



d'Amico International Shipping S.A.
RELAZIONE ANNUALE 2013



d'Amico



Relazione Annuale 2013

Bilancio d'esercizio e consolidato
al 31 dicembre 2013

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal
Capitale sociale al 31 dicembre 2013 US\$ 35.987.977,40

Il documento è disponibile sul sito
www.damicointernationalshipping.com



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.



Indice

4	Lettera agli Azionisti
5	Organi di Amministrazione e Controllo
6	Dati di sintesi
7	Resoconto di gestione
7	Struttura del Gruppo
8	Gruppo d'Amico International Shipping
11	Il settore delle navi cisterna
12	Informazioni per gli Azionisti
15	Risorse umane
16	Gestione delle navi
18	Responsabilità sociale d'impresa
19	Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario del Gruppo
26	Risultati trimestrali
28	Eventi significativi verificatisi nell'esercizio
31	Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione
38	Corporate Governance e assetto proprietario
	Gruppo d'Amico International Shipping
40	Bilancio consolidato al 31 dicembre 2013
42	Conto economico consolidato
42	Conto economico consolidato complessivo
43	Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata
44	Rendiconto finanziario consolidato
45	Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato
46	Note
	d'Amico International Shipping S.A.
80	Resoconto di gestione e bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2013
82	Resoconto di gestione
83	Eventi significativi verificatisi nell'esercizio
87	Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione
90	d'Amico International Shipping S.A. - Bilancio e note esplicative al 31 dicembre 2013
110	Relazione della Società di Revisione

Lettera agli Azionisti

Cari Azionisti,

il 2013 è stato un anno molto intenso e proficuo, durante il quale la Vostra Società ha effettuato importanti operazioni operative e finanziarie.

Come avevamo previsto e sperato, i Rates medi *Spot* sono cresciuti nell'arco dell'anno di oltre 2.000 dollari, da USD 11.686 del 2012 a 13.746 del 2013, avviando un ampio processo di crescita che dovrebbe dare future soddisfazioni a tutti noi.

A seguito dell'auspicata ripresa del nostro segmento di mercato, confermata oramai da tempo sia dall'aumento dei sopra citati Rates, sia dalla ampia richiesta di servizi da parte dei nostri grandi Clienti, come le Oil Majors, era stato avviato già dalla fine del 2012, un importante progetto di investimenti che a fine 2013 ammonta ad oltre USD 300 milioni, avendo ordinato 9 nuove navi, 5 MR da 50.000 dwt e 4 Handy da 39.000 dwt, progetto che alla data di pubblicazione del Bilancio è cresciuta di altre tre unità.

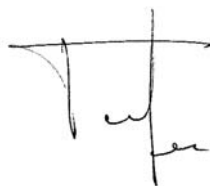
Già quest'anno si sono visti i primi risultati, infatti il Bilancio 2013 si chiude con un utile netto di USD 18,9 milioni ed in base al quale abbiamo deciso di distribuire circa USD 7 milioni lordi di dividendi.

Tutti i principali specialisti economici internazionali prevedono una crescita dei noli nei prossimi anni, così come i diversi "equity-brokers" - che effettuano specifica attività di analisi sulla nostra società - sono parimenti positivi.

Anche sul fronte finanziario, la Società – insieme al proprio Azionista di riferimento d'Amico International S.A. – ha completato l'annunciato progetto di aumento della quota flottante ed infatti, sempre alla data odierna, quest'ultima ha superato il 40%, con una capitalizzazione di circa Euro 300 milioni. Questo fatto, insieme ad un importante progetto di comunicazione svolto nel corso dell'anno, ha permesso di assistere ad un costante aumento sia del prezzo dell'azione, sia dei volumi di scambio, offrendo così la possibilità a tutti gli Azionisti di investire e di smobilizzare il proprio investimento in modo più semplice e sereno.

Nel corso dell'anno abbiamo continuato il processo di ringiovanimento della flotta, cedendo 3 unità, realizzando una plusvalenza di USD 13,9 milioni. Questa attività continuerà nei prossimi anni, in modo da offrire ai nostri Clienti una flotta sempre giovane, efficiente e tecnologicamente avanzata. Tutte le navi ordinate, di cui 4 già consegnate all'inizio del 2014, sono infatti "Eco-ship", permettendo considerevoli risparmi economici ed emissioni nocive.

E' quindi con poco celata soddisfazione che porgo un caloroso saluto a tutti Voi, invitandoVi a seguire la nostra Società con la stessa attenzione e stima che ci avete riservato nel passato.



Paolo d'Amico | Presidente del Consiglio di Amministrazione

Organi di Amministrazione e Controllo

Consiglio di Amministrazione

Presidente

Paolo d'Amico ¹

Amministratore delegato

Marco Fiori ¹

Amministratori

Cesare d'Amico ¹

Massimo Castrogiovanni ²

Stas Andrzej Jozwiak ³

Giovanni Battista Nunziante

Heinz Peter Barandun ²

John Joseph Danilovich ²

Giovanni Barberis ¹

Società di Revisione

Moore Stephens Audit S.A.R.L.

¹ Membro del Comitato Esecutivo

² Amministratore non Esecutivo - Independent Director

³ Amministratore non Esecutivo - Lead Independent Director

Dati di sintesi

Dati finanziari

US\$ migliaia	2013 (*)	2012(*)
Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)	191.191	183.421
Risultato operativo lordo/ EBITDA	45.995	20.214
<i>margin sul TCE in %</i>	24,06%	11,02%
Utile (perdita) operativo / EBIT	13.721	(103.140)
<i>margin sul TCE in %</i>	7,18%	(56,23)%
Utile / (perdita) netto	18.853	(105.994)
<i>margin sul TCE in %</i>	9,86%	(57,79)%
Utile (perdita) per azione (US\$)	0,052	(0,295)
Flussi di cassa operativi	39.104	2.372
Investimenti lordi (CapEx)	83.826	85.066
Totale attività	615.906	676.895
Indebitamento finanziario netto (**)	224.632	220.706
Patrimonio netto	316.697	294.208

(*) I dati includono l'utile dalla vendita di navi per US\$ 13,9 milioni nel 2013 e US\$ 1,5 milioni nel 2012 e sono comprensivi della svalutazione della flotta, pari a US\$ 85,0 milioni nel 2012

(**) L'indebitamento finanziario netto è descritto a pagina 23

Altri dati operativi

	2013	2012
Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) ¹	14.363	13.205
Composizione della flotta - Numero medio di navi	37,5	39,2
- Di proprietà	18,7	21,0
- A noleggio	18,7	18,2
Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili ² (%)	2,7%	3,0%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni-nave disponibili ³ (%)	46,9%	36,3%

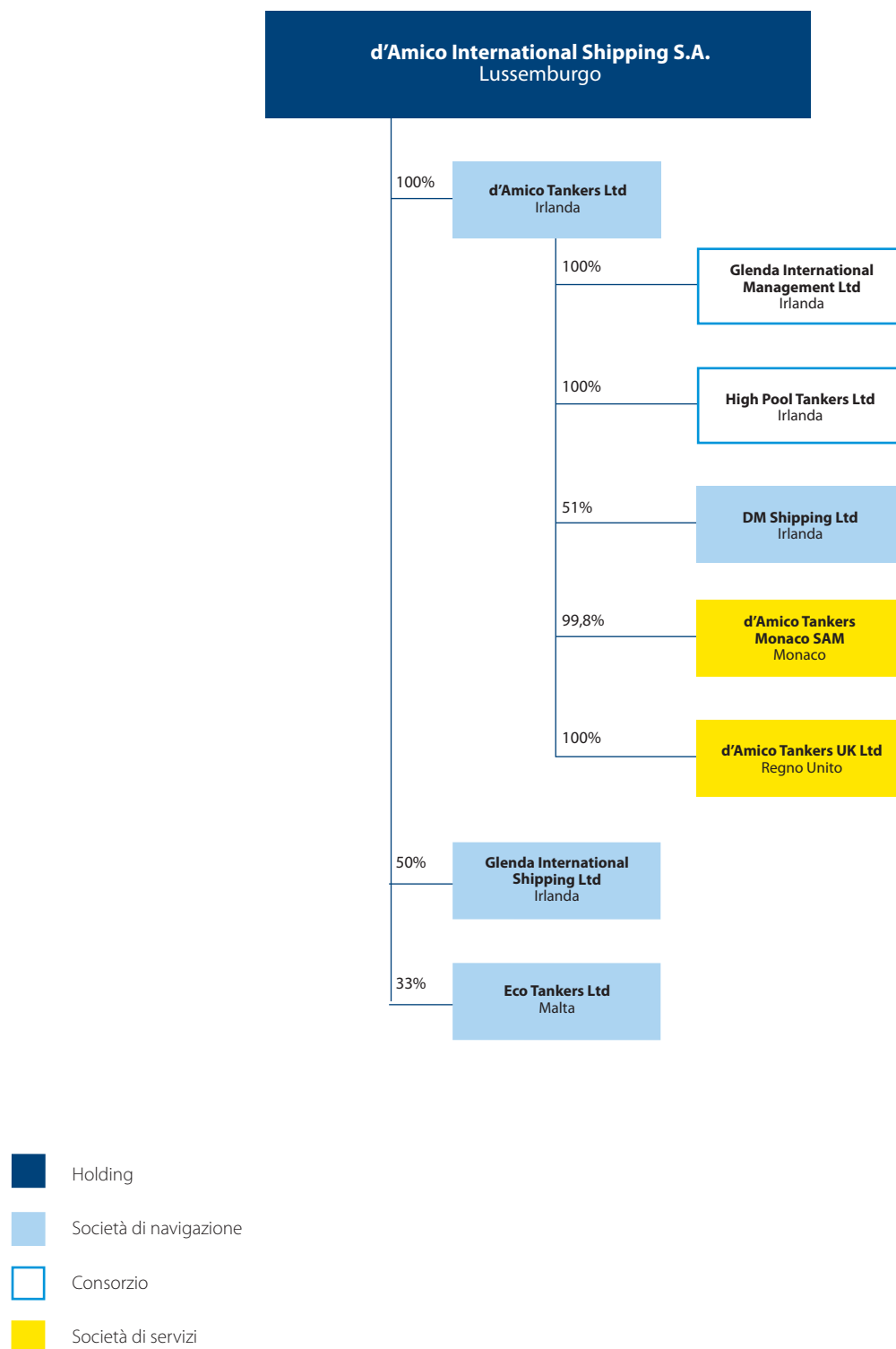
¹ Rappresenta i ricavi giornalieri su base *time charter* per le navi impiegate sul mercato *spot* e per navi impiegate con contratti *time charter* al netto delle commissioni. I calcoli non includono le navi noleggiate attraverso i pool.

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 - e 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*.

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 6,2 anni, rispetto a un'età media di settore di 9,7 anni (fonte: Clarkson). Tutte le navi del Gruppo DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di prodotti petroliferi raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e società di trading. Tutte le navi sono state costruite in ottemperanza alle norme IMO

(International Maritime Organization) e MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e agli standard internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, merci quali olio di palma, oli vegetali e una gamma di altri prodotti chimici possono essere trasportati solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono specifici requisiti. Al 31 dicembre 2013 il 60% 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 2013, comprendeva **37,5** navi:

Flotta MR

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
DI PROPRIETÀ				
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
GLENDIA Melissa ¹	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Meryl ²	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Melody ¹	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Melanie ²	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Meredith ²	46.147	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Strength ³	46.800	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
GLENDIA Megan ¹	47.147	2009	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Efficiency ³	46.547	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Venture	51.087	2006	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High Presence	48.700	2005	Imabari, Giappone	-
High Priority	46.847	2005	Nakai Zosen, Giappone	-
High Progress	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Performance	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 Endurance	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Endeavour	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
A NOLEGGIO CON OPZIONE DI ACQUISTO				
High Enterprise	45.800	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
High Pearl	48.023	2009	Imabari, Giappone	-
A NOLEGGIO SENZA OPZIONE DI ACQUISTO				
Carina	47.962	2010	Iwagi Zosen, Giappone	-
Orient Star	45.994	2010	Shin Kurushima, Giappone	-
Ocean Leo	47.367	2010	Onimichi Dockyard, Giappone	-
High Force	53.603	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
Eastern Force	48.056	2009	Imabari, Giappone	-
High Saturn	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Mars	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Mercury	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Jupiter	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Freja Hafnia	53.700	2006	Shin Kurushima, Giappone	-
High Glow	46.846	2006	Nakai Zosen, Giappone	-
Citrus Express	53.688	2006	Shin Kurushima, Giappone	-
High Power	46.874	2004	Nakai Zosen, Giappone	-

¹ Navi di proprietà di GLENDIA International Shipping, in cui DIS detiene una partecipazione del 50% e noleggiata a d'Amico Tankers Limited

² Navi di proprietà di GLENDIA International Shipping, in cui DIS detiene una partecipazione del 50%

³ Navi di proprietà di DM Shipping Limited in cui DIS detiene una partecipazione del 51% e noleggiata a d'Amico Tankers Limited

Flotta handysize

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
DI PROPRIETÀ				
Cielo di Salerno	36.032	2002	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Parigi	36.032	2001	STX, Corea del Sud	IMO II/III
A NOLEGGIO CON OPZIONE DI ACQUISTO				
Marvel	38.435	2008	Guangzhou, Cina	IMO II/III
A NOLEGGIO SENZA OPZIONE DI ACQUISTO				
Cielo di Guangzhou ¹	38.877	2006	Guangzhou, Cina	IMO II

Impiego della flotta e partnership

	N. di navi di DIS	Totale navi del Pool
Impiego diretto	27,5	-
High Pool (navi MR)	10,0	13,0
TOTALE	37,5	13,0

Al 31 dicembre 2013, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 27,5 navi: 16,5 MR ('Medium Range') con contratti a tempo determinato, mentre 7 navi MR e 4 navi handysize sono attualmente impiegate sul mercato *spot*. Il Gruppo impiega ancora una parte consistente delle proprie navi tramite accordi di partnership.

High Pool Tankers Limited – pool costituito con JX Shipping Co. Limited, Giappone (risultante dalla fusione tra Nissho Shipping Co. Limited e Yuyo Steamship Co. Limited) e Mitsubishi Corporation. Al 31 dicembre 2013 il pool gestiva 13 navi cisterna MR. d'Amico International Shipping, tramite la propria controllata d'Amico Tankers Limited, è responsabile in via esclusiva della sua gestione commerciale, in particolare del noleggio, delle operazioni navali e dell'amministrazione.

GLENDIA International Shipping Limited – una società in joint venture al 50% con Glencore Group. Questa società possiede 6 navi MR, consegnate tra agosto 2009 e febbraio 2011. In seguito al processo di riorganizzazione, l'attività svolta in precedenza da GLENDIA International Management Limited (accordo commerciale concluso con Glencore Group) è stata integrata direttamente nella suddetta joint venture. Glenda International Shipping in questo momento noleggia tre navi a d'Amico Tankers Limited e tre navi al Gruppo Glencore.

DIS fa parte inoltre di un'altra joint venture al 51% e 49% (*DM Shipping Limited*) con Mitsubishi Group. La Società possiede due navi MR, costruite e consegnate rispettivamente in luglio e ottobre nel 2009.

d'Amico International Shipping fa parte del Gruppo d'Amico, leader mondiale nel trasporto marittimo, con oltre 70 anni di esperienza nel settore e la cui capogruppo è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Oggi il Gruppo d'Amico controlla complessivamente 76,5 navi, parte di proprietà e parte a noleggio; di esse, 37,5 fanno parte della flotta di d'Amico International Shipping e operano nel mercato delle navi cisterna, mentre le rimanenti 39 sono prevalentemente navi da carico secco controllate da d'Amico Dry Limited e da d'Amico Shipping Italia S.p.A. Grazie alla lunga storia del Gruppo, d'Amico International Shipping può beneficiare di un marchio conosciuto e di una consolidata reputazione 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 2013 il Gruppo impiegava 465 dipendenti come personale marittimo e 32 dipendenti come personale di terra.

¹ Contratto di noleggio a scafo nudo

Il settore delle navi cisterna

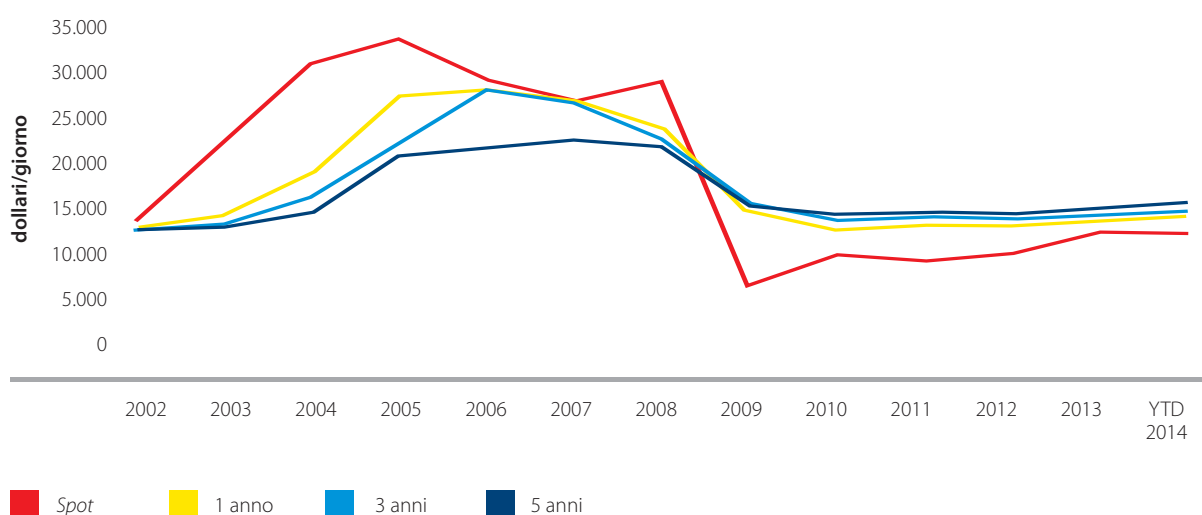
Le navi cisterna del Gruppo trasportano prodotti petroliferi raffinati, quali benzina, carburanti per aviazione, cherosene, olio combustibile e nafta, oltre a prodotti chimici (*soft chemicals*) e oli alimentari. La movimentazione via mare dei prodotti petroliferi raffinati fra le differenti aree geografiche del mondo è alimentata dagli squilibri fra la relativa domanda e offerta, ed è indotta 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 specifica produzione.

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	Solo lunghi
Flessibilità	Bassa	Alta	Bassa
Viaggi di Arbitraggio	No	Sì	No
% della flotta complessiva ¹	20%	41%	39%

Trend del mercato – Tariffe *time charter* medie per le navi cisterna MR² (US\$)



¹ Fonte: Clarkson Research Services Limited al 1° gennaio 2014. Percentuale sul totale delle navi cisterna (4.626 imbarcazioni). Sono escluse le imbarcazioni in acciaio inossidabile.

² Fonte: Clarkson, Gennaio 2014

Informazioni per gli Azionisti

Investor Relations

Il 2013 è stato un anno molto importante per la nostra società. La tanto attesa crescita della domanda di navi cisterna è finalmente diventata realtà e l'aumento di capitale attuato nel 2012 con lo scopo di finanziare l'ingente piano di investimenti si è completato con successo.

Nel corso dell'esercizio, il Team IR di d'Amico International Shipping ha realizzato un vasto piano di comunicazione che ha avuto come risultato il raggiungimento di importanti obiettivi per gli azionisti. Il team IR di DIS 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 principali risultati sono stati il raddoppio del valore del titolo azionario e la decuplicazione della capitalizzazione di mercato.

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*. 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.

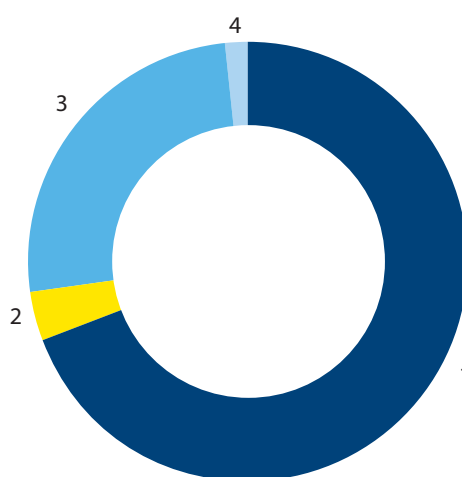
Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito web istituzionale del Gruppo: www.damicointernationalshipping.com. La sezione *Investor Relations* contiene informazioni sul titolo, dati storici di bilancio, comunicati stampa, presentazioni istituzionali, pubblicazioni periodiche e copertura degli analisti.

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 359.879.774 azioni ordinarie al portatore quotate su Borsa Italiana SpA nel segmento STAR.

Sulla base delle ultime comunicazioni effettuate dagli azionisti e in seguito all'aumento del capitale sociale avvenuto nel quarto trimestre 2013, 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:



1	d'Amico International S.A.	69,31%
2	Oceanic Opportunities Master Fund L.P.	3,59%
3	Market	25,69 %
4	d'Amico International Shipping S.A.	1,41 %

Andamento della quotazione del titolo



Il 2013 è stato un anno importante; le tariffe medie giornaliere sul mercato *spot* sono aumentate del 20% circa rispetto al 2012. Tale incremento, unito all'intensa attività del team IR nel corso dell'esercizio, hanno reso possibile il raddoppio del valore di DIS e un aumento di dieci volte della capitalizzazione di mercato.

Nel corso del 2013 il prezzo delle azioni DIS è aumentato del 97%, concludendo l'anno a euro 0,6470 rispetto a euro 0,3286 alla fine del 2012. La capitalizzazione di mercato delle azioni della Società era pari a euro 233 milioni a fine 2013. Il volume medio giornaliero trattato durante l'anno è stato di 800.000 azioni rispetto a 144.600 azioni del 2012.

Calendario finanziario

Il Calendario finanziario della Società per il 2014 è il seguente:

Bilancio annuale 2013

Giovedì 27 febbraio 2014

Assemblea annuale degli azionisti

mercoledì 02 aprile 2014

Primo resoconto intermedio di gestione 2014

Mercoledì 07 Maggio 2014

Relazione finanziaria semestrale 2014

Mercoledì 30 luglio 2014

Terzo resoconto intermedio di gestione 2014

Martedì 11 novembre 2014

Politica dei dividendi

La politica dei dividendi è basata sulla liquidità disponibile corrente e futura, tenendo conto della strategia di sviluppo del Gruppo, dei previsti andamenti futuri del mercato e della massimizzazione del rendimento per gli Azionisti.



Risorse umane

Al 31 dicembre 2013 il Gruppo impiegava 465 dipendenti come personale marittimo e 32 dipendenti come personale di terra.

L'attuale scenario commerciale crea opportunità, ma comporta anche sfide importanti per il Gruppo. Ciò richiede la capacità di rispondere attivamente, tramite un aggiornamento costante della strategia di gestione delle risorse umane.

Il Gruppo può avvalersi di personale affidabile e di alto livello, sia dal punto di vista personale che professionale, grazie agli ingenti investimenti in capitale umano, considerato elemento chiave che rafforza la nostra competitività. Le politiche in materia di RU, recentemente introdotte e focalizzate sulla cultura della performance e sullo sviluppo personale, sono in via di consolidamento al fine di creare un ambiente di lavoro stimolante, un fattore che influisce sul clima organizzativo e quindi sui risultati della società.

Di conseguenza il Gruppo investe nelle persone in modo da creare fattori esclusivi di successo e adotta procedure di gestione del personale in grado di favorire lo sviluppo delle competenze professionali, fidelizzare i dipendenti e sviluppare talenti e risorse umane con ruoli fondamentali, la cui professionalità influisce in modo determinante sui processi chiave della Società.

A tal fine, in particolare per quanto riguarda il personale di terra, sono stati adottati sistemi per premiare le performance individuali e politiche di remunerazione volte a promuovere la creazione di una struttura salariale efficace che ricompensa i risultati.

Un miglioramento costante delle politiche mirate a garantire un equilibrio tra vita professionale e privata consente al Gruppo di rispondere attivamente ai bisogni dei propri dipendenti, anche per quegli aspetti non direttamente legati alla loro vita lavorativa ma che indirettamente la influenzano.

Dal punto di vista della formazione e della promozione della crescita professionale, il Gruppo ha continuato il cammino intrapreso, focalizzandosi in particolare sulle persone con alte potenzialità e sulle iniziative volte a rafforzare lo scambio di informazioni e a garantire così il coinvolgimento di tutto il personale nella vita della Società.

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 su tre pilastri principali: un processo di selezione meticoloso, 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*.

Il Gruppo garantisce, mediante un adeguato programma di formazione, che gli equipaggi imbarcati sulle proprie navi soddisfino gli elevati standard di professionalità necessari. Inoltre, il Gruppo persegue una politica di collaborazione con vari istituti di istruzione navale al fine di diffondere la conoscenza delle problematiche di sicurezza e ambientali, principali priorità per 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 recentemente costituito la 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. I corsi, articolati in un anno di studio teorico e in uno di pratica lavorativa, garantiranno una preparazione tecnica eccellente, consentendo di approfondire la conoscenza della struttura organizzativa di d'Amico, della sua politica, del suo *know-how* e della sua visione, rendendo più facile l'inserimento tra il personale marittimo o di terra della Società.

Gestione delle navi

Conformità di d'Amico agli standard internazionali

Tutte le navi della flotta d'Amico vengono sottoposte a costante monitoraggio al fine di garantirne la conformità alle norme IMO (*International Maritime Organization*), MARPOL (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*) 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 agli standard MARPOL 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;
- Controlli effettuati dallo stato di bandiera in cui la nave è registrata (c.d. "flag state controls");
- Ispezioni (c.d. "vetting inspections") effettuate dalle maggiori società operanti nel settore petrolifero ed energetico.

La IMO (*Inter-Governmental Maritime Organization*) è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite fondata nel 1958 nel Regno Unito con uno specifico compito: quello di creare e aggiornare un quadro normativo completo di tutte le convenzioni internazionali e delle raccomandazioni che regolano ogni aspetto del trasporto via mare, come la sicurezza, le problematiche di natura ambientale e legale, la cooperazione tecnica, la sicurezza marittima e l'efficienza del trasporto via mare. Fra di esse rientrano la convenzione MARPOL e la convenzione STCW relativa agli standard per la formazione del personale marittimo. La MARPOL 73/78 è una convenzione-quadro internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi ("Marpol" significa "marine pollution" - inquinamento marino - e 73/78 indica gli anni 1973 e 1978), il cui scopo è di preservare l'ecosistema marino mediante la completa eliminazione dell'inquinamento causato dal petrolio e da altre sostanze dannose (ad esempio benzina, carburante per aviazione, kerosene, nafta). Essa è composta da 6 annessi, ciascuno dei quali relativo alla prevenzione di una specifica forma di inquinamento marino causato dalle navi.

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.

La stessa 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 sicurezza a bordo e quella ambientale rappresentano la massima priorità per il Gruppo.

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 supervisor tecnici.

Il Gruppo è impegnato nella promozione della sicurezza a bordo e del 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 Standardisation, 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.

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:

- Ridurre i costi energetici.
- Aumentare il risparmio energetico.
- Ridurre le emissioni CO₂.
- 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.



Responsabilità sociale d'impresa

Il Gruppo d'Amico ritiene che il proprio impegno sociale non debba limitarsi al rigoroso rispetto delle normative e delle procedure di sicurezza, ma debba anche contribuire allo sviluppo sostenibile.

Durante gli scorsi esercizi, infatti, la strategia del Gruppo d'Amico ha previsto anche la concezione e la successiva applicazione di un Programma di Responsabilità Sociale d'Impresa (*Corporate Social Responsibility* o CSR), spinto dalla piena consapevolezza dell'importanza degli aspetti sociali e ambientali. Dal punto di vista della salvaguardia dell'ambiente il Gruppo d'Amico ha avviato un programma di costruzione di nuove navi con l'obiettivo di rinnovare la flotta con navi più efficienti per ridurre in maniera considerevole il consumo di carburante e le emissioni di gas. Dal punto di vista sociale cresce costantemente l'impegno del Gruppo nel miglioramento delle politiche mirate a garantire un equilibrio tra vita privata e vita professionale del nostro personale. Inoltre il coinvolgimento di d'Amico in attività socio-culturali in tutto il mondo sottolinea la volontà della società di creare valore.

I programmi CSR del Gruppo d'Amico consistono in principi e politiche che coinvolgono le diverse funzioni di una società. Alcuni dei punti fondamentali delle politiche di gestione tecnica delle navi sono riportati nel paragrafo precedente, come il sistema delle procedure in materia di SQE (*Safety, Quality and Environment*, ovvero Sicurezza, Qualità e Ambiente). Tale sistema ha consentito a d'Amico di istituire un unico approccio al sistema di gestione, che nello stesso tempo ha permesso 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. In riferimento alle modalità con cui il Gruppo intende operare nel rispetto dell'ambiente, d'Amico sta inoltre sviluppando lo *'Ship Energy Efficiency*

Management Plan' (Programma di Risparmio Energetico), che introduce l'applicazione di misure specifiche, per nave/società, di gestione e miglioramento del rendimento delle stesse in termini di impatto ambientale. Il *'Management Plan'* fornisce un sistema di procedure e provvedimenti da adottare a terra, sia a livello di Società che di singola nave, che tratta i seguenti aspetti fondamentali, con l'obiettivo principale di ridurre le emissioni di CO₂:

1. *Programme for Measuring and Monitoring Ship Efficiency* (Programma per la misurazione e il controllo dell'efficienza della nave);
2. *Voyage Optimization Programme* (Programma di ottimizzazione del viaggio), che comprende l'ottimizzazione della velocità e delle rotte prescelte, nonché dell'assetto della nave stessa;
3. *Propulsion Resistance Management Programme* (Programma di gestione della resistenza alla propulsione) con riferimento alla resistenza dello scafo e dell'elica;
4. *Machinery Optimisation Programme* (Programma di ottimizzazione dei macchinari) con particolare attenzione alla gestione e al controllo del motore, nonché all'ottimizzazione della lubrificazione e degli altri macchinari e apparecchiature;
5. *Cargo Handling Optimization* (Ottimizzazione del trattamento del carico e del controllo della temperatura delle merci);
6. *Energy Conservation Awareness Plan* (Programma di consapevolezza in materia di risparmio energetico), che prevede attività di training del personale, a terra e a bordo delle navi, avente l'obiettivo di consentire la familiarizzazione con il programma di efficienza promosso dalla società. In ambito più specifico il training copre tematiche quali il risparmio energetico per gli alloggi.

Il programma di risparmio energetico verrà integrato, più in generale, con l'attività di gestione delle navi. Questo al fine di garantire che tutte le informazioni importanti in materia vengano comprese e utilizzate dal team di gestione.

Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario del Gruppo

La crescita economica mondiale si è rafforzata nel secondo semestre 2013 principalmente grazie al recupero delle economie avanzate. Per la prima volta dal 2010, nell'esercizio in esame, la domanda nei paesi Ocse sembra essere ritornata a crescere. Tuttavia, le revisioni al ribasso delle stime di crescita in alcune economie mettono in evidenza una perdurante fragilità e un costante rischio di ribasso. L'Agenzia Internazionale per l'Energia (IEA) ha dichiarato di prevedere un aumento della domanda mondiale di prodotti petroliferi di 1,3 milioni di barili al giorno nel 2014 (+1,2 milioni di barili al giorno nel 2013), che così salirà a 92,5 milioni di barili al giorno (rispetto ai 91,2 milioni di barili al giorno raggiunti lo scorso esercizio), sull'onda di un miglioramento dello scenario macroeconomico nel corso dell'anno.

In generale, i ricavi delle navi cisterna sul mercato *spot* sono rimasti invariati con un leggero miglioramento sul mercato dell'Oceano Atlantico, trainato dalle esportazioni degli Stati Uniti e ultimamente dalle importazioni di gasolio dal versante atlantico statunitense causate dalle interruzioni di fornitura per effetto del maltempo. Nel secondo semestre 2013 la capacità di raffinazione degli Stati Uniti è aumentata di ben 500.000 barili al giorno su base annua e recentemente ha raggiunto il picco degli ultimi otto anni. A ottobre le esportazioni di prodotti dagli Stati Uniti hanno superato i 4 milioni di barili al giorno.

A est di Suez, a dicembre i mercati delle navi cisterna hanno registrato un generale miglioramento, ma all'inizio di gennaio 2014 si sono indeboliti. Finora nell'Asia settentrionale l'inverno è stato clemente e quindi l'importazione di prodotti è stata modesta, con conseguente ampia offerta di naviglio e tariffe notevolmente inferiori a quelle d'inizio anno sulle principali rotte asiatiche.

Il terzo trimestre dell'esercizio è stato, in generale, caratterizzato da un miglioramento sostanziale, quasi interamente attribuibile all'aumento dell'attività di noleggio. Si stima che nel 2013 siano stati stipulati circa 170 contratti, di cui circa 100 nel secondo semestre dell'esercizio, con un effetto positivo sulle tariffe di nolo dell'anno, confermando la positività delle prospettive a medio/lungo termine nel corso del 2014.

DIS ha registrato un **Utile netto di US\$ 18,9 milioni nel 2013**, mettendo a segno il suo primo anno non in perdita dal 2008. Nel 2012 invece la Perdita netta era stata di US\$ 106,0 milioni (corrispondente a una perdita di US\$ 21,0 milioni se si esclude la svalutazione del valore della flotta registrata nel 2012).

Nel 2013 DIS è riuscita a registrare inoltre **la sua migliore performance annua sul mercato *spot* dal 2008**, con ricavi base time charter giornalieri sul mercato *spot* pari a US\$ 13.746, ossia a un aumento del 18% rispetto all'esercizio precedente.

Il miglioramento dello scenario di mercato nel 2013, insieme alla costante attenzione posta alla massimizzazione dei ricavi e alla riduzione dei costi, hanno portato a un sostanziale incremento della redditività operativa di DIS. Il **margin EBITDA sul TCE** è stato infatti del **24% nel 2013** (17% se si esclude l'Utile dalla vendita di navi) rispetto all'11% dello scorso esercizio (10% se si esclude l'Utile dalla vendita di navi registrato nel 2012). In termini assoluti, **l'EBITDA del 2013 è aumentato del 128%** rispetto al 2012 (US\$ 46,0 milioni rispetto a US\$ 20,2 milioni) e, anche escludendo gli 'Utili dalla vendita di navi', l'EBITDA del 2013 è aumentato del 71% rispetto all'esercizio precedente (US\$ 32,0 milioni rispetto a 18,7 milioni).

Questo consistente miglioramento del risultato operativo lordo, unito a un buon andamento del capitale circolante, si è tradotto in un **saldo positivo dei flussi di cassa da attività operative, pari a US\$ 39,1 milioni nel 2013**, rispetto a US\$ 2,4 milioni generati nell'esercizio precedente.

Il risultato netto conseguito da DIS nel 2013 beneficia inoltre dell'andamento positivo della tesoreria e dei proventi derivanti dalla conversione in dollari USA di finanziamenti stipulati in yen JAP.

Nel 2013 DIS ha effettuato **'investimenti lordi' pari a US\$ 83,8 milioni**, principalmente legati al suo programma di costruzione di nuove navi. Nel corso dell'esercizio, infatti, DIS ha ordinato al cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., a prezzi molto competitivi, la costruzione di altre 8 navi cisterna MR e Handysize eco design a risparmio di carburante, rispettivamente da 50.000 dwt e da 39.000 dwt, le cui consegne sono previste nel 2014, nel 2015 e nel 2016. La Società quindi ha attualmente in essere contratti per la costruzione di un totale di 12 navi cisterna, che includono 6 navi cisterna MR e 6 *handysize*, 4 delle quali sono già state consegnate tra gennaio e febbraio 2014. Inoltre DIS ha ordinato ai cantieri Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. la costruzione di una nave in joint venture con Venice Shipping and Logistics S.p.A.

L'investimento complessivo corrispondente è di circa US\$ 383 milioni a conferma della strategia della Società volta a modernizzare la propria flotta tramite navi moderne eco

design di nuova costruzione, coerentemente con l'aumento di capitale effettuato nel 2012 il cui chiaro obiettivo è di consentire a DIS di mantenere nel tempo una solida struttura finanziaria a sostegno del proprio piano di investimenti.

DIS ha, inoltre, proseguito il proprio programma di rinnovo della flotta, tramite la vendita delle navi più vecchie, tre delle quali sono state vendute nel corso del primo semestre 2013, generando una **plusvalenza netta di US\$ 13,9 milioni**.

Risultati operativi

US\$ migliaia	2013	2012
Ricavi	293.384	325.253
Costi diretti di viaggio	(102.193)	(141.832)
RICAVI BASE TIME CHARTER	191.191	183.421
Costi per noleggi passivi	(91.425)	(91.714)
Altri costi operativi diretti	(54.219)	(57.541)
Costi generali e amministrativi	(15.442)	(17.478)
Altri proventi operativi	1.943	2.053
Utile dalla vendita di navi	13.947	1.473
RISULTATO OPERATIVO LORDO/ EBITDA	45.995	20.214
Ammortamenti e svalutazioni	(32.274)	(123.354)
RISULTATO OPERATIVO / EBIT	13.721	(103.140)
Proventi (oneri) finanziari netti	7.052	(1.757)
UTILE/(PERDITA) ANTE IMPOSTE	20.773	(104.897)
Imposte sul reddito	(1.920)	(1.097)
UTILE/(PERDITA) NETTO	18.853	(105.994)

I **ricavi** sono stati di US\$ 293,4 milioni nel 2013 rispetto a US\$ 325,3 milioni dell'esercizio precedente. Il decremento dei ricavi lordi rispetto al 2012 è dovuto principalmente all'incremento nel 2013 della percentuale di copertura derivante da contratti a tariffa fissa, naturalmente compensato da un decremento dei 'costi diretti di viaggio' (come dettagliato in seguito). La percentuale di giorni-nave disponibili nel 2013 (2,7%) era in linea con il precedente esercizio (3,0%).

I **costi diretti di viaggio** riflettono il sopra citato andamento dei ricavi, legato all'utilizzo delle navi (contratti time charter e sul mercato *spot*). Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato *spot*, ammontano a US\$ 102,2 milioni nel 2013 rispetto a US\$ 141,8 milioni nel 2012. Il decremento è legato

principalmente al più elevato livello di copertura rispetto all'esercizio precedente e parzialmente a un aumento dei prezzi del bunker registrato all'inizio del del 2012.

Nel 2013 i **ricavi base time charter** sono risultati pari a US\$ 191,2 milioni rispetto a US\$ 183,4 milioni nel 2012. Come indicato nella successiva tabella, il suddetto incremento è stato chiaramente legato all'aumento dei ricavi medi giornalieri di DIS sul mercato *spot*, sulla scia dell'andamento favorevole delle tariffe di nolo registrato durante buona parte dell'esercizio in esame. Infatti i **ricavi medi giornalieri** di DIS, sono stati pari a **US\$ 13.746** nel 2013 rispetto a US\$ 11.686 dell'esercizio precedente (con un incremento del 18%). Si tratta della migliore performance annua registrata sul mercato *spot* dal 2008.

Tariffe giornaliere TCE di DIS

(Dollari USA)	2013					2012				
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
<i>Spot</i>	14.272	13.929	13.678	12.842	13.746	12.623	10.872	11.226	12.113	11.686
Fissa	15.620	15.127	14.832	14.809	15.062	15.972	15.956	15.819	15.728	15.869
Media	14.808	14.427	14.277	13.924	14.363	13.904	12.753	12.887	13.344	13.205

L'andamento trimestrale registrato nel 2013 rispetto all'esercizio precedente conferma chiaramente il crescente rafforzamento del mercato delle navi cisterna, in cui anche gli effetti stagionali, solitamente negativi, tendono ad avere un impatto minore sulle tariffe rispetto all'esercizio precedente. Dopo un primo semestre caratterizzato da dati incoraggianti, i ricavi si sono mostrati leggermente in calo nel terzo trimestre dell'esercizio, che risente particolarmente degli effetti stagionali, mentre la performance di DIS sul mercato *spot* nel quarto trimestre ha subito un impatto negativo per effetto del riposizionamento dei viaggi dall'Estremo Oriente verso la più vivace area statunitense del Golfo. Tale strategia inciderà invece positivamente sul primo trimestre 2014.

Inoltre, grazie alla strategia di DIS, la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa (percentuale di copertura) è rimasta elevata nel corso del 2013, in media pari al 46,9% dei ricavi con una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.062.

Oltre a garantire ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa da attività operative, tali contratti puntano anche a consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere, aspetto essenziale della strategia commerciale di DIS.

I **costi per noleggi passivi**, relativi alle navi a noleggio che compongono la flotta DIS, nel 2013 sono stati di US\$ 91,4 milioni rispetto a US\$ 91,7 milioni nel 2012. Il numero medio di navi a noleggio passivo nel 2013 è stato sostanzialmente in linea con lo stesso periodo dell'esercizio precedente (18,7 nel 2013 rispetto a 18,2 nel 2012). Tuttavia i costi giornalieri per noleggi passivi sono diminuiti rispetto allo scorso esercizio, in seguito alla scadenza di precedenti contratti sostituiti con nuovi stipulati a tariffe inferiori.

Gli **altri costi operativi diretti**, pari a US\$ 54,2 milioni nel 2013 rispetto a US\$ 57,5 milioni nel 2012 comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche, lubrificanti e costi assicurativi relativi alla gestione delle navi di proprietà, nonché di quelle a noleggio. I costi operativi giornalieri del 2013 sono sostanzialmente in linea con il 2012 e il decremento in termini assoluti verificatosi nell'esercizio è in parte attribuibile ad alcuni effetti esercitati dalle tempistiche e alla diminuzione del numero di navi di proprietà in seguito alla vendita di alcune delle navi più vecchie. È importante sottolineare come il mantenimento di un ottimo livello qualitativo della flotta, il monitoraggio

costante dei costi operativi, la scelta di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione delle procedure SQE (Sicurezza, Qualità e Ambiente) volte a consentire il rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore, costituiscono fattori cruciali della politica strategica di d'Amico.

Nel 2013 i **costi generali e amministrativi** sono stati di US\$ 15,4 milioni rispetto a US\$ 17,5 milioni nel 2012 e comprendono i costi per il personale di terra, nonché i costi relativi ad immobili, consulenze, viaggi e altre attività. La diminuzione registrata nell'esercizio (-12% su base annua) è dovuta principalmente all'attenta gestione dei costi effettuata da DIS che ha portato, tra l'altro, alla riduzione dei costi relativi al personale di terra.

Gli **altri proventi operativi** nel 2013 sono stati di US\$ 1,9 milioni (US\$ 2,1 milioni nel 2012). Il saldo si riferisce alle commissioni di noleggio da navi di terzi gestite attraverso i pool, che sono diminuite in termini di numero di navi. L'importo totale registrato nel 2013 include inoltre un deposito pari al 10% (US\$ 1,3 milioni), trattenuto da DIS in seguito alla cancellazione del contratto di vendita di una nave di proprietà.

Utile dalla vendita di navi. Nel primo semestre dell'esercizio DIS ha venduto due navi cisterna MR costruite nel 1999 e una nave *handysize* costruita nel 2001, riducendo così l'età media della flotta e realizzando una plusvalenza netta di US\$ 13,9 milioni.

Il risultato operativo lordo (EBITDA) nel 2013 è stato di US\$ 46,0 milioni rispetto a US\$ 20,2 milioni nel 2012 (+128%). Anche escludendo la plusvalenza di US\$ 13,9 milioni derivante dalla vendita di navi, l'EBITDA del 2013 registra un incremento del 71% rispetto all'esercizio precedente (US\$ 32,0 milioni rispetto a US\$ 18,7 milioni). Il margine EBITDA sui ricavi TCE è stato del 24% nel 2013 (17% se si escludono le plusvalenze), rispetto all'11% nel 2012 (10% se si escludono le plusvalenze).

Gli **ammortamenti** ammontano a US\$ 32,3 milioni nel 2013 rispetto a US\$ 38,4 milioni nel 2012 (esclusa la svalutazione del valore della flotta per US\$ 85 milioni registrata nel 2012). La diminuzione rispetto allo scorso esercizio è dovuta principalmente alla svalutazione del valore contabile della flotta effettuata nel 2012 e in parte alla vendita di tre navi di proprietà nel primo semestre dell'esercizio in corso.

Il risultato operativo (EBIT) dell'esercizio è stato positivo per US\$ 13,7 milioni, rispetto a una perdita operativa di

US\$ 18,1 milioni registrata nell'esercizio precedente (esclusa la svalutazione del valore della flotta per US\$ 85 milioni registrata nel 2012).

Nel 2013 gli **oneri finanziari netti** sono stati positivi (proventi per US\$ 7,1 milioni rispetto a oneri per US\$ 1,8 milioni nel 2012). Tali proventi sono dovuti principalmente alla differenza di cambio positiva derivante dalla conversione in dollari USA di finanziamenti stipulati in yen JAP (US\$ 7,2 milioni nel 2013 rispetto a US\$ 5,3 milioni nel 2012) e all'andamento molto positivo della tesoreria registrato nell'esercizio (US\$ 5,9 milioni nel 2013 rispetto a US\$ 4,0 milioni nel 2012).

L'esposizione del gruppo al cambio Dollari USA/Yen è costantemente monitorata e attivamente gestita tramite una politica finanziaria accorta.

Nel 2013 la Società ha registrato un **utile ante imposte** di US\$ 20,8 milioni, rispetto a una perdita di US\$ 105,0 milioni nel 2012.

Le **imposte e tasse** sono state di US\$ 1,9 milioni nel 2013, rispetto a US\$ 1,1 milioni nel 2012. L'incremento rispetto al 2012 è dovuto alla tassazione di alcuni proventi finanziari assoggettati alla normale imposta sui redditi delle società del 12,5% e per i quali non è applicabile il regime di *tonnage tax*.

L'**utile netto** registrato nel 2013 è stato di **US\$ 18,9 milioni** rispetto a una perdita netta di US\$ 106,0 milioni dell'esercizio precedente (perdita netta di US\$ 21 milioni se si esclude la svalutazione del valore della flotta per US\$ 85 milioni registrata nel 2012).

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2013	Al 31 dicembre 2012
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	530.048	498.922
Attività correnti	85.858	177.973
TOTALE ATTIVITÀ	615.906	676.895
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	316.697	294.208
Passività non correnti	236.842	288.787
Passività correnti	62.367	93.900
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	615.906	676.895

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dal valore contabile netto delle navi di proprietà di DIS, inclusa la parte relativa alle nuove navi in costruzione. Secondo le valutazioni fornite da un importante broker, al 31 dicembre 2013 il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS era di US\$ 555,4 milioni rispetto a un valore contabile netto della flotta di US\$ 528,7 milioni al 31 dicembre 2013.

Nel 2013 gli **investimenti lordi** sono stati US\$ 83,8 milioni e sono relativi principalmente alle *new-building* recentemente ordinate e 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 2013 erano pari a US\$ 85,9 milioni. Oltre alle voci del capitale circolante, ovvero rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 15,0 milioni e US\$ 34,8 milioni, le attività correnti comprendono disponibilità liquide e mezzi equivalenti per US\$ 34,7 milioni e attività finanziarie correnti per US\$ 1,3 milioni.

Le **passività non correnti** (US\$ 236,8 milioni al 31 dicembre 2013) rappresentano la parte dei debiti a lungo termine verso banche, commentati nella sezione successiva (Indebitamento netto).

Nelle **passività correnti**, oltre alle voci debiti verso banche e altri finanziatori, anch'esse commentate nella sezione successiva, sono comprese le voci relative al

capitale circolante, essenzialmente debiti commerciali e altre passività, per un totale di US\$ 36,9 milioni.

Il saldo del **patrimonio netto** al 31 dicembre 2013 era

di US\$ 316,7 milioni (US\$ 294,2 milioni al 31 dicembre 2012). La variazione rispetto all'esercizio precedente è essenzialmente dovuta all'utile complessivo realizzato nell'esercizio in esame.

Indebitamento netto

L'**indebitamento netto** al 31 dicembre 2013 ammontava a US\$ 224,6 milioni rispetto a US\$ 220,7 milioni alla chiusura dell'esercizio precedente. Il rapporto

tra indebitamento netto e patrimonio netto a fine dicembre 2013 risulta di 0,71 rispetto a 0,75 al 31 dicembre 2012.

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2013	Al 31 dicembre 2012
Liquidità		
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	34.684	117.617
Attività finanziarie correnti	1.333	757
TOTALE ATTIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	36.017	118.374
Debiti verso banche – correnti	15.881	28.160
Altre passività finanziarie correnti		
Verso terzi	8.612	22.133
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	24.493	50.293
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(11.524)	(68.081)
Attività finanziarie non correnti		
Verso terzi	686	-
TOTALE ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI	686	-
Debiti verso banche – non correnti	236.842	284.264
Altre passività finanziarie non correnti		
Verso terzi	-	4.523
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI	236.842	288.787
PASSIVITÀ FINANZIARIE NETTE NON CORRENTI	236.156	(288.787)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	224.632	220.706

A fine dicembre 2013 la voce *Totale attività finanziarie correnti* (composta da *disponibilità liquide e mezzi equivalenti* e da alcuni strumenti di copertura a breve termine inclusi nella voce *Attività finanziarie correnti*) era pari a US\$ 36,0 milioni. Queste risorse finanziarie, incrementate dai proventi derivanti dall'aumento di capitale, consentono a DIS di mantenere una solida struttura finanziaria a sostegno del proprio piano di investimenti nel tempo.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 31 dicembre 2013 ammontava a US\$ 252,7 milioni, comprensivo di US\$ 15,9 milioni con scadenza entro un anno. L'indebitamento di DIS si articola nelle seguenti linee di credito a favore di d'Amico Tankers

Limited (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo: (i) debito di US\$ 105,5 milioni relativo alla linea di credito revolving concessa da Crédit Agricole (con la partecipazione di altri istituti bancari) su un periodo di 10 anni; (ii) debito di US\$ 13,6 milioni relativo al prestito sindacato concesso da Mizuho Bank; (iii) finanziamento settennale concesso da Crédit Agricole e DnB NOR Bank per finanziare le due navi MR di nuova costruzione consegnate nel primo semestre 2012 per un totale di US\$ 40,9 milioni; (iv) finanziamento a 18 mesi di US\$ 11,2 milioni concesso da Danish Ship Finance per l'acquisto della nave di seconda mano *M/T High Prosperity*, rilevata nel primo semestre 2012. L'indebitamento di DIS comprende inoltre le commissioni bancarie dovute per il finanziamento di alcune *new-building* nonché la quota

dei finanziamenti concessi alle due joint venture, GLENDA International Shipping Ltd e DM Shipping Ltd: (i) finanziamento Commerzbank AG Global Shipping e Credit Suisse di US\$ 66,9 milioni per le sei navi di nuova costruzione di Glenda International Shipping Ltd, consegnate tra il 2009 e il 2011; (ii) linea di credito di Mitsubishi UFJ Lease di US\$ 16,7 milioni in relazione al finanziamento delle due navi di DM Shipping Ltd consegnate nel 2009.

Nel primo trimestre 2013, DIS ha completamente rimborsato il prestito subordinato di US\$ 20 milioni concesso a settembre 2012 dalla società controllante di DIS, d'Amico International S.A. e in precedenza incluso nelle *Altre passività finanziarie correnti*. Inoltre la valutazione negativa degli strumenti derivati di copertura (essenzialmente contratti di *swap* su tassi di interesse) e alcuni risconti passivi relativi a premi su opzioni sono inclusi nelle *Altre passività finanziarie* per US\$ 8,6 milioni.

Flussi di cassa

Nel 2013 i flussi di cassa netti hanno fatto registrare un saldo negativo di US\$ 82,7 milioni dovuto prevalentemente a investimenti lordi per US\$ 83,8 milioni, parzialmente compensato dai proventi dalla

vendita di tre navi per US\$ 35,2 milioni, dal imborso di un prestito subordinato e dal rimborso dei finanziamenti bancari relativi alle navi vendute per un totale di 72,9 milioni.

US\$ migliaia	2013	2012
Flussi di cassa da attività operative	39.104	2.372
Flussi di cassa da attività di investimento	(48.859)	(73.180)
Flussi di cassa da attività finanziarie	(72.896)	138.141
VARIAZIONE DELLA LIQUIDITÀ	(82.651)	67.333

VARIAZIONE NETTA IN AUMENTO/(DIMINUZIONE) DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	(82.651)	67.333
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	117.617	51.068
Differenze di conversione su disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(282)	(784)
DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE PERIODO	34.684	117.617

Nel 2013 DIS ha generato elevati **flussi di cassa da attività operative**, pari a US\$ 39,1 milioni rispetto a US\$ 2,4 milioni nel 2012. Questa significativa generazione di liquidità è stata la conseguenza del buon andamento dell'EBITDA durante il periodo, oltre che di un ottimo andamento del capitale circolante legato all'utilizzo delle navi (contratti time charter e sul mercato *spot*).

I **flussi netti di cassa da attività di investimento** sono stati di US\$ 48,9 milioni (utilizzi) nel 2013. Le spese totali in conto capitale dell'esercizio ammontano a US\$ 83,8 milioni, per il pagamento delle rate relative alle nuove navi attualmente in costruzione nei cantieri Hyundai-Mipo, nonché per i costi di bacino, e sono state quasi

completamente compensate da proventi netti dalla vendita di 3 navi pari a US\$ 35,2 milioni.

Nel 2013 il saldo dei **flussi di cassa da attività finanziarie** è stato negativo per US\$ 72,9 milioni e comprende principalmente, oltre ai rimborsi previsti dei prestiti bancari in essere, il rimborso totale, avvenuto nel primo trimestre 2013, del prestito subordinato di US\$ 20 milioni concesso nel terzo trimestre 2012 dalla società controllante di DIS, d'Amico International S.A., nonché i rimborsi dei finanziamenti bancari relativi alle tre navi vendute nell'esercizio pari a US\$ 25,6 milioni e a US\$ 6,6 milioni per un'ulteriore nave la cui vendita è stata annullata e dovrebbe avvenire nella prima parte del 2014.



Risultati trimestrali

Risultati del quarto trimestre

Di seguito sono riportati i prospetti analitici relativi al conto economico per il quarto trimestre 2013 e 2012:

US\$ migliaia	4° trimestre 2013	4° trimestre 2012
Ricavi	69.448	84.127
Costi diretti di viaggio	(23.797)	(36.434)
RICAVI BASE TIME CHARTER	45.651	47.693
Costi per noleggi passivi	(23.624)	(22.612)
Altri costi operativi diretti	(13.034)	(15.233)
Costi generali e amministrativi	(4.295)	(5.447)
Altri proventi operativi	1.400	562
Utile dalla vendita di navi	-	1.473
RISULTATO OPERATIVO LORDO/ EBITDA	6.098	6.436
Ammortamenti	(8.412)	(9.036)
UTILE (PERDITA) OPERATIVO/ EBIT	(2.314)	(2.600)
Proventi (oneri) finanziari netti	3.550	4.281
UTILE / (PERDITA) ANTE IMPOSTE	1.236	1.681
Imposte sul reddito	(830)	(693)
UTILE / (PERDITA) NETTO	406	988

Analisi per trimestre del mercato e dei principali dati operativi

	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
NUMERO MEDIO DI NAVI					
2013	38,5	38,6	36,7	36,2	37,5
2012	36,7	40,1	40,3	39,5	39,2
GIORNI DI OFF-HIRE/GIORNI NAVE DISPONIBILI (%)					
2013	2,3%	2,9%	4,2%	1,5%	2,7%
2012	4,1%	4,3%	1,9%	1,9%	3,0%
RICAVI BASE TIME CHARTER PER GIORNO DI UTILIZZO (US\$)					
2013	14.808	14.427	14.277	13.924	14.363
2012	13.904	12.753	12.887	13.344	13.205

Risultati trimestrali

I dati trimestrali del 2013 rispecchiano sostanzialmente l'andamento dei mercati dei noli.

US\$ migliaia	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Ricavi	79.475	76.297	68.164	69.448	293.384
Costi diretti di viaggio	(29.358)	(27.085)	(21.953)	(23.797)	(102.193)
RICAVI BASE TIME CHARTER	50.117	49.212	46.211	45.651	191.191
Costi per noleggi passivi	(21.282)	(22.114)	(24.405)	(23.624)	(91.425)
Altri costi operativi diretti	(14.504)	(14.087)	(12.594)	(13.034)	(54.219)
Costi generali e amministrativi	(2.923)	(4.518)	(3.706)	(4.295)	(15.442)
Altri proventi operativi	123	170	250	1.400	1.943
Utile dalla vendita di navi	-	13.947	-	-	13.947
RISULTATO OPERATIVO LORDO/ EBITDA	11.531	22.610	5.756	6.098	45.995
Ammortamenti	(8.128)	(7.925)	(7.809)	(8.412)	(32.274)
UTILE (PERDITA) OPERATIVO/ EBIT	3.403	14.685	(2.053)	(2.314)	13.721
Proventi (oneri) finanziari netti	4.848	1.269	(2.615)	3.550	7.052
UTILE / (PERDITA) ANTE IMPOSTE	8.251	15.954	(4.668)	1.236	20.773
Imposte sul reddito	(661)	(443)	14	(830)	(1.920)
UTILE / (PERDITA) NETTO	7.590	15.511	(4.654)	406	18.853

La seguente tabella mostra l'Indebitamento netto alla chiusura del quarto trimestre 2013 rispetto ai dati alla fine del terzo trimestre dello stesso anno:

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2013	Al 30 settembre 2013
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	34.684	65.931
Attività finanziarie correnti	1.333	2.748
Passività finanziarie correnti	15.881	25.776
Altre passività finanziarie correnti	8.612	6.137
Attività finanziarie non correnti	686	-
Passività finanziarie non correnti	236.842	234.668
Altre passività finanziarie non correnti	-	1.357
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	224.632	199.259

Eventi significativi verificatisi nell'esercizio

Nel corso del 2013 i seguenti eventi principali hanno interessato l'attività del Gruppo d'Amico International Shipping:

d'Amico Tankers Limited:

- **Programma di costruzione di nuove navi:** Nel 2013 d'Amico International Shipping ha incrementato il proprio portafoglio ordini di nuove navi con, in media, 12,3 navi cisterna 'Eco' design, pari a un piano di investimenti totale di circa US\$ 384 milioni. Tutte le suddette navi di nuova costruzione, progettate conformemente alle più recenti norme IMO II MR, permettono la massima efficienza in termini di risparmio di carburante pari a 6-7 tonnellate in meno ogni giorno rispetto alla media della flotta della stessa tipologia esistente a livello mondiale. In particolare:

A marzo 2013, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato la stipula, tra la sua controllata operativa d'Amico Tankers Limited (Irlanda) e il cantiere coreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., dei contratti di costruzione di altre due nuove navi cisterna "product/chemical" (scafi S408 e S409 - Medium Range da 50.000 dwt), la cui consegna è prevista alla fine del primo semestre del 2014, al prezzo d'acquisto di US\$ 29 milioni ciascuna.

A maggio 2013 d'Amico International Shipping ha reso noto che la propria controllata operativa d'Amico Tankers Limited (Irlanda) ha esercitato il proprio diritto di opzione (come comunicato a marzo), stipulando il relativo contratto, per la costruzione presso il cantiere Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd - Corea di altre due nuove navi cisterna (scafi S410 e S411 - da 50.000 dwt, Medium Range, le "Navi") la cui consegna è prevista per il secondo semestre del 2015, ad un prezzo d'acquisto di US\$ 30 milioni ciascuna.

d'Amico Tankers Limited ha inoltre concluso un accordo con la Società Hudson Partners LLC, importante società finanziaria con sede in Connecticut (USA), per il rinnovo di uno dei contratti di costruzione sopra menzionati (scafo S410) a favore di una nuova società garantita da Hudson stessa per un corrispettivo pari a US\$ 150.000, oltre che all'importo per l'acquisto. La gestione commerciale e la supervisione della costruzione della nave scafo S410 sarà curata da una società del Gruppo d'Amico e la stessa sarà impiegata attraverso (i) specifici contratti di noleggio a medio termine, (ii) a base *spot*

o (iii) attraverso Pool gestiti comunque da una società del Gruppo d'Amico Società di Navigazione S.p.A..

Ad ottobre 2013, d'Amico International Shipping S.A. ha reso noto che la propria controllata operativa d'Amico Tankers Limited (Irlanda) ha stipulato con i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. un contratto per la costruzione di nuove navi presso gli impianti della società HVS in Vietnam, avente ad oggetto l'acquisto di altre quattro navi cisterna *handysize* da 39.000 dwt al prezzo di US\$ 31,2 milioni ciascuna. Le consegne delle nuove navi sono previste rispettivamente per novembre 2015 e aprile, luglio, ottobre 2016. Il contratto prevede un'opzione per rendere le navi conformi agli standard Ice Class IB a un costo aggiuntivo di US\$ 963.000 per nave. A novembre 2013, d'Amico Tankers ha deciso di rendere le prime due navi (con scafi S420 e S421) conformi agli standard Ice Class IB.

- **Vendita di navi:** a maggio 2013, d'Amico Tankers Limited ha deliberato (i) la vendita della nave cisterna *handysize M/T Cielo di Londra*, costruita nel 2001 dal cantiere sudcoreano STX, al prezzo di US\$ 12,3 milioni; (ii) la vendita delle navi cisterna MR *M/T High Spirit* e *M/T High Challenge*, costruite nel 1999 dai suddetti cantieri, al prezzo di US\$ 12,2 milioni ciascuna. Tali vendite hanno ridotto l'età media della flotta DIS e generato nel secondo trimestre 2013 una plusvalenza netta di US\$ 13,9 milioni.

A luglio 2013, d'Amico Tankers Limited ha convenuto di vendere la nave cisterna *handysize M/T Cielo di Parigi* costruita nel 2001 dai cantieri sudcoreani Daedong Shipbuilding al prezzo di US\$ 12,65 milioni. Tuttavia a novembre 2013, d'Amico Tankers Limited ha annullato il contratto di vendita della suddetta nave (il "Protocollo di accordo"), in seguito al mancato rispetto dei termini di presa in consegna della nave da parte dell'Acquirente. Conformemente a quanto previsto dal Protocollo di accordo, e sue successive modifiche, d'Amico Tankers Limited ha trattenuto il deposito del 10% (US\$ 1,265 milioni) versato dall'Acquirente e ha inoltre il diritto di richiedere il pagamento di ulteriori US\$ 286.000 a titolo di risarcimento forfetario dei danni. La nave *M/T Cielo di Parigi* è in possesso di d'Amico Tankers, che ne resta il legittimo proprietario, e la vendita in oggetto verrà probabilmente portata a termine con un diverso acquirente nel primo trimestre 2014.

- **Flotta data 'a noleggio':** a marzo 2013 d'Amico Tankers Limited ha prorogato per altri due anni tre

contratti di noleggio con un'importante compagnia petrolifera, la cui scadenza era prevista nel corso del 2013. Tali contratti consentono a DIS di consolidare ulteriormente i propri rapporti storici con le principali compagnie petrolifere mondiali e sono stati prorogati a tariffe che consentiranno di generare flussi di cassa operativi positivi.

A maggio 2013, una nave di proprietà di GLENDA International Shipping Limited è presa a noleggio da d'Amico Tankers Limited e presa a noleggio per il periodo di un anno, a condizioni remunerative e con opzione di rinnovo per un ulteriore anno, ad un importante negoziatore di materie prime.

A giugno 2013, due navi di proprietà di d'Amico Tankers Limited sono state date a noleggio per il periodo di un anno e a condizioni remunerative stabilite, rispettivamente ad un noto negoziatore di materie prime e a un'importante compagnia petrolifera.

A luglio 2013 una nave di proprietà di GLENDA International Shipping Limited è presa a noleggio da d'Amico Tankers Limited e presa a noleggio per il periodo di un anno a un'importante compagnia petrolifera a condizioni remunerative stabilite e con opzione di rinnovo per ulteriori sei mesi.

A luglio 2013, d'Amico Tankers Limited (Irlanda) ha sottoscritto un nuovo contratto di noleggio di una delle sue nuove navi (scafo 2407) costruita dai cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e consegnata a gennaio 2014. Il contratto è stato firmato con un'importante compagnia petrolifera per un periodo di cinque anni a una tariffa media giornaliera di US\$ 16.485.

Sempre a luglio 2013, d'Amico Tankers Limited (Irlanda) ha sottoscritto un nuovo contratto di noleggio di una delle sue nuove navi (scafo 2388) in costruzione presso i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., la cui consegna è prevista nel quarto trimestre 2014/inizio 2015. Il contratto è stato firmato con un'importante compagnia petrolifera per un periodo di cinque anni a una tariffa media giornaliera di US\$ 16.327.

A settembre 2013, due navi prese a noleggio da d'Amico Tankers Limited sono state date a noleggio per il periodo di un anno, e a condizioni remunerative stabilite, a due importanti negozianti di materie prime.

A novembre 2013, d'Amico Tankers Limited (Irlanda) ha sottoscritto un nuovo contratto di noleggio per una delle sue nuove navi (scafo 2408) in costruzione presso i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., la cui consegna è prevista alla fine di febbraio 2014. Il contratto è stato firmato con un'importante compagnia petrolifera per un periodo di tre anni a una tariffa giornaliera di circa US\$ 17.000, pari a un valore totale di oltre US\$ 18 milioni. La conclusione di questa operazione è il chiaro segno del forte miglioramento del mercato delle navi cisterna, per il quale si prevede un incremento delle tariffe e del valore delle navi nel breve e medio periodo.

A dicembre 2013, d'Amico Tankers Limited (Irlanda) ha sottoscritto un nuovo contratto di noleggio (il "Contratto") di una delle sue nuove navi (scafo 2387) in costruzione presso i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., la cui consegna è prevista a ottobre 2014. Anche questo contratto, come quello annunciato durante la conferenza stampa del 25 novembre, è stato firmato con un'importante compagnia petrolifera per un periodo di tre anni a una tariffa di nolo giornaliera di circa US\$ 17.000, pari a un valore totale di oltre US\$ 18 milioni. In seguito a questo nuovo contratto di noleggio, il 50% delle 12,3 navi 'eco' design del programma di new-building di DIS è stato noleggiato ad importanti compagnie petrolifere per periodi superiori a 3 anni.

Sempre a dicembre 2013, una nave di proprietà di GLENDA International Shipping Limited è presa a noleggio da d'Amico Tankers Limited e presa a noleggio per il periodo di un anno, a condizioni remunerative stabilite e con opzione di rinnovo per un ulteriore anno, a un importante negoziatore di materie prime.

Nello stesso mese, il contratto avente ad oggetto una nave di proprietà di d'Amico Tankers Limited data a noleggio da maggio 2012 a un'importante compagnia petrolifera è stato rinnovato per un ulteriore anno con la stessa compagnia a condizioni remunerative.

- **Flotta in 'noleggio passivo':** a gennaio 2013, la *M/T High Nefeli*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2003 e da allora presa a noleggio da d'Amico Tankers Limited, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Sempre a gennaio 2013, il contratto relativo alla *M/T Freja Hafnia*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2006 e consegnata a d'Amico Tankers

Limited nel gennaio 2012 per un periodo di noleggio di un anno, è stato rinnovato fino a gennaio 2015.

A febbraio 2013, la *M/T Torm Hellerup*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2008 e consegnata a d'Amico Tankers Limited nel maggio 2012 per un periodo di noleggio di un anno, con opzione di rinnovo di un ulteriore anno, ha cambiato il proprio nome in *M/T Hallinden*, in seguito a un passaggio di proprietà. A giugno 2013 d'Amico Tankers Limited ha riconsegnato la *M/T Hallinden* ai suoi proprietari.

Ancora a febbraio 2013, il contratto relativo alla *M/T Eastern Force*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2009 e consegnata a d'Amico Tankers Limited nell'aprile 2012 per un periodo di noleggio di un anno, è stato prorogato fino al mese di aprile 2014, con opzione di rinnovo di un ulteriore anno.

Ad aprile 2013, la *M/T Citrus Express*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2006, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di un anno.

Nello stesso mese, la *M/T Carina*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2010, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di 3 anni.

A giugno 2013, la *M/T High Energy*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2004 e da allora presa a noleggio da d'Amico Tankers Limited, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Ad agosto 2013, la *M/T Orient Star*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2010, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di un anno.

A novembre 2013, la *M/T Malbec*, nave *handysize* costruita nel 2008 e presa a noleggio da d'Amico Tankers Limited dal 2010, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

A dicembre 2013, la *M/T Ocean Leo*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2010, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio da 3 a 9 mesi.

GLENDIA International Shipping Limited:

- **Flotta data 'a noleggio':** nel primo semestre 2013 GLENDIA International Shipping Limited, una società in joint venture al 50% con Glencore Group, ha ritirato dal pool tutte le navi di proprietà gestite da GLENDIA International Management Limited e ha dato a noleggio 3 navi a d'Amico Tankers Limited e 3 navi a ST Shipping (Gruppo Glencore).

d'Amico Tankers Singapore Pte Ltd:

- d'Amico Tankers Singapore ha portato a termine il processo di liquidazione ed è stata cancellata dal Registro delle società di Singapore a dicembre.



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

d'Amico International Shipping:

- **Risultati sull'esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2012-2016" – Primo periodo di esercizio chiuso a gennaio 2014:** a febbraio 2014, d'Amico International Shipping S.A. ("DIS") ha comunicato che il Primo Periodo di Esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2012-2016", (codice ISIN LU0849020044) si è concluso il 31 gennaio 2014. Sono stati esercitati n. 186.226.599 Warrant ad un prezzo di EUR 0,36 per ogni nuova azione ordinaria emessa da DIS ed ammesse allo scambio sul mercato MTA di Borsa Italiana SpA ciascuna come "Azione di Compendio" per un controvalore totale di Euro 22.347.191,88 (pari a US\$ 30.477.100). In ottemperanza al Regolamento dei Warrant ed in ragione di una (1) azione ordinaria DIS ogni tre (3) Warrant esercitati, oggi DIS ha emesso ed assegnato n. 62.075.533 Azioni di Compendio - con gli stessi diritti (inclusi il diritto ad eventuali dividendi) e peculiarità delle azioni ordinarie esistenti alla data di emissione - ai possessori di Warrant che hanno validamente esercitato i loro Warrant nel Primo Periodo di Esercizio. Il Codice ISIN delle Azioni di Compendio coinciderà con il Codice ISIN di DIS: LU0290697514 delle azioni ordinarie. A seguito dell'attuale aumento di capitale l'ammontare delle azioni di DIS sarà pari a USD 42.195.530,70 suddivise in n. 421.955.307 azioni ordinarie senza valore nominale. Il testo integrale dello statuto e tutto il resto della documentazione relativa all'aumento di capitale deliberato in data odierna sarà depositato e regolamentato nei termini di legge e messo a disposizione di chiunque ne faccia richiesta presso la sede sociale, Borsa Italiana S.p.A., presso la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB) e presso la *Commission de Surveillance du Secteur Financier* (CSSF). Il documento sarà altresì consultabile sul sito internet www.damicointernationalshipping.com. Si ricorda che la società ha eletto Borsa di Lussemburgo quale proprio OAM. In ottemperanza al Regolamento dei Warrant, i titolari di warrant che non hanno esercitato durante il Primo Periodo di Esercizio avranno il diritto di esercitare i propri warrant e sottoscrivere le Azioni di Compendio sulla base del Warrant Ratio, ai seguenti prezzi di esercizio e nei seguenti periodi di esercizio:
 - EUR 0,40, per i Warrant esercitati in ciascun giorno di trading di gennaio 2015;
 - EUR 0,46, per i Warrant esercitati in ciascun giorno di trading di gennaio 2016.

Si rammenta che dal 1° Dicembre 2013 al 31 Dicembre 2015, il Consiglio di Amministrazione di DIS - secondo quanto stabilito dall'art. 3 del Regolamento dei Warrant - può fissare ulteriori periodi di esercizio che comunque saranno tempestivamente comunicati al pubblico. Si rammenta inoltre che il Regolamento dei Warrant è disponibile sul sito internet della Società, all'indirizzo www.damicointernationalshipping.com nella sezione dedicata all'aumento di capitale come allegato del prospetto informativo datato 6 novembre 2012.

d'Amico Tankers Limited:

- **Flotta in 'noleggio passivo':** a gennaio 2014, la *M/T High Power*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2004 e da allora presa a noleggio da d'Amico Tankers Limited, è stata riconsegnata ai suoi proprietari, i quali utilizzano attualmente tale nave nel pool gestito da High Pool Tankers Limited.

Sempre a gennaio 2014, la *M/T Baizo*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2004, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di 3 anni, con opzione di rinnovo per ulteriori 2 anni.

A febbraio 2014, d'Amico Tankers Limited ha esercitato l'opzione per prorogare fino a luglio 2015 il contratto di noleggio della *M/T High Glow*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2006 e da allora presa a noleggio dalla stessa d'Amico Tankers.

Sempre a febbraio 2014, d'Amico Tankers Limited ha esercitato l'opzione per prorogare fino ad aprile 2015 il contratto di noleggio della *M/T Eastern Force*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2009 e presa a noleggio dalla stessa d'Amico Tankers Limited da aprile 2012.

- **New-building:** a gennaio 2014, due navi cisterna 'Eco' design di nuova costruzione presso i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., la *M/T Cielo di Gaeta* (nave *handysize* da 40.000 dwt) e la *M/T High Freedom* (nave MR da 50.000 dwt), sono state consegnate a d'Amico Tankers Limited. Entrambe sono state date a noleggio per un periodo di 5 anni a un'importante compagnia petrolifera a condizioni remunerative.

A febbraio 2014, altre due navi cisterna 'Eco' design di nuova costruzione presso i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., la M/T Cielo di New York (nave *handysize* da 40.000 dwt) e la M/T High Discovery (nave MR da 50.000 dwt), sono state consegnate a d'Amico Tankers Limited. Entrambe

sono state date a noleggio per un periodo rispettivamente di 5 e 3 anni a due diverse compagnie petrolifere a condizioni remunerative.

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

	Al 31 dicembre 2013			Al 28 febbraio 2014		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	16,0	2,0	18,0	18,0	4,0	22,0
A noleggio	17,5	2,0	19,5	17,5	2,0	19,5
TOTALE	33,5	4,0	37,5	35,5	6,0	41,5

Evoluzione prevedibile della gestione

La domanda mondiale di prodotti petroliferi sembra avere gradualmente accelerato negli ultimi 18 mesi, trainata dalla ripresa economica registrata nei paesi industrializzati, passando dai minimi del terzo trimestre 2012 al recente picco di 1,5 milioni di barili al giorno nel terzo trimestre 2013. Il fattore chiave di questo cambiamento è stata l'inversione di tendenza della domanda nei paesi Ocse, sulla scia dell'andamento registrato nelle due Americhe e in Europa. La maggior parte delle economie Ocse è ormai uscita dalla recessione, con consistenti guadagni messi a segno in alcuni paesi nei settori petrolchimico e della manifattura ad alti consumi di energia.

Nel 2014 si prevede un'accelerazione del 2,4% della domanda di prodotti petroliferi in India in conseguenza ad una ripresa dello scenario macroeconomico, con una crescita del Pil di oltre il 5% secondo le stime del Fondo Monetario Internazionale (FMI) per il 2014.

In Medio Oriente è già iniziata la fase di manutenzione delle raffinerie in Arabia Saudita, che si presenta come un attivo acquirente di cargo di prodotti distillati dall'Oriente. La capacità disponibile in Medio Oriente aumenterà marcatamente verso metà marzo, quando la suddetta fase di manutenzione si concluderà e la seconda unità di produzione da 400.000 barili al giorno della raffineria di Jubail sarà a regime (+ 200.000 barili al giorno).

Le società di raffinazione leader in Cina, la Sinopec Corp e PetroChina, hanno ottenuto i permessi di esportazione per il quarto trimestre. Si prevede che in seguito al rallentamento della domanda interna verranno concessi

maggiori permessi di esportazione.

Nel primo mese del 2014 il mercato della Costa occidentale degli Stati Uniti ha fatto registrare un forte aumento delle esportazioni di benzina e diesel, che si conferma anche all'inizio di febbraio. A gennaio sono stati prenotati almeno cinque cargo di benzina e nafta per l'esportazione in Asia, mentre a febbraio altri 2-3 cargo sono stati destinati alle rotte transpacifiche. La maggior parte di questi cargo, che trasportano benzina, idrocarburi aromatici e nafta, sono diretti a Singapore, in Cina e in Giappone.

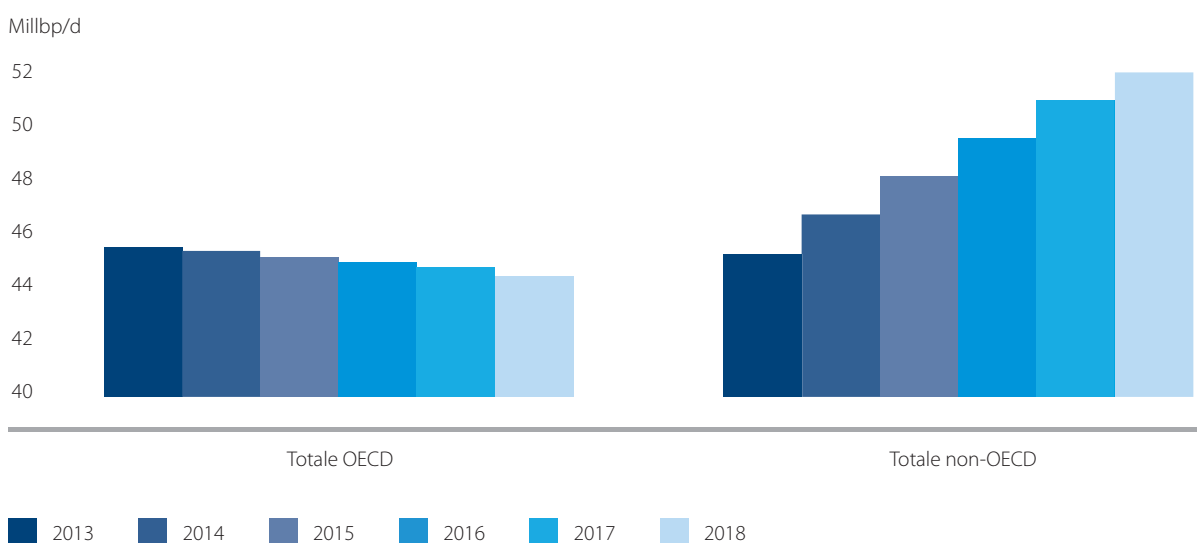
Le scorte di prodotti petroliferi per uso commerciale dell'Ocse sono scese drasticamente di 53,6 milioni di barili a novembre, facendo registrare i cali mensili più marcati da dicembre 2011, primi fra tutti quelli del greggio e dei prodotti petroliferi come il gasolio e i distillati. A fine gennaio tale calo era di 85,8 milioni di barili rispetto ai livelli di un anno prima e di 99,5 barili rispetto alla media dei cinque anni precedenti. Con il profilarsi della manutenzione primaverile delle raffinerie si dovrebbe assistere a un miglioramento della domanda di navi cisterna per ricostituire le scorte.

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

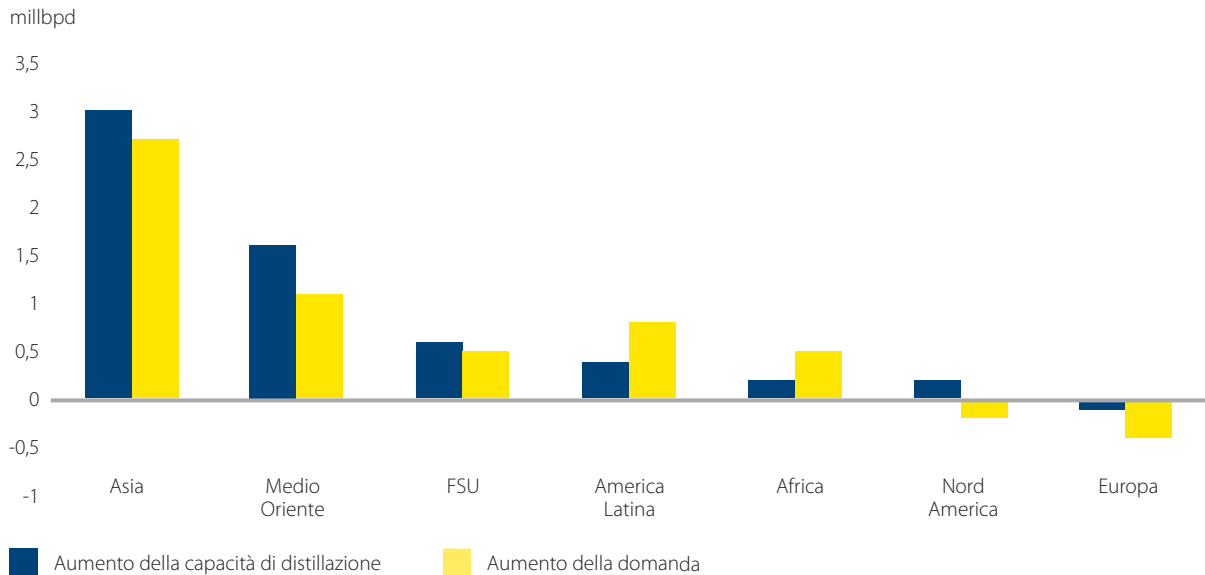
- Nel 2013 sono stati stipulati almeno 170 contratti di noleggio nel settore MR rispetto ai complessivi 57 del 2012.
- La legge detta 'Jones Act', il rigido inverno che ha colpito gli Stati Uniti (sostenendo la domanda e causando problemi alle raffinerie) e la rapida diminuzione delle scorte di prodotti distillati nel nord-est del paese stanno influenzando sui flussi di prodotti nel Bacino Atlantico. I volumi eccessivi provenienti dai paesi che si affacciano sul Golfo del Messico hanno dovuto essere esportati, la maggior parte verso l'Europa, mentre si è registrato un incremento dell'esportazione di distillati dall'Europa e dalla Russia verso la Costa orientale degli Stati Uniti.
- Attualmente in Europa le raffinerie oggetto di revisione strategica sono pari a 800.000 barili al giorno. Le compagnie di raffinazione europee sono in crisi, penalizzate dalla debole domanda di prodotti petroliferi sia interna che proveniente dagli Stati Uniti, e si potrebbe assistere a nuove chiusure.
- In Asia e in Australia è prevista la chiusura di raffinerie per un totale di oltre 500.000 barili al giorno, mentre altre saranno oggetto di revisione strategica per un ulteriore milione di barili al giorno. La conseguenza sarà che tali paesi dovranno sempre più fare affidamento sulle importazioni di prodotti petroliferi.
- Il trasporto marittimo annuo di olio di palma dovrebbe passare da 6,5 milioni di tonnellate a 7,5 milioni di tonnellate entro il 2016, pari a un aumento di 31 navi (cisterna MR) l'anno.

Crescita della domanda globale di prodotti petroliferi per il periodo¹ 2013 – 2018

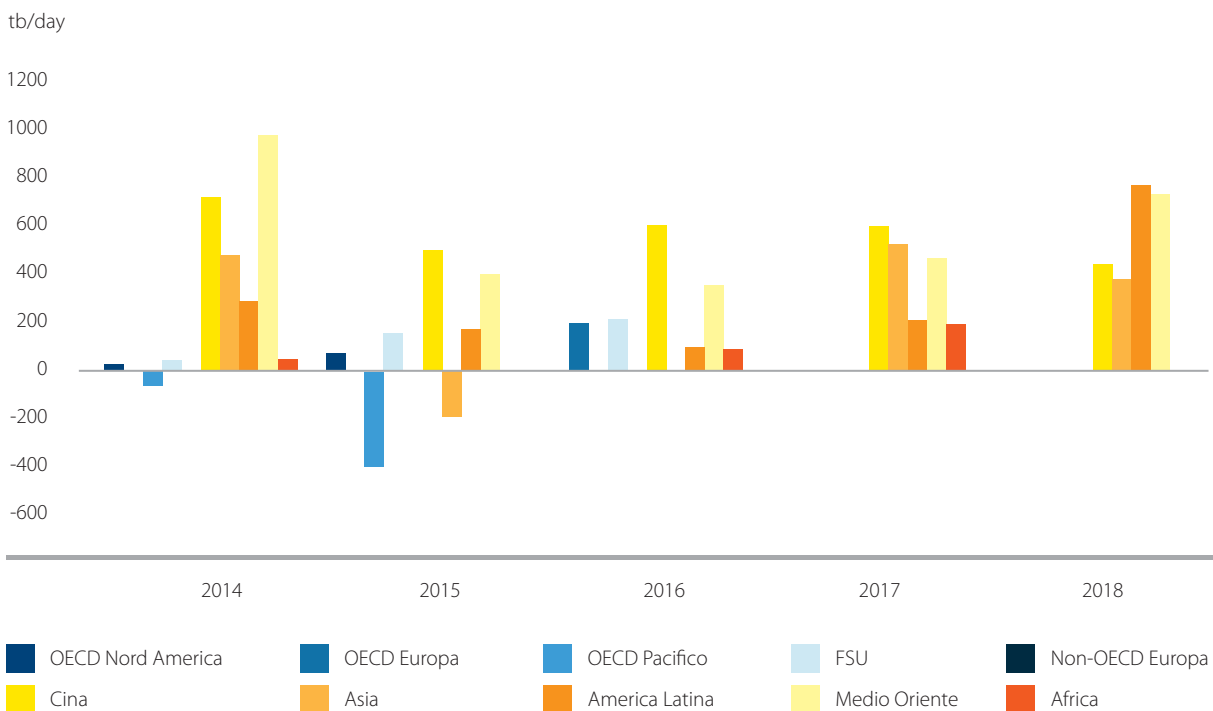


¹ Fonte: International Energy Agency Medium-Term Oil Market Report, Gennaio '13

Aumento della distillazione rispetto alla domanda¹



Aumento della capacità di distillazione del greggio per regione geografica¹



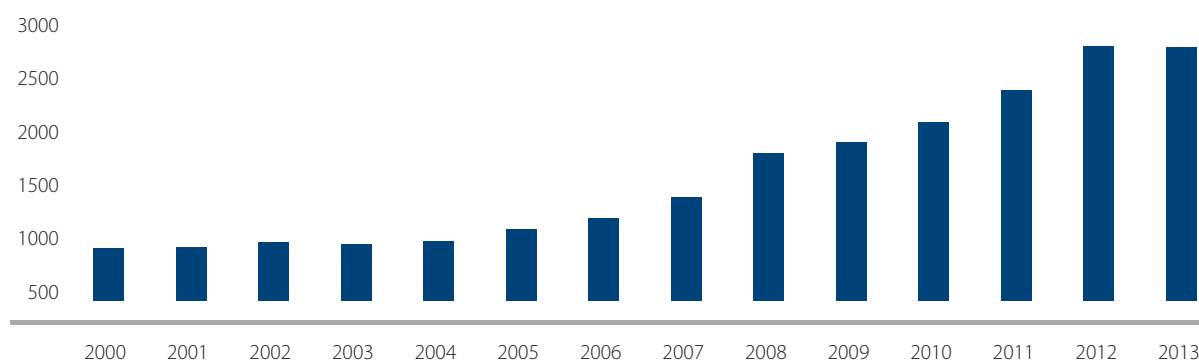
¹ Fonte: International Energy Agency Medium-Term Oil Market Report, Gennaio'13

Offerta di navi cisterna

- I dati indicano un forte aumento degli ordini nel settore MR nel 2013. Anche se non si conosce esattamente il numero di ordini inoltrati, secondo le stime le consegne dovrebbero essere comprese tra le 300 e 400 navi nei prossimi tre anni.
- Il portafoglio ordini dell'anno scorso prevedeva la consegna di circa 125 navi, di cui solo 86 sono state consegnate.
- Sulla base dei dati storici degli ultimi due anni prevediamo che il portafoglio ordini per il 2014 e per il 2015 si aggiri intorno alle 90-100 navi all'anno.
- I rinvii e le possibili cancellazioni delle consegne dovrebbero continuare ad essere considerati un fattore di influenza importante sulla costruzione di nuove navi. I rinvii delle consegne sono stati in media pari al 35% negli ultimi cinque esercizi.
- Anche se l'età media della flotta di navi MR è relativamente bassa, in quanto pari a circa 8,8 anni, circa 319 navi superano i 15 anni e tra queste 166 hanno più di 20 anni e 66 più di 25 anni.
- Nel 2013 sono state eliminate circa 30 navi cisterna e l'età media di demolizione delle navi cisterna è scesa a circa 26 anni, riducendo la crescita netta della flotta.
- Con l'introduzione di navi moderne a ridotto consumo di carburante la differenza di utili potenziali tra il tonnellaggio più anziano e quello moderno diventerà sempre più pronunciata. La disparità dei guadagni realizzati metterà ulteriormente sotto pressione le navi più vecchie e potrebbe far scendere ulteriormente l'età di demolizione.
- I ritardi che prolungano i tempi di permanenza nei porti, la velocità ridotta e l'aumento della lunghezza dei percorsi sono fattori che continuano ad influire sul commercio delle navi cisterna, la cui offerta immediata risulta effettivamente ridotta.

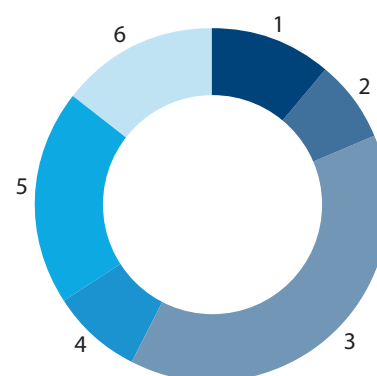
Il mercato del petrolio¹

Esportazione dei prodotti degli Stati Uniti (000 b/giorno)



Principali destinazioni dell'esportazione degli Stati Uniti (000' b/g)

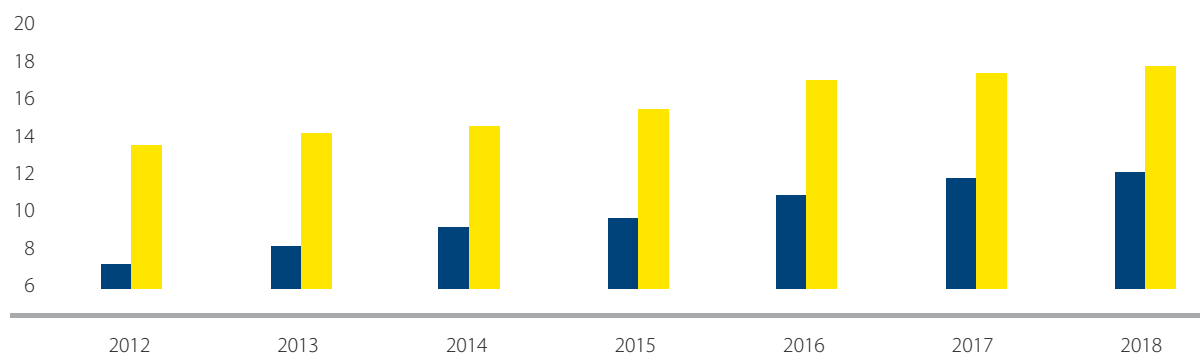
1	Canada	400
2	Estremo Oriente	270
3	Sud America	1400
4	Caraibi	300
5	Europa	710
6	Altri	520



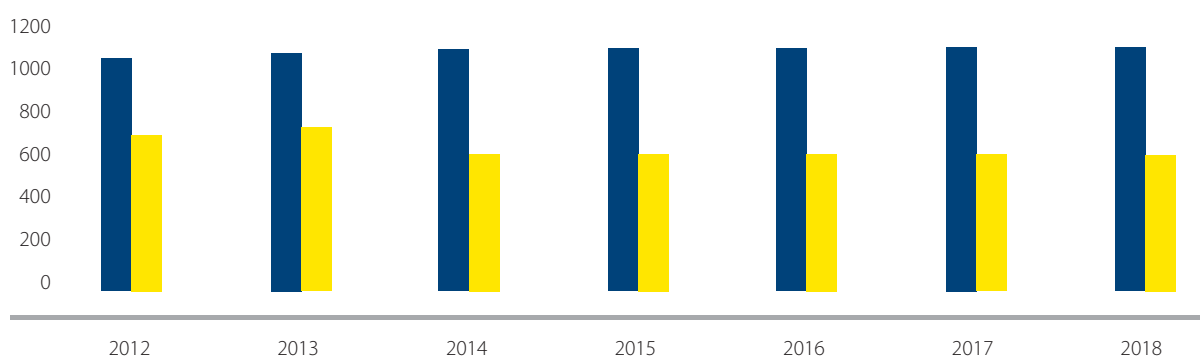
¹ Fonte: Energy Information Administration, DOE Petroleum Monthly and Argus Febbraio '14

Rapporto fra domanda e capacità di distillazione¹

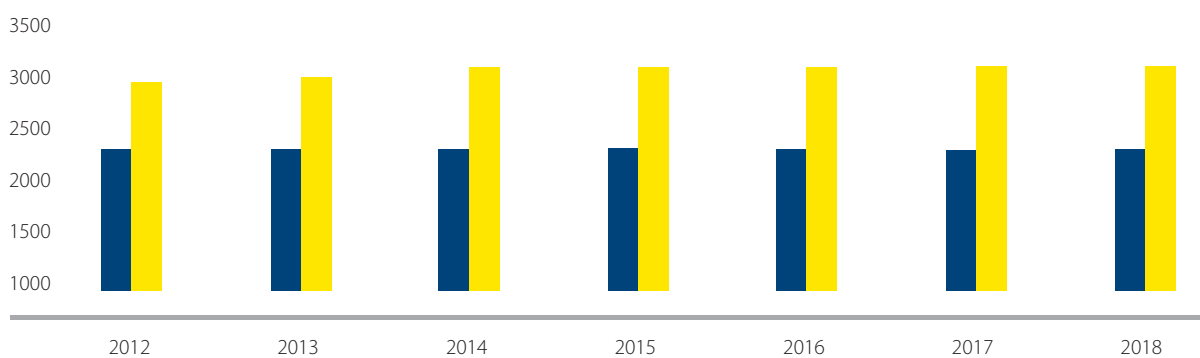
Cina (mb/giorno)



Australia (000b/giorno)



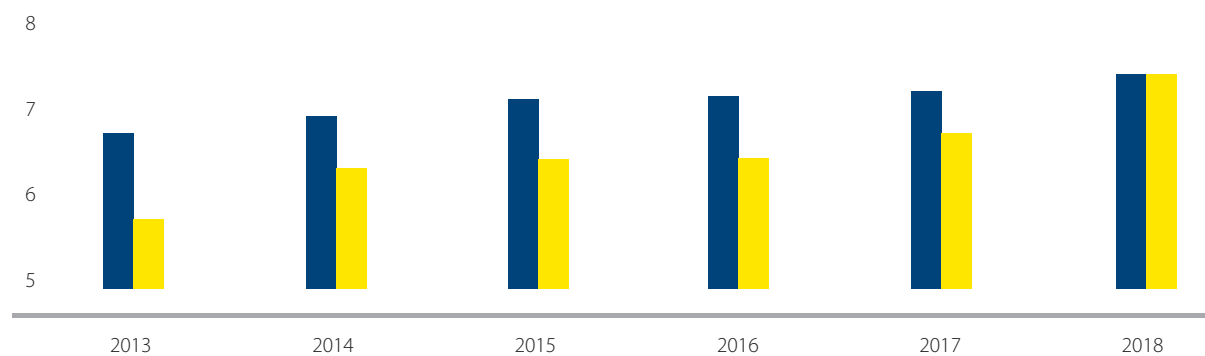
Corea del Sd (000b/giorno)



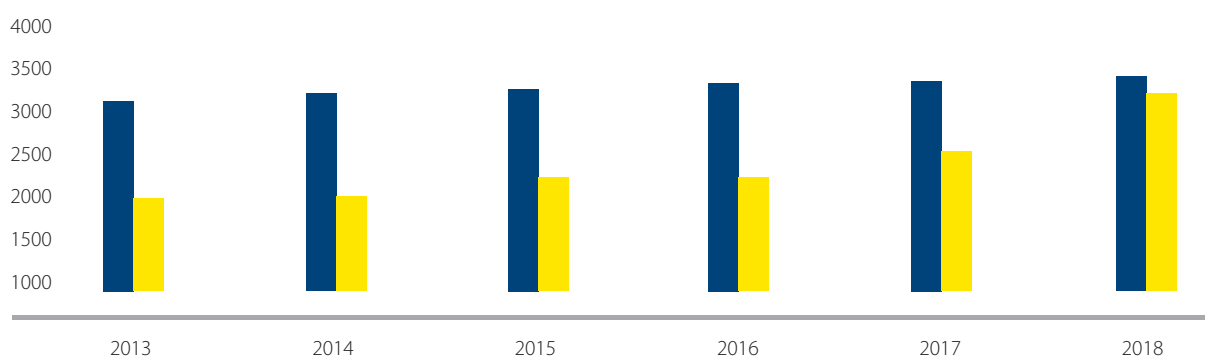
■ Domanda ■ Capacità

¹ Fonte: International Energy Agency Medium-Term Oil Market Report, Luglio '13

America Latina (mb/giorno)



Brasile (000b/giorno)



■ Domanda ■ Capacità

¹ Fonte: International Energy Agency Medium-Term Oil Market Report, Luglio '13

Corporate Governance e assetto proprietario

L'organizzazione della Società è conforme ai regolamenti e alle disposizioni di legge applicabili in Lussemburgo e, vista la delibera del Consiglio di Amministrazione del 23 febbraio 2007, DIS ha adottato, entro i limiti del possibile, il Codice di *Corporate Governance* di Borsa Italiana (consultabile sul sito di Borsa Italiana S.p.A. www.borsaitaliana.it e sul sito internet della Società), 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 2013 nella Relazione sulla *Corporate Governance* e sull'Assetto Proprietario (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. Tale relazione è depositata presso Borsa Italiana SpA, 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, e inoltre è tenuta a disposizione del pubblico presso la sede legale della Società o sul sito internet della Società www.damicointernationalshipping.com nella sezione Corporate Governance/ Information Document.





Gruppo d'Amico International Shipping

Bilancio consolidato
al 31 dicembre 2013



Gruppo d'Amico International Shipping

Conto economico consolidato

US\$ migliaia	Note	2013	2012
Ricavi	(3)	293.384	325.253
Costi diretti di viaggio	(4)	(102.193)	(141.832)
RICAVI BASE TIME CHARTER	(5)	191.191	183.421
Costi per noleggi passivi	(6)	(91.425)	(91.714)
Altri costi operativi diretti	(7)	(54.219)	(57.541)
Costi generali ed amministrativi	(8)	(15.442)	(17.478)
Altri proventi operativi	(9)	1.943	2.053
Utile dalla vendita di navi	(10)	13.947	1.473
RISULTATO OPERATIVO LORDO/ EBITDA		45.995	20.214
Ammortamenti e svalutazioni	(13)	(32.274)	(123.354)
RISULTATO OPERATIVO / EBIT		13.721	(103.140)
Proventi (oneri) finanziari netti	(11)	7.052	(1.757)
UTILE/(PERDITA) ANTE IMPOSTE		20.773	(104.897)
Imposte e tasse	(12)	(1.920)	(1.097)
UTILE/(PERDITA) NETTO		18.853	(105.994)
Il risultato netto è interamente di pertinenza degli azionisti			
UTILE/(PERDITA) PER AZIONE⁽¹⁾		0,052	(0,295)

Conto economico consolidato complessivo

US\$ migliaia		2013	2012
Utile/(Perdita) del periodo		18.823	(105.994)
Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge")	(24)	3.719	961
Utile/(Perdita) netto complessivo		22.542	(105.033)
Utile/(Perdita) per azione ⁽¹⁾		0,063	(0,292)

L'utile netto complessivo è interamente di pertinenza degli azionisti

¹ Il risultato netto ed il risultato netto complessivo per azione su US\$ 18,8 e US\$ 22,5 milioni rispettivamente – 2012: US\$ (106,0) milioni e (105,0) milioni rispettivamente – sono stati calcolati su un numero di azioni pari a 359.879.774. Il numero medio di azioni e' stato 359.879.774 (2012: 160.461.099). Il risultato diluito per azione, comprese le azioni derivanti dall'esercizio dei Warrants, risulterebbe in US\$ 0,04 di utile netto e \$ 0,05 di utile netto complessivo nel 2013 (nessun risultato diluito nel 2012).

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

US\$ migliaia	Note	Al 31 dicembre 2013	Al 31 dicembre 2012
ATTIVITÀ			
<i>Attività non correnti</i>			
Immobilizzazioni materiali	(13)	529.362	498.922
Attività finanziarie non correnti	(16)	686	-
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		530.048	498.922
<i>Attività correnti</i>			
Rimanenze	(14)	15.029	20.221
Crediti a breve ed altre attività correnti	(15)	34.812	39.378
Altre attività finanziarie correnti	(16)	1.333	757
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(17)	34.684	117.617
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		85.858	177.973
TOTALE ATTIVITÀ		615.906	676.895
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
<i>Patrimonio netto</i>			
Capitale sociale		35.988	35.988
Utili portati a nuovo		31.292	12.439
Altre riserve		249.417	245.781
PATRIMONIO NETTO TOTALE	(18)	316.697	294.208
<i>Passività non correnti</i>			
Banche e altri finanziatori	(19)	236.842	284.264
Altre passività finanziarie non correnti		-	4.523
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		236.842	288.787
<i>Passività correnti</i>			
Banche e altri finanziatori	(19)	15.881	28.160
Importi dovuti alla società controllante	(20)	-	20.000
Debiti a breve ed altre passività correnti	(21)	36.888	43.009
Altre passività finanziarie correnti	(22)	8.612	2.178
Debiti d'imposta	(23)	986	553
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		62.139	93.900
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		615.906	676.895

Il bilancio d'esercizio riportato da pagina 42 a pagina 78 è stato approvato per la pubblicazione dal Consiglio di Amministrazione in data 27 febbraio 2014.



Paolo d'Amico, Presidente



Marco Fiori, Amministratore Delegato

Rendiconto finanziario consolidato

US\$ migliaia	2013	2012
UTILE/(PERDITA) DEL PERIODO	18.853	(105.994)
Ammortamenti	32.274	123.354
Imposte correnti e differite	1.920	1.097
Oneri finanziari	375	7.027
Variazioni di <i>fair value</i> su attività finanziarie	(7.170)	(5.254)
Utile dalla vendita di navi	(13.947)	(1.473)
Altri componenti che non influenzano le disponibilità liquide	9	(16)
FLUSSI DI CASSA DA ATTIVITÀ OPERATIVE AL LORDO DELLA VARIAZIONE DI CAPITALE CIRCOLANTE	32.314	18.741
Variazioni delle rimanenze	5.192	(2.699)
Variazioni dei crediti a breve	4.566	239
Variazioni dei debiti a breve	(6.120)	(6.669)
Imposte pagate	(1.414)	(651)
Interessi corrisposti	4.566	(6.589)
FLUSSI DI CASSA NETTI DA ATTIVITÀ OPERATIVE	39.104	2.372
Acquisto di immobilizzazioni materiali	(83.826)	(85.066)
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	35.224	11.886
Altre riserve	(257)	-
FLUSSI DI CASSA NETTI DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO	(48.859)	(73.180)
Aumento di capitale	-	83.828
Altre variazioni del patrimonio netto	-	(40)
Variazioni di altri debiti finanziari	(20.000)	20.000
Variazione netta di altre attività finanziarie	-	14.396
Rimborso finanziamenti bancari	(52.896)	(27.131)
Utilizzo finanziamenti bancari		47.088
FLUSSI DI CASSA NETTI DA ATTIVITÀ FINANZIARIE	(72.896)	138.141
VARIAZIONE NETTA IN AUMENTO/(DIMINUZIONE) DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	(82.651)	67.333
Disponibilità liquide ad inizio periodo	117.617	51.068
Differenze di conversione su disponibilità liquide	(282)	(784)
DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE PERIODO	34.684	117.617

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

US\$ migliaia	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altro	Altre riserve Cash-Flow hedge	Totale
SALDO AL 1° GENNAIO 2013	35.988	12.439	252.437	(6.656)	294.208
Altre variazioni (riserva di consolidamento)	-	-	(83)	-	(83)
Utile (perdita) complessivo	-	18.853	-	3.719	22.572
SALDO AL 31 DICEMBRE 2013	35.988	31.292	252.354	(2.937)	316.697

US\$ migliaia	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altro	Altre riserve Cash-Flow hedge	Totale
SALDO AL 1° GENNAIO 2012	149.950	118.433	54.715	(7.617)	315.481
Modifica al capitale	(134.955)	-	134.955	-	-
Sottoscrizione di nuove azioni	18.208	-	55.684	-	73.892
Sottoscrizione all'asta	2.785	-	8.589	-	11.374
Costi relativi all'emissione	-	-	(1.478)	-	(1.478)
Altre variazioni (riserva di consolidamento)	-	-	(28)	-	(28)
Utile (perdita) complessivo	-	(105.994)	-	961	(105.033)
SALDO AL 31 DICEMBRE 2012	35.988	12.439	252.437	(6.656)	294.208

Note

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", DIS) è una *Société Anonyme* 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 Gruppo d'Amico International Shipping ha adottato gli IFRS (*International Financial Reporting Standard*) e gli IAS (*International Accounting Standard*) emanati dallo IASB (*International Accounting Standards Board*) e adottati dall'Unione Europea. Nel termine "IFRS" sono inclusi anche tutti gli IAS in vigore, nonché tutte le interpretazioni fornite dall'*International Financial Reporting Interpretations Committee* (IFRIC), denominato in precedenza *Standing Interpretations Committee* (SIC), adottati dall'Unione Europea. Il presente bilancio è stato redatto sulla base del costo storico, ad eccezione di alcuni investimenti finanziari, che vengono riportati 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 2013.

Società controllate

Sono le imprese controllate dal Gruppo in base alla

definizione dello IAS 27 - Bilancio consolidato ed individuale. Vi è controllo quando il Gruppo ha direttamente o indirettamente il potere di determinare le politiche finanziarie e gestionali di un'azienda al fine di ottenere benefici dalle sue attività. I bilanci delle controllate sono compresi nel bilancio consolidato a decorrere dalla data in cui il controllo ha inizio e fino alla data in cui esso cessa.

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.

Entità a controllo congiunto (joint venture)

Sono imprese sulle cui attività il Gruppo esercita un controllo congiunto, come definito nello IAS 31 - Partecipazioni in joint venture. Nel bilancio consolidato, le attività, le passività, i ricavi e i costi dell'entità controllata congiuntamente sono inclusi proporzionalmente in base alla quota di interessenza del Gruppo.

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 ed 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 controstellie. I proventi da controstellie 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 valutazione al 'fair value' pertinente 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 giusto livello di 'fair value'. 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 basate 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 note 13 e 24.

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 dal 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. Le entità giuridiche del pool controllate al 100% sono consolidate integralmente, voce per voce.

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 scarica di un'imbarcazione. I proventi da 'controstallie' sono iscritti a bilancio al momento del completamento del viaggio. Tali ricavi sono contabilizzati al netto della svalutazione effettuata in previsione del mancato recupero delle penalità da controstallia.

Costi diretti di viaggio ed 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 tariffe 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 imputate a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenute. Il costo dei lubrificanti viene determinato in base ai consumi del periodo.

Costi generali e amministrativi

I costi generali ed amministrativi comprendono i costi amministrativi del personale, i costi di gestione, le spese di ufficio e le altre spese relative 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 ad 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 ad 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 relativi 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 20 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 ed il valore residuo della nave iscritta a bilancio, sia probabile che il vantaggio economico associato all'operazione sia di competenza del Gruppo, ed il Gruppo non ne mantenga una gestione continuativa in corresponsione alla proprietà o al controllo effettivo.

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 trenta mesi, a seconda del tipo di intervento e dei requisiti previsti. 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 delle navi vengono rivisti saltuariamente tenendo conto delle condizioni di mercato. Il valore delle imbarcazioni iscritte a bilancio viene sottoposto ad "*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 del bene 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 valore di mercato del bene al netto dei costi di vendita ed il valore d'uso del bene stesso. Per la determinazione del valore d'uso del bene si procede alla determinazione del valore attuale dei prevedibili flussi di cassa futuri per la durata della vita utile residua del bene stesso. In caso di perdita di valore di una nave si procede alla svalutazione dell'importo corrispondente. Si registra una svalutazione quando il valore contabile supera il *fair value* e se si accerta che tale differenza non è temporanea. Una perdita di valore iscritta a bilancio può essere successivamente ripresa nel caso in cui il valore di utilizzo corrente risulti essere superiore rispetto a quello già calcolato al momento della imputazione a bilancio della svalutazione.

Il giudizio della direzione aziendale è essenziale nel determinare se si siano verificati eventi tali da influire sul valore iscritto a bilancio delle navi del Gruppo; per valutare i flussi finanziari futuri si effettuano stime relative alle future tariffe di noleggio, ai costi operativi, alla vita utile residua ed ai valori residui delle navi. Tali stime sono basate su andamenti storici, noli correnti e su previsioni future.

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 Luboil a bordo delle navi. Le rimanenze di carburanti IFO ed 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 e informazioni integrative); 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 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.

Crediti commerciali e altri crediti a breve

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 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, ed 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.

Le svalutazioni vengono applicate 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 iscritto 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 (contratti *forward* su valute) utilizzati a parziale copertura delle opzioni di acquisto di navi (denominate in yen giapponesi). Secondo quanto previsto dallo IAS 39, gli 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 loro costo storico, e successivamente evidenziati a *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 ed i rischi di cambio inerenti i finanziamenti e gli impegni in Yen (costi generali e amministrativi denominati in EUR). 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 per rischi ed 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, scontati 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 disponibili in tutto il mondo, e poiché i movimenti delle singole navi non sono limitati a specifiche aree geografiche.

Nuovi principi contabili

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2013

Ad eccezione delle modifiche sotto riportate, il Gruppo ha applicato uniformemente i principi contabili precedentemente esposti nella presente nota a tutti i periodi presentati nel presente bilancio d'esercizio.

I seguenti principi contabili e le modifiche ai principi contabili esistenti sono stati adottati dal Gruppo per la prima volta nell'esercizio iniziato il 1° gennaio 2013.

Modifica dello IAS 1 "Presentazione del bilancio", per quanto riguarda la voce Reddito complessivo. La principale variazione prevista dal principio contabile modificato impone alle imprese di raggruppare le voci che compongono il Reddito complessivo sulla base della loro potenziale classificazione successiva come utili o perdite.

IFRS 13 "Valutazione del *fair value*": fornisce indicazioni su come determinare il *fair value* qualora ciò sia richiesto o permesso da altri principi contabili internazionali e contiene ulteriori obblighi informativi che consentano agli utilizzatori del bilancio di valutare i metodi utilizzati dalle imprese per effettuare le valutazioni del *fair value* e gli effetti di tali misurazioni sui risultati finanziari. Il principio contabile si applicherà ai periodi contabili che decorreranno dal 1° gennaio 2013 e la sua applicazione non avrà effetti sulla redazione del presente bilancio.

In conseguenza delle modifiche all'IFRS 7 Strumenti finanziari: Informazioni integrative — Compensazione di attività e passività finanziarie, per facilitare il confronto tra le imprese che redigono il bilancio conformemente agli IFRS e quelle che lo invece lo redigono secondo gli US GAAP (i principi contabili generalmente accettati negli Stati Uniti), il Gruppo ha ampliato le informative agli investitori (cfr. nota 24).

Principi contabili, variazioni ed interpretazioni non ancora in vigore

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

IFRS 11 "Accordi a controllo congiunto": entra in vigore per gli esercizi che iniziano il 1° gennaio 2014 o successivamente a tale data, in base a quanto previsto

dalla Ue. Questo principio contabile si applica a tutte le entità che partecipano a un accordo a controllo congiunto e sostituirà lo IAS 31 'Partecipazioni in joint venture'. La contabilizzazione dipende dal tipo di accordo a controllo congiunto, determinato prendendo in considerazione i diritti e gli obblighi dell'investitore. Con l'applicazione dello IFRS 11, il principio contabile IAS 28 viene modificato e rinominato 'Partecipazioni in imprese collegate e joint venture'. Il Gruppo ha completato la sua valutazione degli effetti dell'adozione del nuovo principio contabile sui propri accordi a controllo congiunto. Sono stati presi in considerazione la struttura, la forma legale e i termini dell'accordo contrattuale nonché gli altri fatti e circostanze legati all'investimento in entità a controllo congiunto; di conseguenza, gli accordi a controllo congiunto Glenda International Shipping e High Pool Tankers Limited saranno considerati come operazioni a controllo congiunto e consolidati secondo il metodo di integrazione globale, mentre l'investimento in DM Shipping e Eco Tankers Ltd. (la joint venture costituita nel 2013) sarà considerato come una Joint Venture, applicando pertanto il metodo del patrimonio netto. Qualora si verifichi un cambiamento importante nei principali presupposti di un accordo a controllo congiunto, si ripeterà la valutazione per garantire il corretto trattamento contabile. Gli Amministratori non prevedono che l'adozione di questo principio contabile e le relative interpretazioni avranno un impatto sui risultati riportati in bilancio e sul patrimonio netto, ma influiranno su alcune voci dove i risultati e i saldi sono già stati oggetto di consolidamento.

IFRS 10 "Bilancio consolidato": entra in vigore per gli esercizi che iniziano il 1° gennaio 2014 o successivamente a tale data. Questo principio contabile stabilisce le regole per la redazione e la presentazione dei bilanci consolidati quando un'entità controlla una o più entità diverse. Il nuovo principio contabile fornisce linee guida esaustive sull'applicazione del principio di controllo, che disciplina il consolidamento di un'entità. Stabilisce inoltre i requisiti contabili per la redazione del bilancio consolidato, rimasti invariati rispetto a quelli previsti dall'attuale IAS 27, 'Bilancio consolidato e contabilizzazione delle partecipazioni in controllate'. Tuttavia lo IAS 27 è stato modificato per adeguarlo allo IFRS 10 e lo si applicherà alla contabilizzazione delle partecipazioni in controllate esclusivamente in caso di applicazione dello IFRS 10. Gli amministratori non prevedono che l'adozione di questo principio contabile e della relativa interpretazione avranno un impatto sostanziale sul bilancio.

IFRS 12 "Informativa relativa agli investimenti in partecipazioni": entra in vigore per gli esercizi che iniziano il 1° gennaio 2014 o successivamente a tale data. Questo principio contabile richiede la divulgazione di informazioni sulla natura degli investimenti in partecipazioni e sui rischi ad esse associati, nonché sugli effetti di tali partecipazioni sui prospetti di bilancio. L'informativa richiesta è relativa agli investimenti in partecipazioni in imprese controllate, accordi a controllo congiunto, imprese collegate ed entità strutturate non consolidate e verrà fornita nel bilancio consolidato al 31 dicembre.

IFRS 7 "Strumenti finanziari: Informazioni integrative — Trasferimenti di attività finanziarie": prevede maggiori obblighi informativi riguardo alle transazioni aventi ad oggetto il trasferimento di attività finanziarie. Tali modifiche mirano ad aumentare la trasparenza delle esposizioni ai rischi connesse con il trasferimento di attività finanziarie qualora il cedente continui a mantenere in parte un'esposizione a tali attività.

IFRS 9 "Strumenti finanziari": riguarda la contabilizzazione e la valutazione delle attività finanziarie per determinare se tali attività debbano essere iscritte al costo ammortizzato o al *fair value*, e il relativo metodo di contabilizzazione dei derivati incorporati nelle attività finanziarie. Il principio contabile non è stato adottato dall'Unione europea e pertanto gli amministratori non prevedono avrà un impatto sostanziale sul bilancio.

Il Gruppo non ha elencato tutti gli IFRS o le loro modifiche, poiché non avranno un impatto sostanziale sul bilancio.

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 il capitale 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 19).

Tale struttura di 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 (vedi ulteriori dettagli in note 11 e 17).

3. Ricavi

US\$ migliaia	2013	2012
RICAVI	293.384	325.253

I ricavi sono i proventi derivanti dall'attività delle navi per noli, trasporti, controstallie e partecipazione a pool. I ricavi percepiti nel 2013 da clienti esterni internazionali provengono prevalentemente dallo Spazio Economico Europeo, seguito dall'Estremo Oriente e dall'America Latina. Oltre il 10% dei ricavi del Gruppo proviene da un solo cliente, per un totale di US\$ 54,6 milioni nel 2013; nel 2012 lo stesso cliente aveva generato ricavi per US\$ 82,18 milioni.

4. Costi diretti di viaggio

US\$ migliaia	2013	2012
Carburanti (Bunker)	74.223	104.206
Commissioni	5.144	7.752
Oneri portuali	21.850	27.398
Altri costi	976	2.476
TOTALE	102.193	141.832

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	2013	2012
RICAVI BASE TIME CHARTER	191.191	183.421

I ricavi base *time charter* sono i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Nel 2013 circa il 49,6% dei ricavi base *time charter* sono stati originati da contratti a tariffa fissa di durata superiore ai 12 mesi (36,3% nel 2012).

6. Costi per noleggi passivi

US\$ migliaia	2013	2012
COSTI PER NOLEGGI PASSIVI	91.425	91.714

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

7. Altri costi operativi diretti

US\$ migliaia	2013	2012
Costi per equipaggi	26.515	28.070
Spese tecniche	9.933	10.759
Lubrificanti	2.277	2.848
Gestione tecnica e controllo qualità	4.282	4.642
Assicurazione	6.025	6.142
Altri costi operativi diretti	5.187	5.080
TOTALE	54.219	57.541

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

Costo del personale

Al 31 dicembre 2013 d'Amico International Shipping SA e le sue controllate impiegavano 465 dipendenti come personale marittimo e 32 come personale di terra. Il numero medio di dipendenti è stato di 508 (549 nel

2012). I costi del personale di terra sono compresi fra i costi generali ed amministrativi. Il Gruppo non presenta passività con riferimento ai trattamenti pensionistici.

8. Costi generali ed amministrativi

US\$ migliaia	2013	2012
Costo del personale	6.744	10.350
Altri costi generali ed amministrativi	8.698	7.128
TOTALE	15.442	17.478

Nei costi generali ed amministrativi sono compresi i costi del personale di terra. Tali costi comprendono inoltre US\$ 1,3 milioni (US\$ 1,3 milioni nel 2012) di emolumenti corrisposti agli amministratori e US\$ 1,9 milioni corrisposti ai dirigenti con responsabilità strategiche, incluso l'Amministratore Delegato.

Nella voce 'altri costi generali ed 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, ai servizi legali e di controllo interno per US\$ 4,1 milioni e compensi pagati alla società di revisione per la revisione del bilancio pari a US\$ 61,3 migliaia.

9. Altri proventi operativi

US\$ migliaia	2013	2012
ALTRI PROVENTI OPERATIVI	1.943	2.053

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; nel 2013 la voce include la compensazione per la perdita di ricavi ricevuta in seguito dall'inadempimento della controparte del previsto contratto di vendita della M/T Cielo di Parigi per US\$ 1,3 milioni.

10. Utile dalla vendita di navi

US\$ migliaia	2013	2012
UTILE DALLA VENDITA DI NAVI	13.947	1.473

L'utile deriva dalla vendita delle navi M/T Cielo di Londra, M/T High Challenge e M/T High Spirit, avvenuta nel secondo trimestre dell'esercizio.

11. Proventi (Oneri) Finanziari Netti

US\$ migliaia	2013	2012
Da debiti e crediti:		
Interessi - da Banche	265	119
Realizzati su attività finanziarie	5.620	4.123
Da valutazione al fair value/conto economico:		
Utili su contratti <i>forward</i>	2.660	757
Altri proventi finanziari	6.861	4.159
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	15.406	9.158
Altre oneri finanziari correnti al costo ammortizzato:		
Interessi - a Banche	(8.354)	(10.915)
TOTALE ONERI FINANZIARI	(8.354)	(10.915)
ONERI FINANZIARI NETTI	7.052	(1.757)

Nei proventi finanziari sono compresi i proventi da interessi su conti correnti bancari e gli utili realizzati su attività finanziarie di gestione del rischio (strumenti derivati) ed i proventi derivanti dalla liquidazione di d'Amico Tankers Singapore. Le differenze di cambio includono la valutazione del *fair value* in dollari USA dei prestiti denominati in yen giapponesi, pari a un utile di US\$ 7,2 milioni (US\$ 5,3 milioni nel 2012).

Gli oneri finanziari comprendono gli interessi passivi relativi ai finanziamenti bancari e gli oneri relativi ai contratti di *swap* per US\$ 7,7 milioni (US\$ 10,1 milioni nel 2012) nonché le commissioni corrisposte alle banche in relazione ai finanziamenti bancari. Come nel 2012, non sono stati registrati altri oneri finanziari.

12. Imposte e tasse

US\$ migliaia	2013	2012
IMPOSTE CORRENTI	1.920	1.097

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, DM Shipping e Glenda International Shipping nel 2013 è pari a US\$ 0,3 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 reddito complessivo sono sottoposte al regime della *tonnage tax* ad esse applicabile. Le voci del conto economico consolidato complessivo sono tassate sulla base del regime fiscale a cui appartengono. Per quanto riguarda la parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("*cash flow hedge*") nel 2013, essi rientrano nel regime di *tonnage tax*.

A fine 2013 la holding d'Amico International Shipping SA ha accumulato perdite fiscali da riportare a nuovo per circa euro 37,5 milioni (equivalenti a US\$ 49,7 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\$ 0,2 milioni per l'esercizio 2013, conseguente all'aumento di capitale avvenuto nel 2012.

13. Immobilizzazioni materiali

US\$ Migliaia	Flotta	Bacino	Altre attività	Totale
AL 1° GENNAIO 2013				
Costo o valutazione	770.796	11.279	1.822	783.897
Accantonamenti per ammortamenti e svalutazioni	(279.126)	(4.904)	(945)	(284.975)
VALORE CONTABILE NETTO	491.670	6.375	877	498.922
PERIODO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2013				
Valore contabile netto a inizio periodo	491.670	6.375	877	498.922
Incrementi	81.178	2.496	29	83.703
Dismissioni al costo storico	(72.044)	(7.156)	(49)	(79.249)
Storno di fondo ammortamento e svalutazioni	53.012	5.217	52	58.281
Quota di ammortamento del periodo	(28.630)	(3.449)	(195)	(32.274)
Differenze di cambio	-	-	(21)	(21)
VALORE CONTABILE NETTO A FINE PERIODO	525.186	3.483	693	529.362
AL 31 DICEMBRE 2013				
Costo o valutazione	779.929	6.619	1.781	788.329
Accantonamenti per ammortamenti e svalutazioni	(254.743)	(3.136)	(1.088)	(258.967)
VALORE CONTABILE NETTO	525.186	3.483	693	529.362

La seguente tabella mostra, a fini comparativi, le variazioni intervenute nel 2012 per le immobilizzazioni materiali.

US\$ Migliaia	Flotta	Bacino	Altre attività	Totale
AL 1° GENNAIO 2012				
Costo o valutazione	728.779	9.799	2.531	741.109
Accantonamenti per ammortamenti e svalutazioni	(187.496)	(4.528)	(1.451)	(193.475)
VALORE CONTABILE NETTO	541.283	5.271	1.080	547.634
PERIODO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2012				
Valore contabile netto a inizio periodo	541.283	5.271	1.080	547.634
Incrementi	77.118	8.132	15	85.265
Dismissioni	(35.101)	(6.652)	(774)	(42.527)
Movimenti (svalutazione)	(85.000)	-	-	(85.000)
Storno di fondo ammortamento e svalutazioni	26.168	4.931	734	31.833
Quota di ammortamento del periodo	(32.798)	(5.307)	(249)	(38.354)
Differenze di cambio	-	-	71	71
VALORE CONTABILE NETTO A FINE PERIODO	491.670	6.375	877	498.922
AL 31 DICEMBRE 2012				
Costo o valutazione	770.796	11.279	1.822	783.897
Accantonamenti per ammortamenti e svalutazioni	(279.126)	(4.904)	(945)	(284.975)
VALORE CONTABILE NETTO	491.670	6.375	877	498.922

Le immobilizzazioni materiali si riferiscono a:

Flotta

Sono compresi i costi di acquisizione delle navi di proprietà ed i pagamenti ai cantieri per quelle in costruzione. Gli incrementi del 2013 riguardano le rate pagate per la costruzione delle dodici navi 'eco' design recentemente ordinate conformemente al programma di rinnovo della flotta precedentemente riportato nel presente resoconto di gestione (scafi n. 2385, 2386, 2387, 2388, 2407, 2408, S408, S409, S420, S421, S422, S423). Le rate capitalizzate a livello di Gruppo per il 2013 ammontano a US\$ 81,2 milioni (US\$ 72,3 milioni nel 2012); nell'esercizio in esame non ci sono interessi capitalizzati (US\$ 0,2 milioni nel 2012). Su tutte le imbarcazioni di proprietà del Gruppo sono iscritte delle ipoteche. Per ulteriori dettagli si rimanda alla nota n. 19.

In base a una valutazione fornita da un broker indipendente del settore navale, a fine dicembre 2013 il valore di mercato totale della flotta del Gruppo, che comprende le rate pagate per le navi in costruzione ammonta a US\$ 555,4 milioni; il metodo di calcolo basato sul valore d'uso, che non tiene conto delle navi in costruzione, mostra un importo corrispondente alla flotta navigante pari a US\$ 526,0 milioni.

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 ogni qual volta 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 valore di mercato del bene al netto dei costi di vendita ed il valore d'uso del bene stesso. Per la determinazione del valore d'uso del bene si procede al calcolo del valore attuale dei prevedibili flussi di cassa futuri per la durata della vita utile residua del bene stesso.

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, nonché i dati passati e le aspettative, basandosi sulle seguenti **principali assunzioni** nell'ipotesi di continuità aziendale:

- (i) ricavi: sulla base dei contratti conclusi e delle stime sulle tariffe future;
- (ii) vita utile residua di 20 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 del 6,5%, 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.

La direzione aziendale tiene conto del fatto che questi calcoli sono particolarmente sensibili al cambiamento di assunzioni-chiave come i futuri valori dei noli e i tassi di sconto. A parità di elementi, le **sensibilità** sono state le seguenti:

US\$ migliaia	Tariffe di nolo future		Tasso di sconto	
	+US\$ 500/giorno	-US\$ 500/giorno	+1%	-1%
	Variazione		Variazione	
Fair value della flotta	18.595	(18.595)	(32.612)	36.009

Alla data del presente bilancio sia le valutazioni teoriche effettuate dai broker, sia i valori d'uso calcolati sono superiori al valore contabile netto delle navi. Escludendo le navi in costruzione, le suddette valutazioni teoriche sono aumentate del 13% circa rispetto al precedente esercizio, quando il calo più significativo dal 2008/2009 portò alla decisione svalutare la flotta di US\$ 85,0 milioni. Inoltre la direzione ritiene che la disponibilità di nuove navi cisterna a basso consumo avrà effetti positivi sui risultati delle navi esistenti e confermano lo stretto monitoraggio dei valori di mercato delle navi nel 2014 tenendo in conto la restante quota 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 cinque.

Altre attività

Comprendono arredi, accessori e attrezzature per ufficio.

14. Rimanenze

US\$ migliaia	AI 31 Dic 2013	AI 31 Dic 2012
RIMANENZE	15.029	20.221

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 5 e 8.

15. Crediti a breve e altre attività correnti

US\$ migliaia	AI 31 Dic 2013	AI 31 Dic 2012
Crediti commerciali a breve	25.573	27.151
Altri crediti esigibili	1.271	262
Anticipi, ratei e risconti attivi	7.968	11.965
TOTALE	34.812	39.378

Nei crediti a breve al 31 dicembre 2013 sono compresi crediti commerciali per US\$ 25,5 milioni, al netto del fondo svalutazione per US\$ 2,6 milioni (2012: US\$ 1,1 milioni). Le altre attività correnti comprendono soprattutto anticipi e ratei e risconti attivi per US\$ 8,0 milioni ed altri crediti per 1,3 milioni.

Di seguito vengono riportate le scadenze dei crediti commerciali.

US\$ migliaia	AI 31 Dic 2013	AI 31 Dic 2012
0-60 giorni	19.300	21.881
61-90 giorni	1.220	2.375
91-120 giorni	5.053	2.895
TOTALE	25.573	27.151

Gli ammontari in scadenza oltre i 90 giorni sono composti da controstaillie. 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 24.



16. Attività finanziarie

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2013			Al 31 dicembre 2012		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
FAIR VALUE DEGLI STRUMENTI DERIVATI	686	1.333	2.019	-	757	757

L'importo a fine 2013 rappresenta il *fair value* netto degli strumenti derivati (contratti *forward* su valute); le informazioni relative alla valutazione del *fair value* e l'esposizione del Gruppo al rischio di mercato sono riportate nella nota 24.

17. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

US\$ migliaia	Al 31 Dic 2013	Al 31 Dic 2012
DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	34.684	117.617

Tale voce è rappresentata principalmente da depositi a breve termine e comprende circa US\$ 0,62 milioni di disponibilità liquide detenute presso i Pool (High Pool Tankers Ltd e Glenda International Management Ltd), che verranno distribuite ai partecipanti del pool stesso nel gennaio 2014. Nel saldo è compreso l'importo di US\$ 6,2 milioni a garanzia del finanziamento Mizuho e il deposito per richieste di versamento di margine su strumenti finanziari.

18. Capitale Sociale

US\$ migliaia	Al 31 Dic 2013	Al 31 Dic 2012
Capitale sociale	35.988	35.988
Utile portato a nuovo	31.292	12.439
Altre riserve	249.417	245.781
TOTALE	316.697	294.208

Capitale sociale

Il capitale autorizzato della società è di US\$ 50,0 milioni, diviso in cinquecento milioni di azioni prive di valore nominale. L'attuale capitale sottoscritto e completamente versato di US\$ 35.987.977,40 (equivalente a € 27.275.294 al tasso di cambio di fine esercizio) è rappresentato da 359.879.774 azioni senza valore nominale.

Nel 2012 la Società ha emesso 69.976.622 warrants, il cui esercizio è disciplinato dall'informativa allegata al Prospetto, che conferiscono ai detentori il diritto di sottoscrivere nuove azioni in qualsiasi momento durante i seguenti periodi di esercizio: durante ciascun giorno di negoziazione del mese di gennaio 2014 al prezzo di euro 0,36 cadauno, durante ciascun giorno del mese di gennaio 2015 al prezzo di euro 0,40 cadauno e durante ciascun giorno del mese di gennaio 2016 al prezzo di euro 0,46 cadauno, sebbene il Consiglio d'Amministrazione possa, all'occorrenza di determinati eventi, dichiarare ulteriori periodi di sottoscrizione oppure sospendere tale periodo.

Utile riportato a nuovo

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

Altre riserve

Comprendono le seguenti voci:

US\$ migliaia	Al 31 Dic 2013	Al 31 Dic 2012
Riserva sovrapprezzo azioni	269.098	269.098
Azioni proprie	(16.356)	(16.356)
Riserva <i>fair value</i>	(2.937)	(6.656)
Altre	(388)	(305)
TOTALE	249.417	245.781

Riserva sovrapprezzo azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è derivata dall'operazione di IPO e dal relativo aumento di capitale effettuato a

inizio maggio 2007, nonché dall'ulteriore aumento di capitale effettuato a dicembre 2012. Determinati costi e oneri strettamente connessi alla procedura di quotazione e all'aumento di capitale (principalmente commissioni ed oneri bancari e per le relative consulenze) sono stati dedotti.

Azioni proprie

A fine 2013 le azioni proprie comprendevano n. 5.090.495 azioni ordinarie (n. 5.090.495 nel 2012) per un importo pari a US\$ 16,4 milioni (US\$ 16,4 milioni nel 2012), corrispondenti all'1,41% del capitale emesso alla data del

bilancio (1,41% nel 2012). Tali azioni sono state acquistate principalmente nel 2007 e nel 2008 e durante il secondo semestre 2011, in seguito al programma di riacquisto azioni proprie autorizzato.

Riserva fair value

La riserva *fair value* accoglie gli effetti della valutazione a *fair value* dei contratti di *swap* su tassi di interesse collegati alla linea di credito Crédit Agricole contabilizzati al *fair value* di US\$ 2,9 milioni (fra le passività). I dettagli sul *fair value* degli strumenti finanziari derivati sono evidenziati nella nota 22.

19. Banche e altri finanziatori

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2013	Al 31 dicembre 2012
PASSIVITÀ NON CORRENTI		
Banche ed altri finanziatori	236.842	284.264
PASSIVITÀ CORRENTI		
Banche ed altri finanziatori	15.881	28.160
TOTALE	252.723	312.424

Nel saldo sono compresi i seguenti debiti:

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2013			Al 31 dicembre 2012		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Crédit Agricole	105.509	-	105.509	139.162	-	139.162
Mizuho	9.872	3.761	13.633	16.623	4.467	21.090
Crédit Agricole – DNB	37.822	3.087	40.909	40.910	3.087	43.997
Commerzbank-Crédit Suisse	61.548	5.370	66.918	67.213	6.216	73.429
Mitsubishi UFJ Lease	14.191	2.513	16.704	20.356	2.985	23.341
Danish Ship Finance	9.636	1.150	10.786	-	11.405	11.405
DNB / oneri accessori	(1.175)	-	(1.175)	-	-	-
C.A. – CIB / oneri accessori	(561)	-	(561)	-	-	-
TOTALE	236.842	15.881	252.723	284.264	28.160	312.424

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

Il debito al 31 dicembre 2013, per un importo complessivo di US\$ 105,7 milioni (US\$ 105,5 milioni al netto della quota parte non ammortizzata degli oneri accessori di US\$ 0,2 milioni, corrisposti al momento dell'accensione del finanziamento), sono relativi 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 (il c.d. “*asset cover ratio*”) fra l’importo utilizzato ed il valore di mercato stimato delle navi interessate di proprietà di d’Amico Tankers Limited (il “debitore”) sulle quali sono iscritte le ipoteche relative alla linea di credito non deve comunque mai superare il 66,6%. Gli interessi sugli importi utilizzati della linea di credito vengono calcolati ad 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%, ed 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 ed attivo non deve essere inferiore al 35,0%. Tale linea è garantita dalla controllante d’Amico International Shipping SA e prevede ipoteche iscritte su tredici delle imbarcazioni di proprietà della Società. La linea di credito esistente è stata iscritta fra i debiti a lungo termine poiché l’ammortamento degli importi utilizzati non è previsto contrattualmente e poiché la disponibilità della linea di credito nei prossimi 12 mesi, al netto delle riduzioni previste, non sarà inferiore all’indebitamento al 31 dicembre 2013.

Linea di credito Mizuho

Il saldo di US\$ 13,6 milioni (JPY 1,49 miliardi) è relativo alla linea di credito coordinata da Mizuho Corporate Bank Ltd. e concessa da un consorzio composto da alcune fra le più importanti banche e istituzioni finanziarie giapponesi. Obiettivo di tale linea di credito è quello di finanziare l’acquisizione di navi cisterna giapponesi per le quali la d’Amico Tankers Limited dispone di opzioni di acquisto e/o l’acquisizione di altre navi cisterna. Al 31 dicembre 2013 la linea di credito risultava utilizzata per un importo pari a JPY 5 miliardi e il debito attuale è pari a JPY 1,49 miliardi. Il contratto, della durata di 10 anni, prevede il rimborso di rate trimestrali ed un tasso di interesse corrispondente al LIBOR a 3 mesi sullo yen giapponese, più un margine compreso tra 100 e 125 punti base legato all’*advance ratio* delle navi finanziate. Come per la linea di credito Crédit Agricole CIB, le principali condizioni del finanziamento Mizuho

prevedono che il rapporto fra l’importo utilizzato ed il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di d’Amico Tankers Limited (“*advance ratio*”) sulle quali sono iscritte le ipoteche relative alla linea di credito (attualmente su due navi) non superi il 66,6%. Come per linea di credito del Crédit Agricole CIB, l’importo massimo che la d’Amico Tankers Limited può prendere in prestito dipende anche dal rapporto EBITDA-costi del finanziamento. Le altre clausole a garanzia sono le stesse previste dalla linea di credito del Crédit Agricole CIB. Al 31 dicembre 2013, i suddetti rapporti sono conformi a quanto previsto dai vincoli di gestione della linea di credito. La linea di credito è garantita dalla controllante d’Amico International Shipping S.A., e prevede ipoteche iscritte su due delle navi di proprietà del Gruppo.

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 2013 è relativo, per l’importo non rimborsato di US\$ 40,91 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 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 ed attivo non deve essere inferiore al 35,0%. La linea di credito è garantita dalla controllante d’Amico International Shipping S.A., e prevede ipoteche iscritte sulle due navi di proprietà del Gruppo.

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

L'importo non rimborsato al 31 dicembre 2013 di US\$ 10,8 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 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 tramite 12 rate semestrali, 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 tra il valore di mercato della nave e l'importo ancora non rimborsato (il "rapporto di salvaguardia della copertura di garanzia") non potrà essere inferiore al 125%. 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.

Prestito Commerzbank – Crédit Suisse / Glenda International Shipping Limited

L'importo consolidato di US\$ 66,9 milioni è relativo alla parte consolidata della linea di credito concessa da Commerzbank AG Global Shipping e da Credit Suisse alla 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 in US\$ più uno spread compreso fra i 90 e i 110 punti base. La garanzia fornita riguarda principalmente ipoteche di primo grado sulle imbarcazioni. Negli accordi è altresì previsto un vincolo di gestione relativo al rapporto fra il finanziamento concesso ed il valore complessivo delle navi finanziate, che deve essere almeno pari al 130%. Sulla base del debito residuo e la valutazione delle navi a fine dicembre ricevuta dai broker, il rapporto fra il finanziamento concesso ed il valore complessivo delle navi era 151%, cioè inferiore a quanto richiesto dai termini contrattuali.

Finanziamento Mitsubishi UFJ Lease / DM Shipping Limited

Il saldo è relativo alla parte consolidata del debito in essere con Mitsubishi UFJ derivante dal finanziamento

concesso per l'acquisizione di due navi consegnate nel 2009. L'accordo prevede un prestito di JPY 2,8 miliardi a nave, da rimborsare in 10 anni in rate mensili. Il tasso di interesse sul finanziamento delle due navi è compreso tra 2,955% e 2,995%. La linea di credito è garantita da ipoteca sulle navi e non è gravata da ulteriori vincoli.

DNB / d'Amico Tankers Limited

L'importo di US\$ 1,1 milioni al 31 dicembre 2013 è relativo agli oneri accessori da ammortizzare corrisposti al momento dell'accensione del nuovo prestito di US\$ 60,7 milioni per finanziare la costruzione di tre nuove navi, la cui consegna è prevista nel 2014.

Credit Agricole – CIB / d'Amico Tankers Limited

L'importo di US\$ 0,5 milioni al 31 dicembre 2013 è relativo agli oneri accessori da ammortizzare corrisposti al momento dell'accensione del prestito da US\$ 40,0 milioni per finanziare la costruzione di tre nuove navi, la cui consegna è prevista nel 2014.

20. Importi dovuti alla società controllante

US\$ migliaia	AI 31 Dic 2013	AI 31 Dic 2012
D'AMICO INTERNATIONAL S.A.	-	20.000

Il saldo nel 2012 rappresenta il finanziamento a breve termine concesso dalla controllante ed è stato rimborsato a gennaio 2013.

21. Debiti a breve ed altre passività correnti

US\$ migliaia	AI 31 Dic 2013	AI 31 Dic 2012
Debiti commerciali	30.486	28.720
Altri debiti	3.744	11.855
Ratei e risconti passivi	2.658	2.434
TOTALE	36.888	43.009

I debiti a breve e le altre passività correnti al 31 dicembre 2013 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 24).

22. Altre passività finanziarie

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2013			Al 31 dicembre 2012		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altre passività finanziarie	-	7.075	7.075	-	45	45
Fair value degli strumenti derivati	-	1.537	1.537	4.523	2.133	6.656
TOTALE ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE	-	8.612	8.612	4.523	2.178	6.701

Il saldo a fine 2013 rappresenta principalmente le altre passività finanziarie relative a risconti passivi su premi percepiti su contratti derivati su valute e ratei passivi per oneri di mantenimento, oltre al *fair value* degli strumenti derivati di copertura costituiti da *swap* su tassi di interesse. Le tecniche di calcolo del *fair value* degli strumenti derivati vengono evidenziate nella nota 24.

23. Debiti per imposte correnti

US\$ migliaia	Al 31 Dic 2013	Al 31 Dic 2012
DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI	986	553

Il saldo a fine 2013 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.

24. Gestione dei rischi

Il Gruppo è esposto ai seguenti rischi connessi con l'esercizio della sua attività e la gestione del rischio fa parte della strategia di d'Amico International Shipping. 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 opportuni 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 /Comitato esecutivo – 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 assets 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*.

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 ed incidenti di varia natura possono verificarsi nel corso dell'attività operativa delle imbarcazioni, e possono determinare perdite finanziarie, tenuto anche conto del gran numero di norme a carattere nazionale ed internazionale, di regolamenti e di convenzioni. Al fine di ridurre o eliminare eventuali perdite finanziarie e/o altre responsabilità a cui il Gruppo potrebbe trovarsi esposto in tali situazioni, la flotta è assicurata contro varie tipologie di

rischio. Il programma assicurativo complessivo prevede un'ampia copertura dei rischi relativi all'operatività delle imbarcazioni, al trasporto di carichi, compresi 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 e di guerra; (iv) *rischio pirateria*: a causa di un aumento degli attacchi armati nelle acque al largo della costa della Somalia, in particolare nel golfo di Aden, sono stati adottati provvedimenti di due tipi al fine di: (a) minimizzare il rischio durante il transito nell'area 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 venire applicate sia dalle navi che da alcuni dei contatti/fornitori esterni. Un'analisi dettagliata della situazione ha consentito a DIS e a DTL, 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, DIS e DTL hanno accertato che i principali rischi di pirateria fossero già compresi nelle coperture in vigore, come segue: (a) perdita o danneggiamento della nave dovuti ad attacchi di pirateria: tale rischio è 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) Riscatto - i pagamenti di riscatti vengono tendenzialmente considerati come spese nell'ambito della clausola "sue and labour" di limitazione del danno quando la garanzia assicurativa è prestata esclusivamente sullo scafo, ovvero come avaria comune (che riguarda quindi anche le merci trasportate) quando le navi sono cariche; (c) Perdita del noleggiato: la pirateria è compresa fra i rischi coperti, sia che la nave abbia subito o meno danni dovuti ad attacco di pirati; (d) Responsabilità civile verso terzi: la copertura P&I tutela da richieste ingiustificate di risarcimento danni da parte di terzi, e provvede ad indennizzare le richieste di danni legittime.

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 tal Modello Organizzativo, e sta ora attuando le specifiche procedure operative finalizzate a prevenire gli illeciti.

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 (che è la valuta funzionale della società) 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 e del finanziamento Mitsubishi (denominati in yen giapponesi) 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).

Escludendo l'esposizione debitoria in yen giapponesi, 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 2013, tali pagamenti sono stati pari a US\$ 32,4 milioni, ossia il 12,2% del totale delle spese operative, amministrative, finanziarie e degli oneri fiscali, di cui il 9,4% riferito ad operazioni in euro. Fra le altre valute di rilievo si segnalano le sterline britanniche (1,3%) e i dollari di Singapore (0,9%).

US\$ migliaia	Variazione %	2013		2012	
		% +	% -	% +	% -
US\$ / JP¥	5%	1.600	(1.400)	2.300	(2.500)
US\$ / Ccy	10%	3.240	(3.240)	2.000	(2.000)

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\$ 3,2 milioni per l'esercizio in esame (US\$ 2,0 milioni nel 2012). Al 31 dicembre 2013, in caso di apprezzamento/deprezzamento dello yen giapponese rispetto al dollaro USA pari al 5% e presupponendo costanti tutte le altre variabili, le attività nette e il risultato d'esercizio avrebbero subito rispettivamente un aumento di US\$ 1,6 milioni o una diminuzione di US\$ 1,4 milioni. 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	2013		2012	
	+1%	-1%	+1%	-1%
	Aumento	Diminuzione	Aumento	Diminuzione
Costo delle variazioni dei tassi d'interesse	(776)	343	(1.200)	400
<i>Swap</i> su tassi di interesse / patrimonio netto	5.100	(4.300)	5.000	(5.000)
<i>Swap</i> su tassi di interesse / (Conto economico)	7.700	(7.700)	-	-

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\$ 0,7 milioni (US\$ 1,2 milioni nel 2012) mentre una riduzione di 100 punti base avrebbe determinato un decremento degli oneri finanziari netti di US\$ 0,3 milioni (US\$ 0,4 milioni nel 2012). Al 31 dicembre 2013, 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 - rispettivamente una diminuzione - del patrimonio netto di circa US\$ 5,0 milioni. Non ci sarebbero effetti sul conto economico dato che gli *swap* su tassi di interesse sono considerati strumenti di copertura dei flussi finanziari.

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 sono determinati come segue:

- Il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie con termini e condizioni standard, negoziate su mercati liquidi 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 ad 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*.

2013						
US\$ migliaia	Finanziamenti e crediti	Strumenti derivati	Totale 2013	Fair Value		Totale
				Primo livello	Secondo livello	
ATTIVITÀ						
Attività finanziarie non correnti	-	686	686	-	686	686
Crediti a breve e altre attività correnti	34.812	-	34.812	-	-	-
Altre attività finanziarie correnti	-	1.333	1.333	-	1.333	1.333
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	34.684	-	34.684	-	-	-
PASSIVITÀ						
Banche e altri finanziatori	252.723	-	252.723	-	-	-
Debiti a breve e altre passività correnti	36.888	-	36.888	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	7.075	1.537	8.612	-	1.537	1.537
Debiti per imposte correnti	758	-	758	-	-	-
2012						
US\$ migliaia	Finanziamenti e crediti	Strumenti derivati	Totale 2012	Fair Value		Totale
				Primo livello	Secondo livello	
ATTIVITÀ						
Crediti a breve e altre attività correnti	39.378	-	39.378	-	-	-
Attività finanziarie correnti	-	757	757	-	757	757
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	117.617	-	117.617	-	-	-
PASSIVITÀ						
Banche e altri finanziatori	312.424	-	312.424	-	-	-
Altre passività finanziarie non correnti	-	4.523	4.523	-	4.523	4.523
Importi dovuti alla società controllante	20.000	-	20.000	-	-	-
Debiti a breve e altre passività correnti	43.009	-	43.009	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	-	2.178	2.178	-	2.178	2.178
Debiti per imposte correnti	553	-	553	-	-	-

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 (vedi prospetto seguente che indica gli ammontari misurati al *fair value* degli strumenti finanziari esistenti al 31 dicembre 2013). 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*.

Strumenti derivati

Swap su tassi di interesse

A fine 2013 d'Amico Tankers Ltd ha in essere sette contratti di *swap* su tassi di interesse (IRS), due dei quali sono stati rinegoziati nel 2011 per un importo di US\$ 50,0 milioni ciascuno, con scadenza prevista nel 2014 e 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 è stato stipulato un IRS a fini di copertura contro i rischi legati ai tassi di interesse sul finanziamento Danish Ship Finance US\$ 31,5 milioni con scadenza prevista nel 2019. Le coperture sono ritenute altamente efficaci e gli utili/perdite non realizzati sono contabilizzati all'interno dell'utile netto complessivo.

Nel corso del 2013 d'Amico Tankers Ltd ha stipulato altri otto contratti di *swap* su tassi di interesse con data di inizio tra il 2014 e il 2016 e scadenza prevista tra il 2020 e il 2022 a fini di copertura contro i rischi legati ai tassi di

interesse sui futuri finanziamenti per le nuove navi in costruzione, che i cantieri dovrebbero consegnare tra il 2014 e il 2016. L'IRS con Bank of America è stato negoziato a condizioni favorevoli tramite una società del Gruppo d'Amico, d'Amico Finance, che ha percepito una commissione dell'1%.

Contratti forward su valute

Nel 2013 d'Amico Tankers Limited 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. Al 31 dicembre 2013 l'ammontare nominale in valuta funzionale era equivalente a US\$ 68,8 milioni.

L'utile realizzato nell'esercizio in relazione a tali contratti è pari a US\$ 5,3 milioni, mentre l'utile non realizzato è di US\$ 0,6 milioni.

La tabella seguente riporta il valore contabile valutato al *fair value* degli strumenti finanziari in essere al 31 dicembre 2013, oggetto dei contratti precedentemente citati:

US\$ migliaia	2013		2012	
	Conto economico	Riserva del patrimonio netto	Conto economico	Riserva del patrimonio netto
CONTABILIZZAZIONE DELLE COPERTURE				
Swap su tassi di interesse / copertura	-	(2.937)	-	(6.656)
Swap su tassi di interesse	2.084	-	-	-
Contratti forward su valute	1.333	-	757	-
TOTALE	3.417	(2.937)	757	(6.656)

Il *fair value* negativo degli strumenti derivati in essere a fine esercizio è evidenziato nella voce Altre attività/passività finanziarie correnti in base ai saldi rilevati al momento della classificazione provvisoria.

I derivati sono stipulati con banche o istituti finanziari con rating da A+ a BB.

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.

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; per il Gruppo ha 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 controstallie 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) ed 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 nella gestione di tali attività; (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 ed 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 2013 hanno rappresentato circa il 48% dei ricavi della Società (2012: 47%). Alla fine del periodo di bilancio il 56% del totale crediti commerciali era dovuto dai 10 maggiori clienti del Gruppo (2012: 66%). I clienti di DIS sono importanti compagnie petrolifere e, considerata la tipologia di clienti, il rischio riguarda essenzialmente crediti a breve per controstallie ed alcune spese per noleggi, che vengono analizzati uno ad uno e, se necessario, svalutati. Al 31 dicembre 2012 i corrispondenti accantonamenti erano pari a US\$ 2,3 milioni (US\$ 1,1 milioni nel 2012). 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 del raggiungimento di 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 19).

Nelle tabelle seguenti sono riportate le restanti scadenze contrattuali delle passività bancarie del Gruppo e i periodi di rimborso pattuiti rispettivamente per gli esercizi 2013 e 2012. Le tabelle sono state redatte sulla base dei flussi di cassa non attualizzati alla data di rimborso più vicina.

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2013				
	< 1 anno	1-2 anni	2-5 anni	> 5 anni	Totale
Crédit Agricole	-	19.207	86.302	-	105.509
Mizuho	3.761	3.761	6.111	-	13.633
Crédit Agricole – DNB	3.087	3.087	9.261	25.474	40.909
Commerzbank-Crédit Suisse	5.370	5.370	16.110	40.068	66.918
Mitsubishi UFJ Lease	2.513	2.513	7.539	4.139	16.704
Danish Ship Finance	1.150	1.150	3.450	5.036	10.786
TOTALE	15.881	35.088	128.773	74.717	254.459

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2012				
	< 1 anno	1-2 anni	2-5 anni	> 5 anni	Totale
Crédit Agricole	-	21.662	117.500	-	139.162
Mizuho	4.467	4.467	12.156	-	21.090
Crédit Agricole – DNB	3.087	3.088	9.263	28.559	43.997
Commerzbank-Crédit Suisse	6.216	6.216	18.648	42.349	73.429
Mitsubishi UFJ Lease	2.985	2.985	8.955	8.416	23.341
Danish Ship Finance	11.405	-	-	-	11.405
TOTALE	28.160	38.418	166.522	79.324	312.424

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.

25. 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 2013, 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\$ 8,3 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\$ 74,2 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 infragruppo) sono evidenziati nel bilancio d'esercizio.

Gli effetti delle operazioni fra parti correlate sul conto economico consolidato 2013 e 2012 del Gruppo sono i seguenti:

US\$ migliaia	2013		2012	
	Totale	Di cui con parti correlate	Totale	Di cui con parti correlate
Ricavi	293.384	-	325.253	-
Costi diretti di viaggio	(102.193)	(74.223)	(141.832)	(104.206)
Costi per noleggi passivi	(91.425)	-	(91.714)	-
Altri costi operativi diretti	(54.219)	(5.559)	(57.541)	(6.209)
Costi generali ed amministrativi	(15.442)	(4.538)	(17.478)	(5.450)
Altri proventi operativi	1.943	(104)	2.053	249
Utile dalla vendita di navi	13.947	(60)	1.473	-
Proventi (oneri) finanziari netti	6.795	(8)	(1.757)	(135)

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012, non riportati in altre parti del presente bilancio, sono i seguenti:

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2013		Al 31 dicembre 2012	
	Totale	Di cui con parti correlate	Totale	Di cui con parti correlate
ATTIVITÀ				
<i>Attività non correnti</i>				
Immobilizzazioni materiali	529.362	-	498.922	-
Attività finanziarie non correnti	686	686	-	-
<i>Attività correnti</i>				
Rimanenze	15.029	-	20.221	-
Crediti a breve e altre attività correnti	34.812	1.513	39.378	738
Attività finanziarie correnti	1.333	-	757	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	34.684	-	117.617	-
PASSIVITÀ				
<i>Passività non correnti</i>				
Banche ed altri finanziatori	236.842	-	284.264	-
Altre passività finanziarie non-correnti	-	-	4.523	-
<i>Passività correnti</i>				
Banche ed altri finanziatori	15.881	-	28.160	-
Importi dovuti alla società controllante	-	-	20.000	20.000
Debiti a breve ed altre passività correnti	36.888	11.807	43.009	11.733
Altre passività finanziarie correnti	8.612	2.143	2.178	-
Debiti per imposte correnti	758	-	553	-

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato 2013 del Gruppo sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping	d'Amico Shipping Italia S.p.A.	Rudder SAM	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Shipping Singapore	Compagnia Generale Telemar	d'Amico Shipping USA	d'Amico Shipping UK	Ishima Pte. Ltd.	d'Amico International SA	St.Andrew Estates Ltd.	Amministratori e dirigenti chiave
(consolidato)												
Costi diretti												
di viaggio (102.193)												
<i>di cui</i>												
Bunker	(74.223)	-	(74.223)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri costi operativi diretti (54.219)												
<i>di cui</i>												
Contratti di gestione	(3.645)	-	-	(3.645)	-	-	-	-	-	-	-	-
Spese tecniche	(1.914)	-	-	-	-	(1.278)	-	-	(636)	-	-	-
Costi generali ed amministrativi (15.442)												
<i>di cui</i>												
Personale	(3.200)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(3.200)
Accordi di fornitura di servizi / Consulenze	(3.863)	-	-	(1.037)	(2.316)	-	(474)	-	-	(36)	-	-
Locazione	(434)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(434)	-
Altri costi operativi 1.943												
<i>di cui</i>												
Commissioni	(104)	(104)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Risultato della vendita di navi												
<i>di cui</i>												
Commissioni	(60)	-	-	-	-	-	-	(60)	-	-	-	-
Proventi (oneri) finanziari netti 6.795												
<i>di cui</i>												
Interessi passivi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(8)	-	-
TOTALE	(104)	(74.223)	(1.037)	(5.961)	(1.278)	(474)	(60)	(636)	(44)	(434)	(3.200)	

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato 2012 del Gruppo sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping	d'Amico Shipping Italia S.p.A.	Rudder SAM	Ishima Pte. Ltd	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Shipping Singapore	Compagnia Generale Telemar	d'Amico Dry Ltd	d'Amico Shipping UK	Tamburi Investment Partners	d'Amico International SA	St. Andrew Estates Ltd.	Amministratori e dirigenti chiave
(consolidato)													
Costi diretti di viaggio	(141.832)												
<i>di cui</i>													
Bunker	(104.206)	- (104.206)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri costi operativi diretti	(57.541)												
<i>di cui</i>													
Contratti di gestione	(4.005)	-	-	-	(4.005)	-	-	-	-	-	-	-	-
Spese tecniche	(2.204)	-	-	(636)	-	-	(1.568)	-	-	-	-	-	-
Costi generali ed amministrativi	(17.478)												
<i>di cui</i>													
Personale	(2.435)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(2.435)
Accordi di fornitura di servizi / Consulenze	(3.015)	-	-	-	(1.307)	(204)	-	(176)	(80)	(850)	-	(398)	-
Altri costi operativi	325.253												
<i>di cui</i>													
Commissioni	249	249	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Proventi (oneri) finanziari netti	(1.757)												
<i>di cui</i>													
Interessi passivi	(135)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(135)	-	-
TOTALE	249(104.206)(636) (5.312) (204) (1.568) (176) (80) (850) (135) (398) (2.435)												

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2013 sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping S.A. (consolidato)	Rudder S.A.M.	d'Amico Dry	d'Amico Shipping Italia S.p.A.	d'Amico Società di Nav. S.p.A.	Ishima Pte.Ltd.	Cogema SAM	d'Amico Shipping Singapore	Compagnia Generale Telemar	d'Amico Finance Ltd.	Amministratori e dirigenti chiave
Crediti a breve e altre attività correnti	34.812										
<i>di cui verso parti correlate</i>	649	-	74	72	-	502	1	-	-	-	-
Importi dovuti alla società controllante	686										
<i>di cui verso parti correlate</i>	686	-	-	-	-	-	-	-	-	686	-
Debiti a breve e altre passività correnti	36.888										
<i>di cui verso parti correlate</i>	11.807	8.351	390	-	1.750	736	8	6	566	-	-
TOTALE	(8.351)	(316)	72	(1.750)	(234)	(7)	(6)	(566)	686	-	-

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2012 sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping S.A. (consolidated)	Rudder S.A.M.	d'Amico Dry	d'Amico Shipping Italia S.p.A.	d'Amico Società di Nav. S.p.A.	Ishima Pte.Ltd.	d'Amico Shipping UK	d'Amico International S.A.	Compagnia Generale Telemar	Amministratori e dirigenti chiave
Crediti a breve e altre attività correnti	39.378									
<i>di cui verso parti correlate</i>	738	-	137	58	-	543	-	-	-	-
Importi dovuti alla società controllante	20.000									
<i>di cui verso parti correlate</i>	20.000	-	-	-	-	-	-	20.000	-	-
Debiti a breve e altre passività correnti	43.009									
<i>di cui verso parti correlate</i>	11.733	9.950	63	18	1.140	-	21	-	406	40
TOTALE	(9.950)	74	40	(1.140)	543	(21)	(20.000)	(406)	(40)	(40)

26. Impegni e passività potenziali

Impegni finanziari

Al 31 dicembre 2013, gli impegni finanziari del Gruppo erano pari a US\$ 317,0 milioni, di cui US\$ 160,7 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi.

US\$ milioni	AI 31 Dic 2013	AI 31 Dic 2012
Fino a un anno	160,7	37,6
Tra 1 e 3 anni	156,3	141,3
TOTALE	317,0	178,9

Gli impegni finanziari sono relativi ai seguenti pagamenti: 6 navi cisterna 'product/chemical' da 40.000 dwt e 6 navi cisterna 'product/chemical' da 50.000 dwt in costruzione presso i cantieri Hyundai-Mipo, nonché un'ulteriore nave cisterna 'product/chemical' da 50.000 dwt in costruzione presso i cantieri Hyundai-Mipo in cui DIS detiene una partecipazione del 33% tramite Eco Tankers Limited, una joint venture con Venice Shipping and Logistics S.p.A. La consegna delle new-building di DIS è prevista per il 2014, 2015 e 2016.

DTL ha deciso di novare lo scafo già ordinati No S408 in costruzione da Hyundai Mipo Dockyard Co. LTD presso Hyundai Mipo Vinashin Shipyard Co. Ltd (il "Costruttore"), con consegna a maggio 2014 in favore di Eco Tankers Limited (Malta), la joint venture company in comproprietà tra Venice Shipping and Logistics S.p.A. e DIS. A DTL è stata richiesta la garanzia per tutte le obbligazioni di Eco Tankers in qualità di nuovo acquirente come condizione della novazione del contratto di costruzione, ed ha ricevuto a sua volta una controgaranzia da parte di Venice shipping and Logistics.

Leasing operativi – navi in noleggio passivo

Alla data del 31 dicembre 2013 gli impegni minimi del Gruppo per noleggi operativi erano pari a US\$ 190,4 milioni, di cui dovuti nei successivi 12 mesi per US\$ 83,2 milioni.

US\$ milioni	AI 31 Dic 2013	AI 31 Dic 2012
Fino a un anno	83,2	71,5
Tra 1 e 3 anni	78,4	88,3
Tra 3 e 5 anni	24,9	39,1
Oltre 5 anni	3,9	13,2
TOTALE	190,4	212,1

Tali importi comprendono l'impegno del 49% fra DM Shipping Limited e d'Amico Tankers Limited per le due navi DM Shipping e l'impegno del 50% fra GLENDIA International Shipping Limited e d'Amico Tankers Limited per 3 GLENDIA International Shipping.

Al 31 dicembre 2013, DIS gestiva in qualità di locataria l'equivalente di 19,5 navi in *time-charter*, all'epoca con una vita media residua contrattuale di 1,7 anni (2,8 anni compresi i periodi opzionali).

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	AI 31 Dic 2013	AI 31 Dic 2012
Fino a un anno	0,9	1,1
Tra 1 e 3 anni	1,1	1,5
Tra 3 e 5 anni	0,6	0,6
Oltre 5 anni	3,0	0,1
TOTALE	5,6	3,3

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 poiché non si prevede, ragionevolmente, che possano emergere passività al riguardo.



27. 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 consolidam.
d'Amico International Shipping S.A.	Lussemburgo	35.987.977	USD		
d'Amico Tankers Limited	Dublino / Irlanda	100.001	EUR	100,0%	Integrale
High Pool Tankers Limited	Dublino / Irlanda	2	EUR	100,0%	Integrale
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%	Proporzionale
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	50.000	USD	33,0%	Proporzionale

L'area di consolidamento del 2013 ha subito modifiche con rispetto a quella dell'anno 2012 dato che il Gruppo conta un nuovo accordo a controllo congiunto (Eco tankers Limited, joint venture al 33% con Venice Shipping and Logistics), mentre si è conclusa al termine del quarto trimestre dell'esercizio la procedura di liquidazione la società di servizi d'Amico Tankers Singapore.

Partecipazioni in entità a controllo congiunto

Il Gruppo detiene le seguenti importanti partecipazioni in joint venture:

- 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 2013 e 2012 non sono state registrate modifiche nella quota di proprietà detenuta dal Gruppo o nei relativi diritti di voto nelle suddette joint venture.

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

US\$ migliaia	Ricavi	Risultato netto	Totale attività	Patrimonio netto
AL 31 DICEMBRE 2013				
Glenda International Shipping Ltd	39.071	1.941	252.466	116.718
DM Shipping Ltd	11.268	16.770	63.838	(12.461)
Eco Tankers Limited	-	(22)	8.976	9.376
AL 31 DICEMBRE 2012				
Glenda International Shipping Ltd	31.111	(14.799)	273.098	114.777
DM Shipping Ltd	11.313	(6.103)	68.798	(29.231)

PERFORMANCE

97
FP/1

TUG

d'AMICO





d'Amico International Shipping S.A.

Resoconto di gestione e
Bilancio d'esercizio
al 31 dicembre 2013

RCS LUXEMBOURG B 124 790

Il documento è disponibile sul sito
www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.

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 company 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 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 dell'esercizio 2013 è stata di US\$ 1,3 milioni. Il conto economico della Società viene sintetizzato nel seguente prospetto.

US\$ migliaia	31 Dic 2013	31 Dic 2012
Proventi da investimenti (dividendi)	1.000	800
Costo del personale	(280)	(541)
Altri costi generali ed amministrativi	(2.699)	(1.963)
Proventi (oneri) finanziari	667	75
UTILE (PERDITA) NETTO	(1.312)	(1.629)

Nel 2013 sono stati percepiti proventi da investimenti (dividendi) per US\$ 1,0 milioni.

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

Stato Patrimoniale

US\$ migliaia	31 Dic 2013	31 Dic 2012
Attività non correnti	255.206	252.068
Attività correnti	45.974	69.939
TOTALE ATTIVITA'	301.180	322.007
Patrimonio netto	299.135	300.447
Passività correnti	2.045	21.560
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	301.180	322.007

Le attività non correnti della Società comprendono le partecipazioni di US\$ 255,2 milioni in d'Amico Tankers Limited (DTL), la principale controllata operativa del Gruppo, iscritta a bilancio per un importo di US\$ 178,9 milioni, e GLENDIA International Shipping Ltd (GIS), iscritta a bilancio per US\$ 73,1 milioni, la società di joint venture con il Gruppo Glencore e la recente partecipazione in Eco Tankers Limited, joint venture al 33% con Venice Shipping and Logistics con un valore di libro di US\$ 3,2 milioni.

Le attività correnti includono principalmente US\$ 44,5 milioni di crediti finanziari dalla controllata d'Amico Tankers Limited e US\$ 1,4 milioni di disponibilità liquide detenute presso banche.

Eventi significativi verificatisi nell'esercizio

Nel corso del 2013 i seguenti eventi principali hanno interessato l'attività del Gruppo d'Amico International Shipping:

d'Amico Tankers Limited:

- **Programma di costruzione di nuove navi:** Nel 2013 d'Amico International Shipping ha incrementato il proprio portafoglio ordini di nuove navi con, in media, 12,3 navi cisterna 'Eco' design, pari a un piano di investimenti totale di circa US\$ 383 milioni. Tutte le suddette navi di nuova costruzione, progettate conformemente alle più recenti norme IMO II MR, permettono la massima efficienza in termini di risparmio di carburante pari a 6-7 tonnellate al giorno di carburante in meno rispetto alla media della flotta della stessa tipologia esistente a livello mondiale. In particolare:

A marzo 2013, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato la stipula, tra la sua controllata operativa d'Amico Tankers Limited (Irlanda) e il cantiere coreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., dei contratti di costruzione di altre due nuove navi cisterna "product/chemical" (scafi S408 e S409 - Medium Range da 50.000 dwt), la cui consegna è prevista alla fine del primo semestre del 2014, al prezzo d'acquisto di US\$ 29 milioni ciascuna. A d'Amico Tankers Limited è stata inoltre offerta l'opportunità di acquistare altre due nuove navi tramite un'opzione di acquisto, a termini e condizioni simili.

A maggio 2013 d'Amico International Shipping ha reso noto che la propria controllata operativa d'Amico Tankers Limited (Irlanda) ha esercitato il proprio diritto di opzione (come comunicato a marzo), stipulando il relativo contratto, per la costruzione presso il cantiere Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd - Corea di altre due nuove navi cisterna (scafi S410 e S411 - da 50.000 dwt, Medium Range, le "Navi") la cui consegna è prevista per il secondo semestre del 2015, a un prezzo d'acquisto di US\$ 30 milioni ciascuna.

d'Amico Tankers Limited ha inoltre concluso un accordo con la Società Hudson Partners LLC, importante società finanziaria con sede in Connecticut (USA), per il rinnovo di uno dei contratti di costruzione sopra menzionati (scafo S410) a favore di una nuova società garantita da Hudson stessa per un corrispettivo pari a US\$ 150.000, oltre all'importo per l'acquisto. La gestione commerciale e la supervisione della costruzione della nave S410 sarà

curata da una società del Gruppo d'Amico e la stessa sarà impiegata attraverso (i) specifici contratti di noleggio a medio termine, (ii) a base *spot* o (iii) attraverso Pool gestiti comunque da una società del Gruppo d'Amico Società di Navigazione S.p.A..

Ad ottobre 2013, d'Amico International Shipping S.A. ha reso noto che la propria controllata operativa d'Amico Tankers Limited (Irlanda) ha stipulato con i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. un contratto per la costruzione di nuove navi presso gli impianti della società HVS in Vietnam, avente ad oggetto l'acquisto di altre quattro navi cisterna *handysize* da 39.000 dwt al prezzo di US\$ 31,2 milioni ciascuna. Le consegne delle nuove navi sono previste rispettivamente per novembre 2015 e aprile, luglio e ottobre 2016. Il contratto prevede un'opzione per rendere le navi conformi agli standard Ice Class IB a un costo aggiuntivo di US\$ 963.000 per nave. A novembre 2013, d'Amico Tankers ha deciso di rendere le prime due navi (con scafi S420 e S421) conformi agli standard Ice Class IB.

- **Vendita di navi:** a maggio 2013, d'Amico Tankers Limited ha deliberato (i) la vendita della nave cisterna *handysize* *M/T Cielo di Londra*, costruita nel 2001 dal cantiere sudcoreano STX, al prezzo di US\$ 12,3 milioni; (ii) la vendita delle navi cisterna MR *M/T High Spirit* e *M/T High Challenge*, costruite nel 1999 dai suddetti cantieri, al prezzo di US\$ 12,2 milioni ciascuna. Tali vendite hanno ridotto l'età media della flotta DIS e generato nel secondo trimestre 2013 una plusvalenza netta di US\$ 13,9 milioni.

A luglio 2013, d'Amico Tankers Limited ha convenuto di vendere la nave cisterna *handysize* *M/T Cielo di Parigi* costruita nel 2001 dai cantieri sudcoreani Daedong Shipbuilding al prezzo di US\$ 12,65 milioni. Tuttavia a novembre 2013, d'Amico Tankers Limited ha annullato il contratto per la vendita della suddetta nave (il "Protocollo di accordo"), in seguito al mancato rispetto da parte dell'Acquirente dei termini di presa in consegna della nave. Conformemente a quanto previsto dal Protocollo di accordo, e sue successive modifiche, d'Amico Tankers Limited ha trattenuto il deposito del 10% (US\$ 1,265 milioni) versato dall'Acquirente e ha inoltre il diritto di richiedere il pagamento di ulteriori US\$ 286.000 a titolo di risarcimento forfetario dei danni. La nave *M/T Cielo di Parigi* è in possesso di d'Amico Tankers, che ne resta il legittimo

proprietario, e la vendita in oggetto verrà probabilmente portata a termine con un diverso acquirente nel primo trimestre 2014.

- **Flotta data 'a noleggio':** a marzo 2013 d'Amico Tankers Limited ha prorogato per altri due anni tre contratti di noleggio con un'importante compagnia petrolifera, la cui scadenza era prevista nel corso del 2013. Tali contratti consentono a DIS di consolidare ulteriormente i propri storici rapporti con le principali compagnie petrolifere mondiali e sono stati prorogati a tariffe che consentiranno di generare flussi di cassa operativi positivi.

A maggio 2013, una nave di proprietà di GLENDIA International Shipping Limited e presa a noleggio da d'Amico Tankers Limited è stata data a noleggio per il periodo di un anno, a condizioni remunerative stabilite e con opzione di rinnovo per un ulteriore anno, ad un importante negoziatore di materie prime.

A giugno 2013, due navi di proprietà di d'Amico Tankers Limited sono state date a noleggio per il periodo di un anno e a condizioni remunerative rispettivamente ad un noto negoziatore di materie prime e a un'importante compagnia petrolifera.

A luglio 2013 una nave di proprietà di GLENDIA International Shipping Limited e presa a noleggio da d'Amico Tankers Limited è stata data a noleggio per il periodo di un anno a un'importante compagnia petrolifera a condizioni remunerative stabilite e con opzione di rinnovo per ulteriori sei mesi.

A luglio 2013, d'Amico Tankers Limited (Irlanda) ha sottoscritto un nuovo contratto di noleggio di una delle sue nuove navi (scafo 2407) costruita dai cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e consegnata a gennaio 2014. Il contratto è stato firmato con un'importante compagnia petrolifera per un periodo di cinque anni a una tariffa media giornaliera di US\$ 16.485.

Sempre a luglio 2013, d'Amico Tankers Limited (Irlanda) ha sottoscritto un nuovo contratto di noleggio di una delle sue nuove navi (scafo 2388) in costruzione presso i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., la cui consegna è prevista nel quarto trimestre 2014/inizio 2015. Il contratto è stato firmato con un'importante compagnia petrolifera per un periodo di cinque anni a una tariffa media giornaliera di US\$ 16.327.

A settembre 2013, due navi prese a noleggio da d'Amico Tankers Limited sono state date a noleggio per il periodo di un anno e a condizioni remunerative stabilite a due importanti negozianti di materie prime.

A novembre 2013, d'Amico Tankers Limited (Irlanda) ha sottoscritto un nuovo contratto di noleggio per una delle sue nuove navi (scafo 2408) in costruzione presso i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., la cui consegna è prevista alla fine di febbraio 2014. Il contratto è stato firmato con un'importante compagnia petrolifera per un periodo di tre anni a una tariffa giornaliera di circa US\$ 17.000, pari a un valore totale di oltre US\$ 18 milioni. La conclusione di questa operazione è il chiaro segno del forte miglioramento del mercato delle navi cisterna, per il quale si prevede un incremento delle tariffe e del valore delle navi nel breve e medio periodo.

A dicembre 2013, d'Amico Tankers Limited (Irlanda) ha sottoscritto un nuovo contratto di noleggio (il "Contratto") di una delle sue nuove navi (scafo 2387) in costruzione presso i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., la cui consegna è prevista a ottobre 2014. Anche questo contratto, come quello annunciato durante la conferenza stampa del 25 novembre, è stato firmato con un'importante compagnia petrolifera per un periodo di tre anni a una tariffa di nolo giornaliera di circa US\$ 17.000, pari a un valore totale di oltre US\$ 18 milioni. In seguito a questo nuovo contratto di noleggio, il 50% delle 12,3 navi 'eco' design del programma di new-building di DIS è stato noleggiato ad importanti compagnie petrolifere per periodi superiori a 3 anni.

Sempre a dicembre 2013, una nave di proprietà di GLENDIA International Shipping Limited e presa a noleggio da d'Amico Tankers Limited è stata data a noleggio per il periodo di un anno, a condizioni remunerative stabilite e con opzione di rinnovo per un ulteriore anno, a un importante negoziatore di materie prime.

Nello stesso mese, il contratto avente ad oggetto una nave di proprietà di d'Amico Tankers Limited data a noleggio da maggio 2012 a un'importante compagnia petrolifera è stato rinnovato per un ulteriore anno con la stessa compagnia a stabilite condizioni remunerative.

- **Flotta in 'noleggio passivo':** a gennaio 2013, la *M/T High Nefeli*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2003 e da allora presa a noleggio da d'Amico

Tankers Limited, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Sempre in gennaio 2013, il contratto relativo alla *M/T Freja Hafnia*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2006 e consegnata a d'Amico Tankers Limited nel gennaio 2012 per un periodo di noleggio di un anno, è stato rinnovato fino a gennaio 2015.

In febbraio 2013, la *M/T Torm Hellerup*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2008 e consegnata a d'Amico Tankers Limited nel maggio 2012 per un periodo di noleggio di un anno, con opzione di rinnovo di un ulteriore anno, ha cambiato il proprio nome in *M/T Hallinden*, in seguito a un passaggio di proprietà. A giugno 2013 d'Amico Tankers Limited ha riconsegnato la *M/T Hallinden* ai suoi proprietari.

Sempre a febbraio 2013, il contratto relativo alla *M/T Eastern Force*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2009 e consegnata a d'Amico Tankers Limited nell'aprile 2012 per un periodo di noleggio di un anno, è stato prorogato fino al mese di aprile 2014, con opzione di rinnovo di un ulteriore anno.

Ad aprile 2013, la *M/T Citrus Express*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2006, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di un anno.

Nello stesso mese, la *M/T Carina*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2010, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di 3 anni.

A giugno 2013, la *M/T High Energy*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2004 e da allora presa a noleggio da d'Amico Tankers Limited, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Ad agosto 2013, la *M/T Orient Star*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2010, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di un anno.

A novembre 2013, la *M/T Malbec*, nave *handysize* costruita nel 2008 e presa a noleggio da d'Amico Tankers Limited dal 2010, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

A dicembre 2013, la *M/T Ocean Leo*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2010, è stata

consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio da 3 a 9 mesi.

GLENDIA International Shipping Limited:

- **Flotta data 'a noleggio':** nel primo semestre 2013 GLENDIA International Shipping Limited, una società in joint venture al 50% con Glencore Group, ha ritirato dal pool tutte le navi di proprietà gestite da GLENDIA International Management Limited e ha dato a noleggio 3 navi a d'Amico Tankers Limited e 3 navi a ST Shipping (Gruppo Glencore).

d'Amico Tankers Singapore Pte Ltd:

- d'Amico Tankers Singapore ha portato a termine il processo di liquidazione ed è stata cancellata dal Registro delle società di Singapore a dicembre.



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

d'Amico International Shipping:

- **Risultati sull'esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2012-2016" – Primo periodo di esercizio chiuso a gennaio 2014:** a febbraio 2014, d'Amico International Shipping S.A. ("DIS") ha comunicato che il Primo Periodo di Esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2012-2016", (codice ISIN LU0849020044) si è concluso il 31 gennaio 2014. Sono stati esercitati n. 186.226.599 Warrant ad un prezzo di EUR 0,36 per ogni nuova azione ordinaria emessa da DIS ed ammesse allo scambio sul mercato MTA di Borsa Italiana SpA ciascuna come "Azione di Compendio" per un controvalore totale di Euro 22.347.191,88 (pari a US\$ 30.477.100). In ottemperanza al Regolamento dei Warrant ed in ragione di una (1) azione ordinaria DIS ogni tre (3) Warrant esercitati, oggi DIS ha emesso ed assegnato n. 62.075.533 Azioni di Compendio - con gli stessi diritti (inclusi il diritto ad eventuali dividendi) e peculiarità delle azioni ordinarie esistenti alla data di emissione - ai possessori di Warrant che hanno validamente esercitato i loro Warrant nel Primo Periodo di Esercizio. Il Codice ISIN delle Azioni di Compendio coinciderà con il Codice ISIN di DIS: LU0290697514 delle azioni ordinarie. A seguito dell'attuale aumento di capitale l'ammontare delle azioni di DIS sarà pari a USD 42.195.530,70 suddivise in n. 421.955.307 azioni ordinarie senza valore nominale. Il testo integrale dello statuto e tutto il resto della documentazione relativa all'aumento di capitale deliberato in data odierna sarà depositato e regolamentato nei termini di legge e messo a disposizione di chiunque ne faccia richiesta presso la sede sociale, Borsa Italiana S.p.A., presso la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB) e presso la *Commission de Surveillance du Secteur Financier* (CSSF). Il documento sarà altresì consultabile sul sito internet www.damicointernationalshipping.com. Si ricorda che la società ha eletto Borsa di Lussemburgo quale proprio OAM. In ottemperanza al Regolamento dei Warrant, i titolari di warrant che non hanno esercitato durante il Primo Periodo di Esercizio avranno il diritto di esercitare i propri warrant e sottoscrivere le Azioni di Compendio sulla base del Warrant Ratio, ai seguenti prezzi di esercizio e nei seguenti periodi di esercizio:
 - EUR 0,40, per i Warrant esercitati in ciascun giorno di trading di gennaio 2015;

- EUR 0,46, per i Warrant esercitati in ciascun giorno di trading di gennaio 2016.

Si rammenta che dal 1° Dicembre 2013 al 31 Dicembre 2015, il Consiglio di Amministrazione di DIS - secondo quanto stabilito dall'art. 3 del Regolamento dei Warrant - può fissare ulteriori periodi di esercizio che comunque saranno tempestivamente comunicati al pubblico. Si rammenta inoltre che il Regolamento dei Warrant è disponibile sul sito internet della Società, all'indirizzo www.damicointernationalshipping.com nella sezione dedicata all'aumento di capitale come allegato del prospetto informativo datato 6 novembre 2012.

d'Amico Tankers Limited:

- **Flotta in 'noleggio passivo':** a gennaio 2014, la *M/T High Power*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2004 e da allora presa a noleggio da d'Amico Tankers Limited, è stata riconsegnata ai suoi proprietari, i quali utilizzano attualmente tale nave nel pool gestito da High Pool Tankers Limited.

Sempre a gennaio 2014, la *M/T Baizo*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2004, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di 3 anni, con opzione di rinnovo per ulteriori 2 anni.

A febbraio 2014, d'Amico Tankers Limited ha esercitato l'opzione per prorogare fino a luglio 2015 il contratto di noleggio della *M/T High Glow*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2006 e da allora presa a noleggio dalla stessa d'Amico Tankers.

Sempre a febbraio 2014, d'Amico Tankers Limited ha esercitato l'opzione per prorogare fino ad aprile 2015 il contratto di noleggio della *M/T Eastern Force*, nave di tipo 'medium range' (MR) costruita nel 2009 e presa a noleggio dalla stessa d'Amico Tankers Limited da aprile 2012.

- **New-building:** a gennaio 2014, due navi cisterna 'Eco' design di nuova costruzione presso i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., la *M/T Cielo di Gaeta* (nave *handysize* da 40.000 dwt) e la *M/T High Freedom* (nave MR da 50.000 dwt), sono state consegnate a d'Amico Tankers Limited. Entrambe

sono state date a noleggio per un periodo di 5 anni a un'importante compagnia petrolifera a condizioni remunerative.

A febbraio 2014, altre due navi cisterna 'Eco' design di nuova costruzione presso i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., la *M/T Cielo di New York* (nave *handysize* da 40.000 dwt) e la *M/T High*

Discovery (nave MR da 50.000 dwt), sono state consegnate a d'Amico Tankers Limited. Entrambe sono state date a noleggio per un periodo rispettivamente di 5 e 3 anni a due diverse compagnie petrolifere.

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

	Al 31 dicembre 2013			Al 28 febbraio 2014		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	16,0	2,0	18,0	18,0	4,0	22,0
A noleggio	17,5	2,0	19,5	17,5	2,0	19,5
TOTALE	33,5	4,0	37,5	35,5	6,0	41,5

Evoluzione prevedibile della gestione

La domanda mondiale di prodotti petroliferi sembra avere gradualmente accelerato negli ultimi 18 mesi, trainata dalla ripresa economica registrata nei paesi industrializzati, passando dai minimi del terzo trimestre 2012 al recente picco di 1,5 milioni di barili al giorno nel terzo trimestre 2013. Il fattore chiave di questo cambiamento è stata l'inversione di tendenza della domanda nei paesi Ocse, sulla scia dell'andamento registrato nelle due Americhe e in Europa. La maggior parte delle economie Ocse è ormai uscita dalla recessione, con consistenti guadagni messi a segno in alcuni paesi nei settori petrolchimico e della manifattura ad alti consumi di energia.

Nel 2014 si prevede un'accelerazione del 2,4% della domanda di prodotti di petroliferi in India in conseguenza di una ripresa dello scenario macroeconomico sottostante, con una crescita del Pil di oltre il 5% secondo le stime del Fondo Monetario Internazionale (FMI) per il 2014.

In Medio Oriente è già iniziata la fase di manutenzione delle raffinerie con l'Arabia Saudita, che si presenta come un attivo acquirente di cargo di prodotti distillati dall'Oriente. La capacità disponibile in Medio Oriente aumenterà marcatamente verso metà marzo, quando la suddetta fase di manutenzione si concluderà e la seconda unità di produzione da 400.000 barili al giorno della raffineria di Jubail sarà a regime (+ 200.000 barili al giorno).

Le società di raffinazione leader in Cina, la Sinopec Corp e PetroChina, hanno ottenuto i permessi di esportazione per il quarto trimestre. Si prevede che in seguito al rallentamento della domanda interna verranno concessi maggiori permessi di esportazione.

Nel primo mese del 2014 il mercato della Costa occidentale degli Stati Uniti ha fatto registrare un forte aumento delle esportazioni di benzina e diesel, che si conferma anche all'inizio di febbraio. A gennaio sono stati prenotati almeno cinque cargo di benzina e nafta per l'esportazione in Asia, mentre a febbraio altri 2-3 cargo sono stati destinati alle rotte transpacifiche. La maggior parte di questi cargo, che trasportano benzina, idrocarburi aromatici e nafta, sono diretti a Singapore, in Cina e in Giappone.

Le scorte di prodotti petroliferi per uso commerciale dell'Ocse sono scese drasticamente di 53,6 milioni di barili a novembre, facendo registrare i cali mensili più marcati da dicembre 2011, primi fra tutti quelli del greggio e dei prodotti petroliferi come il gasolio e i distillati. A fine gennaio tale calo era di 85,8 milioni di barili rispetto ai livelli di un anno prima e di 99,5 barili rispetto alla media dei cinque anni precedenti. Con il profilarsi della manutenzione primaverile delle raffinerie si dovrebbe assistere a un miglioramento della domanda di navi cisterna per ricostituire le scorte.

I principali fattori che dovrebbero condizionare il mercato dei trasporti delle navi cisterna e la performance di d'Amico International Shipping sono: (1)

la crescita della domanda mondiale di prodotti petroliferi, (2) l'aumento del Pil a livello mondiale e (3) il significativo numero di nuove navi. 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:

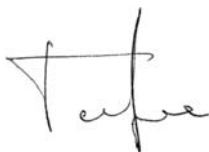
Domanda di navi cisterna

- Nel 2013 sono stati stipulati almeno 170 contratti di noleggio nel settore MR rispetto ai complessivi 57 del 2012.
- La legge detta 'Jones Act', il rigido inverno che ha colpito gli Stati Uniti (sostenendo la domanda e causando problemi alle raffinerie) e la rapida diminuzione delle scorte di prodotti distillati nel nord-est del paese stanno influenzando sui flussi di prodotti distillati nel Bacino Atlantico. I volumi eccessivi provenienti dai paesi che si affacciano sul Golfo del Messico hanno dovuto essere esportati, la maggior parte verso l'Europa, mentre si è registrato un incremento dell'esportazione di distillati dall'Europa e dalla Russia verso la Costa orientale degli Stati Uniti.
- Attualmente in Europa le raffinerie oggetto di revisione strategica sono pari a 800.000 barili al giorno. Le compagnie di raffinazione europee sono in crisi, penalizzate dalla fiacca domanda di prodotti petroliferi sia interna che proveniente dagli Stati Uniti, e si potrebbe assistere a nuove chiusure.
- In Asia e in Australia è prevista la chiusura di raffinerie per un totale di oltre 500.000 barili al giorno, mentre altre saranno oggetto di revisione strategica per un ulteriore milione di barili al giorno. La conseguenza sarà che tali paesi dovranno sempre più fare affidamento sulle importazioni di prodotti petroliferi.
- Il trasporto marittimo annuo di olio di palma dovrebbe passare da 6,5 milioni di tonnellate a 7,5 milioni di tonnellate entro il 2016, pari a un aumento di 31 navi (cisterna MR) l'anno.

Offerta di navi cisterna

- I dati indicano un forte aumento degli ordini nel settore MR nel 2013. Anche se non si conosce esattamente il numero di ordini inoltrati, secondo le stime le consegne dovrebbero essere comprese tra le 300 e 400 navi nei prossimi tre anni.
- Il portafoglio ordini dell'anno scorso prevedeva la consegna di circa 125 navi, di cui solo 86 sono state consegnate.
- Sulla base dei dati storici degli ultimi due anni prevediamo che il portafoglio ordini per il 2014 e per il 2015 si aggiri intorno alle 90-100 navi all'anno.
- I rinvii e le possibili cancellazioni delle consegne dovrebbero continuare ad essere considerati un fattore di influenza importante sulla costruzione di nuove navi. I rinvii delle consegne sono stati in media pari al 35% negli ultimi cinque esercizi.
- Anche se l'età media della flotta di navi MR è relativamente bassa, in quanto pari a circa 8,8 anni, circa 319 navi superano i 15 anni e tra queste 166 hanno più di 20 anni e 66 più di 25 anni.
- Nel 2013 sono state eliminate circa 30 navi cisterna e l'età media di demolizione delle navi cisterna è scesa a circa 26 anni, riducendo marcatamente la crescita netta della flotta.
- Con l'introduzione di navi moderne a ridotto consumo di carburante la differenza di utili potenziali tra il tonnellaggio più anziano e quello moderno diventerà sempre più pronunciata. La disparità dei guadagni realizzati metterà ulteriormente sotto pressione le navi più vecchie e potrebbe far scendere ulteriormente l'età di demolizione.
- I ritardi che prolungano i tempi di permanenza nei porti, la velocità ridotta e l'aumento della lunghezza dei percorsi sono fattori che continuano ad influire sul commercio delle navi cisterna, la cui offerta immediata risulta effettivamente ridotta.

Per il Consiglio di Amministrazione
27 febbraio 2014



Paolo d'Amico, Presidente



Marco Fiori, Amministratore Delegato

d'Amico International Shipping SA.

Bilancio e note esplicative al 31 dicembre 2013

Conto economico complessivo

US\$	Note	2013	2012
Ricavi	(3)	1.000.000	800.000
Costi generali ed amministrativi	(4)	(2.726.840)	(2.499.626)
RISULTATO OPERATIVO LORDO		(1.726.840)	(1.699.626)
Ammortamenti		(5.962)	(3.236)
RISULTATO OPERATIVO		(1.732.802)	(1.702.862)
Proventi (oneri) finanziari netti	(5)	666.977	75.496
UTILE/(PERDITA) ANTE IMPOSTE		(1.065.825)	(1.627.366)
Imposte	(6)	(246.079)	(2.100)
UTILE/(PERDITA) DEL PERIODO		(1.311.904)	(1.629.466)
UTILE/(PERDITA) NETTO COMPLESSIVO DEL PERIODO		(1.311.904)	(1.629.466)

La perdita netta è interamente di pertinenza degli azionisti

Situazione patrimoniale-finanziaria

US\$	Note	Al 31 Dicembre 2013	Al 31 Dicembre 2012
ATTIVITÀ			
<i>Attività non correnti</i>			
Immobilizzazioni materiali	(7)	9.367	10.727
Immobilizzazioni finanziarie	(8)	255.197.042	252.057.334
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		255.206.409	252.068.061
<i>Attività correnti</i>			
Crediti a breve ed altre attività correnti	(9)	47.260	109.010
Crediti finanziari correnti	(10)	44.492.109	35.535.296
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(11)	1.434.640	34.294.565
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		45.974.010	69.938.871
TOTALE ATTIVITÀ		301.180.420	322.006.932
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO			
<i>Patrimonio netto</i>			
Capitale sociale	(12)	35.987.977	35.987.977
Utili portati a nuovo	(12)	18.022.504	19.334.408
Altre riserve	(12)	245.124.272	245.124.272
PATRIMONIO NETTO TOTALE		299.134.753	300.446.657
<i>Passività correnti</i>			
Debiti a breve ed altre passività correnti	(13)	338.561	1.560.275
Altre passività finanziarie correnti	(14)	1.463.292	20.000.000
Debiti per imposte correnti		243.814	-
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		2.045.667	21.560.275
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		301.180.420	322.006.932

Il bilancio d'esercizio riportato da pagina 90 a pagina 107 è stato approvato per la pubblicazione in data 27 febbraio 2014 per conto del Consiglio di Amministrazione da:



Paolo d'Amico, Presidente



Marco Fiori, Amministratore Delegato

Rendiconto finanziario

US\$	2013	2012
UTILE/(PERDITA) DEL PERIODO	(1.311.904)	(1.629.466)
Dividendi	(1.000.000)	(800.000)
Ammortamenti	5.962	3.236
Imposte correnti e differite	246.079	2.100
Proventi (oneri) finanziari	(666.977)	(75.496)
FLUSSI DI CASSA DA ATTIVITÀ OPERATIVE AL LORDO DELLA VARIAZIONE DI CAPITALE CIRCOLANTE	(2.726.840)	(2.499.626)
Variazioni dei crediti a breve	61.570	19.770
Variazioni dei debiti a breve	(1.221.714)	1.253.463
Imposte pagate	243.814	(2.100)
Interessi e altri risultati finanziari (corrisposti) ricevuti	420.897	(280.545)
FLUSSI DI CASSA NETTI DA ATTIVITÀ OPERATIVE	(3.222.093)	(1.509.038)
Acquisto di immobilizzazioni materiali	(4.602)	(10.718)
Variazione di altre attività finanziarie	-	14.325.851
Spese nette per investimenti in controllate – Eco Tankers Limited	(3.139.708)	-
Variazione del prestito agli azionisti	6.741.142	-
Proventi da investimenti - Dividendi	1.000.000	800.000
FLUSSI DI CASSA NETTI DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO	4.596.832	15.115.133
Aumento del capitale sociale	-	20.992.997
Altre variazioni del patrimonio netto	-	63.039.347
Altre riserve	-	80.616
Variazioni di altri debiti finanziari	(20.000.000)	(35.040.480)
Variazioni di altri crediti finanziari	(14.234.664)	(30.257.446)
FLUSSI DI CASSA NETTI DA ATTIVITÀ FINANZIARIE	(34.234.664)	18.815.034
VARIAZIONE DELLA LIQUIDITÀ	(32.859.925)	32.421.129
Disponibilità liquide ad inizio periodo	34.294.565	1.873.436
VARIAZIONE NETTA IN AUMENTO/(DIMINUZIONE) DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	(32.859.925)	32.421.129
DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE PERIODO	1.434.640	34.294.565

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

US\$	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve	Totale
SALDO AL 1° GENNAIO 2013	35.987.977	19.334.408	245.124.272	300.446.657
Utile (perdita) totale	-	(1.311.904)	-	(1.311.904)
SALDO AL 31 DICEMBRE 2013	35.987.977	18.022.504	245.124.272	299.134.753

US\$	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve	Totale
SALDO AL 1° GENNAIO 2012	149.949.907	20.963.874	47.334.872	218.248.653
Aumento di capitale	(113.961.930)	-	197.789.400	83.827.470
Utile (perdita) totale	-	(1.629.466)	-	(1.629.466)
SALDO AL 31 DICEMBRE 2012	35.987.977	19.334.408	245.124.272	300.446.657

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 Standard*) e gli IAS (*International Accounting Standard*) 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 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 Standard*) applicabili.

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 ed amministrativi

I costi generali ed 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 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 ad 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.

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 e informazioni integrative); essi vengono iscritti a bilancio a valore di mercato (*fair value*) nel momento in cui il Gruppo diviene controparte contrattuale dell'operazione relativa allo strumento (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 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 ed 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 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, ed 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.

Le svalutazioni vengono applicate 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 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.

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 ed 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, scontati al valore attuale, ove significativo.

Azioni proprie

A seguito del programma di riacquisto 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.

Warrants

I warrants rientrano tra le poste del capitale netto in quanto soddisfano alle condizioni previste dai paragrafi 16 (a) e (b) dello IAS 32, Presentazione degli strumenti finanziari. Le condizioni in 16 (a) prevedono che lo strumento non includa alcun obbligo contrattuale di consegna di liquidità o altre attività finanziaria alla controparte. Le condizioni in 16 (b) prevedono che se lo strumento sarà o potrà essere ripagato con gli strumenti di equity dello stesso emittente, esso sarà i) uno strumento di tipo non derivato, che non prevede per l'emittente un obbligo contrattuale di consegna di un numero variabile dei propri strumenti rappresentativi di capitale netto; oppure ii) un derivato che può essere liquidato dall'emittente solamente attraverso uno scambio fra liquidità o altra attività finanziaria contro un numero fissato dei suoi strumenti rappresentativi di capitale netto. Si ritiene che lo strumento finanziario emesso venga considerato "fissato per fisso" e che sia dunque uno strumento rappresentativo del capitale netto di d'Amico International Shipping per il fatto che il prezzo del warrant è predeterminato e varia in funzione del tempo e non in relazione al numero di azioni in emissione o in riferimento ad un valore teorico. Per queste ragioni si ritiene che abbiano le caratteristiche di uno strumento rappresentativo del capitale netto e siano classificati come tali. L'emissione dei warrants è stata simultanea (leggi inclusa) all'emissione dei diritti di preferenza per la sottoscrizione di nuove azioni nel momento dell'aumento di capitale, ne risulta che il ricavato dall'emissione dei warrants è compreso tra quelli ricevuti per le azioni di nuova emissione e contabilizzato nella riserva di sovrapprezzo azioni.

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. Procedimenti di stima coinvolgono le diverse aree di business. Di seguito si riportano quelle aree maggiormente interessate da tali procedimenti.

Valore di bilancio degli investimenti

Gli strumenti finanziari sono iscritti al *fair value* in base ai valori comunicati dalle relative banche depositarie. Gli utili o le perdite effettivamente realizzati a scadenza o in seguito alla cessione potranno essere diversi dal valore alla data di bilancio.

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 valutazione al *fair value* pertinente 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 giusto livello di *fair value*. 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 basate 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.

IFRS 13 "Valutazione del *fair value*": fornisce indicazioni su come determinare il *fair value* qualora ciò sia richiesto o permesso da altri principi contabili internazionali e contiene ulteriori obblighi informativi che consentano agli utilizzatori del bilancio di valutare i metodi utilizzati dalle imprese per effettuare le valutazioni del *fair value* e gli effetti di tali misurazioni sui risultati finanziari. Il principio contabile si applicherà ai periodi contabili che decorreranno dal 1° gennaio 2013 e la sua applicazione non avrà effetti sulla redazione del presente bilancio.

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.

Principi contabili, variazioni ed interpretazioni non ancora in vigore

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

Nuovi principi contabili

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2013

Ad eccezione delle modifiche sotto riportate, il Gruppo ha applicato uniformemente i principi contabili precedentemente esposti nella presente nota a tutti i periodi presentati nel presente bilancio d'esercizio.

I seguenti principi contabili e le modifiche ai principi contabili esistenti sono stati adottati dal Gruppo per la prima volta nell'esercizio iniziato il 1° gennaio 2013.

IFRS 7 "Strumenti finanziari: Informazioni integrative — Trasferimenti di attività finanziarie": prevede maggiori obblighi informativi riguardo alle transazioni aventi ad oggetto il trasferimento di attività finanziarie. Tali modifiche mirano ad aumentare la trasparenza delle esposizioni ai rischi connesse con il trasferimento di attività finanziarie qualora il cedente continui a mantenere in parte un'esposizione a tali attività. Secondo tali modifiche, i trasferimenti di attività finanziarie devono essere comunicati anche quando non sono uniformemente distribuiti in tutto il periodo.



2. Informativa sul capitale

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

Il capitale del Gruppo 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 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 sei 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 delle 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 di utilizzo della linea di credito del Gruppo rispetto al valore di mercato delle navi di proprietà di quest'ultimo.

3. Ricavi

US\$	2013	2012
RICAVI	1.000.000	800.000

Il dividendo di US\$ 1,0 milioni percepito è stato distribuito dalla principale controllata operativa d'Amico Tankers Limited nel mese di giugno. Nel 2012 ammontava a US\$ 800.000).

4. Costi generali ed amministrativi

US\$	2013	2012
Costo del personale	(279.297)	(541.297)
Altri costi di gestione	(2.447.543)	(1.958.329)
TOTALE COSTI GENERALI E AMMINISTRATIVI	(2.726.840)	(2.499.626)

Dipendenti

I dipendenti della Società sono un manager e due impiegati amministrativi, mentre nel 2012 erano due manager e due impiegati amministrativi.

I costi totali per stipendi e salari ammontano a US\$ 279.297 (US\$ 541.297 nel 2012).

Altri costi di gestione

L'importo di US\$ 2.447.543 relativo al 2013 2012 include i costi per parcelle professionali di cui US\$ 8,0 mila spettanti al revisore del bilanciociviltistico e costi per consulenze sostenuti dalla società durante l'esercizio, funzionali alla quotazione (US\$ 1.958.329 nel 2012).

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 EUR 725.000, di cui EUR 580.000 per parcelle al netto della ritenuta d'acconto del 20% (dato invariato rispetto al 2012). Emolumenti valabili accantonati ammontano ad EUR 135.000.

5. Proventi (oneri) finanziari netti

US\$	2013	2012
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI	666.977	(75.496)

I proventi finanziari netti ammontano a US\$ 666.977 (US\$ 75.496 nel 2012) e comprendono principalmente gli interessi attivi realizzati nei confronti della controllata d'Amico Tankers Ltd di US\$ 368.957 (US\$ 189.974 nel 2012) e utili su cambi di US\$ 319.601 realizzati sulle disponibilità liquide in euro percepite a fine 2012 in

seguito all'aumento di capitale (mentre nel 2012 comprendevano il costo della variazione dei tassi di interesse ricevuti sull'assistenza finanziaria ricevuta dall'azionista d'Amico International pari a US\$ 135.077).

Gli importi restanti sono costituiti da perdite su cambi, oneri finanziari e interessi passivi sul prestito ricevuto dalla controllante Glenda International Shipping Ltd.

6. Imposte

US\$	2013	2012
IMPOSTE	(246.079)	2.100

Le imposte per il 2013 rappresentano l'incremento dell'imposta patrimoniale dovuta a inizio anno; il patrimonio tassabile della Società è aumentato rispetto allo scorso esercizio in conseguenza dell'aumento di capitale avvenuto nel 2012. Nel 2012 le imposte includevano gli importi minimi dell'imposta patrimoniale e dell'imposta sul reddito.

Poiché in Lussemburgo i dividendi non sono assoggettati all'imposta sui redditi delle società, a fine 2013 la holding d'Amico International Shipping SA ha accumulato perdite fiscali da riportare a nuovo per circa euro 37,5 milioni (pari a US\$ 49,8 milioni).

In Lussemburgo l'aliquota fiscale teorica per i redditi societari è pari al 30%. Non sono state contabilizzate 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.

La d'Amico International Shipping è assoggettata al regime fiscale patrimoniale netto in vigore in Lussemburgo: nel 2013 il patrimonio netto imponibile della società ha generato un'imposta di EUR 183.000, mentre nel 2012 il patrimonio netto calcolato non ha generato imposte.

7. 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\$	2013	2012
COSTO		
Al 1° gennaio	17.206	55.686
Incrementi	4.602	13.962
Storni	(3.244)	(52.442)
Al 31 dicembre	18.565	17.206
AMMORTAMENTI		
Al 1° gennaio	6.479	52.442
Quota di ammortamento del periodo	5.962	3.236
Storni e differenze di cambio	(3.244)	(49.199)
Al 31 dicembre	9.197	6.479
VALORE CONTABILE NETTO		
AL 31 DICEMBRE	9.367	10.727



8. Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni in imprese controllate

Società	Paese	Partecipazione	Valuta	Incrementi (decrementi)	Valore di bilancio al 31 Dic 2013	Capitale Sociale	Riserve
d'Amico Tankers Limited.	IRL	100%	USD	-	178.921.920	108.000	212.780.000
Glenda International Shipping Ltd.	IRL	50%	USD	-	73.135.414	202	116.717.995
Eco Tankers Limited	Malta	33%	USD	3.139.708	3.139.708	49.262	9.326.297
USD				3.139.708	255.197.142		

d'Amico Tankers Limited è la principale controllata operativa del Gruppo d'Amico International Shipping, mentre Glenda International Shipping Ltd (GIS) è la società-veicolo della joint venture con il Gruppo Glencore, uno dei più importanti operatori a livello mondiale nel settore del commercio delle *commodities* e delle materie prime. Nel giugno 2013 è stato

promosso un nuovo investimento in Eco Tankers Limited, la joint venture con la società di investimento del settore dello shipping Venice Shipping and Logistics. Il controllo congiunto è esercitato su entrambe le joint venture e gli investimenti sono considerati come investimenti finanziari a lungo termine.

Partecipazioni detenute tramite d'Amico Tankers Limited:

Società	% di partecipazione	Paese	Attività
High Pool Tankers Limited	100%	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

9. Crediti a breve e altre attività correnti

US\$	Al 31 Dicembre 2013	Al 31 Dicembre 2012
CREDITI A BREVE E ALTRE ATTIVITA'	47.260	109.010

Nel 2013 e nel 2012 il saldo si compone di ratei attivi e crediti diversi della società.

10. Crediti finanziari correnti

US\$	Al 31 Dicembre 2013	Al 31 Dicembre 2012
Glenda International Shipping Ltd.	-	5.277.850
d'Amico Tankers Limited	44.492.109	30.257.446
CREDITI FINANZIARI CORRENTI	44.492.109	35.535.296

Il saldo di fine esercizio rappresenta il finanziamento alla controllata d'Amico Tankers Limited, utilizzato per la costruzione di sei 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 2013 hanno oscillato da un minimo di 0,25% a 0,31%.

A fine esercizio, i proventi derivanti dall'aumento di capitale, pari a US\$ 50,0 milioni, sono stati trasferiti a d'Amico Tankers Limited per finanziare la costruzione di sei nuove navi cisterna, portando il bilancio tra le società a un saldo di US\$ 30,3 milioni a favore di DIS. 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 2012 hanno oscillato da un minimo di 0,36% a 0,58%.

Nel 2013, come previsto, l'aumento dei rendimenti nel mercato in cui è stato investito il capitale in oggetto ha prodotto utili adeguati in Glenda International Shipping, consentendo di rimborsare il prestito degli azionisti.

11. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

US\$	AI 31 Dic 2013	AI 31 Dic 2012
DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	1.434.640	34.294.565

Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti sono rappresentati dal denaro detenuto sul conto corrente bancario.

12. Capitale e riserve

Capitale sottoscritto

L'attuale capitale sottoscritto e completamente versato di US\$ 35.987.977,40 (equivalente a € 27.275.294 al tasso di cambio di fine esercizio) è rappresentato da 359.879.774 azioni senza valore nominale.

Nel 2012 la Società ha emesso 69.976.622 warrants, il cui esercizio è disciplinato dall'informativa allegata al Prospetto, che conferiscono ai detentori il diritto di sottoscrivere nuove azioni in qualsiasi momento durante

i seguenti periodi di esercizio: durante ciascun giorno di negoziazione del mese di gennaio 2014 al prezzo di euro 0,36 cadauno, durante ciascun giorno del mese di gennaio 2015 al prezzo di euro 0,40 cadauno e durante ciascun giorno del mese di gennaio 2016 al prezzo di euro 0,46 cadauno, sebbene il Consiglio d'Amministrazione possa, all'occorrenza di determinati eventi, dichiarare ulteriori periodi di sottoscrizione oppure sospendere tale periodo.

Utili riportati 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\$	AI 31 Dic 2013	AI 31 Dic 2012
Riserva sovrapprezzo azioni	258.373.003	258.373.003
Azioni proprie	(16.357.027)	(16.357.027)
Riserva legale	3.108.296	3.108.296
TOTALE	245.124.272	245.124.272

Riserva sovrapprezzo azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è stata costituita nei precedenti esercizi a seguito dell'operazione di IPO del Gruppo, ed è relativo all'aumento del capitale sociale effettuato a inizio maggio del 2007 e in seguito al secondo aumento di capitale avvenuto a fine 2012. 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 2013 comprendono 5.090.495 azioni ordinarie (5.090.495 nel 2011) per un importo di US\$ 16,4 milioni (US\$ 16,4 milioni nel 2012), corrispondenti all'1,41% del capitale emesso alla data del bilancio (1,41% nel 2011). Tali azioni sono state acquistate nel 2007, nel 2008 e durante il secondo semestre del 2011, 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.

13. Debiti a breve ed altre passività correnti

US\$	AI 31 Dic 2013	AI 31 Dic 2012
ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI	338.561	1.560.275

L'ammontare della passività correnti nel 2013 si riferisce all'attività amministrativa ordinaria della Società (US\$ 1.560.275 nel 2012, comprensivi di spese amministrative/commissioni per consulenze ricevute in relazione all'aumento di capitale).

14. Altre passività finanziarie correnti

US\$	AI 31 Dic 2013	AI 31 Dic 2012
ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI	1.463.292	20.000.000

Il finanziamento di US\$ 20,0 milioni concesso dalla holding d'Amico International nel 2012 è stato completamente rimborsato all'inizio del 2013. Il saldo del 2013 rappresenta i fondi rimborsati in conto capitale dalla controllata Glenda International Shipping con remunerazione del 3%.

15. Gestione del rischio

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 d'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. Nel mese di dicembre la Società ha migliorato la sua liquidità tramite un aumento del capitale sociale.

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 sono determinati come segue:

- Il fair value delle attività e delle passività finanziarie con termini e condizioni standard, negoziate su mercati liquidi 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 ad 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 ad 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*.

2013					
US\$ migliaia	Finanziamenti e crediti	Totale 2013	<i>Fair value</i>		Totale
			Primo livello	Secondo livello	
ATTIVITÀ					
Crediti a breve e altre attività correnti	40.260	40.260	-	-	-
Crediti finanziari correnti	44.492.109	44.492.109	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.434.640	1.434.640	-	-	-
PASSIVITÀ					
Banche e altri finanziatori	338.561	338.561	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	1.463.292	1.463.292	-	-	-
Debiti per imposte correnti	234.814	234.814	-	-	-

2012					
US\$ migliaia	Finanziamenti e crediti	Totale 2012	<i>Fair Value</i>		Totale
			Primo livello	Secondo livello	
ATTIVITÀ					
Crediti a breve e altre attività correnti	109.010	109.010	-	-	-
Crediti finanziari correnti	35.535.296	35.535.296	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	34.294.565	34.294.565	-	-	-
PASSIVITÀ					
Importi dovuti alla società controllante	20.000.000	20.000.000	-	-	-
Debiti a breve e altre passività correnti	1.560.275	1.560.275	-	-	-
Debiti per imposte correnti	-	-	-	-	-

16. Operazioni con parti correlate

Nel corso del 2013, 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 della 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 la 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\$ 295.700.

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni fra parti correlate sul conto economico 2013 della Società sono i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Tankers Limited	d'Amico International S.A.	Amministratori e dirigenti chiave
Ricavi	1.000.000				
<i>di cui</i>					
Dividendi	1.000.000	-	1.000.000	-	-
Costi generali ed amministrativi	(2.762.840)				
<i>di cui</i>					
Costo del personale	(725.000)	-	-	-	(725.000)
Accordo di fornitura di servizi	(331.242)	(295.764)	-	(35.478)	-
Proventi (oneri) finanziari netti	666.977				
<i>di cui</i>					
Interessi da partecipazioni finanziarie	360.238	-	368.957	(8.719)	-
TOTALE		(295.764)	1.368.957	(44.197)	(725.000)

Il prospetto seguente illustra l'effetto (suddiviso per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sul conto economico della Società dell'esercizio 2012:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Tankers Limited	Tamburi Investment Partners	d'Amico International S.A.	Amministratori e dirigenti chiave
Ricavi	800.000					
<i>di cui</i>						
Dividendi	800.000	-	800.000	-	-	-
Costi generali ed amministrativi	(2.499.626)					
<i>di cui</i>						
Costo del personale	(755.000)	-	-	-	-	(755.000)
Accordo di fornitura di servizi	(1.177.464)	(293.297)		(849.778)	(34.389)	
Proventi (oneri) finanziari netti	(75.496)					
<i>di cui</i>						
Interessi da partecipazioni finanziarie	(325.051)	-	(189.974)	-	(135.077)	-
TOTALE		(293.297)	610.026	(849.778)	(169.446)	(755.000)

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria della Società al 31 dicembre 2013 sono i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Tankers Limited	d'Amico International Shipping Ltd
Crediti finanziari correnti	44.292.109	-	-
<i>di cui verso parti correlate</i>	-	44.292.109	-
Debiti a breve e altre passività correnti	1.463.292	-	-
<i>di cui verso parti correlate</i>	-	-	1.463.292
TOTALE	-	44.292.109	(1.463.292)

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria della Società al 31 dicembre 2012 sono i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico International S.A.	d'Amico Tankers Limited	Glenda International Shipping Ltd	Tamburi Investment Partners	Amministratori e dirigenti chiave
Crediti finanziari correnti	35.535.296	-	-	-	-	-
<i>di cui verso parti correlate</i>	-	30.257.446	5.277.850	-	-	-
Debiti a breve e altre passività correnti	1.570.275	-	-	-	-	-
<i>di cui verso parti correlate</i>	-	-	-	551.703	-	-
Altre passività finanziarie correnti	20.000.000	-	-	-	-	-
<i>di cui verso parti correlate</i>	-	20.000.000	-	-	-	40.069
TOTALE	(20.000.000)	30.257.446	5.277.850	(551.703)	(40.069)	

17. Controllante capofila

La controllante diretta di d'Amico International Shipping S.A. è la 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.

18. Garanzie e impegni

Garanzie emesse per conto di imprese controllate

d'Amico International Shipping ha fornito 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 Mizuho di JPY 10,0 miliardi e alla linea di credito Crédit Agricole Corporate & Investment Bank e DNB NOR Bank ASA di US\$ 48,0 milioni, e relative alla linea di credito Crédit Agricole Corporate & Investment Bank per un massimo di 40,0 milioni concessa alla controllata d'Amico Tankers Limited con riferimento alla facility Danuish Ship Finance di US\$ 31,5 milioni e ad Eco Tankers Limited con rispetto alla facility di US\$ 18,7 milioni emessa da ABN Amro. Esiste una garanzia di US\$ 150 mila 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 delle controllate consolidate, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

27 febbraio 2014



Giovanni Barberis, Direttore finanziario





2-4, rue du Château d'Eau
3364 Leudelange
LUXEMBOURG

T +352 26 86 59 1
F +352 26 86 59 99

mail@moore-stephens-audit.lu
www.moore-stephens-audit.lu

Agli azionisti della
d'Amico International Shipping S.A.
25 C Boulevard Royal
L-2449 Luxembourg

Leudelange, 27 febbraio 2014

(Traduzione della relazione ufficiale redatta in inglese)

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE

Relazione sul bilancio d'esercizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, dal prospetto di conto economico complessivo, dalle variazioni del patrimonio netto, del rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative, della d'Amico International Shipping S.A. chiuso al 31 dicembre 2013.

Responsabilità degli amministratori sul bilancio

La responsabilità della redazione del bilancio redatto secondo gli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea compete agli amministratori della d'Amico International Shipping S.A. Queste responsabilità includono: preparare, implementare e mantenere i controlli interni rilevanti per la preparazione e la corretta presentazione del bilancio privo di errori significativi sia dovuti a frode o a errori.

Responsabilità della società di revisione

E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio d'esercizio e basato sulla revisione contabile. Il nostro esame è stato condotto in conformità agli International Standards on Auditing adottati dalla Commission de Surveillance du Secteur Financier del Lussemburgo. In conformità ai predetti principi, il nostro esame è stato condotto in conformità ai principi etici, pianificato e svolto in modo da accertare che il bilancio sia privo di errori significativi e risulti, nel suo complesso, attendibile.

Il procedimento di revisione comprende l'esame degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenute nel bilancio. Le procedure selezionate dipendono dal giudizio dei revisori e includono l'accertamento dei rischi che il bilancio sia viziato da errori significativi sia dovuti a frode che a errori. Nell'analizzare i predetti rischi, i revisori considerano i controlli interni rilevanti per la preparazione e la corretta presentazione del bilancio al fine di pianificare procedure di revisione appropriate, ma non esprimono alcun giudizio sui controlli interni.

Il procedimento di revisione include anche la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei principi contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori così come la valutazione della presentazione generale del bilancio.

Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Giudizio professionale

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della d'Amico International Shipping S.A. al 31 dicembre 2013 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale-finanziaria, il risultato economico, le variazioni di patrimonio netto ed i flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data.

Relazione su altri adempimenti legali e regolamentari

La Relazione sulla Gestione, la cui responsabilità è degli amministratori, è redatta in accordo con il bilancio d'esercizio. La Relazione sul Governo Societario, come pubblicata sul sito internet della Società, www.damicointernationalshipping.com, alla data della presente relazione è di competenza degli amministratori. Questa relazione è coerente, alla data della presente relazione, con il bilancio d'esercizio e comprende le informazioni richieste dalla legge per quanto riguarda la relazione sul governo societario.

MOORE STEPHENS Audit S.A.R.L.

Horst SCHNEIDER
Réviseur d'Entreprises Agréé

2-4, rue du Château d'Eau
3364 Leudelange
LUXEMBOURG

T +352 26 86 59 1
F +352 26 86 59 99

mail@moore-stephens-audit.lu
www.moore-stephens-audit.lu

Agli azionisti della
d'Amico International Shipping S.A.
25 C Boulevard Royal
L-2449 Luxembourg

Leudelange, 27 febbraio 2014

(Traduzione della relazione ufficiale redatta in inglese)

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE

Relazione sul bilancio consolidato

Abbiamo effettuato la revisione contabile del bilancio consolidato, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal prospetto di conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note illustrative della d'Amico International Shipping S.A. al 31 dicembre 2013.

Responsabilità degli amministratori sul bilancio consolidato

La responsabilità della redazione del bilancio consolidato redatto secondo gli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea compete agli amministratori della d'Amico International Shipping S.A. Queste responsabilità includono: preparare, implementare e mantenere i controlli interni rilevanti per la preparazione e la corretta presentazione del bilancio consolidato privo di errori significativi sia dovuti a frode o a errori.

Responsabilità della società di revisione

E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio consolidato e basato sulla revisione contabile. Il nostro esame è stato condotto in conformità agli International Standards on Auditing adottati dalla Commission de Surveillance du Secteur Financier del Lussemburgo. In conformità ai predetti principi, il nostro esame è stato condotto in conformità ai principi etici, pianificato e svolto in modo da accertare che il bilancio consolidato sia privo di errori significativi e risulti, nel suo complesso, attendibile.

Il procedimento di revisione comprende l'esame degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio. Le procedure selezionate dipendono dal giudizio dei revisori e includono l'accertamento dei rischi che il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi sia dovuti a frode che a errori. Nell'analizzare i predetti rischi, i revisori considerano i controlli interni rilevanti per la preparazione e la corretta presentazione del bilancio consolidato al fine di pianificare procedure di revisione appropriate, ma non esprimono alcun giudizio sui controlli interni.

Il procedimento di revisione include anche la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei principi contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori così come la valutazione della presentazione generale del bilancio consolidato.

Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Giudizio professionale

A nostro giudizio, il bilancio consolidato della d'Amico International Shipping S.A. al 31 dicembre 2013 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico, le variazioni di patrimonio netto ed i flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data.

Relazione su altri adempimenti legali e regolamentari

La Relazione sulla Gestione, la cui responsabilità è degli amministratori, è redatta in accordo 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 degli amministratori. Questa relazione è coerente, alla data della presente relazione, con il bilancio consolidato e comprende le informazioni richieste dalla legge per quanto riguarda la relazione sul governo societario.

MOORE STEPHENS Audit S.A.R.L.

Horst SCHNEIDER
Réviseur d'Entreprises Agréé

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 2 - Irlanda
Tel. +353 1 676 1840

Monaco

d'Amico Tankers Monaco S.A.M.
20, Bd de Suisse
MC 98000 - Monaco
Tel. +377 9310 5270

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

www.damicointernationalshipping.com

