	(145)	(3.180)	-	583
Swap su tassi di interesse / copertura finanziaria	61	-	(1.194)	-
Valuta / copertura finanziaria	(8.908)	-	(1.372)	-
Bunker / copertura finanziaria	1.669	-	(9.715)	-
Totale	(7.323)	(3.180)	(12.281)	583

Il fair value degli strumenti derivati in essere a fine esercizio è evidenziato nella voce Altre attività finanziarie correnti e Altre passività finanziarie correnti/non correnti.

Valutazione del fair value

I contratti di swap su tassi di interesse e i contratti forward su valute sono considerati strumenti finanziari di secondo livello in quanto il loro fair value si ricava da elementi differenti dalle quotazioni osservabili (cfr. Nota 1). Le informative previste per il terzo livello di fair value non sono applicabili alla valutazione attuale.

Il fair value degli strumenti derivati e di copertura esistenti è valutato a ciascuna data di chiusura.

I derivati sono stipulati con banche o istituti finanziari con rating da A a BBB (S&P).

Rischio di credito

Il Gruppo è esposto al rischio di credito derivante da possibili inadempienze delle proprie controparti, principalmente clienti, agenti, partner delle joint venture e istituti finanziari. Il Gruppo tratta solitamente con controparti affidabili in termini di qualità di credito e la sua esposizione a questo rischio è oggetto di monitoraggio costante, tenendo conto anche del rischio di default del settore e del rischio del paese in cui operano i clienti, allo scopo di limitare la sua esposizione ai pagamenti in mora; il Gruppo ha quindi adottato politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze stabilite. Al fine di minimizzare il rischio, DIS e DTL adottano le seguenti strategie di gestione del rischio: (i) il portafoglio clienti è composto essenzialmente da un numero significativo di primarie compagnie petrolifere e da società chimiche multinazionali. I crediti commerciali in essere vengono puntualmente analizzati. Il recupero delle controspese e delle spese di noleggio viene seguito da un team dedicato. Storicamente, DIS non ha mai subito perdite di rilievo sui crediti commerciali; (ii) fornitori: per quanto riguarda i servizi ricevuti (ad es. disponibilità e gestione degli equipaggi, servizi tecnici) e il carburante bunker, i pagamenti vengono programmati in modo da minimizzare il rischio di credito. Per quanto riguarda i cantieri che consegnano le navi in costruzione, i pagamenti anticipati sono coperti da adeguata garanzia bancaria per il buon fine dell'operazione; (iii) i rapporti con gli agenti vengono gestiti tramite un team interno di notevole esperienza. Dal 2007, il Gruppo si avvale anche, per i pagamenti da effettuare agli agenti portuali, della DA Desk, un'organizzazione professionale esterna, specializzata nel garantire un'esecuzione efficace e puntuale delle transazioni commerciali; (iv) partner consortili: la responsabilità della gestione dei rischi di credito rimane in capo al Gruppo; (v) banche: la politica della Società prevede rapporti solo con grandi banche caratterizzate da solidi rating creditizi e specializzate nel settore della navigazione marittima e che godono di eccellente reputazione; (vi) il Gruppo effettua il monitoraggio della propria esposizione contrattuale complessiva e ha previsto un accantonamento per svalutazioni, che rappresenta la stima delle perdite sostenute per crediti commerciali e altri crediti.

I dieci maggiori clienti nel corso del 2015 hanno rappresentato circa il 58% dei ricavi della Società (2014: 56%). Alla fine del periodo di bilancio il 59% del totale crediti commerciali era dovuto dai 10 maggiori clienti del Gruppo (2014: 53%). Le società DIS trattano principalmente con importanti compagnie petrolifere. Considerato il loro standard creditizio, i rischi di controparte riguardano essenzialmente crediti a breve per controspese e alcune spese sostenute per loro conto. Entrambi sono monitorati e svalutati uno ad uno. Al 31 dicembre 2015 i corrispondenti accantonamenti erano pari a US\$ 0,5 milioni (US\$ 1,4 milioni nel 2014). Il Gruppo ritiene che gli importi svalutati dovuti da oltre 30 giorni siano ancora totalmente recuperabili sulla base dei pagamenti passati dei clienti e di un'analisi del relativo rischio di credito (rischio di default della controparte).

Il Gruppo detiene consistenti depositi di liquidità presso Calyon Bank, con rating A (S&P), ABN-AMRO, con rating A (S&P), e DNB con rating A+ (S&P).

Il valore contabile delle attività finanziarie rappresenta la massima esposizione al rischio di credito.

Rischio di liquidità

Il Gruppo è esposto al rischio di liquidità derivante dal possibile disallineamento delle necessità di cassa - principalmente per l'acquisto di navi e per i rimborsi della linea di credito – dai flussi di cassa in entrata a livello di Gruppo.

Come parte del suo processo di programmazione dei finanziamenti, DIS gestisce il rischio di liquidità concentrandosi sulla struttura del proprio capitale in modo da bilanciare le notevoli linee di credito e i fondi disponibili, unitamente alla liquidità che si prevede venga generata dalle attività operative, al fine di permettere alla Società di mantenere un livello di liquidità adeguato alle esigenze del Gruppo, ottimizzando contemporaneamente il costo-opportunità del mantenimento delle riserve di liquidità e raggiungendo un equilibrio efficiente in termini di scadenze e composizione del finanziamento. La struttura del capitale del Gruppo è fissata entro i limiti stabiliti dal Consiglio di Amministrazione della Società e la direzione riesamina costantemente i finanziamenti del gruppo e i fabbisogni di liquidità.

Nonostante le difficili condizioni del mercato del credito, la Società è riuscita a conservare l'accesso a una vasta gamma di finanziamenti a prezzi competitivi tramite le istituzioni finanziarie e sul mercato dei capitali (si veda la Nota 21).

Nelle tabelle seguenti sono riportate le restanti scadenze contrattuali delle passività bancarie del Gruppo e i periodi di rimborso pattuiti rispettivamente per gli esercizi 2015 e 2014. Le tabelle sono state redatte sulla base dei flussi di cassa non attualizzati alla data di rimborso più vicina.

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2015				
	< 1 anno	1-2 anni	2-5 anni	> 5 anni	Totale
Totale banche e altri finanziatori	86.775	97.154	229.746	54.117	467.792

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2014 ⁽¹⁾				
	< 1 anno	1-2 anni	2-5 anni	> 5 anni	Totale
Totale banche e altri finanziatori	58.977	62.700	200.617	88.114	410.408

Se si escludono le suddette passività finanziarie, non si prevede che i flussi di cassa inclusi nelle scadenze analizzate possano essere percepiti in anticipo o per importi molto diversi.

26. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Ai sensi del principio contabile IAS 24, le parti correlate della Società sono entità e individui capaci di esercitare un controllo, un controllo congiunto o una significativa influenza su DIS e le sue controllate, sulle società appartenenti al Gruppo d'Amico e sulle joint venture di d'Amico International Shipping. Inoltre, i membri del Consiglio di Amministrazione di DIS e i dirigenti con responsabilità strategiche e il loro familiari sono considerati parti correlate.

DIS ha effettuato operazioni con parti correlate, fra cui la sua diretta controllante d'Amico International S.A., società costituita in Lussemburgo, la sua controllante italiana capofila, d'Amico Società di Navigazione S.p.A. (DSN) e con alcune delle controllate della DSN (Gruppo d'Amico).

Nel corso del 2015, le transazioni finanziarie più importanti hanno riguardato, tra l'altro, un accordo per la gestione di servizi (servizi tecnici, di equipaggio ed informatici) con le società del Gruppo d'Amico, nonché il pagamento dei diritti di utilizzo del marchio a d'Amico Società di Navigazione S.p.A., un accordo per la fornitura di personale e di servizi con d'Amico Shipping Singapore e d'Amico Shipping USA, per un costo complessivo pari a US\$ 5,2 milioni

e l'acquisto di Intermediate Fuel Oil e di Marine Diesel Oil presso la Rudder SAM, una delle società controllate dal Gruppo d'Amico, per US\$ 57,1 milioni, compresi tra i costi per i carburanti bunker per l'esercizio.

Le operazioni con parti correlate inerenti i rapporti tra d'Amico International Shipping S.A. e le proprie controllate (rapporti infragrupo) sono evidenziati nel bilancio d'esercizio.

Gli effetti delle operazioni fra parti correlate sul conto economico consolidato 2015 e 2014 del Gruppo, non riportati in altre parti del presente bilancio, sono i seguenti:

US\$ migliaia	2015		2014	
	Totale	Di cui con parti correlate	Totale	Di cui con parti correlate
Ricavi	414.877	5.274	315.304	3.408
Costi diretti di viaggio	(104.166)	-	(102.827)	(85.138)
Costi per noleggi passivi	(138.758)	(20.936)	(110.228)	(1.064)
Altri costi operativi diretti	(65.847)	(6.514)	(60.037)	(6.076)
Costi generali e amministrativi	(15.141)	(4.474)	(16.762)	(1.054)
Altri proventi operativi	328	-	823	-
Utile dalla vendita di navi	5.839	-	6.488	-
Proventi (oneri) finanziari netti	(8.015)	-	(7.865)	-

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2015, al 31 dicembre 2014 e al 1° gennaio 2014, non riportati in altre parti del presente bilancio, erano i seguenti:

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2015		Al 31 Dicembre 2014	
	Totale	Di cui parti correlate	Totale	Di cui parti correlate
ATTIVITÀ				
Attività non correnti				
Immobilizzazioni materiali	770.738	-	647.167	-
Partecipazioni in entità a controllo congiunto	4.504	-	4.348	-
Attività finanziarie non correnti	22.589	20.589	20.657	20.657
Attività correnti				
Rimanenze	10.276	-	12.422	-
Crediti a breve e altre attività correnti	55.334	1.031	48.800	-
Attività finanziarie correnti	1.038	-	2.741	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	45.485	-	68.383	-
PASSIVITÀ				
Passività non correnti				
Banche e altri finanziatori	381.017	-	351.430	-
Altre passività finanziarie non correnti	15.320	-	3.181	-
Passività correnti				
Banche e altri finanziatori	86.775	-	58.978	-
Debiti a breve e altre passività correnti	33.323	3.655	36.348	7.470
Altre passività finanziarie correnti	8.547	-	19.141	-
Debiti per imposte correnti	359	-	535	-

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato 2015 del Gruppo, non riportati in altre parti del presente bilancio, sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping	d'Amico Shipping Italia SpA	DM Shipping Ltd	d'Amico Società di Nav SpA	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico Shipping USA	Compagnia Generale Telemar
	(consolidato)						
Ricavi	414.877						
di cui							
Nolo di andata (Freight out)	5.274	-	-	-	5.274	-	-
Costi per noleggi passivi	(138.758)						
di cui							
Contratti di noleggio delle navi	(20.936)	(9.594)	(11.342)	-	-	-	-
Altri costi operativi diretti	(65.847)						
di cui							
Contratti di gestione	(4.697)	-	-	(4.697)	-	-	-
Spese tecniche	(1.817)	-	-	-	-	-	(1.817)
Costi generali e amministrativi	(15.141)						
di cui							
Accordi di fornitura di servizi/ Consulenze	(4.474)	-	-	(1.022)	(2.282)	(1.170)	-
Totale		(9.594)	(11.342)	(5.719)	2.992	(1.170)	(1.817)

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato 2014 del Gruppo sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping	d'Amico Shipping Italia SpA	Rudder SAM	d'Amico Società di Nav SpA	d'Amico Shipping Singapore	Compagnia Generale Telemar
	(consolidato)					
Ricavi	315.304					
di cui						
Nolo di andata (Freight out)	3.408	-	-	-	3.408	-
Costi diretti di viaggio	(102.827)					
di cui						
Bunker	(85.138)	-	(85.138)	-	-	-
Costi per noleggi passivi	(110.228)					
di cui						
Contratti di noleggio delle navi	(1.064)	(1.064)	-	-	-	-
Altri costi operativi diretti	(60.037)					
di cui						
Contratti di gestione	(4.146)	-	-	(4.146)	-	-
Spese tecniche	(1.930)	-	-	-	-	(1.930)
Costi generali e amministrativi	(16.762)					
di cui						
Personale/Amministratori						
Accordi di fornitura di servizi/ Consulenze	(1.054)	-	-	(1.054)	-	-

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2015 sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping S.A.	Sirius Ship Management	Rudder SAM	DM Shipping Ltd
	(consolidato)			
Crediti a breve e altre attività correnti	55.334			
di cui verso parti correlate	1.031	1.031	-	-
Altre attività finanziarie	20.589			
di cui verso parti correlate	20.589	-	-	20.589
Debiti a breve e altre passività correnti	33.233			
di cui verso parti correlate	3.655	-	3.655	-
Totale		1.031	3.655	20.589

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria della Società al 31 dicembre 2014 sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping S.A.	Rudder SAM	d'Amico Società di Navigaz. SpA	Compagnia Generale Telemar	DM Shipping Ltd
	(consolidato)				
Altre attività finanziarie	20.657				
di cui verso parti correlate	20.657	-	-	-	20.657
Debiti a breve e altre passività correnti	44.470				
di cui verso parti correlate	7.470	3.291	2.330	1.849	
Totale		(3.291)	(2.330)	(1.849)	20.657

27. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

Impegni finanziari

Al 31 dicembre 2015, gli impegni finanziari del Gruppo erano pari a US\$ 341,9 milioni, di cui US\$ 126,9 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi.

US\$ milioni	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2014
Fino a un anno	126,9	78,3
Tra 1 e 3 anni	215,0	131,9
Tra 3 e 5 anni	-	-
Oltre 5 anni	-	-
Totale	341,9	210,2

Gli impegni finanziari sono relativi ai seguenti pagamenti: 3 nuove navi cisterna "product/chemical" da 39.000 dwt costruite nei cantieri Hyundai-Mipo, 3 nuove navi cisterna "product/chemical" da 50.000 dwt costruite nei cantieri Hyundai-Mipo e 6 nuove navi cisterna "product/chemical" da 75.000 dwt costruite nei cantieri Hyundai-Mipo. La consegna delle navi di nuova costruzione di DIS è prevista tra il secondo trimestre del 2016 e il terzo trimestre del 2018.

Leasing operativi – navi in noleggio passivo

Alla data del 31 dicembre 2015 gli impegni minimi del Gruppo per noleggi operativi erano pari a US\$ 488,5 milioni, di cui dovuti nei successivi 12 mesi per US\$ 102,0 milioni.

US\$ milioni	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2014
Fino a un anno	102,0	117,6
Tra 1 e 3 anni	151,0	84,4
Tra 3 e 5 anni	78,1	23,0
Oltre 5 anni	157,4	-
Totale	488,5	225,0

Al 31 dicembre 2015, il Gruppo gestiva in qualità di locatario l'equivalente di 25,5 imbarcazioni in time charter. A fine dicembre 2015 le imbarcazioni in time charter esistenti avevano una vita media residua contrattuale di 1,7 anni (1,9 anni compresi i periodi opzionali). Inoltre, 6 ulteriori navi cisterna "product/chemical" MR (50.000 dwt) di nuova costruzione dovrebbero essere consegnate in time charter a d'Amico Tankers tra il 2017 e il primo semestre 2018, con una vita media contrattuale di 7,7 anni (9,7 anni compresi i periodi opzionali).

Opzioni di acquisto

Alcuni contratti di noleggio passivo comprendono opzioni di acquisto su navi attualmente a noleggio. La Società potrà esercitare a propria discrezione tali opzioni, alle condizioni vigenti alla data dell'opzione.

Altri leasing operativi

Gli altri leasing operativi consistono principalmente nei contratti relativi agli immobili per uffici. I pagamenti minimi previsti da tali contratti sono i seguenti:

US\$ milioni	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2014
Fino a un anno	0,8	0,9
Tra 1 e 3 anni	1,2	1,4
Tra 3 e 5 anni	0,8	0,9
Oltre 5 anni	2,1	2,6
Totale	4,9	5,8

Controversie legali in corso

Il Gruppo ha attualmente in corso alcune controversie legali di carattere commerciale, relative sia a navi di proprietà che a navi a noleggio, che riguardano per lo più richieste di danni per contaminazione del carico trasportato. Le controversie risultano coperte per la maggior parte da assicurazione presso il P&I Club (Club mutualistico fra armatori) e pertanto non dovrebbe sussistere alcuna esposizione finanziaria significativa.

Tassazione differita in regime di tonnage tax

Dal 1° gennaio 2007 d'Amico Tankers Limited (con rinnovo a partire dal 1° dicembre 2010) è stata ammessa al regime di tonnage tax irlandese; DM Shipping Limited ha ottenuto il rinvio dell'applicazione di tale delibera al 1° gennaio 2009 e Glenda International Shipping al 2010. La scelta di usufruire del regime di tonnage tax perdura dieci anni e prevede che nel caso in cui le navi vengano vendute senza essere rimpiazzate entro uno specifico lasso di tempo, o nel caso in cui la società perda i requisiti necessari per continuare a godere di tale regime fiscale, vi possa essere un recupero della tassazione secondo il regime ordinario.

Non è stato effettuato nessun accantonamento di passività fiscali differite poiché non si prevede, ragionevolmente, che possano emergere passività al riguardo.

28. SOCIETÀ DEL GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

La seguente tabella mostra l'elenco completo delle società del Gruppo, e per ciascuna di esse la quota detenuta in capo a d'Amico International Shipping, il metodo di consolidamento adottato, la sede legale, il capitale sociale e la valuta funzionale.

Denominazione	Sede legale	Capitale sociale	Valuta	% di partecipazione	Metodo di consolidamento
d'Amico International Shipping S.A.	Lussemburgo	42.284.240	USD	n.d.	Integrale
d'Amico Tankers Limited	Dublino / Irlanda	100.001	EUR	100,0%	Integrale
High Pool Tankers Limited	Dublino / Irlanda	2	EUR	91,58%	Proporzionale
Glenda International Management Ltd	Dublino / Irlanda	2	EUR	100,0%	Integrale
Glenda International Shipping Ltd	Dublino / Irlanda	202	USD	50,0%	Proporzionale
DM Shipping Ltd	Dublino / Irlanda	100.000	USD	51,0%	Patrimonio netto
d'Amico Tankers Monaco SAM	Monaco	150.000	EUR	100,0%	Integrale
d'Amico Tankers UK Ltd	Londra / Regno Unito	50.000	USD	100,0%	Integrale
Eco Tankers Limited	Malta	65.162	USD	33,0%	Patrimonio netto

L'area di consolidamento del 2015 non differisce da quella del bilancio consolidato del 2014.

Partecipazioni in entità a controllo congiunto

Il Gruppo detiene le seguenti importanti partecipazioni in entità a controllo congiunto:

- una partecipazione azionaria del 50%, con equivalenti diritti di voto, in Glenda International Shipping Ltd, entità a controllo congiunto con Glencore Group, con sede in Irlanda;
- una partecipazione azionaria del 51%, con il 50% di diritti di voto, in DM Shipping Ltd, entità a controllo congiunto con Mitsubishi Group, con sede in Irlanda;
- una partecipazione azionaria del 33%, con il 50% di diritti di voto, in Eco Tankers Limited (Malta), entità a controllo congiunto con la società di investimento nel settore dello shipping Venice Shipping & Logistics.

Negli esercizi 2015 e 2014 non sono state registrate modifiche nella quota di proprietà detenuta dal Gruppo o nei relativi diritti di voto nelle suddette entità a controllo congiunto.

Le entità a controllo congiunto sono state consolidate in bilancio con il metodo di consolidamento specificato nella precedente tabella, sulla base dei seguenti importi espressi in migliaia di US\$:

US\$ migliaia	Ricavi	Risultato netto	Totale attività	Patrimonio netto
Al 31 dicembre 2015				
Glenda International Shipping Ltd	29.435	1.548	230.604	115.303
DM Shipping Ltd	11.326	3.298	59.848	(1.029)
Eco Tankers Limited	6.023	1.030	30.291	13.436
Al 31 dicembre 2014				
Glenda International Shipping Ltd	30.217	0,1	241.852	116.797
DM Shipping Ltd	10.748	8.134	62.455	(4.327)
Eco Tankers Limited	3.851	666	31.594	12.963

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.
RESOCONTO DI GESTIONE E BILANCIO D'ESERCIZIO
Al 31 dicembre 2015



Questo documento è disponibile su: www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.
Registro delle imprese del Lussemburgo B 124 790
Lussemburgo, 25C Boulevard Royal
Capitale sociale al 31 dicembre 2015 US\$ 42.284.239,80

Resoconto di gestione

d'Amico International Shipping S.A. ("la Società", DIS) è una società a responsabilità limitata costituita in data 9 febbraio 2007 secondo le leggi vigenti nel Granducato di Lussemburgo; la sede legale è in Lussemburgo.

L'oggetto sociale della società consiste nell'investimento in aziende che operano nel settore della navigazione, e nei relativi servizi e infrastrutture, nonché nell'amministrazione, nella gestione, nel controllo e nello sviluppo delle suddette partecipazioni. L'attività principale della società consiste nell'essere la holding di d'Amico Tankers Limited, delle sue controllate e di Glenda International Shipping Ltd.

In data 3 maggio 2007 d'Amico International Shipping S.A. ha portato a termine l'operazione di offerta pubblica iniziale delle proprie azioni, che sono quindi quotate alla Borsa Valori di Milano (Italia). Durante il mese di dicembre 2012 e il mese di febbraio 2014 e 2015 si è proceduto all'aumento del capitale della Società allo scopo di finanziare l'ampliamento della flotta delle controllate.

Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario di d'Amico International Shipping S.A.

Risultati operativi

La perdita della Società nell'esercizio 2015 è stata di US\$ 11,0 milioni. Il conto economico della Società viene sintetizzato nel seguente prospetto.

US\$ migliaia	31 Dicembre 2015	31 Dicembre 2014
Proventi da investimenti (dividendi)	598	850
Perdita da investimenti (svalutazione)	(10.000)	-
Costo del personale	(227)	(298)
Altri costi generali e amministrativi	(2.105)	(2.544)
Proventi (oneri) finanziari	767	422
Utile / (perdita) netto	(10.967)	(1.570)

Nel 2015 sono stati percepiti proventi da investimenti (dividendi) per US\$ 0,6 milioni.

I costi sono rappresentati essenzialmente da costi generali e amministrativi e dal costo del personale.

Situazione patrimoniale-finanziaria

US\$ migliaia	31 Dicembre 2015	31 Dicembre 2014
Attività non correnti	244.726	256.249
Attività correnti	69.353	73.228
Totale attività	314.079	329.477
Patrimonio netto	309.455	321.173
Passività correnti	4.624	8.304
Totale passività e patrimonio netto	314.079	329.477

Le attività non correnti della Società di US\$ 244,7 milioni comprendono:

- la partecipazione in d'Amico Tankers Limited (DTL), la principale controllata operativa del Gruppo, iscritta a bilancio per un importo di US\$ 178,9 milioni;
- GLENDA International Shipping Ltd (GIS), iscritta a bilancio per US\$ 61,6 milioni, la società ad operazione congiunta con Glencore Group;
- la partecipazione in Eco Tankers Limited, joint venture al 33% con Venice Shipping and Logistics con un valore contabile di US\$ 4,2 milioni.

Le attività correnti includono principalmente US\$ 68,8 milioni di crediti finanziari dalla controllata d'Amico Tankers Limited.



Eventi significativi verificatisi nell'esercizio

Nel corso del 2015 i seguenti eventi principali hanno interessato l'attività del Gruppo d'Amico International Shipping:

d'Amico International Shipping:

- **Warrant d'Amico International Shipping 2012-2016 chiusura secondo periodo di esercizio – Gennaio 2015:** il 30 gennaio 2015 si è concluso il Secondo Periodo di Esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2012–2016" (codice ISIN LU0849020044). Durante questo periodo sono stati esercitati n. 2.661.273 Warrant a un prezzo di Euro 0,40 per azione ordinaria senza valore nominale emessa da DIS e ammessa allo scambio sul mercato MTA di Borsa Italiana S.p.A., ciascuna come "Azione di Compendio". In ottemperanza ai termini e alle condizioni del Regolamento dei Warrant, DIS ha emesso il 6 febbraio 2015, in ragione di una (1) Azione di Compendio ogni tre (3) Warrant esercitati sulla base del Warrant Ratio, n. 887.091 Azioni di Compendio - con gli stessi diritti (incluso il diritto a 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 Secondo Periodo di Esercizio. Il Codice ISIN delle Azioni di Compendio coincide con il Codice ISIN delle azioni ordinarie di DIS: LU0290697514. A seguito dell'aumento di capitale, l'ammontare delle azioni di DIS è ora pari a US\$ 42.284.239,80 suddivise in n. 422.842.398 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 riacquistato sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., durante il periodo da luglio a dicembre 2015, n. 1.489.532 azioni proprie, rappresentanti lo 0,004% del capitale emesso della Società, al prezzo medio di Euro 0,70, per un corrispettivo totale di Euro 1.042.973.

d'Amico Tankers Limited:

- **Flotta in costruzione:** nel mese di febbraio 2015 una nuova nave cisterna di tipo "Eco" costruita presso i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., la M/T High Loyalty (MR – 50.000 dwt) è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited. A maggio 2015 la nave è stata assegnata a un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di cinque anni, a una tariffa giornaliera redditizia.

Nel mese di aprile 2015, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la propria controllata operativa d'Amico Tankers Limited ha sottoscritto un contratto per la costruzione e la vendita di due nuove navi cisterna moderne Long Range (LR1 - 75.000 dwt) con il cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. Le due navi saranno costruite presso il cantiere vietnamita Vinashin Shipyard Co. Ltd e sono attese in consegna tra aprile ed agosto 2017, per un totale corrispettivo di circa US\$ 44,0 milioni ciascuna.

Nel mese di giugno 2015, d'Amico International Shipping ha annunciato che la propria controllata operativa d'Amico Tankers Limited ha ordinato l'acquisto, nonché la successiva esecuzione dei relativi contratti di costruzione navale per la costruzione, di altre due nuove navi cisterna moderne Long Range (LR1 - 75.000 dwt) con il cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. Tali navi saranno costruite presso il cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd e sono attese in consegna rispettivamente per il quarto trimestre 2017 e il primo trimestre 2018, per un corrispettivo totale di circa US\$ 44,0 milioni ciascuna.

Nel mese di settembre 2015, d'Amico International Shipping ha annunciato che la propria controllata operativa d'Amico Tankers Limited ha sottoscritto un contratto per la costruzione e la vendita di due nuove navi cisterna moderne Long Range (LR1 - 75.000 dwt) (le "Navi") con il cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co.

Ltd. Tali navi saranno costruite presso il cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd e sono attese in consegna rispettivamente per il secondo trimestre 2018 e il terzo trimestre 2018, per un investimento totale di circa US\$ 44,0 milioni ciascuna.

Nel mese di ottobre 2015, due nuove navi cisterna di tipo "Eco" costruite dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd. sono state consegnate a d'Amico Tankers Limited:

- La M/T Cielo di Ulsan (handysize – 39.000 dwt) consegnata il 12 ottobre 2015. La nave è attualmente impiegata da un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di 24-30 mesi, a una tariffa giornaliera redditizia;
- La M/T High Trader (Medium Range – 50.000 dwt) consegnata il 29 ottobre 2015. A partire da novembre 2015 la nave sarà impiegata da un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di tre anni, a una tariffa giornaliera redditizia.
- **"Flotta di proprietà di seconda mano"**: nel mese di dicembre 2015, d'Amico Tankers Limited ha venduto la M/T Cielo di Salerno, una nave cisterna handysize da 36.032 dwt costruita nel 2002 da STX (Corea del Sud), a SW Cap Ferrat Shipping LLC (Isole Marshall) per un corrispettivo di US\$ 13,0 milioni. Nel contempo d'Amico Tankers continuerà a utilizzare la nave per scopi commerciali, avendo concluso con l'acquirente un contratto di nolo triennale a una tariffa remunerativa.

Nel mese di dicembre 2015, d'Amico Tankers Limited ha acquistato da Solar Shipping srl (Italia) la M/T Cielo di Guangzhou, una nave cisterna handysize da 38.877 dwt costruita nel 2006 da Guangzhou International Shipyard (Cina), per un corrispettivo di US\$ 14,0 milioni. Prima di tale operazione, la nave era in gestione a d'Amico Tankers dal 2006 nell'ambito di un contratto di bareboat charter.

- **Flotta impiegata a noleggio**: ad aprile 2015, d'Amico Tankers Limited ha ordinato tre delle sue navi "Eco" MR di nuova costruzione per contratti di nolo triennale con un'importante compagnia petrolifera a tariffe redditizie. Le tre navi sono: High Trader (consegnata a ottobre 2015), High Trust (consegnata a gennaio 2016) e Hull S424 (prevista in consegna per il quarto trimestre 2016).

Ad aprile 2015, d'Amico Tankers Limited ha ordinato una delle sue navi "Eco" handysize di nuova costruzione per un contratto di nolo di 24/30 mesi con un'importante compagnia petrolifera a una tariffa remunerativa. La nave è stata consegnata nel quarto trimestre 2015.

A maggio 2015, d'Amico Tankers Limited ha fissato una delle sue navi MR di proprietà per un contratto di nolo biennale con un'importante compagnia petrolifera a una tariffa redditizia.

A luglio 2015, d'Amico Tankers Limited ha fissato la prima delle sei navi LR1 di nuova costruzione ordinate nel 2015 presso i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd per un contratto di nolo di 18 mesi con un'importante compagnia petrolifera a una tariffa redditizia. In seguito a questa ultima operazione, d'Amico si è già assicurata una copertura time charter su 13 delle sue 22 navi di nuova costruzione (di cui 10 già consegnate alla fine di dicembre 2015). Tutti questi contratti sono stati stipulati con compagnie petrolifere e primarie società di raffinazione a tariffe molto vantaggiose.

Ad agosto 2015, d'Amico Tankers Limited ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa molto redditizia, un contratto time charter con un'importante compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere a settembre.

A novembre 2015, d'Amico Tankers Limited ha fissato una delle sue navi "Eco" MR di nuova costruzione con una delle principali società petrolifere, con un contratto della durata da 24 a 35 mesi a una tariffa molto remunerativa. La nave è tuttora in costruzione e la sua consegna è prevista per il secondo trimestre del 2016.

- **Flotta in "noleggio passivo":** ad aprile 2015, d'Amico Tankers Limited ha preso a noleggio per un periodo di otto anni due navi cisterna MR (50.000 dwt) di nuova costruzione, con opzioni di rinnovo del contratto per altri tre anni. Tali navi saranno costruite nei cantieri giapponesi Onomichi Dockyard Co., Ltd e dovrebbero essere consegnate rispettivamente nella seconda metà del 2017 e nella prima metà del 2018. Inoltre, d'Amico Tankers Limited detiene le opzioni per acquistare le due navi a partire dal quarto anno del contratto di nolo.

Ad aprile 2015, d'Amico Tankers Limited ha deciso di prendere a noleggio per un periodo di sette anni altre due navi cisterna MR (50.000 dwt) di nuova costruzione, con opzioni di rinnovo del contratto per altri tre anni. Tali navi saranno costruite nei cantieri giapponesi Minaminippon Shipbuilding Co., Ltd e dovrebbero essere consegnate rispettivamente nel primo semestre e nel secondo semestre del 2017. Inoltre, d'Amico Tankers Limited detiene le opzioni per acquistare le due navi a partire dal quarto anno del contratto di nolo.

Nel mese di maggio 2015 la M/T High Power, nave di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2004 e precedentemente utilizzata da High Pool Tankers, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di tre anni.

Nel mese di maggio 2015 la M/T High Saturn, nave di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2008 e da allora presa a nolo da d'Amico Tankers Limited, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di giugno 2015 la M/T High Mars, nave di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2008 e da allora presa a nolo da d'Amico Tankers Limited, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di agosto 2015 la M/T High Mercury, nave di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2008 e da allora presa a nolo da d'Amico Tankers Limited, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di agosto 2015 il contratto per la M/T Freja Baltic, nave di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2008 e presa a nolo da d'Amico Tankers Limited dal 2014, è stato rinnovato per altri due anni.

Nel mese di agosto 2015 il contratto per la M/T High Glow, nave di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2006 e da allora presa a nolo da d'Amico Tankers, è stato rinnovato per altri tre anni.

Nel mese di settembre 2015, la M/T Future Prosperity, nave MR costruita nel 2008 e presa a nolo da d'Amico Tankers Limited nel 2014, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

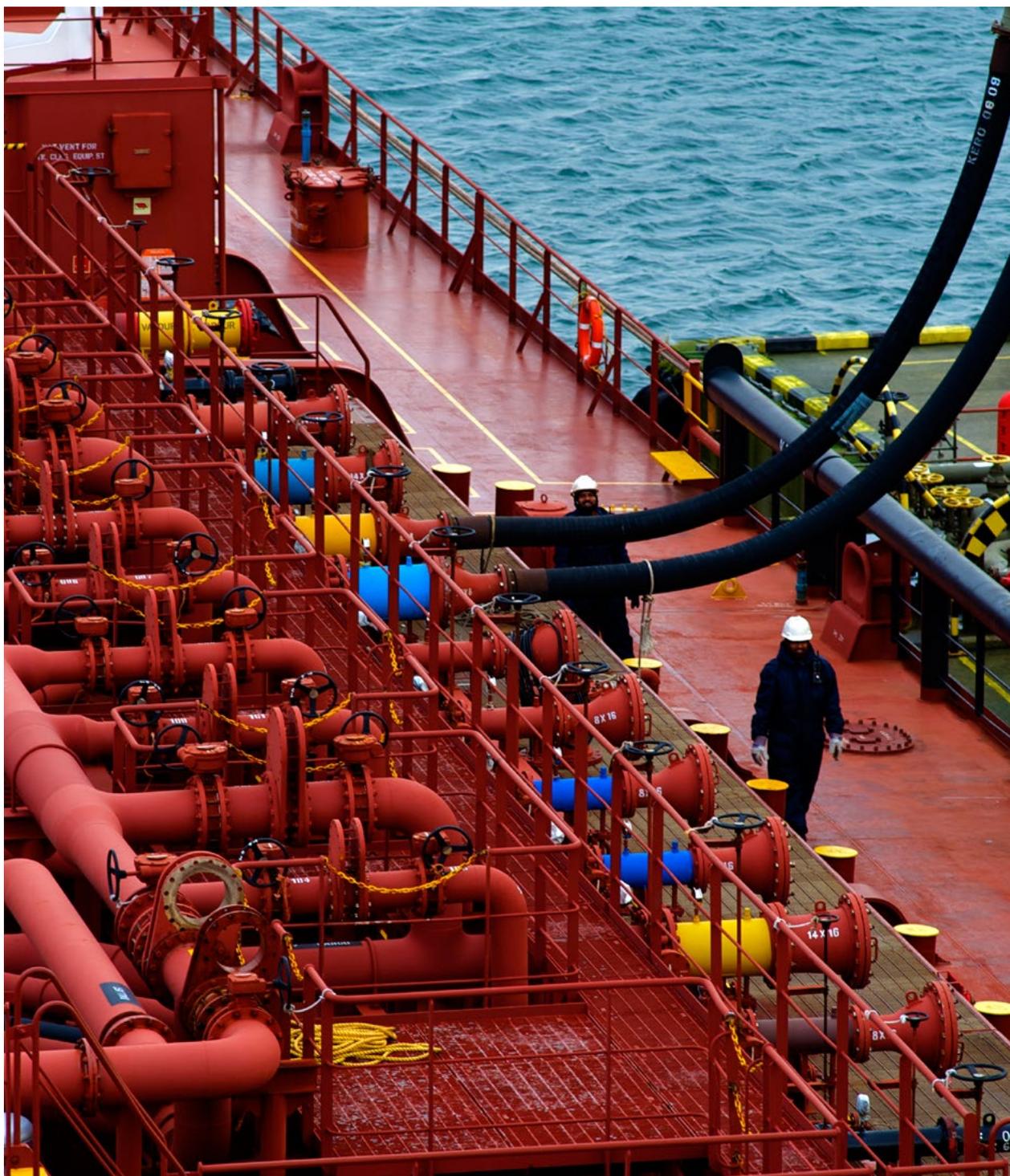
Durante il terzo trimestre 2015, i contratti per la M/T Port Moody (nave MR costruita nel 2002), la M/T Port Said (nave MR costruita nel 2003), la M/T Port Union (nave MR costruita nel 2003), la M/T Port Stanley (nave MR costruita nel 2003), la M/T Port Louis (nave handysize costruita nel 2002), la M/T 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 per un ulteriore anno.

Nel mese di ottobre 2015 la M/T High Jupiter, nave di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2008 e da allora presa a nolo da d'Amico Tankers Limited, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di ottobre 2015 il contratto per la M/T Freja Hafnia, nave di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2006 e presa a nolo da d'Amico Tankers Limited dal 2012, è stato rinnovato per altri tre anni a partire da gennaio 2016.

Nel mese di ottobre 2015 il contratto per la M/T Citrus Express, nave di tipo Medium Range (MR) costruita nel 2006 e presa a nolo da d'Amico Tankers Limited dal 2013, è stato rinnovato per altri tre anni a partire da novembre 2015.

A ottobre 2015, d'Amico Tankers Limited ha preso a noleggio per un periodo di otto anni altre due navi cisterna MR (50.000 dwt) di nuova costruzione. Tali navi saranno costruite nei cantieri giapponesi Japan Marine United Corporation e la consegna è prevista nel primo semestre del 2018. Inoltre, d'Amico Tankers Limited detiene le opzioni per acquistare le due navi a partire dal quarto anno del contratto di nolo.



Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione

d'Amico International Shipping:

- **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) comunica 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, ogni tre warrant esercitati, senza valore nominale che sarà emessa da DIS e ammessa allo scambio sul mercato MTA di Borsa Italiana S.p.A., ciascuna come "Azione di Compendio". 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 (inclusi 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. Il Codice ISIN delle Azioni di Compendio coinciderà con il Codice ISIN delle azioni ordinarie di DIS: LU0290697514. L'attuale aumento di capitale di DIS dovrebbe ammontare a Euro 2.607.260,68. In ottemperanza al Regolamento dei Warrant, i Warrant che non sono stati esercitati durante il Terzo e Ultimo Periodo di Esercizio scadranno automaticamente. 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 annunciato che durante il periodo dall'11 gennaio al 12 febbraio ha riacquistato sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., n. 780.000 azioni proprie, rappresentanti lo 0,182% del capitale emesso della Società, al prezzo medio di Euro 0,4676, per un corrispettivo totale di Euro 364.696.

d'Amico Tankers Limited:

- **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 Limited. A partire da marzo 2016 la nave sarà impiegata da un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di tre anni, a una tariffa giornaliera redditizia.
- **Flotta impiegata a noleggio:** a gennaio 2016, d'Amico Tankers Limited ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa molto redditizia, un contratto time charter con un'importante compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere a febbraio 2016. Nello stesso mese, d'Amico Tankers Limited ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa molto redditizia, 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 nolo da d'Amico Tankers Limited 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 preso a noleggio da d'Amico Tankers Limited per un periodo di tre anni dal 2103, è stato prorogato per un periodo di ulteriori due anni, con opzione per un anno ulteriore.

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

	Al 31 Dicembre 2015			Al 03 Marzo 2016		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	21,3	4,0	25,3	22,3	4,0	26,3
A nolo	19,5	6,0	25,5	18,5	6,0	24,5
Totale	40,8	10,0	50,8	40,8	10,0	50,8

Evoluzione prevedibile della gestione

Il mercato delle navi cisterna sta registrando durante la prima parte del primo trimestre 2016 un livello di domanda variabile. Nel mese di gennaio la capacità di raffinazione globale è calata di 1,3 milioni di barili al giorno a 79,8 milioni di barili al giorno in seguito all'inizio della manutenzione stagionale negli USA e alla contrazione dei margini di raffinazione. La produzione globale delle raffinerie è comunque cresciuta rispetto all'anno precedente di 1,7 milioni di barili al giorno, con incrementi particolarmente evidenti negli Stati Uniti e in Medio Oriente. Le scorte di prodotti raffinati nell'OCSE sono cresciute più del normale e a dicembre si attestano a 1.500 milioni di barili, quindi quasi 100 milioni di barili in più rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Ciò equivale a 32,3 giorni di copertura a termine, con i dati preliminari che indicano che la costituzione di scorte continuerà anche nel primo trimestre. Le scorte elevate e la ridotta capacità di raffinazione hanno messo sotto pressione le tariffe delle navi cisterna su scala globale, ad eccezione degli USA dove la manutenzione delle raffinerie sta ormai volgendo al termine.

Quest'anno le raffinerie di proprietà dello Stato cinese hanno richiesto che fossero aumentate le loro quote di esportazione di gasolio; in futuro le esportazioni di gasolio potrebbero rafforzarsi ulteriormente, in quanto il gasolio rappresenta più del 40% della produzione delle raffinerie cinesi. Inoltre, Sinopec ha recentemente offerto alle sue raffinerie controllate degli incentivi finanziari all'esportazione del prodotto al fine di mantenere un'elevata capacità di raffinazione, mentre le cosiddette raffinerie teapot si stanno procurando i diritti necessari per iniziare a esportare a loro volta i prodotti petroliferi. Anche la decisione del governo di congelare temporaneamente il proprio meccanismo di determinazione dei prezzi dei combustibili potrebbe tradursi in maggiori esportazioni, in quanto le raffinerie si rivolgeranno al mercato d'esportazione per trarre profitto dai margini più elevati finché i prezzi nazionali saranno mantenuti artificialmente fissi.

I principali fattori che dovrebbero influenzare il mercato del trasporto delle navi cisterna e la performance di d'Amico International Shipping sono: (i) la crescita della domanda mondiale di prodotti petroliferi, (ii) l'aumento del Pil a livello mondiale e (iii) il significativo numero di nuove navi. 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

- Le previsioni della domanda per il 2016 appaiono più contenute e vengono ridimensionate conformemente alle previsioni macroeconomiche mentre aumentano le aspettative che i prezzi del greggio non ripetano i forti cali registrati nel 2015. Ad una cifra stimata di 1,17 milioni di barili al giorno nel 2016, la crescita della domanda globale riprenderà la sua tendenza a lungo termine, portando la domanda media prevista a 95,6 milioni di barili al giorno;

- La domanda totale di prodotti petroliferi nell'OCSE è calata nel quarto trimestre di 75.000 barili al giorno dopo l'andamento positivo nei primi nove mesi. La domanda non-OCSE è cresciuta del 2,3% nell'arco dell'anno e dovrebbe evidenziare lo stesso tasso di crescita anche nel 2016. La crescita è stata trainata soprattutto dall'aumento della domanda di benzina, seguita rispettivamente da gasolio, carburanti per aviazione/cherosene e nafta;
- La capacità di raffinazione globale dovrebbe mantenersi stabile nel primo trimestre 2016 a 79,5 milioni di barili al giorno. La crescita annua rimane relativamente elevata a 1,3 milioni di barili al giorno. Diversamente dal quarto trimestre 2015, tale incremento è interamente attribuibile alla regione non-OCSE – di cui la metà, in particolare, al Medio Oriente;
- L'aumento delle tonnellate/miglio, i margini di raffinazione positivi e la capacità più elevata hanno dato una spinta positiva alla domanda di navi cisterna. L'utilizzo della flotta di navi cisterna dovrebbe raggiungere quota 90% nel 2015;
- Sulla carta, altri 1,6 milioni di barili al giorno di nuova capacità di raffinazione dovrebbero essere messi in produzione nel 2016, trainati principalmente da Asia e Medio Oriente;
- La Cina e il Medio Oriente, che oggi rappresentano il 24% della capacità di raffinazione globale, incidono per il 55% sulle previsioni di crescita dell'AIE fino al 2017. L'espansione in Medio Oriente si sposterà probabilmente verso le esportazioni;
- Dalla messa in servizio della raffineria Paradip dell'indiana IOC ad aprile 2015 ed è stato annunciato che l'impianto da 300.000 barili al giorno inizierà la produzione commerciale verso la fine di marzo 2016. Con l'India quale principale esportatore asiatico di prodotti petroliferi, possiamo prevedere una crescita nella domanda di greggio da parte di tale paese, accompagnata da un possibile spostamento nei volumi di esportazione dei prodotti;
- La nuova raffineria è stata progettata per lavorare greggi più pesanti come quelli ad alto contenuto di zolfo del Medio Oriente e persino il greggio Maya messicano e, una volta a pieno regime, dovrebbe essere in grado di produrre 115.000 barili al giorno di gasolio, 80.000 barili al giorno di benzina e 40.000 barili al giorno di carburanti per aviazione;
- Il commercio via mare trae vantaggio dall'esistenza di asimmetrie, che nel settore dei prodotti petroliferi possono essere di natura geografica o riguardare il tipo di prodotto offerto/richiesto, la qualità e il prezzo. La mappa mondiale delle raffinerie è in costante evoluzione e potrebbe causare squilibri nella fornitura di prodotti petroliferi tra una regione e l'altra. Una conseguenza rilevante di questa situazione potrebbe essere l'allungamento delle percorrenze medie dei viaggi e quindi la minore offerta di tonnellaggio. Con il crescere di queste asimmetrie, crescerà anche la domanda di navi cisterna.

Offerta di navi cisterna

- In base a diversi resoconti, il portafoglio ordini per le navi cisterna MR "previste" in consegna nel 2015 si è attestato tra 140 e 200. Le circa 130 consegne effettuate sono sì numerose ma inferiori alla cifra prevista, e 18 navi sono state rimosse in maniera permanente;
- Come nel 2015, anche nel 2016 si dovrebbe avere un volume relativamente elevato di nuove costruzioni. Sulla carta si parla di una cifra compresa tra 110 e 160 navi nel settore MR. La crescita netta del tonnellaggio dovrebbe tuttavia calare dopo il 2016;

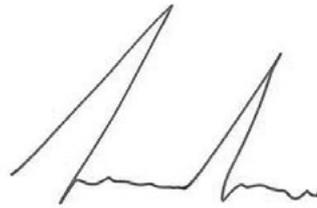
- Rinvii, cancellazioni delle consegne e modifiche degli ordini hanno ridotto le consegne del 30% circa nel corso degli ultimi cinque anni.
- Gli analisti prevedono che la crescita del “tonnellaggio/miglia” continuerà a essere superiore alla crescita della capacità di trasporto e che tutto il tonnellaggio supplementare dovrebbe essere assorbito;
- Negli ultimi mesi, il portafoglio ordini per le navi cisterna MR è apparso piuttosto ampio, con un totale di 81 navi ordinate nel 2015. Tale cifra è motivo di preoccupazione, ma è comunque nettamente inferiore alle 204 navi ordinate nel 2013;
- In media, le navi cisterna MR vengono rottamate dopo 22-25 anni. Attualmente vi sono 201 navi che hanno più di 20 anni, vale a dire il 10% della flotta esistente;
- I ritardi che prolungano i tempi di permanenza nei porti e l’aumento della lunghezza dei percorsi sono stati fattori determinanti sul commercio delle navi cisterna, la cui disponibilità immediata risulta notevolmente ridotta.

Per il Consiglio di Amministrazione

3 marzo 2016



Paolo d'Amico, Presidente



Marco Fiori, Amministratore delegato

d'Amico International Shipping S.A. Bilancio e note esplicative

AL 31 DICEMBRE 2015

Conto Economico Complessivo

US\$	Nota	2015	2014
Ricavi	(3)	598.000	850.000
Svalutazione delle partecipazioni	(4)	(10.000.000)	-
Costi generali e amministrativi	(5)	(2.032.938)	(2.638.703)
Risultato operativo lordo		(11.434.938)	(1.788.703)
Ammortamenti	(8)	(2.953)	(6.188)
Risultato operativo		(11.437.891)	(1.794.891)
Proventi (oneri) finanziari netti	(6)	767.156	422.496
Utile / (perdita) ante imposte		(10.670.735)	(1.372.395)
Imposte	(7)	(296.477)	(197.809)
Utile / (perdita) netto		(10.967.212)	(1.570.205)
Utile / (perdita) complessivo del periodo		(10.967.212)	(1.570.205)

La perdita netta è interamente di pertinenza degli azionisti



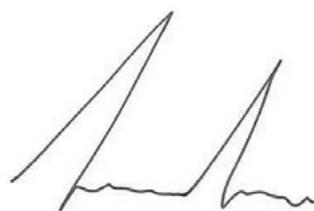
Situazione Patrimoniale-Finanziaria

US\$	Nota	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2014
Attività non correnti			
Immobilizzazioni materiali	(8)	226	3.179
Immobilizzazioni finanziarie	(9)	244.725.513	256.246.443
Totale attività non correnti		244.725.739	256.249.622
Attività correnti			
Crediti a breve e altre attività correnti	(10)	16.841	36.821
Crediti finanziari correnti	(11)	68.825.906	72.454.019
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(12)	511.168	737.065
Totale attività correnti		69.353.915	73.227.905
Totale attività		314.079.654	329.477.527
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(13)	42.284.240	42.195.531
Utili portati a nuovo	(13)	(1.382.782)	9.584.430
Altre riserve	(13)	268.554.192	269.394.191
Patrimonio netto totale		309.455.650	321.174.152
Passività correnti			
Banche e altri finanziatori	(14)	4.185.066	6.076.348
Debiti a breve e altre passività correnti	(15)	122.046	282.446
Altre passività finanziarie correnti	(16)	-	1.507.397
Debiti per imposte correnti		316.892	437.184
Totale passività correnti		4.624.004	8.303.375
Totale passività e patrimonio netto		314.079.654	329.477.527

Il bilancio d'esercizio riportato da pagina 87 a pagina 115 è stato approvato per la pubblicazione in data 3 marzo 2016 per conto del Consiglio di Amministrazione da:



Paolo d'Amico, Presidente



Marco Fiori, Amministratore delegato

Rendiconto Finanziario

US\$	2015	2014
Utile / (Perdita) del periodo	(10.967.212)	(1.570.205)
Dividendi	(598.000)	(850.000)
Svalutazione delle partecipazioni	10.000.000	-
Ammortamenti	2.953	6.188
Imposte correnti	296.477	197.809
Proventi (oneri) finanziari	(767.156)	(422.496)
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	(2.032.938)	(2.638.703)
Variazioni dei crediti a breve	34.631	10.439
Variazioni dei debiti a breve	(183.722)	(55.116)
Imposte pagate	(416.769)	(4.439)
Interessi e altri risultati finanziari (corrisposti) ricevuti	(14.652)	114.054
Flussi di cassa netti da attività operative	(2.613.450)	(2.573.765)
(Acquisizione) cessione di investimenti	1.520.929	(1.049.400)
Variazione del finanziamento soci	(1.520.929)	(44.105)
Proventi da investimenti - Dividendi	598.000	850.000
Flussi di cassa netti da attività di investimento	598.000	(243.505)
Aumento del capitale sociale	404.868	30.477.473
Azioni proprie	(1.156.158)	-
Variazioni di altri crediti finanziari – prestito a una controllata	4.254.122	(27.961.910)
Variazioni di altri debiti finanziari – finanziamento bancario	(1.713.280)	6.472.000
Dividendi	-	(6.867.868)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	1.789.552	2.119.695
Variazione della liquidità	(225.897)	(697.575)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	737.065	1.434.640
Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(225.897)	(697.575)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	511.168	737.065

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

US\$	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve	Totale
Saldo al 1° gennaio 2015	42.195.531	9.584.431	269.394.191	321.174.152
Aumento di capitale	88.709	-	316.159	404.868
Azioni proprie	-	-	(1.156.158)	(1.156.158)
Utile (perdita) complessivo	-	(10.967.212)	-	(10.967.212)
Saldo al 31 dicembre 2015	42.284.240	(1.382.782)	268.554.192	309.455.650

US\$	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve	Totale
Saldo al 1° gennaio 2014	35.987.977	18.022.504	245.124.272	299.134.753
Aumento di capitale	6.207.554	-	24.269.919	30.477.472
Dividendi distribuiti	-	(6.867.868)	-	(6.867.868)
Utile (perdita) complessivo	-	(1.570.205)	-	(1.570.205)
Saldo al 31 dicembre 2014	42.195.531	9.584.431	269.394.191	321.174.152

Le seguenti note sono parte integrante del bilancio.

Note

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", DIS), società a responsabilità limitata (Société Anonyme), è stata costituita ai sensi delle leggi del Granducato di Lussemburgo il 9 febbraio 2007 e ha sede legale in Lussemburgo. Il bilancio d'esercizio è stato redatto secondo quanto previsto all'art. 3 della Legge lussemburghese dell'11 gennaio 2008, che ha recepito la Direttiva 2004/109/CE del 15 dicembre 2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio in materia di armonizzazione dei requisiti di trasparenza informativa degli emittenti i cui valori mobiliari sono ammessi alla negoziazione su mercati regolamentati.

d'Amico International Shipping S.A. ha adottato gli IFRS (International Financial Reporting Standards) e gli IAS (International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) e recepiti dall'articolo 26 della legge lussemburghese del 10 dicembre 2010. 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).

Il Gruppo d'Amico International Shipping S.A. 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 bilancio d'esercizio è stato redatto in base al principio del costo storico e conformemente agli IFRS (International Financial Reporting Standards) applicabili, come adottati dall'Unione Europea

Di seguito vengono indicati i principi contabili, applicati in maniera uniforme.

Riconoscimento dei ricavi

Sono costituiti dai dividendi distribuiti dalle imprese controllate. I proventi da dividendi si contabilizzano quando l'utile della controllata viene distribuito ai detentori di partecipazioni nella stessa, proporzionalmente alla quota di capitale detenuta.

Costi generali e amministrativi

I costi generali e amministrativi comprendono i costi amministrativi del personale, i costi di gestione, le spese d'ufficio e altri costi relativi all'amministrazione; vengono iscritti a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenuti.

Proventi e oneri finanziari

I proventi e oneri finanziari comprendono gli interessi iscritti a conto economico in base al principio di competenza, utilizzando il metodo dell'interesse effettivo.

Imposte

Le imposte vengono calcolate in base al reddito imponibile d'esercizio applicando le aliquote fiscali di riferimento in vigore alla data di redazione del bilancio. Il risultato imponibile non coincide con l'utile evidenziato nel conto economico in quanto sono escluse alcune voci di ricavi o di spese che sono invece tassabili o deducibili in esercizi diversi; così come sono escluse alcune voci di bilancio esenti o indeducibili.

Le imposte correnti includono inoltre un'imposta patrimoniale (Net Wealth Tax) dello 0,5% sul patrimonio netto imponibile della Società; il valore unitario della Società viene calcolato il 1° gennaio di ogni anno.

Gli eventuali oneri fiscali differiti sono imposte per le quali è previsto un futuro esborso o un riaccredito delle differenze emergenti fra crediti e debiti d'imposta iscritti nel bilancio e i corrispondenti elementi presi a base dell'imposizione fiscale utilizzati nel calcolo dell'utile assoggettabile a tassazione. Sono contabilizzati utilizzando il metodo della passività di stato patrimoniale. I debiti relativi a oneri fiscali differiti vengono iscritti a bilancio tenendo conto di tutte le corrispondenti differenze temporanee. Le attività fiscali differite sono iscritte a bilancio nella misura in cui si ritiene probabile che vi saranno in futuro degli utili assoggettabili a tassazione, rispetto ai quali le differenze temporanee a credito potranno essere utilizzate. I valori iscritti a bilancio relativi a crediti d'imposta differiti sono sottoposti a revisione in occasione della redazione del bilancio e rettificati nel caso in cui non si ritenga probabile che vi saranno utili assoggettabili a tassazione sufficienti per consentirne il recupero. Gli oneri fiscali differiti sono calcolati sulla base delle aliquote fiscali applicabili nel periodo in cui tali passività sono effettivamente pagate, ovvero maturerà il credito d'imposta. Sono iscritti nel conto economico come voce di costo o di ricavo, eccetto se siano riferibili a voci di bilancio direttamente imputabili al c.d. "other comprehensive income" o reddito complessivo; in tal caso l'onere fiscale differito verrà anch'esso imputato al reddito complessivo

Operazioni in valuta

Le operazioni poste in essere nel corso dell'esercizio in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite utilizzando il tasso di cambio in vigore al momento dell'operazione stessa. Le attività e le passività espresse in valute diverse dal dollaro USA vengono convertite al tasso di cambio in vigore alla data del bilancio. Tutte le differenze su cambi sono state imputate al conto economico complessivo.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono evidenziate al costo storico al netto dell'ammortamento e di eventuali perdite di valore ("impairment"). Il costo comprende il costo di acquisto, aumentato degli altri costi accessori direttamente connessi all'acquisizione. L'ammortamento viene calcolato a quote costanti in relazione alla stimata vita utile residua del bene.

Strumenti finanziari

Gli strumenti finanziari sono contratti che danno origine ad attività e a passività finanziarie, ovvero a strumenti rappresentativi di capitale per un'altra entità, come definiti nello IAS 32 (Strumenti Finanziari: esposizione nel bilancio); vengono iscritti a bilancio a valore di mercato (fair value) nel momento in cui il Gruppo diviene controparte contrattuale dell'operazione ad essi relativa (data di negoziazione). Le passività vengono classificate facendo riferimento alla sostanza dell'accordo contrattuale dal quale esse hanno origine e in base alle relative definizioni di passività finanziaria. Per i contratti negoziati a prezzo di mercato, il fair value dello strumento è equivalente al suo costo di acquisto (valore nominale dell'operazione). Se lo strumento non è valutato al fair value, i costi accessori e i proventi dell'operazione direttamente attribuibili alla negoziazione, quali ad esempio i costi di intermediazione, vengono presi in considerazione in occasione dell'iniziale iscrizione a bilancio dello strumento. A seconda delle caratteristiche dello strumento, la valutazione delle attività finanziarie viene effettuata al fair value o sulla base del costo ammortizzato. Le passività finanziarie vengono valutate sulla base del costo ammortizzato. La valutazione al fair value viene applicata esclusivamente alle passività finanziarie detenute per la negoziazione e agli strumenti finanziari derivati. Il "fair value" è il corrispettivo al quale un'attività può essere scambiata, o una passività estinta in una libera transazione fra parti consapevoli e disponibili. La valutazione al costo ammortizzato prevede l'iscrizione a bilancio dell'attività o della passività al valore rilevato inizialmente, al netto di rimborsi di capitale, aumentati o diminuiti per l'ammortamento, applicando il metodo dell'interesse effettivo sulle differenze fra il valore iniziale e il

valore a scadenza. Tali importi potranno comunque essere rettificati a seguito di diminuzioni di valore o in caso di irreuperabilità. Il tasso di interesse effettivo è quel tasso che riporta all'origine i futuri flussi finanziari in uscita all'importo netto dell'attività o della passività finanziaria. Nel calcolo sono comprese le spese e i proventi esterni direttamente imputati in fase di iniziale iscrizione a bilancio dello strumento finanziario.

Vengono di seguito evidenziati i principi contabili adottati per specifiche attività e passività.

Attività finanziarie non correnti (partecipazioni in imprese controllate)

Le partecipazioni in società controllate, in entità a controllo congiunto e in imprese collegate vengono contabilizzate al costo storico rettificato per le eventuali perdite di valore.

Le eventuali differenze positive, riscontrate al momento dell'acquisto, tra il costo di acquisto e il fair value delle attività nette acquisite dalla Società vengono pertanto incluse nel valore di bilancio degli investimenti. Se si ritiene che tali investimenti abbiano subito delle svalutazioni, la perdita di valore corrispondente è iscritta direttamente in conto economico. Se successivamente tale perdita di valore sarà annullata o ridotta, l'importo corrispondente verrà stornato e iscritto in conto economico fino a concorrenza del valore inizialmente contabilizzato come costo dell'investimento.

Crediti

I crediti vengono inizialmente valutati al loro valore nominale (che rappresenta il "fair value" dell'operazione); successivamente vengono valutati al costo ammortizzato, al netto delle svalutazioni per perdite di valore e degli accantonamenti per perdite su crediti, e vengono iscritti nel conto economico quando vi sia la prova oggettiva che l'attività si è svalutata. Tali svalutazioni vengono calcolate come differenza fra il valore di bilancio e il valore attuale dei flussi di cassa futuri, scontato al tasso di interesse effettivo applicabile in origine all'attività. In particolare, con riferimento ai crediti commerciali a breve, e in considerazione della scarsa significatività dell'elemento temporale, la valutazione a costo ammortizzato coincide con il valore nominale al netto delle svalutazioni per perdita di valore.

Gli accantonamenti per perdite su crediti sono previsti quando la direzione aziendale considera sia in dubbio il pieno recupero del credito. Se l'importo viene giudicato non recuperabile, si procede alla sua totale svalutazione nel conto economico complessivo.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Comprendono la liquidità in cassa, i conti correnti e i depositi a vista presso banche, oltre ad altri investimenti a breve termine particolarmente liquidi, prontamente convertibili entro sei mesi in importi liquidi certi e soggetti a rischio poco significativo di variazione di valore. Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti vengono valutati al fair value, che coincide con il loro valore nominale, oppure al costo più eventuali oneri per interessi.

Banche e altri finanziatori

Gli scoperti di conto corrente a breve termine sono iscritti a bilancio sulla base degli importi ricevuti al netto dei costi di transazione, e vengono di conseguenza valutati al costo ammortizzato utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo; la differenza fra le entrate effettive relative ai finanziamenti e il loro valore nominale viene iscritta a conto economico per l'intera durata del finanziamento.

Debiti

Vengono valutati al costo ammortizzato, che, tenuto conto delle caratteristiche e della scadenza di tali debiti, coincide generalmente con il loro valore nominale.

Strumenti derivati

La Società non utilizza strumenti finanziari derivati

Fondi rischi e oneri

Vengono iscritti a bilancio quando la Società ha un obbligo derivante da eventi passati e che con ogni probabilità verrà chiamata ad onorare. Gli accantonamenti vengono valutati in base alle stime degli amministratori relativamente all'esborso necessario per far fronte all'obbligo alla data di bilancio, scontato al valore attuale, ove significativo.

Azioni proprie

A seguito del programma di riacquisto di azioni proprie, vengono iscritte a bilancio al costo storico, e separatamente evidenziate in diminuzione del patrimonio netto. Il costo di acquisto e i ricavi da eventuali successive vendite vengono evidenziati come variazioni del patrimonio netto.

Dividendi

I dividendi da distribuire sono iscritti a bilancio come variazioni del patrimonio netto nell'esercizio in cui tale distribuzione viene approvata dall'assemblea degli azionisti.

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. Nei seguenti paragrafi si riportano le aree maggiormente interessate da tali procedimenti.

Valutazione del "fair value"

Il "fair value" è il prezzo che si percepirebbe dalla vendita di un'attività o che si pagherebbe per trasferire una passività in una transazione ordinaria sul mercato principale/più vantaggioso alla data di valutazione, alle condizioni di mercato in quel momento vigenti, indipendentemente dal fatto che il prezzo sia rilevabile direttamente o venga desunto tramite un'altra tecnica di valutazione. Il fair value degli strumenti finanziari è rappresentato dalla loro quotazione di mercato o, se non disponibile, dal valore risultante dall'adozione di modelli di valutazione finanziaria adeguati che tengano conto di tutti i fattori utilizzati dagli operatori del mercato e dei prezzi ottenuti in transazioni simili effettivamente eseguite sul mercato.

Per ottenere una specifica valutazione al fair value ci si basa sui valori quotati o sulle informazioni dei broker nonché sulla regolare verifica degli adeguamenti delle suddette valutazioni e di dati non osservabili, in modo da classificare tali valutazioni nel livello di fair value appropriato. Nella valutazione dei fair value deve essere preso in conto il maggior numero possibile di dati di mercato.

Per misurare i fair value si fa ricorso a tecniche di valutazione che si basano su tre livelli di elementi:

- Gli elementi del primo livello sono costituiti dai valori quotati nei mercati attivi per attività o passività dello stesso tipo;
- Gli elementi del secondo livello, diversi dai valori quotati inclusi nel primo livello, sono osservabili direttamente o indirettamente per l'attività o la passività presa in esame;
- Gli elementi del terzo livello non sono osservabili a partire da dati di mercato.

Quando gli elementi utilizzati per determinare il fair value di un'attività o di una passività appartengono a categorie diverse, la valutazione del fair value viene classificata interamente al posto più basso e più importante della

gerarchia dei fair value. Il trasferimento tra livelli gerarchici di fair value è contabilizzato alla fine del periodo di rendicontazione durante il quale è avvenuta la modifica.

Accantonamenti per debiti d'imposta

I debiti d'imposta sono calcolati prendendo in considerazione la posizione fiscale della società, determinata sulla base delle normative vigenti in Lussemburgo.

Nuovi principi contabili

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2015

Il Gruppo ha applicato uniformemente i principi contabili precedentemente esposti nella presente nota a tutti i periodi presentati nel presente bilancio d'esercizio.

Non è stato applicato alcun nuovo principio contabile durante l'esercizio.

Principi contabili, variazioni e interpretazioni non ancora in vigore

Alla data di redazione del bilancio non vi erano principi contabili e interpretazioni in emissione che siano applicabili dalla Società.

2. INFORMATIVA SUL CAPITALE

Gli obiettivi perseguiti da d'Amico International Shipping nella gestione del capitale sono salvaguardare la continuità aziendale massimizzando nel contempo la remunerazione delle parti interessate.

Il capitale della Società è stato costituito a inizio 2007 in occasione dell'operazione di IPO, tenendo conto dei rischi riguardanti d'Amico International Shipping in quanto società e l'intero settore in cui operano le controllate. Nel mese di dicembre 2012 e a febbraio 2014 e 2015 il capitale della Società è stato aumentato coerentemente con la strategia di sostegno della continua crescita ed espansione sui mercati tradizionali delle sue società operative, tramite l'ordine di ventuno nuove navi con caratteristiche innovative (navi Eco) che consentono di ridurre il consumo di carburante. Il capitale emesso è interamente versato e comprende le riserve e gli utili riportati a nuovo come descritto nella Nota 13.

Tale struttura di capitale viene analizzata nel corso dell'esercizio, e se necessario sintonizzata in base alle esigenze di capitale del Gruppo, ai cambiamenti delle condizioni economiche generali e alle caratteristiche di rischio tipiche dei settori di appartenenza delle partecipazioni. La Società effettua il monitoraggio del proprio capitale sulla base di un indice di copertura patrimoniale ("asset cover ratio") del Gruppo DIS, in quanto gli importi utilizzati delle linee di credito del Gruppo sono superiori al valore di mercato delle navi di proprietà di quest'ultimo.

3. RICAVI

US\$	2015	2014
Ricavi	598.000	850.000

Il dividendo di US\$ 0,6 milioni percepito è stato distribuito dalla principale controllata operativa d'Amico Tankers Limited nel mese di giugno. Nel 2014 ammontava a US\$ 0,9 milioni.

4. SVALUTAZIONE DELLE PARTECIPAZIONI

US\$	2015	2014
Svalutazione delle partecipazioni	(10.000.000)	-

La svalutazione si riferisce alla partecipazione nella Glenda International Shipping Ltd. Si facci a riferimento alla nota n.9 per ulteriori dettagli.

5. COSTI GENERALI E AMMINISTRATIVI

US\$	2015	2014
Costo del personale	(227.332)	(297.653)
Altri costi di gestione	(1.805.606)	(2.341.050)
Totale costi generali e amministrativi	(2.032.938)	(2.638.703)

Dipendenti

I dipendenti della Società sono un manager e un impiegato amministrativo (un manager e due impiegati amministrativi nel 2014).

I costi totali per stipendi e salari ammontano a US\$ 227.332 (US\$ 297.653 nel 2014).

Altri costi di gestione

L'importo di US\$ 1.805.606 relativo al 2015 include i costi per parcelle professionali di cui US\$ 42 migliaia spettanti al revisore del bilancio civilistico e costi per consulenze sostenuti dalla Società durante l'esercizio, funzionali alla quotazione (US\$ 2.341.050 nel 2014).

Gli emolumenti sono stati corrisposti agli amministratori della Società per i servizi da essi resi alla Società stessa e per la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione. L'importo complessivamente corrisposto è stato di Euro 780.000, di cui Euro 624.000 per parcelle al netto della ritenuta d'acconto del 20% (Euro 780.000 nel 2014). Gli emolumenti variabili maturati nel 2014 pari a US\$ 135.000 sono state stornati.

6. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI

US\$	2015	2014
Proventi (oneri) finanziari netti	767.156	422.496

I proventi finanziari netti ammontano a US\$ 767.156 (US\$ 422.496 nel 2014) e comprendono principalmente gli interessi attivi realizzati nei confronti della controllata d'Amico Tankers Ltd di US\$ 612.477 (US\$ 579.053 nel 2014).

Gli importi restanti sono costituiti da utili su cambi, oneri finanziari e interessi passivi.

7. IMPOSTE

US\$	2015	2014
Imposte	(296.477)	(197.809)

Le imposte per il 2015 rappresentano l'accantonamento dell'imposta patrimoniale (US\$ 197.809 nel 2014).

Poiché in Lussemburgo i dividendi ricevuti dalle partecipazioni rientranti nel regime di esenzione delle partecipazioni non sono assoggettati all'imposta sui redditi delle società, a fine 2015 la holding d'Amico International Shipping SA ha accumulato perdite fiscali da portare a nuovo per circa Euro 46,2 milioni (pari a US\$ 50,3 milioni).

In Lussemburgo l'aliquota fiscale teorica per i redditi societari è pari al 30%. Non sono stati contabilizzati crediti d'imposta differiti, in quanto la direzione non ritiene che vengano generati utili soggetti a imposizione in compensazione dei quali possano essere utilizzate le perdite pregresse deducibili.

8. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Le immobilizzazioni materiali sono principalmente relative alle attrezzature informatiche per la sede del Lussemburgo; sono ammortizzate al tasso trimestrale dell'8,33% in base alla loro vita utile.

US\$ Thousand	2015	2014
Costo		
Al 1° gennaio	18.565	18.565
Incrementi	-	-
Storni	-	-
Al 31 dicembre	18.565	18.565
Ammortamenti		
Al 1° gennaio	15.386	9.197
Quota di ammortamento del periodo	2.953	6.188
Al 31 dicembre	18.339	15.386
Valore contabile netto		
Al 31 dicembre	226	3.179

9. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Partecipazioni in imprese controllate

Società	Paese	Partecipazione	Valuta	Valore di bilancio 31 dicembre 2014	Aumento (diminuzione)	Valore di bilancio 31 dicembre 2015
d'Amico Tankers Limited	IRL	100%	USD	178.921.920	-	178.921.920
Glenda International Shipping Ltd.	IRL	50%	USD	73.135.415	(11.520.929)	61.614.485
Eco Tankers Limited	Malta	33%	USD	4.189.108		4.189.108
			USD	256.246.443	11.520.929	244.725.513

d'Amico Tankers Limited è la principale controllata operativa del Gruppo d'Amico International Shipping, il suo risultato al 31 dicembre 2015 è un utile di US\$ 52.100.743 ed il suo patrimonio netto è di US\$ 248.399.833.

Glenda International Shipping Ltd. (GIS) è il veicolo per l'operazione congiunta con il Gruppo Glencore, uno dei maggiori fornitori di materie prime per uso industriale. L'utile di GIS al 31 dicembre 2015 è di US\$ 1.547.627 ed il suo patrimonio netto è di US\$ 115.303.200. Nel primo semestre 2015 la partecipazione in GIS è diminuita in corrispondenza del rimborso del sovrapprezzo azioni di US\$ 1,5 milioni. Inoltre d'Amico International Shipping ha riconosciuto una svalutazione della sua partecipazione per US\$ 10,0 milioni. La direzione ha proceduto ad

una verifica del valore della partecipazione calcolandone il valore d'uso, cioè del valore attuale dei flussi di cassa generati dalle navi di proprietà di GIS. Il tasso di sconto utilizzato è 6%, tenendo conto delle specifiche condizioni favorevoli (in termini di costo del debito) di GIS.

Eco Tankers Limited è una collegata detenuta congiuntamente con la società di investimento del settore dello shipping Venice Shipping and Logistics. L'utile di Eco Tankers Limited al 31 dicembre 2015 è di US\$1.029.980 e il suo patrimonio netto è di US\$ 13.435.687.

Partecipazioni detenute tramite d'Amico Tankers Limited:

Società	% di partecipazione	Paese	Attività
High Pool Tankers Limited	91,58%	Irlanda	Società consortile
Glenda International Management Limited	100%	Irlanda	Società consortile
DM Shipping Limited	51%	Irlanda	Navigazione
d'Amico Tankers Monaco S.A.M.	100%	Monaco	Servizi
d'Amico Tankers UK Limited	100%	Regno Unito	Servizi

10. CREDITI A BREVE E ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

US\$	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2014
Crediti a breve e altre attività correnti	16.841	36.821

Nel 2015 e nel 2014 il saldo si compone di ratei attivi e crediti diversi della Società.

11. CREDITI FINANZIARI CORRENTI

US\$	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2014
Attività finanziarie correnti	68.825.906	72.454.019

Il saldo di fine esercizio rappresenta il finanziamento alla controllata d'Amico Tankers Limited, utilizzato per la costruzione di ventun navi cisterna eco design; il finanziamento comporta interessi al tasso LIBOR a 3 mesi sul dollaro USA, più un margine corrispondente alle condizioni di mercato. I tassi di interesse nel 2015 sono oscillati tra 0,26% e 0,33%.

12. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

US\$	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2014
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	511.168	737.065

Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti sono rappresentati dal denaro detenuto sui conti correnti bancari.

13. CAPITALE E RISERVE

Capitale sottoscritto

L'attuale capitale sottoscritto e completamente versato di US\$ 42.284.239,80 (equivalente a Euro 38.838.074 al tasso di cambio di fine esercizio) è rappresentato da 422.842.398 azioni senza valore nominale.

A febbraio, in seguito all'esercizio dei warrant di pertinenza delle azioni emesse con l'aumento di capitale del 2012, conformemente al Prospetto informativo del 6 novembre 2012 sono state emesse n. 887.091 nuove azioni ordinarie al prezzo di Euro 0,40 cadauna applicando il rapporto di concambio di un'azione ogni tre warrant.

Utili portati a nuovo

Comprendono gli utili netti dell'attuale e del precedente esercizio, nonché alcune detrazioni derivanti dalla distribuzione dei dividendi.

Altre riserve

Comprendono le seguenti voci:

US\$	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2014
Riserva sovrapprezzo azioni	282.959.082	282.642.922
Azioni proprie	(17.513.186)	(16.357.027)
Riserva legale	3.108.296	3.108.296
Totale	268.554.192	269.394.191

Riserva sovrapprezzo azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è derivata negli anni dall'operazione di IPO e dal relativo aumento di capitale effettuato a maggio 2007, e successivamente dal secondo aumento di capitale effettuato a fine dicembre 2012, a febbraio 2014 e a febbraio 2015. Tale ammontare è al netto dei costi e delle spese strettamente connessi alla procedura di quotazione e all'aumento di capitale (principalmente commissioni bancarie e relativi onorari e spese per consulenze).

Azioni proprie

Le azioni proprie a fine 2015 comprendono 6.580.027 azioni ordinarie (5.090.495 nel 2014) per un importo di US\$ 17,5 milioni (US\$ 16,4 milioni nel 2014), corrispondenti all'1,56% del capitale emesso alla data del bilancio (1,41% nel 2014). Tali azioni sono state acquistate nel 2007, nel 2008 e durante il secondo semestre del 2011 e 2015, in seguito all'approvazione del programma di riacquisto azioni proprie.

Riserva legale

È prevista dalla legge lussemburghese ed è stata costituita destinandovi il 5% degli utili soggetti a tassazione, fino a che l'ammontare della riserva raggiunge il 10% del capitale azionario sottoscritto. Tale riserva non può essere distribuita.

14. BANCHE E ALTRI FINANZIATORI

US\$	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2014
Banche e altri finanziatori	4.185.066	6.076.348

L'importo non rimborsato al 31 dicembre 2015 è relativo a un utilizzo parziale della linea di credito a breve termine uncommitted di Euro 5 milioni stipulata il 30 luglio 2014 per gli scopi generali della società al tasso del 2% e a uno scoperto bancario interamente rimborsato a gennaio 2016.

15. DEBITI A BREVE E ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

US\$	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2014
Altre passività correnti	122.046	283.446

L'ammontare delle passività correnti nel 2015 si riferisce all'attività amministrativa ordinaria della Società (US\$ 283.446 nel 2014, comprensivi di spese amministrative/commissioni per consulenze ricevute in relazione all'aumento di capitale).

16. ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI

US\$	Al 31 Dicembre 2015	Al 31 Dicembre 2014
Altre passività finanziarie correnti	-	1.507.397

Il finanziamento ricevuto dalla controllata Glenda International Shipping è stato rimborsato a maggio (US\$ 1.507.397 nel 2014).

17. GESTIONE DEI RISCHI

La Società è esposta ai seguenti rischi finanziari connessi alla sua attività:

Rischio di cambio

La Società, la cui valuta funzionale è il dollaro USA, esercita la propria attività di holding nel mercato europeo e riceve servizi in cambio di un compenso dai suoi amministratori, dai suoi dirigenti e dai consulenti esterni. La Società tiene regolarmente sotto controllo la propria esposizione al rischio di cambio e lo riduce tramite depositi bancari denominati in euro.

Rischio di tasso di interesse

La Società è esposta al rischio di tasso di interesse derivante dal fatto che i depositi bancari e gli accordi di finanziamento sottoscritti maturano interessi a tassi variabili. La direzione individua e controlla tali rischi al fine di prevedere i potenziali effetti negativi e adottare le azioni più adatte a contenerli.

Rischio di liquidità

La Società è esposta al rischio di liquidità derivante dal possibile disallineamento tra le necessità di cassa e i flussi di liquidità in entrata, principalmente causato dal pagamento dei costi generali e amministrativi inerenti all'attività della holding e alla sua presenza sul mercato dei capitali. Come parte del processo di programmazione dei finanziamenti, DIS gestisce il rischio di liquidità concentrandosi sulla struttura del capitale in modo da bilanciare i fondi disponibili unitamente alla liquidità che si prevede sarà generata dalle attività operative delle controllate e dalle linee di credito, per permettere alla Società di mantenere un livello di liquidità adeguato alle sue esigenze. La struttura del capitale del Gruppo è fissata entro i limiti stabiliti dal Consiglio di Amministrazione della Società.

Strumenti finanziari – fair value e gestione del rischio

Rischio di fair value e tecniche di valutazione

Il fair value delle attività e delle passività finanziarie è determinato come segue:

- Il fair value delle attività e delle passività finanziarie con termini e condizioni standard, negoziate su mercati liquidi e attivi, è determinato facendo riferimento ai prezzi di mercato.
- Il fair value degli strumenti derivati viene calcolato utilizzando i prezzi di mercato. Qualora tali quotazioni non siano disponibili, si procede a un'analisi dei flussi di cassa attualizzati. I contratti forward su valute sono valutati utilizzando le valutazioni future dei tassi di cambio e le curve dei rendimenti derivanti dai tassi di interesse quotati, abbinando le scadenze dei contratti. Gli swap su tassi di interesse sono misurati al valore corrente del flusso di cassa futuro previsto e attualizzati sulla base delle curve dei rendimenti applicabili derivanti dai tassi di interesse di mercato.
- Il fair value delle altre attività e passività finanziarie (escluso quanto descritto in precedenza) è determinato conformemente ai modelli di determinazione del prezzo generalmente applicati, che si basano sull'analisi dei flussi di cassa attualizzati. I prestiti in Yen giapponesi sono riportati al costo ammortizzato, la valutazione al fair value darebbe origine a un valore contabile differente.
- Il fair value degli strumenti finanziari tiene conto del rischio di controparte (attività finanziarie) e del rischio di credito della società stessa (passività).

Classificazione contabile e fair value

Tutti gli strumenti finanziari rientrano nella categoria finanziamenti e crediti. La loro classificazione al fair value non è riportata in quanto il valore contabile si avvicina ragionevolmente al fair value.



18. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Nel corso del 2015, d'Amico International Shipping ha effettuato operazioni con parti correlate, fra le quali anche la controllante italiana capofila d'Amico Società di Navigazione S.p.A. (DSN), e con alcune delle controllate di DSN (Gruppo d'Amico). Tali operazioni sono state effettuate sulla base di accordi negoziati secondo termini e condizioni di mercato. La controllante diretta del Gruppo d'Amico International Shipping è d'Amico International S.A., società costituita in Lussemburgo.

Tali operazioni comprendono la percezione di un dividendo distribuito da d'Amico Tankers Limited e le stipule di un finanziamento fruttifero a breve termine con la stessa e di accordi per la gestione di servizi (risorse umane, consulenza giuridica, servizi informatici e di audit interno) con le società del Gruppo d'Amico, per un costo complessivo pari a US\$ 244 migliaia.

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni fra parti correlate sul conto economico 2015 della Società sono i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping SA	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Tankers Monaco	d'Amico Tankers Limited	Amministratori e dirigenti chiave
Ricavi	598.000				
di cui					
Dividendi	598.000	-	-	598.000	-
Costi generali e amministrativi	(2.032.938)				
di cui					
Costo del personale (amministratori)	(684.015)	-	-	-	684.015
Accordo di fornitura di servizi	(242.774)	(107.740)	(176.068)	-	-
Proventi (oneri) finanziari netti	767.156				
di cui					
Interessi da partecipazioni finanziarie	612.477			612.477	
Totale		(107.740)	(176.068)	1.210.477	684.015

Il prospetto seguente illustra l'effetto (suddiviso per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sul conto economico della Società dell'esercizio 2014:

US\$	d'Amico International Shipping SA	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Tankers Monaco	d'Amico Tankers Limited	Amministratori e dirigenti chiave
Ricavi	850.000				
di cui					
Dividendi	850.000	-	-	850.000	-
Costi generali e amministrativi	(2.638.703)				
di cui					
Costo del personale	(1.175.782)	-	-	-	(1.175.782)
Accordo di fornitura di servizi	(292.239)	(107.120)	(134.627)	-	-
Proventi (oneri) finanziari netti	422.496				
di cui					
Interessi da partecipazioni finanziarie	368.957	-	-	368.957	-
Totale		(107.120)	(134.627)	1.218.957	(1.175.782)

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria della Società al 31 dicembre 2015 sono i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping SA	d'Amico Tankers Limited
Crediti finanziari correnti	68.825.906	
di cui verso parti correlate	68.825.906	68.825.906
Totale		68.825.906

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria della Società al 31 dicembre 2014 erano i seguenti:

US\$ Thousand	d'Amico International Shipping SA	d'Amico Tankers Limited	Glenda International Shipping Ltd
Crediti finanziari correnti	72.454.019		
di cui verso parti correlate		72.454.019	-
Altre passività finanziarie correnti	1.507.397		
di cui verso parti correlate		-	1.507.397
Totale		72.454.019	(1.507.397)

19. CONTROLLANTE CAPOFILA

La controllante diretta di d'Amico International Shipping S.A. è d'Amico International S.A., società costituita in Lussemburgo.

La controllante capofila è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., società costituita in Italia.

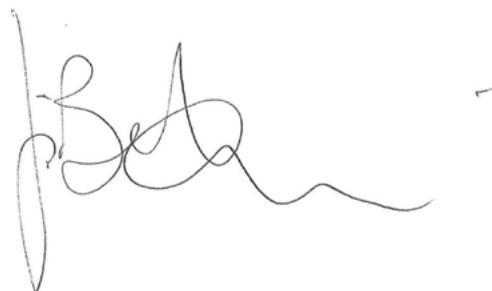
20. GARANZIE E IMPEGNI

d'Amico International Shipping ha prestato garanzie alla propria controllata, d'Amico Tankers Limited, relative alla linea di credito revolving di originari US\$ 350,0 milioni concessa da Crédit Agricole Corporate & Investment Bank; alla linea di credito Crédit Agricole Corporate & Investment Bank e DNB NOR Bank ASA di US\$ 48,0 milioni; alla linea di credito Crédit Agricole Corporate & Investment Bank e ABN AMRO BANK NV di US\$ 40,0 milioni; alla linea di credito Danish Ship Finance di US\$ 31,5 milioni; alla linea di credito Century Tokyo Leasing Corporation di US\$ 41,6 milioni; alla linea di credito Skandinaviska Enskilda Banken AB di US\$ 23,075 milioni; alla linea di credito ING Bank, filiale di Londra, di US\$ 20 milioni; alla linea di credito DNB NOR Bank ASA di US\$ 60,75 milioni; alla linea di credito Danish Ship Finance di US\$ 39,0 milioni; alla linea di credito Banca IMI SpA di US\$ 45,08 milioni; alla linea di credito Century Tokyo Leasing Corporation di US\$ 21,78 milioni; alla linea di credito Crédit Agricole Corporate & Investment Bank di US\$ 9,5 milioni; alla linea di credito MPS Capital Services Banca per le Imprese SpA di US\$ 58,0 milioni; e a Eco Tankers Limited con rispetto alla linea di credito di US\$ 18,7 milioni emessa da ABN Amro. Al 31 dicembre 2015, l'importo totale non rimborsato di tali linee di credito ammontava a US\$ 340,6 milioni. Inoltre DIS presta garanzia per il pagamento del prestito pendente di US\$ 20,6 milioni concesso a DM Shipping da d'Amico Tankers Ltd.

Esiste una garanzia di US\$ 150 migliaia presso il Credit Suisse, con riguardo alle carte di credito detenute dai membri del comitato esecutivo.

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

3 Marzo 2016

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'G. Barberis', with a small checkmark to the right.

Giovanni Barberis, Direttore Finanziario

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE





Relazione di revisione

Agli Azionisti della
d'Amico International Shipping S.A.

Relazione sul bilancio consolidato

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato della d'Amico International Shipping S.A. (la "Società"), costituito dalla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata al 31 Dicembre 2015 e dal conto economico consolidato, dal conto economico consolidato complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato per l'esercizio chiuso a tale data e dalle relative note esplicative.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione sul bilancio consolidato

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la preparazione e corretta presentazione di questo bilancio consolidato in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché per l'implementazione di controlli interni che il Consiglio di Amministrazione ritenga necessari per garantire la preparazione di bilanci consolidati che siano privi di errori significativi, sia dovuti a frodi che errori.

Responsabilità del "Réviseur d'entreprises agréé"

E' nostra la responsabilità di esprimere un giudizio professionale sul bilancio consolidato basato sulla revisione contabile. Il nostro esame è stato condotto in conformità agli International Standards on Auditing adottati per il Lussemburgo dalla "Commission de Surveillance du Secteur Financier". Tali principi richiedono di rispettare le norme etiche e di pianificare e svolgere la revisione in modo tale da ottenere una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato sia privo di errori significativi.

Il procedimento di revisione comprende lo svolgimento di procedure per ottenere elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenute nel bilancio consolidato. Le procedure selezionate dipendono dal giudizio del "Réviseur d'entreprises agréé" inclusa la valutazione del rischio di errori significativi nel bilancio consolidato, sia dovuti a frode che a errori. Nello svolgimento della predetta valutazione dei rischi, il "Réviseur d'entreprises agréé" considera i controlli interni rilevanti per la preparazione e la corretta presentazione del bilancio consolidato al fine di pianificare procedure di revisione appropriate, ma non con lo scopo di esprimere un giudizio sull'efficacia del sistema di controllo interno della Società. Le procedure di revisione includono anche la valutazione dell'adeguatezza dei principi contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime contabili effettuate dal Consiglio di Amministrazione così come la valutazione della presentazione generale del bilancio consolidato.

Riteniamo che il lavoro di revisione svolto sia sufficiente ed appropriato come base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

*PricewaterhouseCoopers, Société coopérative, 2 rue Gerhard Mercator, B.P. 1443, L-1014 Luxembourg
T: +352 494848 1, F: +352 494848 2900, www.pwc.lu*

*Cabinet de révision agréé. Expert-comptable (autorisation gouvernementale n°10028256)
R.C.S. Luxembourg B 65 477 - TVA LU25482518*



Giudizio professionale

A nostro giudizio, il bilancio consolidato rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione finanziaria consolidata al 31 Dicembre 2015 e il risultato economico consolidato e i flussi di cassa consolidati per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

Relazione sugli altri adempimenti legali e regolamentari

La relazione sulla gestione, la cui redazione è responsabilità del Consiglio di Amministrazione, è coerente con il bilancio consolidato.

La relazione sul governo societario, come pubblicata sul sito internet della Società, www.damicointernationalshipping.com, alla data della presente relazione, è di competenza del Consiglio di Amministrazione. Essa è coerente, alla data delle presente relazione, con il bilancio consolidato ed include le informazioni richieste dalla legge per quanto riguarda la relazione sul governo societario.

PricewaterhouseCoopers, Société coopérative
Represented by

Luxembourg, 3 March 2016

Véronique Lefebvre

Si osserva che solamente la versione in inglese del bilancio consolidato è stata sottoposta a revisione da parte del "Réviseur d'entreprises agréé" e che la relazione di revisione emessa dal "Réviseur d'entreprises agréé" fa riferimento solamente a quella versione in inglese del bilancio consolidato. Altre versioni risultano da una traduzione effettuata sotto la responsabilità del Consiglio di Amministrazione. In caso di differenze tra la versione in Inglese e la sua traduzione, la versione in Inglese prevale.



Relazione di revisione

Agli Azionisti della
d'Amico International Shipping S.A.

Relazione sul bilancio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio della d'Amico International Shipping S.A. (la "Società"), costituito dalla situazione patrimoniale e finanziaria al 31 Dicembre 2015 e dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle relative note esplicative.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione sul bilancio

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la preparazione e corretta presentazione di questo bilancio in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché per l'implementazione di controlli interni che il Consiglio di Amministrazione ritenga necessari per garantire la preparazione di bilanci che siano privi di errori significativi, sia dovuti a frodi che errori.

Responsabilità del "Réviseur d'entreprises agréé"

E' nostra la responsabilità di esprimere un giudizio professionale sul bilancio basato sulla revisione contabile. Il nostro esame è stato condotto in conformità agli International Standards on Auditing adottati per il Lussemburgo dalla "Commission de Surveillance du Secteur Financier". Tali principi richiedono di rispettare le norme etiche e di pianificare e svolgere la revisione in modo tale da ottenere una ragionevole sicurezza che il bilancio sia privo di errori significativi.

Il procedimento di revisione comprende lo svolgimento di procedure per ottenere elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenute nel bilancio. Le procedure selezionate dipendono dal giudizio del "Réviseur d'entreprises agréé" inclusa la valutazione del rischio di errori significativi nel bilancio, sia dovuti a frode che a errori. Nello svolgimento della predetta valutazione dei rischi, il "Réviseur d'entreprises agréé" considera i controlli interni rilevanti per la preparazione e la corretta presentazione del bilancio al fine di pianificare procedure di revisione appropriate, ma non con lo scopo di esprimere un giudizio sull'efficacia del sistema di controllo interno della Società. Le procedure di revisione includono anche la valutazione dell'adeguatezza dei principi contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime contabili effettuate dal Consiglio di Amministrazione così come la valutazione della presentazione generale del bilancio.

Riteniamo che il lavoro di revisione svolto sia sufficiente ed appropriato come base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

PricewaterhouseCoopers, Société coopérative, 2 rue Gerhard Mercator, B.P. 1443, L-1014 Luxembourg
T: +352 494848 1, F: +352 494848 2900, www.pwc.lu

Cabinet de révision agréé. Expert-comptable (autorisation gouvernementale n°10028256)
R.C.S. Luxembourg B 65 477 - TVA LU25482518



Giudizio professionale

A nostro giudizio, il bilancio rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione finanziaria al 31 Dicembre 2015 e il risultato economico e i flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

Relazione sugli altri adempimenti legali e regolamentari

La relazione sulla gestione, la cui redazione è responsabilità del Consiglio di Amministrazione, è coerente con il bilancio.

La relazione sul governo societario, come pubblicata sul sito internet della Società, www.damicointernationalshipping.com, alla data della presente relazione, è di competenza del Consiglio di Amministrazione. Essa è coerente, alla data della presente relazione, con il bilancio ed include le informazioni richieste dalla legge per quanto riguarda la relazione sul governo societario.

PricewaterhouseCoopers, Société coopérative
Represented by

Luxembourg, 3 March 2016

Véronique Lefebvre

Si osserva che solamente la versione in inglese del bilancio è stata sottoposta a revisione da parte del "Réviseur d'entreprises agréé" e che la relazione di revisione emessa dal "Réviseur d'entreprises agréé" fa riferimento solamente a quella versione in inglese del bilancio. Altre versioni risultano da una traduzione effettuata sotto la responsabilità del Consiglio di Amministrazione. In caso di differenze tra la versione in Inglese e la sua traduzione, la versione in Inglese prevale.



d'Amico International Shipping S.A.

Lussemburgo

d'Amico International Shipping S.A.
25/C, Boulevard Royal - 11° piano
L-2449 - Lussemburgo
Gran Ducato del Lussemburgo
Tel. +352 2626 2929

Irlanda

d'Amico Tankers Limited
The Anchorage
17-19, Sir John Rogerson's Quay
Dublino D02 DT18 - Irlanda
Tel. +353 1 676 1840

Monaco

d'Amico Tankers Monaco S.A.M.
20, Bd de Suisse
MC 98000 - Monaco
Tel. +377 9310 5656

Regno Unito

d'Amico Tankers UK Limited
2, Queen Anne's Gate Buildings
Dartmouth Street
Londra SW 1H 9BP - UK
Tel. +44 20 7340 2000



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.