



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

**BILANCIO
ANNUALE
2007**





d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

BILANCIO 2007

BILANCIO D'ESERCIZIO E CONSOLIDATO

al 31 dicembre 2007

*Sul Bilancio d'esercizio i
Commissarie aux Comptes
rilasceranno la relativa
relazione nel termine del
deposito propedeutico
all'assemblea convocata per
l'approvazione del bilancio
d'esercizio*

Bilancio 2007

Indice



ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	4
--	----------



LETTERA DEL PRESIDENTE E DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO	5
--	----------



DATI DI SINTESI	7
------------------------	----------



RELAZIONE SULLA GESTIONE	9
---------------------------------	----------

▣ Gruppo d'Amico International Shipping	9
▣ Azionisti	17
▣ Risorse umane	19
▣ Gestione Tecnica delle Navi e SQE	20
▣ Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario del gruppo	21
▣ Risultati Trimestrali	29
▣ Eventi significativi verificatisi nell'esercizio	33
▣ Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione	36
▣ Corporate Governance	41
▣ Piano di Stock Option	46



GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2007	48
---	-----------

▣ Conto Economico Consolidato	50
▣ Stato Patrimoniale Consolidato	51
▣ Rendiconto Finanziario Consolidato	52
▣ Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto Consolidato	53
▣ Note Esplicative	54



d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. RELAZIONE SULLA GESTIONE E BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2007	88
--	-----------

▣ Relazione sulla Gestione	92
▣ Conto economico	94
▣ Stato patrimoniale	96
▣ Note esplicative	99



ALTRE INFORMAZIONI	109
---------------------------	------------

PROPOSTA DI APPROVAZIONE DEL BILANCIO D'ESERCIZIO E CONSOLIDATO, DI DESTINAZIONE DELL'UTILE NETTO 2007 E DI DISTRIBUZIONE DEL DIVIDENDO	115
--	------------

RELAZIONI DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	116
---	------------

RELAZIONE DEL COMMISSAIRE AUX COMPTES	117
--	------------

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⁾

Gianni Nunziante

(1) Membro del Comitato Esecutivo

(2) Amministratore non Esecutivo – Independent Director

(3) Amministratore non Esecutivo – Lead Independent Director

COMMISSAIRE AUX COMPTES

Lux-Fiduciaire S.à.r.l., Luxembourg

SOCIETÀ DI REVISIONE

Moore Stephens S.à.r.l., Luxembourg

Lettera agli Azionisti



Signori Azionisti,

L'anno 2007 ha rappresentato per d'Amico International Shipping il momento strategico della quotazione sul segmento STAR di Borsa Italiana. L'operazione si è conclusa con successo, avendo generato richieste di sottoscrizione pari a 5 volte l'Offerta Pubblica presso gli investitori italiani e a 2 volte il Collocamento presso gli investitori Istituzionali. Il forte interesse dimostrato a livello internazionale ha confermato l'apprezzamento del mercato nei confronti del Gruppo e dei risultati di crescita conseguiti negli anni.

La Società ha chiuso l'esercizio 2007 con ottimi risultati e margini: ricavi base time charter (TCE) pari a US\$252 milioni, un EBITDA di US\$106 milioni (42% sul TCE), e net profit di US\$75 milioni (30% come margine). Si tratta di risultati significativi, raggiunti grazie al fortissimo impegno di tutti coloro che lavorano per d'Amico International Shipping con grande motivazione, professionalità e spirito di squadra.

In considerazione dei risultati ottenuti, abbiamo ritenuto di proporre all'Assemblea dei Soci la distribuzione del 46,6% degli utili conseguiti, pari a US\$35 milioni.

Dall'evento della quotazione ad oggi abbiamo perseguito, in linea con le strategie dichiarate, un'attenta politica di crescita e di rinnovo della flotta, attraverso la costituzione e poi l'espansione sino a 10 navi in costruzione della Joint Venture strategica con Glencore (GLENDIA), l'esercizio di 5 opzioni di acquisto, di cui 4 anticipate, sulle navi a noleggio.

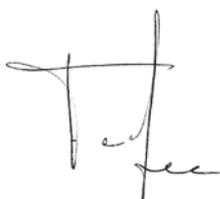
Nel primo trimestre 2008 è stata conclusa l'operazione di vendita della nave High Trust, che ha consentito il realizzo di una significativa plusvalenza. Nell'ambito della politica di rinnovo della

flotta, di mantenimento di un profilo di crescita della stessa e di una ancora maggiore focalizzazione su navi moderne di classe IMO, il Gruppo potrà considerare eventuali altre operazioni analoghe, qualora si presentino interessanti opportunità.

Crediamo che una flotta di alta qualità e di classe IMO rappresenti un rilevante vantaggio competitivo per il Gruppo e ci permetta di fornire un servizio efficiente e sicuro ai nostri clienti internazionali, costituiti in prevalenza da “blue chip” del settore petrolifero.

Intendiamo continuare la nostra politica di crescita attraverso l'incremento del numero di navi di proprietà e dei contratti di lungo termine in charter-in con l'obiettivo di ottenere un aumento del tonnello e di confermare il ruolo di consolidatori nel frammentato mercato delle navi cisterna in cui d'Amico International Shipping opera.

E' un progetto ambizioso e impegnativo, che esprimiamo confidando nella professionalità e nella passione delle persone che lavorano nel nostro Gruppo. A costoro e a tutti voi desideriamo esprimere un sincero ringraziamento per il sostegno e la fiducia.



Paolo d'Amico

Presidente del Consiglio d'Amministrazione



Marco Fiori

Amministratore delegato

Dati di Sintesi



PRINCIPALI DATI FINANZIARI

US\$ migliaia	2007	2006
Ricavi base <i>time charter</i>	251 685	243 269
Risultato operativo lordo / EBITDA	106 045	134 111
Risultato operativo / EBIT	76 539	111 508
Utile netto	75 081	84 908
Al netto delle plusvalenze da vendita navi		
Risultato operativo lordo / EBITDA	106 045	104 133
<i>margin</i> in % dei ricavi base <i>time charter</i>	42.1%	42.8%
Risultato operativo / EBIT	76 539	81 530
<i>margin</i> in % dei ricavi base <i>time charter</i>	30.4%	33.5%
Utile netto	75 081	55 730
<i>margin</i> in % dei ricavi base <i>time charter</i>	29.8%	22.9%
Flussi di cassa operativi	97 887	89 236
Investimenti lordi	84 459	109 672
Totale attività	500 699	435 915
Indebitamento finanziario netto	157 911	226 288
Patrimonio netto	282 689	153 990

ALTRI DATI OPERATIVI

	2007	2006
Dati operativi giornalieri		
Ricavi base time charter per giorno di utilizzo (US\$) ¹	21 490	20 885
Sviluppo della flotta		
Numero medio di navi	35.2	34.5
- Di proprietà	13.5	10.8
- A noleggio	18.7	21.3
- A noleggio indiretto	3.1	2.3
Ripartizioni % delle navi:		
- Di proprietà	38.2%	31.4%
- A noleggio	53.1%	61.8%
- A noleggio indiretto	8.7%	6.8%
Giorni di off-hire/giorni nave disponibili² (%)	2.2%	2.2%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF) /giorni-nave disponibili³ (copertura %)	51.7%	45.7%

Note:

1. Rappresenta i ricavi per navi impiegate con contratti time charter ed i ricavi su base time charter per le navi impiegate sul mercato spot, divisi per il numero di giorni di utilizzo, al netto delle commissioni caricate dai gestori e da brokers esterni. Il calcolo esclude le imbarcazioni in noleggio controllate indirettamente dal Gruppo, poiché i proventi distribuiti dal consorzio su tali imbarcazioni sono espressi al netto delle spese di noleggio e, di conseguenza, richiederebbero rettifiche pro-forma per renderli comparabili con le restanti imbarcazioni.

2. Questa cifra è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (off-hire days) – inclusi i giorni di fermo nave per bacini - e il totale dei giorni-nave disponibili (numero di giorni compresi tra la consegna e la riconsegna dell'imbarcazione nell'esercizio considerato).

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 e COAs, ivi inclusi i giorni di non utilizzo (off-hire days), diviso il numero dei giorni-nave disponibili, definito come il numero di giorni compresi tra la consegna e la riconsegna di tutte le imbarcazioni nell'esercizio considerato. Per calcolare i giorni TF per le imbarcazioni impiegate all'interno dell'High Pool, deve essere preventivamente calcolato il rapporto tra i giorni TF ed i giorni-nave disponibili (pool coverage ratio) per tutte le imbarcazioni impiegate all'interno del pool, a partire dalla data di ingresso di ciascuna imbarcazione nel pool. Il numero di giorni TF per imbarcazione è determinato come il prodotto del pool coverage ratio dalla data di ingresso dell'imbarcazione ed il numero dei giorni in cui l'imbarcazione è stata utilizzata dal pool. Per le imbarcazioni impiegate con Glenda International Management, ciascun partecipante riceve i proventi generati dalle proprie navi; pertanto per determinare il coverage ratio, si utilizzano le commesse contrattuali di ogni singola imbarcazione. Per le imbarcazioni impiegate nell'Handytankers pool, il Gruppo non è responsabile dell'amministrazione, con conseguente minore possibilità di accesso a dati operativi dettagliati rispetto all'High Pool. I giorni TF per queste imbarcazioni sono perciò determinati utilizzando la media del pool coverage ratio per esercizio considerato, piuttosto che il rapporto dalla data di ingresso di ciascuna imbarcazione.

Relazione sulla gestione



🇺🇸 | GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

IL GRUPPO

d'Amico International Shipping S.A. (il Gruppo o d'Amico International Shipping), , è una società di diritto lussemburghese attiva nel trasporto internazionale via mare, appartenente al Gruppo d'Amico, fondato nel 1936. Al 31 dicembre 2007 d'Amico International Shipping, tramite la propria controllata d'Amico Tankers Limited (IRL), disponeva di una moderna flotta di 34,4 navi cisterna con una capacità di trasporto (dwt) complessiva di circa 1,53 milioni di tonnellate. La capacità di trasporto delle singole navi cisterna di d'Amico International Shipping è compresa approssimativamente tra 35.000 dwt e 51.000 dwt. A fine 2007 la flotta comprendeva in particolare 12 navi cisterna di proprietà e 12 in noleggio identificate come Medium Range product tankers (MR), con una capacità di trasporto compresa all'incirca tra 46.000 dwt e 51.000 dwt, oltre a 3 navi cisterna di proprietà e 4 in noleggio identificate come Handysize product tankers (Handysize), con una capacità di trasporto compresa all'incirca tra 36.000 dwt e 40.000 dwt. d'Amico International Shipping utilizza la maggior parte della propria flotta attraverso tre accordi di partnership commerciale. Tramite uno di questi accordi, il Gruppo controlla parzialmente 8 ulteriori navi Handysize in noleggio, per un equivalente di 3,4 imbarcazioni. Al 31 dicembre 2007, per 15 delle 16 imbarcazioni a noleggio era prevista un'opzione di acquisto, ovvero un'opzione di estensione della durata contrattuale del noleggio, ovvero una combinazione dei precedenti casi, da esercitarsi durante il contratto o alla sua scadenza. A fine anno

la durata media contrattuale residua dei noleggi per le suddette 16 imbarcazioni era pari a 5,5 anni, con il contratto più lungo in scadenza nel 2018. Tali imbarcazioni sono tutte costruite con il 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 quali ExxonMobil, Total, Shell, Glencore e Vitol.

d'Amico International Shipping, attraverso d'Amico Tankers Limited, gestisce una flotta giovane, con un'età media di circa 3,7 anni (4,3 anni per le imbarcazioni di proprietà), rispetto ad una età media di settore di 11,2 anni (fonte: Clarkson Research Services).

Tutte le imbarcazioni sono conformi alle norme IMO (International Maritime Organization) e MARPOL (the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships del 1973, come modificata dal Protocollo del 1978) e agli altri standard internazionali che regolano il settore. Le imbarcazioni sono inoltre conformi ai rigorosi requisiti richiesti dalle maggiori società operanti nel settore petrolifero ed energetico, come ExxonMobil, Shell, Total, Glencore, Petrobras, Vitol e Vela, annoverate fra i clienti abituali del Gruppo. Sulla base delle recenti modifiche agli allegati I e II del MARPOL, adottate dall'IMO ed in vigore dal 1 gennaio 2007, le merci come olio di palma, oli vegetali e una serie di altri prodotti chimici possono essere trasportate solo da imbarcazioni (di seguito "classificata IMO") che possiedono i requisiti indicati nei predetti allegati modificati. Al 31 dicembre 2007 circa il 64% delle imbarcazioni della flotta d'Amico International Shipping era classificata IMO, ampliando così la gamma di prodotti trasportabili dal Gruppo.

Il Gruppo gestisce ed impiega una parte significativa delle proprie navi tramite tre accordi di partnership, due dei quali hanno natura consortile, mentre uno ha carattere commerciale. Tali accordi consentono al Gruppo, insieme ai propri partner, di fornire ai clienti un servizio completo e di ampliare la propria copertura geografica, cogliendo vantaggiose opportunità commerciali ed aumentando la flessibilità di utilizzo della flotta.

Dal 2001 d'Amico International Shipping, sempre tramite la propria controllata operativa d'Amico Tankers Limited, è membro (assieme ad A.P. Moller-Maersk, Seearland Shipping Management e Motia Compagnia di Navigazione S.p.A) dell'Handytankers Pool, che rappresenta attualmente il più grande consorzio mondiale di navi cisterna Handysize, e che al 31 dicembre 2007 disponeva di 83 navi. A tale consorzio il Gruppo partecipa con le 7 navi Handysize della propria flotta e con altre 8 navi Handysize in noleggio indiretto, sulle quali d'Amico International Shipping ha una partecipazione. In base al contratto di servizio stipulato dal Gruppo con la A.P. Moller-Maersk, manager del pool, d'Amico Tankers è coinvolta nella gestione commerciale del pool stesso, in particolare nel noleggio e nelle operazioni navali, ma non nell'amministrazione.

Nel 2003 è stato costituito assieme alla Nissho Shipping Co. Limited (Giappone) l'High Pool Tankers Limited. Al 31 dicembre 2007, il consorzio gestiva 7 navi cisterna MR, di cui 6 controllate dal Gruppo. In base agli accordi consortili, d'Amico Tankers è responsabile in via esclusiva della gestione commerciale del consorzio, in particolare del noleggio, delle operazioni navali e dell'amministrazione. Nel maggio 2005 il Gruppo ha concluso un accordo commerciale con Glencore - ST Shipping, al fine di gestire congiuntamente 8 navi cisterna MR. d'Amico Tankers Limited e Glencore - ST Shipping hanno ciascuna contribuito con 4 imbarcazioni all'accordo. Nell'agosto 2006 l'accordo commerciale si è evoluto nella costituzione di una società denominata Glenda International Management



Cielo di Salerno

Limited, che permette al Gruppo di gestire le imbarcazioni sotto un unico marchio commerciale: Glenda International Management. Al 31 dicembre 2007 Glenda International Management Limited gestiva 21 navi cisterna MR, di cui per il Gruppo 5 navi di proprietà e 5 in noleggio. Alla stessa data, d'Amico International Shipping impiegava tutte le navi tramite partnership, ad eccezione di 8 MR che vengono gestite direttamente principalmente attraverso contratti di noleggio a lungo termine (long-term time charter) con Exxon, Total e Glencore.

Oltre agli accordi consortili e commerciali, d'Amico International Shipping ha costituito assieme a importanti partner strategici due joint venture per il controllo congiunto di imbarcazioni. Di tali joint venture, la prima, denominata DM Shipping Ltd, consente a d'Amico International Shipping di ampliare le proprie relazioni con il Gruppo Mitsubishi e prevede un programma per la costruzione di 2 nuove imbarcazioni con consegna nel 2009. La seconda joint venture, denominata Glenda International Shipping, rafforza la partnership commerciale con il Gruppo Glencore, e conta su numerosi ordinativi di imbarcazioni, fra cui i contratti per l'acquisto di 10 nuove navi cisterna MR con consegna prevista fra la fine del 2008 e marzo del 2011.

d'Amico International Shipping è controllata 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. (d'Amico Società di Navigazione), con sede in Italia. Oggi il Gruppo d'Amico gestisce e controlla oltre 66 imbarcazioni, parte in proprietà e parte in noleggio; di esse, 34,4 fanno parte della flotta di d'Amico International Shipping ed operano nel mercato delle navi cisterna, mentre delle rimanenti, 30 sono imbarcazioni dry-bulk controllate da d'Amico Dry Limited e da d'Amico Shipping Italia S.p.A, e 2 sono porta-container controllate 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 nel mercato internazionale. Il Gruppo beneficia inoltre dell'esperienza del Gruppo d'Amico che fornisce a tutte le imbarcazioni 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.

Il Gruppo opera tramite i propri uffici di Lussemburgo, Dublino, Londra, Monaco e Singapore; d'Amico International Shipping è inoltre rappresentata dagli uffici delle proprie partnership a New York, Copenhagen, Venezia e Tokyo. Alla data del 31 dicembre 2007 il Gruppo impiega 377 dipendenti come personale marittimo, e 47 dipendenti come personale di terra.

LA FLOTTA

La seguente tabella fornisce alcune informazioni relative alla flotta al 31 dicembre 2007:

Flotta MR

Nome della nave	Tonnellaggio (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Classe IMO
Di proprietà				
High Venture	51.087	2006	STX, South Korea	IMO III
High Progress	51.303	2005	STX, South Korea	IMO III
High Performance	51.303	2005	STX, South Korea	IMO III
High Valor	46.975	2005	STX, South Korea	IMO III
High Courage	46.975	2005	STX, South Korea	IMO III
High Endurance	46.992	2004	STX, South Korea	IMO III
High Endeavour	46.992	2004	STX, South Korea	IMO III
High Challenge	46.475	1999	STX, South Korea	IMO III
High Spirit	46.473	1999	STX, South Korea	IMO III
High Wind	46.471	1999	STX, South Korea	IMO III
High Priority	46.847	2005	Nakai Zosen, Japan	-
High Trust ¹	45.937	2004	Shin Kurushima, Japan	-
A noleggio con opzione di acquisto				
High Century	48.676	2006	Imabari, Japan	-
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Japan	-
High Presence	48.700	2005	Imabari, Japan	-
High Harmony ²	45.913	2005	Shin Kurushima, Japan	-
High Consensus ³	45.896	2005	Shin Kurushima, Japan	-
High Peace ⁴	45.888	2004	Shin Kurushima, Japan	-
High Nefeli	45.976	2003	STX, South Korea	IMO III
A noleggio senza opzione di acquisto				
High Glory	45.700	2006	Minami Nippon, Japan	-
High Glow	46,846	2006	Nakai Zosen, Japan	-
High Trader	45.879	2004	Shin Kurushima, Japan	-
High Energy	46.874	2004	Nakai Zosen, Japan	-
High Power	46.874	2004	Nakai Zosen, Japan	-

Cielo di Londra



Note:

1. In data 1 febbraio 2008 è stata annunciata la vendita a terzi della High Trust. La consegna ai nuovi proprietari è prevista per il mese di marzo 2008.
2. La High Harmony è stata acquistata da d'Amico International Shipping e consegnata in data 28 gennaio 2008. Si tratta di un'imbarcazione precedentemente presa a noleggio da d'Amico Tankers Ltd; l'opzione di acquisto è stata esercitata in anticipo rispetto al periodo originariamente previsto, che sarebbe dovuto decorrere dal 2010.
3. L'acquisto della High Consensus è stato annunciato in data 17 gennaio 2008, con consegna prevista per febbraio 2008. L'opzione di acquisto è stata esercitata in anticipo rispetto al periodo originariamente previsto, che sarebbe dovuto decorrere dal 2010.
4. L'acquisto della High Peace è stato concordato. La relativa opzione di acquisto è stata esercitata in anticipo rispetto al periodo originariamente previsto, che sarebbe dovuto decorrere dal 2009.



Cielo di Roma

Flotta Handysize

Nome della nave	Tonnellaggio (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Classe IMO
Di proprietà				
Cielo di Salerno	36.032	2002	STX, South Korea	IMO III
Cielo di Parigi	36.032	2001	STX, South Korea	IMO III
Cielo di Londra	35.985	2001	STX, South Korea	IMO III
Scafo nudo senza opzione di acquisto				
Cielo di Guangzhou	38.877	2006	Guangzhou, China	-
A noleggio senza opzione di acquisto				
Cielo di Milano	40.083	2003	Shina, South Korea	IMO III
Cielo di Roma	40.096	2003	Shina, South Korea	IMO III
Cielo di Napoli	40.081	2002	Shina, South Korea	IMO III

Flotta Handysize a noleggio indiretto¹

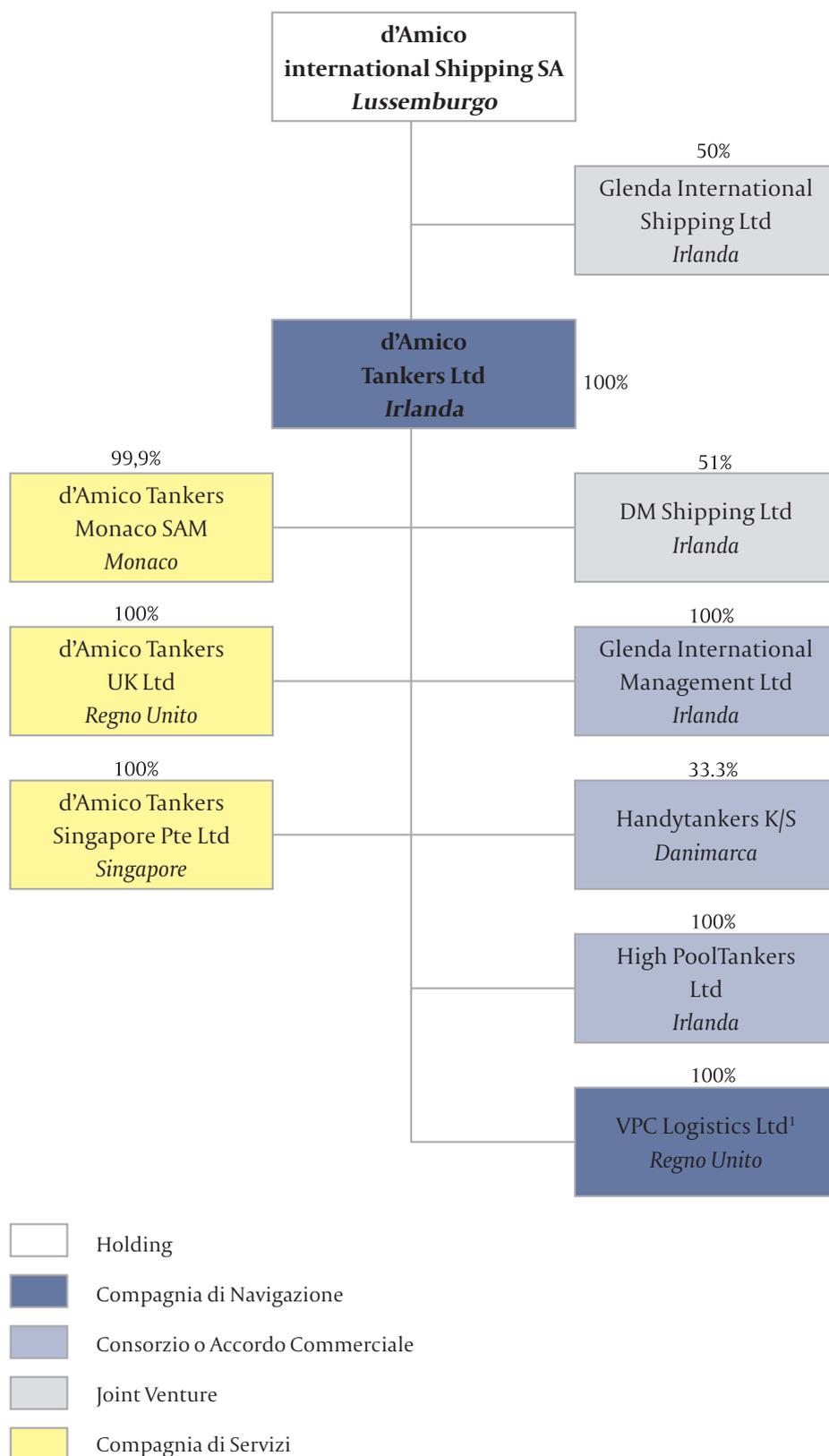
Nome della nave	Tonnellaggio (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Partecipazione	Classe IMO
Handytanker Spirit	34.671	2006	Dalian, China	50%	IMO III
Handytanker Unity	34.620	2006	Dalian, China	33%	IMO III
Handytanker Liberty	34.620	2006	Dalian, China	33%	IMO III
Tevere	37.178	2005	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
Fox	37.025	2005	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
Ocean Quest	34.999	2005	Dalian, China	25%	IMO III
Orontes	37.274	2002	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
Ohio	37.999	2001	Hyundai, South Korea	50%	IMO III

Note:

1. In data 15 gennaio 2008 d'Amico International Shipping ha preso in consegna Malbec, una nuova imbarcazione. Si tratta di una Handysize in cui il Gruppo partecipa indirettamente al 100%.

STRUTTURA DEL GRUPPO

Di seguito viene riportata la struttura del Gruppo d'Amico International Shipping¹:



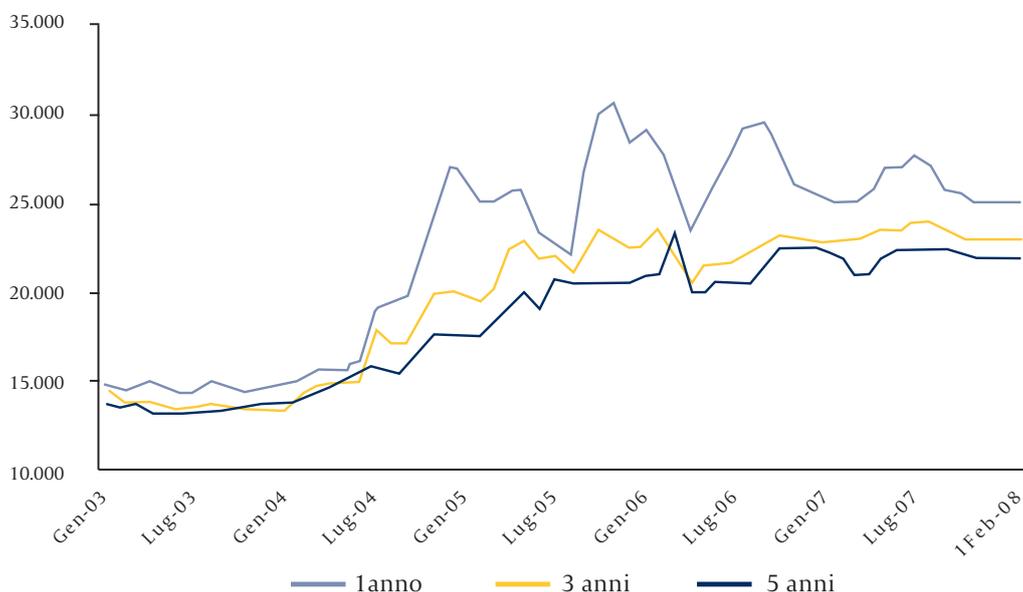
Note:

1. La VPC Logistics Ltd è stata costituita nel 2007 ma al 31 dicembre non era ancora operativa.

IL SETTORE DELLE NAVI CISTERNA

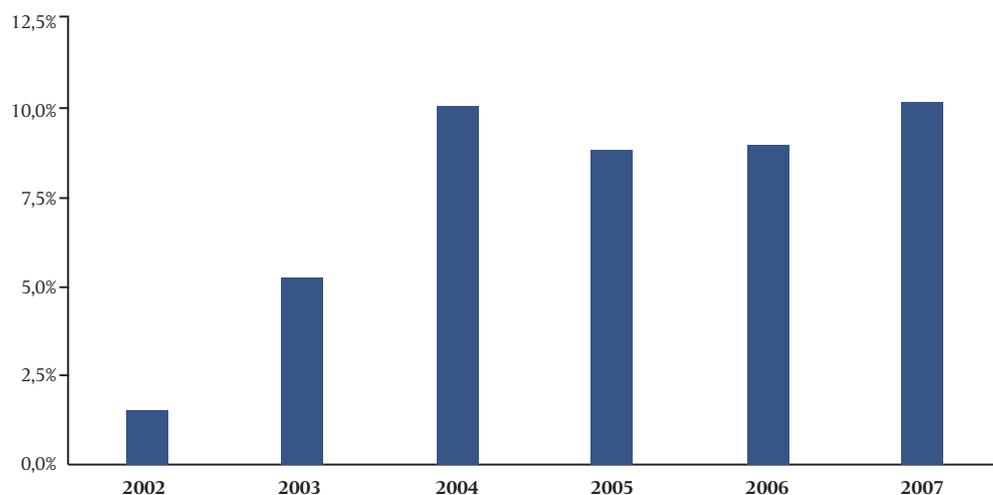
Le navi cisterna del Gruppo trasportano prodotti petroliferi raffinati, quali benzina, carburanti per aviazione, cherosene, olio combustibile e nafta, ed inoltre prodotti chimici (*soft chemicals*), ed oli alimentari.

Tariffe Time Charter per le navi cisterna MR da gennaio 2003 a febbraio 2008 (US\$)¹



La movimentazione via mare dei prodotti petroliferi raffinati fra le differenti aree geografiche è alimentata dagli squilibri fra domanda ed offerta di tali prodotti, ed è indotta dalla mancanza di risorse o di capacità di raffinazione nei paesi consumatori. Un fenomeno tipico è l' "arbitraggio" commerciale, che trae vantaggio dai differenziali di prezzo fra i centri di raffinazione e quelli di consumo per prodotti rispondenti a determinate specifiche tecniche. I proprietari delle navi cisterna cercano di utilizzare le dinamiche commerciali per ottimizzare i ricavi ed il potenziale di generazione degli utili della propria flotta, massimizzando per ogni imbarcazione il numero di giornate di carico (trasporto merci) e minimizzando sia i tempi di attesa che le giornate di navigazione a stive vuote.

Crescita (in %) della flotta delle navi cisterna MR dal 2002 al 2007²



Note:

1. Fonte: Clarkson Research Services. Navi cisterna MR da 45.000 a 47.000 dwt.

2. Fonte: Clarkson Research Services al 1 gennaio 2008. Navi cisterna MR da 25.000 a 55.000 dwt.

Nel settore delle navi cisterna, d'Amico International Shipping opera nel segmento MR, che include imbarcazioni di tonnellaggio compreso fra 25.000 e 55.000 dwt, che rappresentano la quota più importante di navi cisterna per il trasporto via mare di prodotti petroliferi raffinati¹. Le dimensioni delle navi MR permettono un'estrema flessibilità sulle rotte commerciali, grazie anche alla possibilità di accedere a porti preclusi ad altre imbarcazioni a causa della loro stazza o della loro lunghezza complessiva. La dimensione più comune dei carichi di prodotti petroliferi raffinati è compresa tra 30.000 e 40.000 tonnellate, che equivalgono a pieni carichi (i prodotti trasportati hanno solitamente un peso specifico che varia fra 0,66 e 0,82).

Classe della nave cisterna (dwt)	Breve raggio 10.000 – 25.000	Medio raggio 25.000 – 55.000	Lungo raggio 55.000 – 120.000
Caratteristiche	Opera su mercati regionali specializzati Si concentra in particolare sulla distribuzione	Accesso a un maggior numero di porti rispetto ad imbarcazioni di lungo raggio Migliori economie di scala su distanze medie e lunghe rispetto alle imbarcazioni 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%	46%	24%

Il mercato del trasporto marittimo di prodotti petroliferi raffinati ha generalmente caratteristiche di forte ciclicità e volatilità. Tuttavia, negli ultimi tre anni, nonostante il forte incremento percentuale della flotta di navi cisterna MR, le tariffe di noleggio per questo tipo di imbarcazione sono cresciute sensibilmente a causa del forte aumento della domanda per il trasporto di prodotti petroliferi raffinati.

Note:

¹ Fonte: Clarksons Research Services Limited al 1 gennaio 2008. % del totale delle navi cisterna (3.254 imbarcazioni). Sono escluse le imbarcazioni in acciaio inossidabile.

INVESTOR RELATIONS

d'Amico International Shipping mantiene un dialogo costante con i propri azionisti ed investitori; tramite il proprio Investor Relations Team, il Gruppo persegue nei loro confronti una politica di trasparenza nella comunicazione. Dopo la quotazione, in occasione della pubblicazione dei risultati del Gruppo, la funzione Investor Relations ha organizzato delle conferenze call. Il programma di Investor Relations è pianificato su base annuale e prevede numerosi incontri con gli analisti, Investor Day, e la partecipazione a tutti gli eventi organizzati da Borsa Italiana (segmento STAR).

In applicazione della politica di accesso alle informazioni adottata dal Gruppo, d'Amico International Shipping pubblica trimestralmente le Investor News con l'intento di mantenere aggiornati tutti i propri stakeholder in merito agli sviluppi della propria attività, alle opportunità del mercato, alle proprie strategie e progetti, ai dati operativi, ai risultati di bilancio ed all'andamento in borsa del titolo.

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

Gli azionisti di d'Amico International Shipping possono inoltre scrivere ai seguenti indirizzi di posta elettronica:

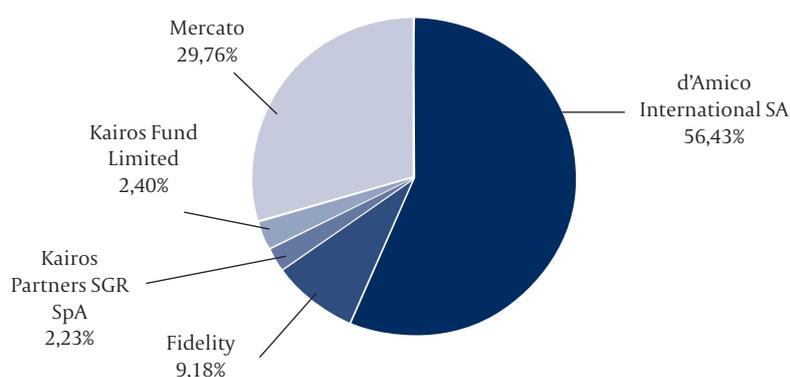
ir@damicointernationalshipping.com

damicotankers@capitallink.com

AZIONISTI

Il numero complessivo di azioni ordinarie emesse è pari a 149.949.907. Sulla base delle comunicazioni effettuate da parte degli azionisti ai sensi 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:

Azionisti che detengono oltre il 2% delle azioni ordinarie emesse da d'Amico International Shipping



POLITICA DEI DIVIDENDI

La politica dei dividendi del Gruppo consiste nel mantenere una quota di distribuzione compresa fra il 30% e il 50% degli utili netti di esercizio su base consolidata. Nel determinare la quota effettiva di distribuzione del dividendo, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping considera l'impatto della strategia di sviluppo del Gruppo e degli andamenti futuri attesi del mercato, sulla sua liquidità corrente e futura, nonché sulla sua struttura del capitale.

ANDAMENTO DEL TITOLO

Andamento del titolo d'Amico International Shipping dall'Offerta Pubblica Iniziale



Nel contesto di un mercato azionario caratterizzato da forte volatilità, il prezzo del titolo d'Amico International Shipping è sceso del 34%¹, con una performance in linea con quella dell'indice STAR. Ad esclusione della prima settimana di contrattazioni, i volumi medi di scambi giornalieri sul titolo sono stati pari all'incirca a 313.000 azioni.

Note:

1. Alla chiusura di mercato dell'8 febbraio 2008.

▼ RISORSE UMANE



Al 31 dicembre 2007 il numero dei dipendenti di d'Amico International Shipping e delle società controllate era pari a 424, di cui 377 rappresentato da personale marittimo. Nel 2007 il Gruppo ha continuato a rafforzare il proprio management.

PERSONALE MARITTIMO

L'equipaggio rappresenta uno dei fattori principali per la sicurezza e l'efficienza della flotta. Al fine di garantire un servizio di alta qualità, d'Amico International Shipping ha stipulato un accordo di assistenza infragruppo per tale servizio con la capofila d'Amico Società di Navigazione S.p.A.. Tale accordo consente al Gruppo di avvalersi degli oltre 70 anni di esperienza di d'Amico Società di Navigazione nella proprietà e nella gestione di navi.

La politica del Gruppo relativa agli equipaggi è mirata alla promozione della sicurezza a bordo ed alla tutela dell'ambiente, nonché al mantenimento dell'efficienza e dell'affidabilità degli equipaggi. Il Gruppo d'Amico fonda la realizzazione di tali obiettivi su tre pilastri: un processo di selezione meticoloso, una formazione approfondita e un sistema permanente di monitoraggio e di valutazione.

Per realizzare un programma di reclutamento efficace, il Gruppo mira a garantire la disponibilità di un numero consistente di dipendenti altamente qualificati. A tale proposito, d'Amico Società di Navigazione ha costituito una propria sede nel mercato indiano mediante la controllata d'Amico Ships (India), con sede a Mumbai. Il mercato indiano è noto per la sua capacità di fornire equipaggi di qualità di lingua inglese. A fine 2007 la percentuale di marinai indiani negli equipaggi imbarcati sulle navi del Gruppo era pari all'83%.

Il Gruppo garantisce mediante un rigoroso programma di formazione, elaborato da d'Amico Ships (India), che gli equipaggi imbarcati sulle proprie navi soddisfino gli alti 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 International Shipping.

Il permanente monitoraggio degli equipaggi e lo scambio di informazioni con gli stessi, consentono al Gruppo di individuare le aree di miglioramento e di istituire programmi *ad-hoc*. Il Gruppo adotta inoltre un approccio proattivo alla valutazione del personale e della struttura, ponendo grande attenzione non solo agli incidenti ma anche ad episodi che avrebbero potuto generarne. Tale sistema di valutazione consente al Gruppo di identificare in anticipo le aree critiche e di adottare adeguati provvedimenti.

La sicurezza a bordo e quella ambientale rappresentano la massima priorità per il Gruppo che, in aggiunta alle politiche sopra evidenziate, promuove il rigido rispetto delle procedure previste dal manuale SQE (Sicurezza, Qualità, Ambiente). Il Gruppo ritiene che la fedeltà dei dipendenti sia essenziale per garantire un servizio di alta qualità e in continuo miglioramento. A tale riguardo, il Gruppo mira alla minimizzazione del *turnover* grazie a un ambiente di lavoro favorevole che rispetta le esigenze di crescita individuali.

PERSONALE DI TERRA

Negli ultimi anni il personale di terra del Gruppo è aumentato rapidamente per fare fronte al forte incremento della flotta controllata da d'Amico International Shipping e agevolare i futuri piani di sviluppo del Gruppo. In linea con gli obiettivi del Gruppo, che consistono nel disporre di una flotta di alta qualità e gestita in maniera efficiente, è stata data priorità alla crescita dell'organico e alla formazione degli uffici a più stretto contatto con le attività operative: noleggi, gestione operativa e supporto tecnico. Inoltre, quale conseguenza del processo di quotazione conclusosi a inizio maggio 2007, alcune delle funzioni "corporate" sono state rafforzate.

▼ | GESTIONE TECNICA DELLE NAVI E SQE (Sicurezza, Qualità, Ambiente)

Alla d'Amico Società di Navigazione S.p.A., capofila del Gruppo d'Amico, compete in base ad un accordo infragruppo (in cooperazione e sotto la supervisione di d'Amico Tankers Limited, Ireland) la gestione tecnica delle navi di proprietà e in noleggio a scafo nudo del Gruppo d'Amico International Shipping. Inoltre, d'Amico Società di Navigazione fornisce la propria assistenza ai fini delle coperture assicurative per la flotta, della gestione operativa del programma TMSA (*Tanker Management and Self-Assessment*) varato nel 2004 dall'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum), nonché del sistema di gestione SQE (Sicurezza, Qualità, Ambiente).

Al gestore tecnico della navi compete la manutenzione generale dell'imbarcazione, il rispetto dei regolamenti e dei requisiti prescritti dalle società di classificazione, l'espletamento delle procedure di ispezione previste dalle primarie società petrolifere, il raggiungimento degli obiettivi di efficienza tecnica, la programmazione e la supervisione dei bacini e delle riparazioni, l'acquisto delle scorte e delle parti di ricambio, la nomina di supervisori e di consulenti tecnici.

Il Gruppo è impegnato nella promozione della sicurezza a bordo e nel rispetto dell'ambiente, volti ad eliminare incidenti quali incagli, incendi, collisioni e fuoriuscite di petrolio. A tale riguardo, d'Amico International Shipping ha adottato dal 2005 il programma TMSA e dal 2003 il sistema SQE.

Sebbene non obbligatorio, l'adozione del programma TMSA viene raccomandata dalle maggiori compagnie petrolifere quale strumento per incoraggiare chi gestisce le navi a misurare, valutare e migliorare i propri sistemi di gestione della sicurezza basandosi sui principali indicatori di performance. Tale programma fissa inoltre alcune *best practice* per la risoluzione di problemi e per l'ottimizzazione della performance in materia di sicurezza e ambiente. Sono stati adottati alcuni strumenti elettronici per il controllo e la misurazione dei principali indicatori della performance di varie aree del sistema di gestione tecnica; l'analisi TMSA viene effettuata ogni sei mesi. I risultati che emergono da tali procedure rappresentano il punto di partenza per il piano di miglioramento permanente finalizzato ad ottenere e garantire alti standard di sicurezza e di rispetto dell'ambiente.

Il sistema SQE è pienamente operativo da oltre quattro anni su tutte le imbarcazioni del Gruppo d'Amico, è conforme agli standard di qualità ISO 9001:2000 e ISO 14001:2004 fissati dalla International Organisation for Standardisation ed è stato certificato nel 2003 dalla società internazionale di classificazione RINA S.p.A. (Registro Italiano Navale).

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO DEL GRUPPO

SINTESI DEI RISULTATI DEL GRUPPO NEL 2007

Nell'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2007 d'Amico International Shipping ha conseguito un utile netto pari a US\$75,1 milioni ed un risultato operativo lordo (EBITDA) pari a US\$106,0 milioni. Rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente ed escludendo, per ragioni di confronto omogeneo, i ricavi derivanti dalla vendita di navi, i principali dati finanziari del Gruppo sono migliorati: i ricavi su base *time charter*, l'EBITDA e l'utile netto sono cresciuti rispettivamente del 3,5%, del 1,8% e del 34,7%.

Il miglioramento dell'EBITDA rispetto all'esercizio precedente è stato determinato principalmente dall'aumento dei ricavi medi giornalieri su base *time charter*, nonché dall'espansione della flotta controllata da d'Amico International Shipping. Sebbene nel 2007 la copertura dei contratti *time charter* sia stata di quasi del 52%, in crescita rispetto al 46% circa registrato nell'esercizio precedente, in entrambi gli esercizi una parte consistente della flotta di d'Amico International Shipping è rimasta esposta alle fluttuazioni del mercato spot. Pertanto, i ricavi medi giornalieri su base *time charter* degli ultimi due esercizi sono stati in gran parte determinati dall'andamento delle tariffe spot per il trasporto di prodotti raffinati.

Nel 2007, le tariffe di noleggio hanno avuto un avvio debole, registrando però presto una ripresa, per poi mettere a segno un solido secondo trimestre e subire una correzione nel terzo e nel quarto trimestre dell'anno, con un miglioramento verso la fine dell'ultimo trimestre. La solida performance rilevata nel primo trimestre (e soprattutto nel secondo) è stata determinata dalla forte domanda di benzina negli Stati Uniti con una conseguente migliore performance nel mercato occidentale rispetto a quello orientale. La flessione delle tariffe di trasporto registrata nella seconda parte dell'anno è in parte attribuibile al consumo delle scorte di prodotti petroliferi statunitensi. L'aumento della produzione di greggio a seguito degli incrementi delle quote decisi dall'OPEC nel novembre del 2007, la maggiore domanda stagionale di prodotti petroliferi, nonché l'esigenza economica e politica di ricostituire negli USA le basse scorte di prodotti hanno contribuito verso la fine del quarto trimestre a una ripresa delle tariffe.

Nel 2006 il mercato dei noli era stato particolarmente vigoroso nel primo trimestre, mentre nel secondo aveva subito un calo, per poi rafforzarsi nel corso del terzo in previsione di un incremento della domanda per il ripetersi delle interruzioni alla produzione di prodotti raffinati, dovute a cause meteorologiche, che si erano già verificate nel 2005 nel Golfo degli Stati Uniti. Poiché tali fermi di produzione non si erano poi concretizzati, le ingenti scorte accantonate e la mitezza della stagione invernale avevano contribuito nell'ultimo trimestre del 2006 alla debolezza del mercato.

Tali fluttuazioni asimmetriche nelle tariffe di trasporto hanno determinato nel 2007 un mercato che in media è stato leggermente più debole: secondo l'indice Clarkson relativo al trasporto di prodotti petroliferi puliti, le tariffe spot su base *time charter* sono state mediamente inferiori del 4,3% rispetto al 2006. Tuttavia, come in precedenza affermato, nel 2007 d'Amico International Shipping ha adottato una strategia commerciale leggermente più prudente, aumentando così la copertura rispetto al 2006. I nuovi contratti a tariffa fissa sottoscritti, hanno in parte sostituito precedenti contratti stipulati a tariffe meno interessanti, consentendo così al Gruppo di aumentare nel 2007 i ricavi giornalieri su base *time charter*, portandoli a US\$21.490, in aumento del 2,9% rispetto ai US\$20.885 dell'anno precedente.

A livello di utile netto, il miglioramento dei risultati rispetto al 2006 è anche attribuibile in misura significativa a minori oneri finanziari, nonché all'ammissione del Gruppo al regime irlandese di *tonnage tax* a partire dal gennaio del 2007, che ha portato in tale esercizio all'eliminazione di passività fiscali differite per US\$10,2 milioni.

Cielo di Salerno



RISULTATI OPERATIVI

US\$ migliaia	2007	2006
Ricavi	310 260	299 555
Costi diretti di viaggio	(58 575)	(56 286)
Ricavi base <i>time charter</i>	251 685	243 269
Costi per noleggi passivi	(92 352)	(105 929)
Altri costi operativi diretti	(34 647)	(27 496)
Costi generali ed amministrativi	(22 408)	(8 471)
Altri proventi operativi	3 767	2 761
Plusvalenze da vendita navi	-	29 978
Risultato operativo lordo/ EBITDA	106 045	134 111
Ammortamenti	(29 507)	(22 604)
Risultato operativo / EBIT	76 539	111 508
Proventi (oneri) finanziari netti	(10 950)	(17 750)
Utile ante imposte	65 589	93 758
Imposte sul reddito	9 492	(8 850)
Utile netto	75 081	84 908



Cielo di Salerno

Ricavi: nell'esercizio conclusosi il 31 dicembre 2007 sono stati pari a US\$310,3 milioni, rispetto agli US\$299,6 milioni dell'esercizio 2006. L'incremento del 3,6% dei ricavi riflette un aumento nel 2007 delle tariffe di trasporto, nonché il maggior numero medio di imbarcazioni controllate, passate nel 2007 a 35,2, rispetto alle 34,5 del 2006. Nei due periodi la percentuale dei giorni di *off-hire* rispetto ai giorni-nave disponibili per la flotta del Gruppo è rimasta costante al 2,2%.

Costi diretti di viaggio: nell'esercizio conclusosi il 31 dicembre 2007 sono aumentati del 4,1%, arrivando a US\$58,6 milioni, rispetto agli US\$56,3 milioni dell'esercizio 2006. Tale incremento riflette l'aumento del costo medio giornaliero di tali viaggi, determinato principalmente da un aumento del costo dei carburanti (*bunker*).

Ricavi base *time charter*: nell'esercizio conclusosi il 31 dicembre 2007 sono stati di US\$251,7 milioni, superiori del 3,5% rispetto agli US\$243,3 milioni del 2006. Tale incremento è principalmente attribuibile a maggiori ricavi su base *time charter* per giorno di utilizzo nave, pari a US\$21.490 nel 2007, registrando un aumento del 2,9% rispetto agli US\$20.885 del 2006. Nel 2007 è altresì aumentato il numero medio di imbarcazioni disponibili, passate a 35,2 rispetto alle 34,5 del 2006. Come già evidenziato, l'aumento dei ricavi medi giornalieri su base *time charter* è attribuibile principalmente alla solidità dei mercati dei noli nel primo semestre dell'anno. Nel secondo semestre il Gruppo ha adattato la propria strategia alle condizioni di mercato meno favorevoli, cercando di garantirsi maggiori ricavi attraverso un aumento nella percentuale di contratti di trasporto di medio-lungo periodo a tariffa fissa.

Costi per noleggi passivi: nel 2007 sono stati pari a US\$92,4 milioni, in diminuzione del 12,8% rispetto al 2006, anno in cui tali costi erano stati pari a US\$105,9 milioni. La riduzione dei costi per noleggi passivi è riconducibile principalmente alla diminuzione del 12,2% nel numero medio di navi a noleggio, che nel 2007 sono state pari a 18,7 (21,3 nel 2006).

Altri costi operativi diretti: comprendono i costi per equipaggi, spese tecniche, e lubrificanti e quelli assicurativi; derivano principalmente dalla gestione delle navi di proprietà, ed in minor misura dalla gestione di navi a noleggio. Per l'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2007 sono stati pari a US\$34,6 milioni, rispetto agli US\$27,5 milioni dell'esercizio 2006. L'incremento del 26,0% è attribuibile principalmente all'aumento del 24,6% nel numero medio di imbarcazioni di proprietà, passate da 10,8 nel 2006 a 13,5 nel 2007. Inoltre, si è registrato un incremento del costo medio giornaliero degli equipaggi, dovuto alla crescente scarsità di personale marittimo qualificato. Le spese tecniche hanno risentito dell'aumento del costo dei pezzi di ricambio e del congestionamento dei cantieri, mentre il costo dei lubrificanti ha risentito degli aumenti di prezzo del greggio.

Spese generali e amministrative: nell'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2007 sono state pari a US\$22,4 milioni. Come previsto, sono state sensibilmente superiori rispetto a quelle registrate nell'esercizio precedente (pari a US\$8,5 milioni); tuttavia, i costi del 2007 non sono raffrontabili con quelli del 2006. A tale riguardo, i dati 2007 includono costi del personale di US\$11,7 milioni, di cui US\$1,8 milioni circa rappresentati dalla quota di fair value delle opzioni su azioni assegnate al top management nel settembre 2007, che è stata contabilizzata nell'ultimo trimestre dell'esercizio. I costi in esame comprendono inoltre le spese sostenute per l'Offerta Pubblica Iniziale (IPO), oltre alle maggiori spese ordinarie, connesse alla gestione di una società ora quotata in Borsa.

Risultato operativo lordo (EBITDA): per l'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2007 è stato di US\$106,0 milioni, rispetto agli US\$104,1 milioni dell'esercizio precedente (US\$134,1 milioni se si includono le plusvalenze derivanti dalla vendita di navi). In percentuale rispetto ai ricavi su base time charter, il margine operativo lordo è leggermente diminuito, passando nel 2007 al 42,1%, rispetto al 42,8% del 2006. Tale variazione del margine è attribuibile agli aumenti, per giorni-nave disponibili, dei costi generali ed amministrativi (come conseguenza di elementi straordinari di costo e delle modifiche apportate alla struttura dei costi del Gruppo dopo l'IPO) e degli altri costi operativi diretti, che sono stati solo in parte controbilanciati dai maggiori ricavi derivanti da un aumento delle tariffe medie giornalieri su base time charter e dalla maggior proporzione di imbarcazioni di proprietà nella flotta del Gruppo.

Ammortamenti: per il 2007 sono stati di US\$29,5 milioni, in aumento del 30,5% rispetto al 2006. L'incremento di tale voce di bilancio è principalmente attribuibile alla crescita del 24,6% verificatasi nel 2007 rispetto al 2006 nel numero medio di imbarcazioni di proprietà. L'aumento delle quote di ammortamento è altresì attribuibile all'aumento verificatosi nel 2007 del costo medio delle imbarcazioni acquistate, solo in parte controbilanciato dal contemporaneo aumento del valore di rottamazione delle imbarcazioni (che ne ha ridotto il valore ammortizzabile), dovuto all'aumento dei prezzi dell'acciaio.

Risultato operativo (EBIT): per l'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2007 il risultato operativo è stato di US\$76,5 milioni in calo del 6,1% rispetto ai US\$81,5 milioni del 2006 (US\$111,5 milioni tenendo conto delle plusvalenze dalla vendita di navi). A seguito del significativo incremento degli ammortamenti, il margine operativo, al netto della vendita di navi, è diminuito, passando al 30,4% rispetto al 33,5% dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Oneri finanziari netti: per il 2007 sono ammontati a US\$10,9 milioni, rispetto agli US\$17,8 milioni del 2006. Tale variazione positiva è principalmente la conseguenza della maggiore flessibilità finanziaria ottenuta tramite la nuova linea di credito revolving negoziata nel marzo del 2007, che consente al Gruppo di ottimizzare la propria leva finanziaria per contenere in maniera significativa gli oneri finanziari.

Utile prima delle imposte: per l'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2007 è stato pari a US\$65,6 milioni, rispetto agli US\$63,8 milioni dell'esercizio 2006 (US\$93,8 milioni tenendo conto delle



plusvalenze dalla vendita di navi). Nonostante l'aumento dei costi e le fluttuazioni delle tariffe su base time charter registrate nell'esercizio, la solidità del core business e la struttura flessibile dell'indebitamento hanno consentito a d'Amico International Shipping di mantenere nel 2007 margini in linea con quelli del 2006 (rispettivamente 26,1% e 26,2% su base comparabile, escludendo per il 2006 le plusvalenze dalla vendita di navi).

Imposte sul reddito: riguardano essenzialmente la principale unità operativa del Gruppo, d'Amico Tankers Ltd (Irlanda). L'ammissione al regime di *tonnage tax* a decorrere da gennaio del 2007 ha consentito di determinare le imposte per il periodo sulla base degli utili nozionali realizzati dalle navi, che dipendono dalle loro dimensioni e non dagli utili effettivamente realizzati dalla società. I proventi netti di US\$9,5 milioni per l'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2007 rispecchiano lo storno delle passività fiscali differite del Gruppo contabilizzate in precedenza (pari a US\$10,2 milioni) conseguenti all'accesso al regime fiscale di *tonnage tax* (nel 2006 le imposte sui redditi erano state pari a US\$8,9 milioni).

Utile netto: per l'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2007 è stato pari a US\$75,1 milioni, rispetto ai US\$55,7 milioni dell'esercizio 2006 (US\$84,9 milioni tenendo conto delle plusvalenze dalla vendita di navi).

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2007	Al 31 Dicembre 2006
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	430 609	377 621
Attività correnti	70 090	58 294
Totale attività	500 699	435 915
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	282 689	153 990
Passività non correnti	178 482	197 893
Passività correnti	39 528	84 032
Totale Passività e patrimonio netto	500 699	435 915

Attività non correnti: rappresentano per la quasi totalità la flotta (imbarcazioni di proprietà), il cui valore contabile (costi meno ammortamenti) è sensibilmente inferiore rispetto al valore di mercato, che al 31 dicembre 2007, secondo la valutazione fornito da Clarkson al 15 gennaio 2008, era pari a US\$775,3¹ milioni (US\$880,8 milioni tenendo conto della vendita della High Trust e dell'acquisto delle High Harmony, High Consensus e High Peace che hanno avuto luogo a inizio 2008).

Gli *investimenti* sostenuti nel corso del 2007, pari a US\$84,5 milioni, sono principalmente relativi all'esercizio delle opzioni di acquisto per la High Trust e per la High Priority (completate nell'ottobre del 2007), nonché ai pagamenti iniziali effettuati nel mese di dicembre 2007 per l'acquisto delle tre navi cisterna MR che saranno controllate da Glenda International Shipping Limited, una delle joint venture del Gruppo. Tali investimenti comprendono inoltre i costi di bacino capitalizzati relativi alle imbarcazioni di proprietà del Gruppo.

Attività correnti: se si escludono le disponibilità liquide (pari a US\$24,9 milioni al 31 dicembre 2007), sono principalmente riferibili alle voci del capitale circolante (crediti commerciali a breve e rimanenze).

Note:

1. Comprende le rate di competenza di d'Amico International Shipping relative ai pagamenti effettuati ai cantieri per le navi in costruzione dalle due società di joint venture controllate dal Gruppo, Glenda International Shipping (US\$16,1 milioni relativi a tre navi) e d'Amico Mitsubishi Shipping (US\$4,2 milioni relativi a due navi).

Passività non correnti: accolgono la parte dei debiti verso banche con scadenza nel lungo termine e sono commentate nella sezione successiva, relativa alla posizione finanziaria. Nelle passività correnti sono comprese le voci relative al capitale circolante (debiti commerciali ed altre passività).

L'aumento del **patrimonio netto**, passato da US\$154,0 milioni al 31 dicembre 2006 a US\$282,7 milioni al 31 dicembre 2007, è attribuibile a dividendi per US\$25,0 milioni distribuiti prima dell'Offerta Pubblica Iniziale, ai ricavi netti dell'operazione di IPO per US\$92,4 milioni, al riacquisto di azioni proprie per US\$11,2 milioni, a variazioni di altra natura, e ad un utile netto consolidato d'esercizio pari a US\$75,1 milioni.

POSIZIONE FINANZIARIA

L'**indebitamento finanziario netto** era pari a US\$157,9 milioni al 31 dicembre 2007, rispetto ad un saldo di US\$226,3 milioni a fine 2006. A fine dicembre 2007 il rapporto fra l'indebitamento finanziario netto ed il patrimonio netto era pari a 0,56.

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2007	Al 31 Dicembre 2006
Liquidità		
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	24 926	13 932
Azioni in portafoglio	-	-
Crediti a breve		
Verso parti correlate	-	-
Verso terzi	-	-
Altre attività finanziarie correnti		
	-	-
Totale attività finanziarie correnti	24 926	13 932
Finanziamenti bancari correnti		
	-	16 000
Altre passività finanziarie correnti		
da controllate	-	36 496
da terzi	4 355	-
Totale passività finanziarie correnti	4 355	52 496
Indebitamento finanziario netto corrente		
	(20 571)	38 564
Banche e altri finanziatori - non corrente		
	178 482	185 400
Altre passività finanziarie non correnti		
da controllate	-	2 324
da terzi	-	-
Totale passività finanziarie non correnti	178 482	187 724
Indebitamento finanziario netto	157 911	226 288

Nel mese di marzo del 2007 l'indebitamento finanziario esistente al 31 dicembre 2006 è stato integralmente rifinanziato a seguito del completamento dell'accordo per la concessione di una linea di credito revolving a 10 anni per US\$350,0 milioni. Il finanziamento è stato stipulato fra la società



operativa d'Amico Tankers Ltd (Irlanda) e la Calyon con la partecipazione di primari istituti bancari (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).

Il primo ricorso alla linea di credito, per US\$250,0 milioni è avvenuto in data 30 marzo 2007, per rimborsare integralmente i debiti pregressi, fra cui anche l'indebitamento finanziario nei confronti di parti correlate (Gruppo d'Amico). In data 30 maggio 2007, tenendo conto del piano di investimenti per il 2007, sono stati rimborsati US\$80,0 milioni della linea di credito utilizzando le disponibilità finanziarie derivanti dall'Offerta Pubblica Iniziale. In data 30 agosto 2007 sono stati rimborsati ulteriori US\$35,0 milioni della linea di credito. Infine, d'Amico Tankers Limited ha utilizzato US\$20,0 milioni in data 2 ottobre 2007, e US\$25,0 milioni in data 9 ottobre 2007, per finanziare rispettivamente l'acquisto della High Trust e della High Priority.

Il capitale disponibile sulla linea di credito viene progressivamente ridotto, di US\$15,5 milioni ogni sei mesi, con un'ultima riduzione pari a US\$40,0 milioni a scadenza. Una prima riduzione di US\$15,5 milioni è stata effettuata a settembre, e al 31 dicembre 2007 l'importo utilizzato della linea di credito era pari a US\$180,0 milioni (US\$178,5 milioni al netto degli oneri connessi, contabilizzati con il metodo del costo ammortizzato).

L'importo prelevabile in base al meccanismo di revolving è calcolato in modo che l'importo utilizzato non possa mai superare il limite di finanziamento concesso sulla base del meccanismo di progressive riduzioni della linea di credito precedentemente descritto. Il rapporto fra l'importo utilizzato ed il valore di mercato stimato delle navi di proprietà del Gruppo (il c.d. "asset cover ratio") sulle quali sono iscritte le ipoteche relative alla linea di credito non deve comunque mai superare il 66,6%. Secondo la stima fornita da Clarkson al 15 gennaio 2008, il valore delle imbarcazioni del Gruppo operative al 31 dicembre 2007 era approssimativamente di US\$775,3 milioni¹, con un conseguente asset cover ratio del 23,1% circa.

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, su cui sono iscritte le ipoteche relative alla concessione della linea di credito, risulta inferiore al 50%, ed al LIBOR più 0,95% se tale rapporto è pari o superiore al 50%.

L'importo massimo utilizzabile è anche vincolato ad un determinato rapporto fra EBITDA e costo del finanziamento. Tale rapporto è calcolato prendendo a base l'importo complessivo degli interessi stimati, che dovranno essere corrisposti da d'Amico Tankers Limited, nei sei mesi successivi all'utilizzo della linea di credito, e non potrà scendere al di sotto del rapporto di 1,65:1. Negli ultimi sei mesi del 2007, esso è stato considerevolmente superiore a tale limite.

La linea di credito prevede alcuni vincoli di gestione, calcolati sul bilancio consolidato di d'Amico International Shipping (che funge da Garante), e che possono essere sintetizzati come segue: (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\$40,0 milioni (ii) Valore patrimoniale netto (definito come patrimonio netto contabile più finanziamenti subordinati, iscritti a bilancio) non inferiore a US\$100,0 milioni e (iii) rapporto fra patrimonio netto ed attivo da bilancio non

Note:

1. Comprende le rate di competenza di d'Amico International Shipping relative ai pagamenti effettuati ai cantieri per le navi in costruzione dalle due società di joint venture controllate dal Gruppo, Glenda International Shipping (US\$16,1 milioni relativi a tre navi) e d'Amico Mitsubishi Shipping (US\$4,2 milioni relativi a due navi).

inferiore al 35,0%. Al 31 dicembre 2007 la liquidità disponibile tenuto conto dei vincoli di gestione della linea di credito, era di US\$148,4 milioni, il valore patrimoniale netto era di US\$282,7 milioni, ed il rapporto fra patrimonio netto ed attivo da bilancio era del 56,5%.

Il finanziamento è garantito da d'Amico International Shipping e prevede (i) al 31 dicembre 2007, ipoteche iscritte su tredici delle imbarcazioni di proprietà del Gruppo (sulle ultime due imbarcazioni acquistate nel 2007 tramite l'esercizio delle opzioni di acquisto, non è stata iscritta alcuna ipoteca); (ii) la cessione a favore dei soggetti finanziatori dei contratti di nolo *time charter* stipulati dal Gruppo; (iii) un pegno su un conto aperto presso Calyon SA, sul quale il Gruppo si obbliga a versare i ricavi derivanti dalle attività operative.

La tabella che segue evidenzia la posizione finanziaria alla fine del quarto trimestre 2007, confrontata con i dati alla fine del terzo trimestre dello stesso esercizio (le variazioni del quarto trimestre sono principalmente attribuibili ad investimenti effettuati in tale periodo):

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2007	Al 31 Dicembre 2006
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(24 926)	(39 206)
Altre passività finanziarie non correnti - da terzi	4 355	-
Banche e altri finanziatori - non corrente	178 482	133 406
Indebitamento finanziario netto	157 911	94 200

FLUSSI DI CASSA

I **flussi di cassa netti** relativi al periodo conclusosi al 31 dicembre 2007 sono stati pari a US\$11,0 milioni, determinando un aumento delle disponibilità liquide, che al 31 dicembre 2007 erano di US\$24,9 milioni, rispetto agli US\$13,9 milioni a fine dicembre 2006.

US\$ migliaia	2007	2006
Flussi di cassa da attività operative	97 887	89 236
Flussi di cassa da attività di investimento	(82 548)	(39 717)
Flussi di cassa da attività finanziarie	(4 344)	(46 081)
Variazione della liquidità	10 994	3 438
Variazione netta in aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	10 994	3 438
Disponibilità liquide ad inizio periodo	13 932	10 494
Disponibilità liquide a fine periodo	24 926	13 932

Flussi di cassa da attività operative: per l'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2007 sono stati pari a US\$97,9 milioni rispetto agli US\$89,2 milioni dello stesso periodo dell'esercizio precedente. Tale miglioramento è stato determinato dal risultato operativo lordo (EBITDA) in crescita e dalla migliore gestione del capitale circolante.

Flussi di cassa da attività di investimento: nel 2007 si sono registrate uscite nette per US\$82,5 milioni rispetto agli US\$39,7 milioni di uscite nette del 2006. Gli investimenti del 2007 comprendono l'esercizio delle opzioni di acquisto sulla High Priority e sulla High Trust per US\$61,3 milioni, nonché i pagamenti per US\$18,5 milioni delle rate di competenza di d'Amico International Shipping relative

a navi in costruzione nell'ambito delle joint venture del Gruppo, Glenda International Shipping e d'Amico Mitsubishi Shipping. Nel 2006 gli investimenti del Gruppo riguardavano l'acquisto di tre imbarcazioni per un totale di US\$105,3 milioni, oltre alle rate di competenza del Gruppo, pari a US\$1,9 milioni, per le due navi in costruzione della d'Amico Mitsubishi Shipping; nello stesso esercizio erano state vendute quattro imbarcazioni, con un ricavo di US\$70,0 milioni.

Flussi di cassa da attività finanziarie: per l'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2007 riguardano l'operazione di rifinanziamento di tutti i debiti pregressi per US\$240,2 milioni, effettuata tramite l'utilizzo di US\$248,3 milioni della nuova linea di credito revolving. In tale voce sono inoltre inclusi dividendi per US\$25,0 milioni distribuiti prima della quotazione, le entrate di cassa nette dall'operazione di IPO, pari a US\$92,4 milioni, nonché un aumento delle altre riserve patrimoniali, relativo principalmente al controvalore delle opzioni su azioni assegnate al management. Una parte dei ricavi derivanti dall'IPO è stata utilizzata per rimborsare US\$70,0 milioni della linea di credito revolving; sono state inoltre riacquistate azioni proprie per US\$11,2 milioni. Nel 2006 il Gruppo aveva registrato un consistente saldo negativo dei flussi di cassa da attività finanziarie, dovuto principalmente al rimborso di debiti verso parti correlate.



High Endurance

RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE

Di seguito sono riportati i prospetti analitici relativi al conto economico per il quarto trimestre 2007 e 2006:

US\$ migliaia	4° Trimestre 2007	4° Trimestre 2006
Ricavi	67 640	74 493
costi diretti di viaggio	(13 409)	(16 936)
Ricavi base time charter	54 231	57 557
Costi per noleggi passivi	(19 768)	(26 184)
Altri costi operativi diretti	(9 871)	(7 184)
Spese generali ed amministrative	(7 467)	(2 425)
Altri proventi operativi	1 071	690
Plusvalenze da vendita navi	-	-
Risultato operativo lordo / EBITDA	18 196	22 453
Ammortamenti	(7 525)	(5 638)
Risultato operativo / EBIT	10 671	16 815
Proventi (oneri) finanziari netti	(2 074)	(5 475)
Utile ante imposte	8 597	11 340
Imposte sul reddito	(404)	(2 204)
Utile netto	8 192	9 136

ANALISI PER TRIMESTRE DEL MERCATO E DEI PRINCIPALI DATI OPERATIVI

	1° trimestre	2° trimestre	3° trimestre	4° trimestre	Totale
Numero medio di navi					
2007	36.0	36.2	34.5	34.4	35.2
2006	34.6	34.0	34.4	35.1	34.5
Variazione (%)	4.0%	6.5%	0.3%	(1.9)%	2.3%
Giorni di off-hire/giorni nave disponibili (%)¹					
2007	2.4%	2.1%	0.7%	3.4%	2.2%
2006	1.4%	3.5%	1.5%	2.2%	2.2%
Ricavi base time charter per giorno di utilizzo (US\$)²					
2007	22 574	23 543	19 738	19 635	21 490
2006	23 542	19 651	21 600	19 409	20 885
Variazione (%)	(4.1)%	19.8%	(8.6)%	1.2%	2.9%

Note:

1. Questa cifra è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (off-hire days) – inclusi i giorni di fermo nave per bacini – ed il totale dei giorni-nave disponibili (numero di giorni tra la consegna e la riconsegna dell'imbarcazione nell'esercizio considerato).

2. Rappresenta i ricavi per navi impiegate con contratti time charter ed i ricavi su base time charter per le navi impiegate sul mercato spot, divisi per il numero di giorni di utilizzo, al netto delle commissioni caricate dai gestori e da brokers esterni. Il calcolo esclude le imbarcazioni in noleggio cui il Gruppo partecipa indirettamente, poiché i proventi distribuiti dal consorzio su tali imbarcazioni sono espressi al netto delle spese di noleggio e, di conseguenza, richiederebbero rettifiche pro-forma per renderli comparabili con le restanti imbarcazioni.

PRIMO TRIMESTRE

L'inizio dell'anno è stato caratterizzato da tariffe inferiori rispetto a quelle di fine 2006, ma queste hanno nel corso del primo trimestre mostrato in varia misura una ripresa nella maggioranza delle aree geografiche. In particolare, per gran parte del periodo si è assistito nell'emisfero occidentale a una performance migliore rispetto ai mercati orientali, con una forte domanda di benzina negli Stati Uniti, che si è contrapposta alla prolungata chiusura per manutenzione delle raffinerie asiatiche, riducendo la disponibilità di prodotto per le operazioni di arbitraggio su tragitti lunghi. Nonostante la costante ingresso sul mercato di *newbuildings* (imbarcazioni di nuova costruzione), i mercati dei noli hanno continuato ad essere solidi nella maggior parte delle aree geografiche.

SECONDO TRIMESTRE

La spinta generata nel precedente periodo si è prolungata nel secondo trimestre 2007; le tariffe di noleggio sono rimaste nella maggioranza delle aree geografiche su livelli storicamente alti. Rispetto al secondo trimestre 2006, nel pari periodo del 2007 i ricavi medi su base *time charter* del Gruppo sono aumentati del 19,8%. Le dinamiche geografiche osservate nel primo trimestre sono proseguite e per gran parte del periodo i mercati nell'emisfero occidentale hanno performato meglio di quelli nell'emisfero orientale.

TERZO TRIMESTRE

Mentre nel terzo trimestre 2006 (periodo tradizionalmente più debole per fattori stagionali) i mercati dei trasporti sono stati sostenuti da un forte incremento delle scorte (volto a prevenire difficoltà di mercato a seguito di danni a raffinerie nel Golfo del Messico, da uragani simili a quelli del 2005), nello stesso periodo del 2007 un tale incremento della domanda non si è ripetuto. Nella prima parte del terzo trimestre 2007 le tariffe di trasporto per le navi cisterna sono rimaste relativamente stabili, per poi abbassarsi.

QUARTO TRIMESTRE

Analogamente a quanto accaduto nell'ultimo trimestre del 2006, anche nel quarto trimestre 2007 la domanda statunitense di prodotti raffinati del petrolio nella stagione invernale non è stata particolarmente significativa, ostacolando una ripresa nel mercato dei noli. La contrazione di mercato intervenuta nel terzo trimestre nell'emisfero occidentale ha registrato un'inversione di tendenza intorno alla metà del quarto trimestre, quando le scorte statunitensi sono scese al livello minimo degli ultimi quattro anni. Come previsto, i livelli significativi delle tariffe del primo e del secondo trimestre del 2007 non si sono ripetuti nella seconda metà dell'anno, priva di eventi a carattere straordinario. I benefici della ripresa nel mercato dei noli, intervenuta nell'ultima parte del quarto trimestre del 2007 (la tariffa media base *time charter* del Gruppo, per il mese di dicembre, è stata di US\$20.041), sono attesi nel primo trimestre del 2008.



RISULTATI PER TRIMESTRE

I dati trimestrali del 2007 rispecchiano le condizioni di mercato sopra descritte.

US\$ migliaia	1°trimestre 2007	2°trimestre 2007	3°trimestre 2007	4°trimestre 2007	Totale 2007
Ricavi	83 408	88 680	70 532	67 640	310 260
costi diretti di viaggio	(14 720)	(17 609)	(12 837)	(13 409)	(58 575)
Ricavi base <i>time charter</i>	68 688	71 071	57 695	54 231	251 685
Costi per noleggi passivi	(24 377)	(25 681)	(22 524)	(19 769)	(92 352)
Altri costi operativi diretti	(8 159)	(8 286)	(8 331)	(9 871)	(34 647)
Spese generali ed amministrative	(3 190)	(7 709)	(4 042)	(7 467)	(22 408)
Altri proventi operativi	748	737	1 211	1 071	3 767
Plusvalenze da vendita navi	-	-	-	-	-
Risultato operativo lordo / EBITDA	33 709	30 132	24 009	18 196	106 045
Ammortamenti	(7 427)	(7 312)	(7 243)	(7 525)	(29 507)
Risultato operativo / EBIT	26 282	22 820	16 766	10 671	76 539
Proventi (oneri) finanziari netti	(4 147)	(5 683)	954	(2 074)	(10 950)
Utile ante imposte	22 135	17 137	17 719	8 597	65 589
Imposte sul reddito	(2 142)	11 903	135	(404)	9 492
Utile netto	19 993	29 041	17 854	8 192	75 081

US\$ migliaia	1°trimestre	2°trimestre	3°trimestre	4°trimestre	Totale
Ricavi base <i>time charter</i>					
2007	68 688	71 071	57 695	54 231	251 685
2006	67 852	55 165	62 695	57 557	243 269
Variazione (%)	1,2%	28,8%	(8,0)%	(5,8)%	3,5%
Risultato operativo lordo / EBITDA					
2007	33 709	30 132	24 009	18 196	106 045
2006 ¹	32 134	20 543	29 003	22 453	104 133
Variazione (%)	4,9%	46,7%	(17,2)%	(19,0)%	1,8%
Risultato operativo / EBIT					
2007	26 282	22 820	16 766	10 671	76 539
2006 ¹	26 789	14 790	23 135	16 815	81 530
Variazione (%)	(1,9)%	54,3%	(27,5)%	(36,5)%	(6,1)%
Utile netto					
2007	19 993	29 041	17 854	8 192	75 081
2006 ¹	19 697	8 881	18 014	9 136	55 730
Variazione (%)	1,5%	227,0%	(0,9)%	(10,3)%	34,7%

Note:

1. Dati al netto dei ricavi straordinari derivanti da vendita di navi realizzati nel primo trimestre 2006.

Nel primo trimestre 2007 tutti i risultati sono stati migliori rispetto al pari periodo 2006, principalmente grazie al maggior numero medio di imbarcazioni, che ha più che compensato la leggera diminuzione dei ricavi medi giornalieri su base *time charter*.

Nel secondo trimestre 2007 l'andamento molto più favorevole del mercato dei noli, il maggior numero medio di imbarcazioni, la riduzione nella proporzione di giorni *off-hire*, nonché i benefici derivanti dall'accesso di d'Amico Tankers Limited al regime di *tonnage tax* hanno determinato utili significativamente superiori rispetto al primo trimestre.

Nel quarto trimestre 2007 la consistenza media della flotta controllata era pari a 34,5 imbarcazioni, in linea con il dato 2006 (34,4 imbarcazioni); a causa però dei minori ricavi medi giornalieri su base *time charter* del terzo trimestre 2007, i risultati operativi sono stati inferiori rispetto a quelli dello stesso periodo dell'esercizio precedente. Grazie a minori oneri finanziari, tale riduzione è stata meno evidente in termini di utile netto.

Nell'ultimo trimestre 2007 i ricavi medi giornalieri su base *time charter* sono stati leggermente superiori rispetto al quarto trimestre 2006; a causa però del minor numero medio di imbarcazioni controllate da d'Amico International Shipping e dell'aumento nella proporzione di giorni *off-hire* (dovuto al numero di imbarcazioni ferme per interventi in bacini, alcuni di lunga durata), nel quarto trimestre 2007 i risultati sono stati inferiori rispetto al pari periodo dell'esercizio precedente.

OFFERTA PUBBLICA INIZIALE (IPO – Initial Public Offering)

All'inizio del mese di maggio del 2007 d'Amico International Shipping è stata quotata alla Borsa Valori di Milano (Italia). Il prezzo d'offerta per il collocamento delle 68.976.957 azioni di d'Amico International Shipping S.A. (incluso l'opzione Greenshoe di 8.996.994 azioni) è stato fissato a €3,5 per azione. Le richieste di sottoscrizione per l'Offerta Pubblica Italiana, pari a 5.998.500 azioni, sono state cinque volte superiori rispetto all'offerta, mentre il Collocamento Istituzionale per le rimanenti 62.978.457 azioni ha registrato al prezzo di IPO richieste di sottoscrizioni pari al doppio dell'offerta. L'Offerta Pubblica è stata riservata al pubblico dei risparmiatori in Italia, mentre l'Offerta Istituzionale è stata estesa agli Investitori Istituzionali in Italia ed all'estero, compreso il collocamento in USA presso le categorie di investitori previsti dalla Rule 144A. Le contrattazioni sul Mercato Telematico Azionario (MTA) – segmento Star – organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A hanno avuto inizio in data 3 maggio 2007.

Il forte interesse dimostrato a livello internazionale da parte degli Investitori Istituzionali conferma l'apprezzamento del mercato nei confronti del Gruppo e dei risultati di crescita che ha conseguito. I coordinatori dell'offerta globale sono stati JPMorgan e Capitalia. JPMorgan ha agito in qualità di *sole bookrunner* del collocamento istituzionale, mentre Capitalia ha agito in qualità di Lead Manager, Sponsor e Specialist del collocamento. Tamburi Investment Partners ha assunto il ruolo di advisor finanziario e Bain & Company Italy il ruolo di advisor industriale.

GLENDIA INTERNATIONAL SHIPPING – JOINT-VENTURE CON IL GRUPPO GLENCORE

In data 5 novembre 2007 d'Amico International Shipping S.A. e ST Shipping & Transport Pte Ltd, con sede a Singapore (Gruppo Glencore) hanno firmato un Accordo di Joint Venture, costituendo la Glenda International Shipping Ltd, con sede in Irlanda. Il Gruppo Glencore è uno dei più importanti operatori a livello mondiale nel commercio di una vasta gamma di *commodities* e di materie prime, per clienti industriali.

Tale accordo, che prevedeva originariamente l'acquisto di quattro nuove navi cisterna da 51.000 dwt (dai cantieri SLS) con consegna prevista fra fine 2008 e inizio 2009, è stato successivamente modificato in data 19 dicembre 2007 con l'aggiunta di altre tre navi cisterna. A seguito dell'annuncio, in data 1 febbraio 2008, di un'ulteriore operazione di espansione, la flotta di Glenda International Shipping in costruzione è passata da sette a un totale di 10 navi cisterna MR a doppio scafo, con consegne programmate fra fine 2008 e marzo 2011.

Il programma di nuove costruzioni viene riportato analiticamente nella tabella che segue. Tutte le imbarcazioni hanno il doppio scafo e sono moderne, flessibili e di classe IMO. Tutti i contratti sono stati rilevati da ST Shipping & Transport Pte Ltd.

High Progress on Ice



Flotta MR

N° dello scafo	Tonnellaggio Dwt	Data di consegna prevista	Costruttore, Paese	IMO classed
S510	47,000	Dicembre 2008	SLS, South Korea	IMO III
S511	47,000	Febbraio 2009	SLS, South Korea	IMO III
S512	47,000	Marzo 2009	SLS, South Korea	IMO III
S513	47,000	Maggio 2009	SLS, South Korea	IMO III
S2199	47,000	Agosto 2009	Hyundai Mipo, South Korea	IMO III
S2200	47,000	Dicembre 2009	Hyundai Mipo, South Korea	IMO III
S2186	47,000	Novembre 2010	Hyundai Mipo, South Korea	IMO III
S2187	47,000	Gennaio 2011	Hyundai Mipo, South Korea	IMO III
S2201	47,000	Gennaio 2011	Hyundai Mipo, South Korea	IMO III
S2202	47,000	Marzo 2011	Hyundai Mipo, South Korea	IMO III

L'importanza di tale operazione è notevole, considerando che:

- rafforza il programma relativo alla costruzione di nuove imbarcazioni di d'Amico International Shipping, contribuendo alla sua strategia di crescita;
- il prezzo di acquisto definito contrattualmente per tali imbarcazioni è particolarmente interessante rispetto all'attuale valore di mercato di imbarcazioni analoghe;
- la data di consegna delle imbarcazioni;
- le caratteristiche tecniche delle imbarcazioni sono di particolare interesse, in quanto dotate di moderne pompe di pescaggio e classificate IMO III.

Nel dicembre del 2007 Glenda International Shipping ha stipulato con Commerzbank AG - Global Shipping un finanziamento per il finanziamento relativo alle prime quattro navi SLS. L'accordo riguarda finanziamenti per singole imbarcazioni, con scadenza decennale a decorrere dalla loro consegna, per un importo complessivo di US\$136,0 milioni (pari a 70% del prezzo delle navi), nonché un tasso di interesse indicizzato al US\$ LIBOR più uno spread compreso fra 80 e 100 punti base, a seconda del rapporto fra l'importo finanziato ed il valore complessivo delle navi finanziate. Le garanzie fornite riguardano principalmente ipoteche di primo grado sulle imbarcazioni. Negli accordi è altresì previsto un vincolo di gestione relativo al rapporto fra valore complessivo delle imbarcazioni e finanziamenti concessi, che nei tre anni successivi alla consegna di ciascuna imbarcazione deve sempre essere almeno pari al 125%, per poi aumentare fino ad una soglia del 135%.

Glenda International Shipping ha in corso trattative con alcuni istituti bancari per finanziare gli investimenti nelle ulteriori sei navi, in costruzione presso i cantieri Hyundai-Mipo Dockyard Co. Ltd. ed

TONNAGE TAX

La principale controllata operativa di d'Amico International Shipping, d'Amico Tankers Limited (con sede in Irlanda), è stata ammessa al regime di Tonnage Tax a decorrere dal 1 gennaio 2007 (cioè per l'esercizio contabile dal 1 gennaio 2007 al 31 dicembre 2007) per un periodo di 10 anni. In regime di *tonnage tax* le imposte sono determinate sulla base di un utile nozionale, e non in base all'utile contabile. Tale utile nozionale viene calcolato facendo riferimento alle dimensioni delle imbarcazioni. Alcune attività marginali della d'Amico Tankers Limited, che non ricadono nel regime di *tonnage tax*, sono tassate al 12,5%.

VARIAZIONI DELLA FLOTTA

Come pianificato ed evidenziato all'interno del prospetto informativo dell'Offerta Pubblica Iniziale, le navi MR a scafo singolo High Seas e High Tide, entrambe noleggiate da d'Amico Tankers Limited, sono state riconsegnate, rispettivamente in data 22 giugno 2007 e 5 luglio 2007, ai proprietari. A seguito di tali riconsegne, la flotta di d'Amico International Shipping è composta esclusivamente da imbarcazioni a scafo doppio.

Il 10 agosto 2007 è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited la Handytanker Spirit, una Handysize in noleggio passivo partecipata al 50% dal Gruppo.

Il contratto di noleggio passivo relativo alla High Nefeli, con scadenza prevista a marzo del 2008, è stato prolungato per altri tre anni fino a marzo del 2011.

ESERCIZIO DI OPZIONI PER L'ACQUISTO DI NAVI

In data 5 ottobre 2007 e in data 12 ottobre 2007 d'Amico Tankers Limited ha esercitato le opzioni di acquisto rispettivamente per la High Trust e per la High Priority, (due imbarcazioni MR di cui già disponeva in *time charter*), al prezzo di US\$32,1 milioni (3,69 miliardi di yen) per la prima, e di US\$29,2 milioni (3,35 miliardi di yen) per la seconda. Per entrambe le imbarcazioni il prezzo di acquisto è stato significativamente inferiore rispetto al loro valore di mercato, che supera per ciascuna nave gli US\$50,0 milioni. L'opzione di acquisto sulla High Priority era originariamente esercitabile dal 2010; a seguito però delle negoziazioni intercorse con il precedente proprietario, d'Amico Tankers Limited è riuscita ad anticipare la data di esercizio.

PROGRAMMA DI RIACQUISTO AZIONI PROPRIE

Il 3 luglio 2007 l'assemblea straordinaria degli azionisti, regolarmente convocata e tenuta in base alle norme vigenti, ha approvato una delibera che autorizza il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping a procedere al riacquisto, sul mercato regolamentato dove i titoli sono negoziati, anche in più riprese, delle azioni d'Amico International Shipping per un periodo massimo di diciotto (18) mesi a decorrere dalla data dell'assemblea, per un numero massimo di 14.994.990 azioni ordinarie, pari al 10% del capitale sottoscritto di d'Amico International Shipping, e ad un prezzo compreso fra €1,0 e €5,0 per azione. L'esborso massimo potenziale per gli acquisti relativi a tale operazione è quindi pari a €75,0 milioni.

Il riacquisto delle azioni di d'Amico International Shipping è stato autorizzato al fine di:

- permettere a d'Amico International Shipping di utilizzare le proprie azioni per operazioni di vendita o di swap, che rientrino nella normale operatività d'impresa;
- effettuare operazioni che siano coerenti con la strategia di d'Amico International Shipping, e che prevedano lo scambio, il trasferimento, il conferimento, il pegno, la destinazione o la cessione di azioni proprie;
- destinare le azioni proprie all'attuazione di piani di stock option.

Al 31 dicembre 2007 d'Amico International Shipping aveva riacquistato 2.581.928 azioni (pari allo 1,72% del capitale sociale in circolazione), per un importo pari a US\$11,2 milioni (corrispondente a €7,8 milioni).

VPC LOGISTICS LTD

In data 14 novembre 2007 è stata costituita nel Regno Unito la VPC Logistics, con capitale sociale di US\$50.000. Tale società, che non ha ancora avviato l'operatività, si occuperà dello sviluppo delle attività di d'Amico International Shipping nel trasporto di oli vegetali e di palma, e di prodotti chimici.

▼ FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE



ESERCIZIO DI OPZIONI PER L'ACQUISTO DI NAVI

In data 8 gennaio 2008 d'Amico International Shipping ha annunciato l'esercizio dell'opzione d'acquisto da parte di d'Amico Tankers Limited sulla High Harmony, in anticipo rispetto al periodo originariamente previsto, che sarebbe dovuto decorrere dal 2010. Si tratta della seconda opzione d'acquisto esercitata in anticipo, dopo quella sulla High Priority nel settembre 2007. Prima di essere acquisita, la High Harmony era noleggiata da d'Amico Tankers Limited; si tratta di una nave cisterna MR a doppio scafo da 45.913 dwt, costruita nel 2005 in Giappone dai cantieri Shin Kurushima. L'imbarcazione è stata acquistata per 2,9 miliardi di yen (US\$26,5 milioni), un prezzo significativamente inferiore rispetto al suo valore di mercato, che supera gli US\$50,0 milioni.

In data 17 gennaio 2008 d'Amico Tankers Limited ha concordato l'acquisto della High Consensus, con consegna prevista per febbraio 2008. Si tratta di una nave cisterna MR a doppio scafo da 45.896 dwt. Il prezzo di acquisto convenuto è pari a 2,9 miliardi di yen (US\$26,5 milioni), significativamente inferiore rispetto al suo valore di mercato, che supera gli US\$50,0 milioni. L'imbarcazione era stata originariamente noleggiata nel 2005 da d'Amico Tankers Limited, con un contratto che prevedeva un'opzione d'acquisto esercitabile a partire dal 2010.

d'Amico Tankers Limited ha inoltre definito l'acquisto della High Peace, con consegna prevista nel marzo 2008, dopo la sottoscrizione del Memorandum d'Intesa contrattuale, prevista per le prossime settimane. Si tratta di una nave cisterna MR a doppio scafo, da 45.888 dwt. Il prezzo di acquisto convenuto è pari a 2,9 miliardi di yen (circa US\$27,0 milioni), significativamente inferiore rispetto al suo valore di mercato, che supera gli US\$50,0 milioni. Tale imbarcazione era stata originariamente presa a noleggio nel 2004 da d'Amico Tankers Limited, con un contratto che prevedeva un'opzione di acquisto esercitabile a partire dal 2009. Come già avvenuto per l'acquisto della High Harmony e della High Consensus di cui sopra, il Gruppo ha negoziato con i proprietari l'esercizio anticipato dell'opzione, realizzando così la sua quarta acquisizione anticipata.

VARIAZIONI DELLA FLOTTA

Contratto di noleggio a lungo termine della Malbec

A gennaio 2008 d'Amico Tankers Limited ha sottoscritto un contratto di noleggio della durata di sei anni per la Malbec, una moderna e flessibile nave cisterna Handysize a doppio scafo di classe IMO da 38.500 dwt costruita nel 2004 in Cina dai cantieri Guangzhou. Tale imbarcazione è oggi parte della flotta operativa del Gruppo. Il contratto di time charter prevede inoltre un'opzione di acquisto a scadenza.

Vendita della High Trust

In data 1 febbraio 2008 il Gruppo ha concordato la vendita alla Bien Dong Shipping Company di Hanoi (Vietnam) della High Trust, una nave cisterna MR a doppio scafo da 45.937 dwt costruita nel 2004 in Giappone dai cantieri Shin Kurushima. La consegna dell'imbarcazione al nuovo proprietario ed il corrispondente integrale incasso del valore di vendita è prevista per marzo del 2008. Il prezzo di vendita lordo convenuto per l'imbarcazione è pari a US\$55,0 milioni, rispetto a un valore di bilancio pari a US\$31,5 milioni; ciò consente al Gruppo di realizzare una significativa plusvalenza, pari a circa US\$22,0 milioni. Prima della vendita, tale imbarcazione era stata noleggiata e poi acquistata da

d'Amico Tankers Limited, che su di essa aveva esercitato l'opzione di acquisto nel 2007.

Il numero delle imbarcazioni della flotta di Glenda International Shipping aumenta a 10

Come già evidenziato nella precedente sezione, in data 1 febbraio 2008 il Gruppo ha annunciato che GLENDA International Shipping Limited, la società di joint venture fra d'Amico International Shipping e il Gruppo Glencore, subentrerà alla St Shipping & Transport Pte. Ltd. di Singapore nel contratto per l'acquisto di tre ulteriori navi cisterna MR di classe IMO da 47.000 dwt. Tali navi sono in costruzione presso i cantieri Hyundai-Mipo Dockyard Co. Ltd (Hyundai-Mipo), ed hanno un prezzo di acquisto di US\$49,0 milioni ciascuna. Le loro consegne sono previste per dicembre 2009, gennaio 2011 e marzo 2011.

Tale acquisto porta a sei il numero delle imbarcazioni ordinate dal Gruppo presso i cantieri Hyundai-Mipo, ed a 10 la consistenza della flotta di Glenda International Shipping.

A seguito dell'esercizio delle opzioni di acquisto dopo il 31 dicembre 2007 e delle variazioni della flotta di cui sopra, il numero delle imbarcazioni 'in acqua' di d'Amico International Shipping può essere riassunto come segue:

	Al 31 Dicembre 2007			Al 12 Febbraio 2008		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	12,0	3,0	15,0	14,0	3,0	17,0
A noleggio	12,0	4,0	16,0	9,0	4,0	13,0
A noleggio indiretto	-	3,4	3,4	-	4,4	4,4
Totale	24,0	10,4	34,4	23,0	11,4	34,4

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

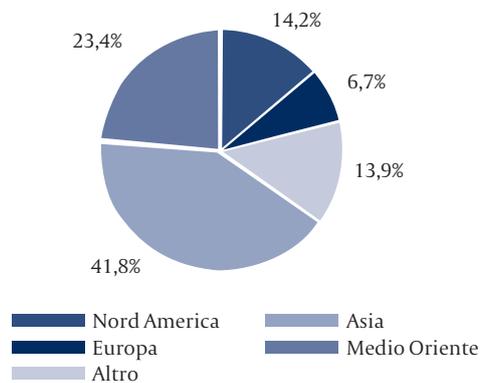
Dal 2003 al 2005 le tariffe di trasporto per le navi cisterna MR sono aumentate rapidamente, principalmente a causa dei forti tassi di crescita dell'economia mondiale, delle maggiori distanze di trasporto, delle possibili operazioni di arbitraggio indotte dalla volatilità delle tariffe di noleggio e del prezzo dei prodotti petroliferi, e infine dei colli di bottiglia nella logistica per il trasporto di tali merci.

Nonostante il gran numero di imbarcazioni consegnate negli ultimi due anni (un'espansione del 9% nel 2006 e del 10% nel 2007; fonte: Clarkson Research Services), la forte crescita della domanda ha mantenuto su livelli storicamente alti le tariffe di trasporto, con le tariffe medie per i time charter a 3 e 5 anni, che forniscono un'indicazione circa le future aspettative di mercato, in aumento.

Per il 2008 si prevedono ingressi ancora più consistenti di nuove imbarcazioni (incremento del 12%; fonte: Clarkson Research Services) ed un potenziale rallentamento della crescita economica e della domanda di petrolio dovuta alle difficoltà di cui stanno risentendo le istituzioni finanziarie e agli alti prezzi petroliferi. Ciononostante, una serie di elementi attenuanti (alcuni già osservati negli ultimi due anni, altri nuovi) dovrebbero fornire sostegno ai mercati dei noli; tra questi:

- ❏ Ulteriore allungamento dei tempi di scarico nelle aree geografiche di maggior consumo, quali la Costa Orientale degli Stati Uniti e l'Africa Occidentale, con relativo assorbimento della capacità di trasporto.
- ❏ Ulteriore scarsa disponibilità di cantieri per le manutenzioni (bacini) e per le riparazioni, con conseguenti forti ritardi.
- ❏ Aumento della domanda di imbarcazioni di classe IMO per fare fronte alla forte crescita del mercato per il trasporto di prodotti vegetali, di olio di palma e di prodotti chimici.
- ❏ Commercio in più direzioni dei prodotti petroliferi raffinati, in base alle opportunità di arbitraggio.

Suddivisione per area geografica¹ degli aumenti nella capacità di raffinazione 2008 - 2012

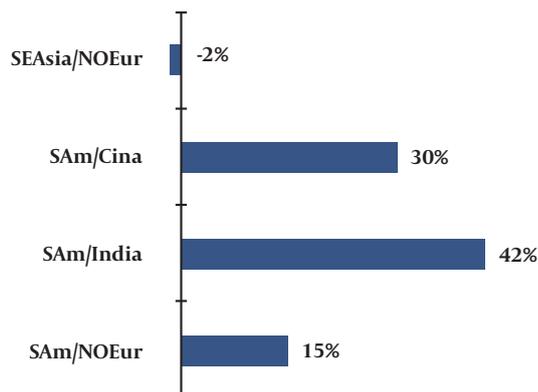


- ❏ Ulteriore irrigidimento delle procedure di ispezione e di esame da parte delle compagnie petrolifere, che favorirà le imbarcazioni a doppio scafo gestite direttamente dai proprietari, con gestione completamente in proprio della nave e dell'equipaggio; a tale riguardo, alcune grandi raffinerie asiatiche stanno riducendo l'utilizzo di navi cisterna a scafo singolo già prima del divieto definitivo del 2010.
- ❏ Ulteriore accelerazione della rottamazione delle più obsolete imbarcazioni a scafo singolo. In base a studi condotti da Clarkson, è prevista la rottamazione di navi per 8,20 milioni di tonnellate (dwt) nel segmento 25.000-50.000 dwt entro il 2010, che segna la scadenza prevista dall'IMO per l'operatività delle navi a scafo singolo.
- ❏ Forte aumento della capacità di raffinazione prevista, pari per il 2008 a 2,9 milioni di barili al giorno (bpd), mentre nel 2007 la crescita stimata è di 1,4 milioni bpd (fonte: International Energy Agency, Medium-Term Oil Market Report del luglio 2007).

Note:

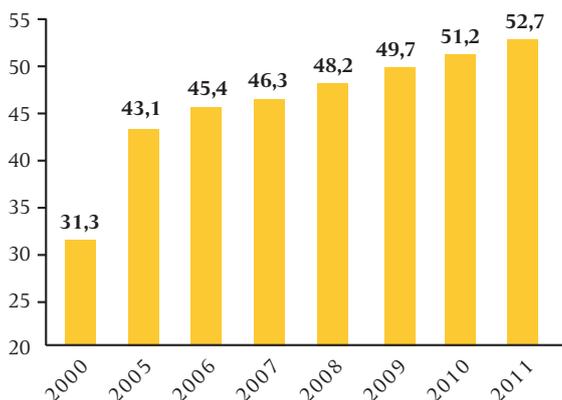
1. Fonte: International Energy Agency Medium-Term Oil Market Report, Luglio 2007.

Aumento % delle tariffe (07/06) per il trasporto di oli vegetali sulle principali rotte commerciali ^{1,2}



- Aumento della richiesta di viaggi sul lungo raggio, determinata da una crescente differenza di localizzazione fra luoghi di raffinazione e la domanda; la nuova capacità di raffinazione verrà collocata per lo più in Asia sud-orientale e in Medio Oriente, a grande distanza dalle principali aree geografiche di consumo, localizzate in Europa ed in Nord America.

Trasporto via mare di oli vegetali (milioni di tonnellate)¹



- Moderne raffinerie, spesso localizzate lontano rispetto alle aree geografiche di consumo, in grado di:
 - Soddisfare la crescente domanda specializzata di prodotti, determinata soprattutto dalle nuove normative ambientali di Stati Uniti ed Europa.
 - Processare petrolio greggio di qualità "sour", che dovrebbe rappresentare la maggior parte della futura produzione petrolifera (capacità più contenuta di aumentare la produzione di petrolio greggio di qualità "sweet").
- Scorte limitate di prodotti petroliferi, che hanno di recente raggiunto nel loro complesso i livelli minimi degli ultimi 4 anni, per Stati Uniti, Giappone e Cina, fra i principali paesi importatori di tali prodotti (fonte: Cleaves Shipbroking).
- La più grave carenza di carburante registrata in Cina negli ultimi quattro anni, con importazioni nel 2008 previste in aumento fra il 12 ed il 15% (fonte: Cleaves Shipbroking).

Note:

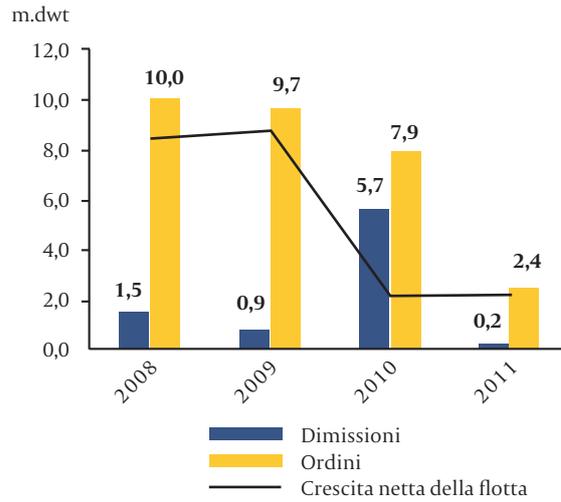
1. Fonte: Drewry

2. SEAsia – Asia sud-orientale; NOEur – Europa nord-occidentale; SAm – Sudamerica; India – Costa Occidentale dell'India.



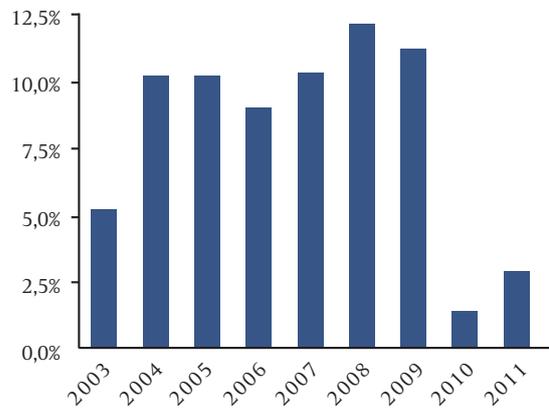
Cielo di Roma

Consegne/dismissioni di navi cisterna MR¹ (milioni di dwt)



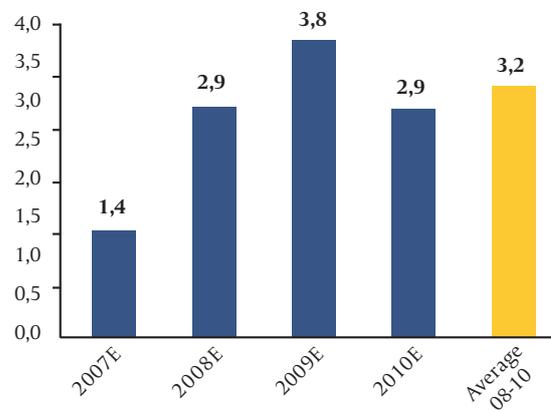
High Endurance

Crescita (in %) della flotta delle navi cisterna MR¹



Cielo di Salerno

Aumenti nella capacità mondiale di raffinazione² (milioni di bpd)



Note:

1. Navi cisterna MR di tonnellaggio compreso fra 25.000 e 55.000 dwt. Fonte: Clarkson Research Services al 1 gennaio 2008.
2. Fonte: International Energy Agency Medium-Term Oil Market Report, Luglio 2007.

PREMESSA

d'Amico International Shipping S.A. (di seguito, all'interno di questa sezione, "la Società") è una società regolarmente costituita secondo le leggi lussemburghesi e quotata sul segmento STAR del Mercato Telematico Azionario (di seguito, "MTA"), organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.a. (di seguito, "Borsa Italiana"). L'organizzazione della Società è conforme ai regolamenti e alle disposizioni di legge applicabili in Lussemburgo e, giusta la delibera del Consiglio di Amministrazione del 23 febbraio 2007, ha adottato il Codice di Autodisciplina delle Società Quotate in Italia, emanato ed approvato da Borsa Italiana nel marzo del 2006 (di seguito, "Codice di Autodisciplina"), nonché un insieme di regole di governance interna, nel rispetto sia del regime di corporate governance del Granducato di Lussemburgo, che dello stesso Codice di Autodisciplina.

La Società è altresì soggetta ad obblighi informativi relativi alla propria attività societaria, e all'obbligo di informativa periodica stabiliti da Consob (Organo di Vigilanza sui Mercati Finanziari in Italia), con proprie comunicazioni inviate alla Società in data 5 e 12 aprile 2007, secondo quanto previsto all'art. 114 del regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 di attuazione delle normative sugli emittenti previste dal Decreto Legislativo n. 58 del 24 febbraio 1998 e successive modifiche apportate con delibere Consob (di seguito, il "Regolamento Emittenti Consob"), nonché ai sensi dell'art. 2.1.4 del Regolamento dei Mercati organizzati e gestiti da Borsa Italiana (di seguito, "Regolamento di Borsa").

In adempimento degli obblighi normativi viene annualmente redatta la "Relazione sulla Corporate Governance", consultabile sul sito Internet www.damicointernationalshipping.com

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Lo Statuto della Società prevede che essa venga amministrata da un Consiglio di Amministrazione, composto da almeno tre (3) membri, non necessariamente azionisti, e che l'Assemblea dei Soci determini il numero dei Consiglieri di Amministrazione. Tale numero è stato fissato in sei (6) dall'Assemblea Straordinaria dei Soci tenutasi in data 23 febbraio 2007.

Ad eccezione di uno dei Consiglieri di Amministrazione, nominato in occasione della costituzione della Società (9 febbraio 2007), il Consiglio di Amministrazione è stato eletto dalla suddetta Assemblea dei Soci, conformemente a quanto previsto dallo Statuto della Società. I Consiglieri di Amministrazione così nominati restano in carica per il periodo di un anno, che si concluderà in occasione dell'Assemblea dei Soci convocata per l'approvazione del Bilancio della Società relativo all'esercizio 2007. Alla data dell'approvazione del progetto di Bilancio relativo all'esercizio 2007 (di seguito, il "Progetto di Bilancio"), il Consiglio di Amministrazione è composto da sei (6) Amministratori, di cui tre (3) Esecutivi, e tre (3) Non-Esecutivi; di questi ultimi, due (2) sono Amministratori Indipendenti. Il numero di Amministratori Indipendenti è stato ritenuto adeguato con riferimento alle dimensioni del Consiglio di Amministrazione ed all'attività della Società.

Conformemente alle raccomandazioni contenute nel Codice di Autodisciplina, e tenuto conto delle finalità e delle dimensioni della Società e delle sue Controllate, nella riunione del Consiglio di Amministrazione tenutasi in data 23 febbraio 2007 è stato deliberato di fissare in venti (20) il numero massimo delle cariche di cui gli Amministratori possono essere titolari esternamente alla Società negli organi di amministrazione e/o controllo di: (i) società quotate; (ii) società finanziarie operanti nei confronti del pubblico; (iii) società esercenti attività bancaria o assicurativa.

Lo Statuto della Società prevede che essa possa impegnarsi nei confronti di terzi mediante la firma singola del Presidente del Consiglio di Amministrazione, ovvero mediante firma congiunta di due Consiglieri di Amministrazione, mediante firme singole o congiunte di coloro ai quali sia stata delegata l'ordinaria amministrazione della Società (limitatamente agli atti di ordinaria amministrazione), o mediante firme singole o congiunte di coloro cui sia stata conferita dal Consiglio di Amministrazione procura speciale alla firma, nei limiti previsti dalla procura conferita. Come previsto all'Articolo 13 dello Statuto della Società, il Consiglio di Amministrazione può delegare la gestione ordinaria della Società ed i poteri sociali di rappresentanza della stessa, limitatamente alla gestione ordinaria, ad uno o più persone fisiche o comitati, a sua discrezione, specificando i limiti dei poteri oggetto di delega, nonché le modalità del loro esercizio. Il Consiglio di Amministrazione può altresì conferire procure speciali o deleghe, o affidare discrezionalmente funzioni in via permanente o temporanea a persone fisiche o a comitati.

Alla data dell'approvazione del Progetto di Bilancio, tre (3) dei **Consiglieri di Amministrazione** sono **Amministratori Esecutivi**: il Sig. Paolo d'Amico, il Sig. Cesare d'Amico ed il Sig. Marco Fiori. Inoltre, nella riunione del Consiglio di Amministrazione tenutasi in data 23 febbraio 2007, è stata deliberata la nomina del Sig. Paolo d'Amico a Presidente del Consiglio di Amministrazione, senza specifica delega di poteri, del Sig. Marco Fiori ad Amministratore Delegato della Società, con responsabilità e rappresentanza nei limiti degli atti di ordinaria amministrazione, nonché con possibilità di impegnare la Società con firma singola per importi fino a cinque (5) milioni di dollari USA; è stato inoltre istituito un Comitato Esecutivo con il compito di esaminare e valutare tutti i documenti, progetti e proposte di natura strategica e finanziaria, relativi alla Società e alle sue Controllate, di verificarne il contenuto e di relazionarne in merito al Consiglio di Amministrazione. Nell'esercizio 2007 il Comitato Esecutivo si è riunito due (2) volte, con una percentuale di presenza di tutti i suoi membri, pari al 100%.

Alla data dell'approvazione del Progetto di Bilancio, gli **Amministratori Non-Esecutivi** sono tre (3): il Sig. Massimo Castrogiovanni, il Sig. Stas Jozwiak ed il Sig. Gianni Nunziante.

Un numero adeguato di **Amministratori Indipendenti** è essenziale per la tutela degli interessi degli Azionisti (in particolare degli azionisti di minoranza) e degli interessi di terzi, garantendo che vengano risolti in maniera imparziale i potenziali conflitti fra gli interessi della Società e quelli dell'Azionista di Controllo. Alla data dell'approvazione del Progetto di Bilancio, sulla base delle dichiarazioni effettuate dalle parti interessate, gli Amministratori Non-Esecutivi Indipendenti sono due (2), ovvero: il Sig. Massimo Castrogiovanni ed il Sig. Stas Jozwiak. In linea con quanto previsto dal Codice di Autodisciplina, il numero degli Amministratori Indipendenti è sufficiente a garantire che le loro opinioni abbiano un peso significativo nel processo decisionale del Consiglio di Amministrazione. I requisiti di indipendenza sono quelli stabiliti agli articoli 3.C.1. e 3.C.2. del Codice di Autodisciplina. Sulla base delle informazioni fornite dagli Amministratori, e di quelle in possesso della Società, il Consiglio di Amministrazione ha adeguatamente verificato al momento della nomina degli Amministratori auto-dichiaratisi Indipendenti che ciascuno di essi aveva i requisiti di indipendenza previsti dal Codice di Autodisciplina. I risultati del processo di valutazione sono stati resi noti al mercato in occasione della quotazione della Società. Tale tipo di verifica viene effettuata periodicamente nel corso del mandato degli Amministratori Indipendenti, ed i relativi risultati vengono evidenziati nella relazione annuale di Corporate Governance.

Poiché il Presidente del Consiglio di Amministrazione è Amministratore Esecutivo nonché, indirettamente, uno degli Azionisti di Controllo, il Consiglio di Amministrazione, secondo quanto previsto dal Codice di Autodisciplina, nel corso della riunione tenutasi in data 23 febbraio 2007, ha nominato il Sig. Stas Jozwiak "Lead Independent Director" incaricato di coordinare l'attività e le richieste degli Amministratori Non-Esecutivi, ed in particolare degli Amministratori Indipendenti. Tale ruolo è sicuramente volto a fornire un punto di riferimento e di coordinamento per le esigenze degli Amministratori Indipendenti, e per i loro suggerimenti.

OPERAZIONI RILEVANTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE CON PARTI CORRELATE

Conformemente a quanto previsto all'Articolo 9 del Codice di Autodisciplina, in data 7 febbraio 2008 il Consiglio di Amministrazione, previo parere del Comitato per il Controllo Interno, ha approvato e adottato un insieme di regole interne volte a garantire la trasparenza e la correttezza sostanziale e procedurale delle operazioni poste in essere dalla Società direttamente o per il tramite delle sue Controllate, che abbiano un rilevante peso sull'attività della Società, sui suoi bilanci, sui dati economici e finanziari, in considerazione della loro natura, importanza strategica o dimensione, con particolare riferimento a Operazioni Significative poste in essere dalla Società o dalle sue Controllate nei confronti di Parti Correlate.

Le suddette regole individuano quali sono le Operazioni Rilevanti e le Operazioni Significative poste in essere con Parti Correlate, e riservano esclusivamente al Consiglio di Amministrazione, previa consultazione con il Comitato di Controllo Interno, il diritto di preventiva approvazione (per le operazioni di diretta competenza della Società) o di preventiva valutazione (per le operazioni su cui hanno competenza le Controllate dirette o indirette della Società). Tali regole prevedono inoltre che gli Amministratori forniscano al Consiglio di Amministrazione, con ragionevole anticipo, una sintetica analisi di tutti gli aspetti di rilievo relativi alle Operazioni Rilevanti ed alle Operazioni Significative con Parti Correlate che siano state sottoposte alla loro attenzione, nonché le informazioni in merito alla natura della relazione, alle modalità di svolgimento dell'operazione, alle condizioni economiche e di altro tipo, alle procedure di valutazione impiegate, alla motivazione a monte dell'operazione, all'interesse della Società o delle Controllate alla sua attuazione ed ai rischi connessi, alla coerenza strategica, alla fattibilità economica ed al ritorno previsto per la Società o le Controllate ("Informazioni Rilevanti").

COMITATI ISTITUITI DAL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

In conformità alle raccomandazioni di cui all'Articolo 5 del Codice di Autodisciplina, nella riunione tenutasi in data 23 febbraio 2007 il Consiglio di Amministrazione ha istituito un Comitato per le Nomine, un Comitato per la Remunerazione ed un Comitato per il Controllo Interno. In base alla suddetta delibera, tutti i Comitati così istituiti sono composti da tre Consiglieri di Amministrazione Non-Esecutivi, due dei quali sono Amministratori Indipendenti. Il numero di Amministratori Indipendenti è stato ritenuto adeguato per consentire l'istituzione dei Comitati.

Cielo di Roma



SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO

La Società sta provvedendo a realizzare un Sistema di Controllo Interno efficiente ed adeguato, mediante l'istituzione di un insieme di regole, processi e strutture organizzative per il monitoraggio dell'efficienza delle operazioni societarie, dell'affidabilità dell'informazione finanziaria, del rispetto di leggi e regolamenti e della salvaguardia del patrimonio sociale. Il Consiglio di Amministrazione, in quanto soggetto responsabile del Sistema di Controllo Interno, espleta i propri compiti sulla base di un modello derivato dal Report COSO (Committee of Sponsoring Organizations), dal Codice di Autodisciplina e dalle best practice a livello nazionale e internazionale.

Nella riunione del 7 febbraio 2008, il Consiglio di Amministrazione, a seguito di parere positivo del Comitato di Controllo Interno, ha deliberato l'approvazione delle Linee Guida per il Sistema di Controllo Interno (di seguito, "Linee Guida"), redatte al fine di garantire la corretta individuazione, misurazione, gestione e controllo dei principali rischi per la Società e per le sue Controllate, al fine di prevenirli e di tutelare il patrimonio aziendale coerentemente con i principi di buona gestione.

Nella riunione tenutasi in data 7 febbraio 2008 il Consiglio di Amministrazione, con il supporto del Comitato di Controllo Interno, ha individuato e nominato il Presidente della Società quale

Amministratore Esecutivo incaricato di sovrintendere alla funzionalità del Sistema di Controllo Interno ed alla sua efficace applicazione. L'Amministratore così incaricato fornisce al Consiglio di Amministrazione il supporto per l'esecuzione delle funzioni di controllo interno, e, operando nei limiti e sulla base delle Linee Guida stabilite dal Consiglio di Amministrazione, si occupa:

- ▣ dell'individuazione dei principali rischi aziendali, sulla base delle caratteristiche operative della Società e delle sue Controllate, relazionando periodicamente al Consiglio di Amministrazione in merito ai risultati delle proprie valutazioni;
- ▣ dell'applicazione delle Linee Guida approvate dal Consiglio di Amministrazione;
- ▣ della progettazione, dell'operatività e della gestione del Sistema di Controllo Interno;
- ▣ del monitoraggio sull'efficienza, l'adeguatezza e l'efficace applicazione del Sistema di Controllo Interno;
- ▣ di accertare che il Sistema di Controllo Interno sia pronto ad affrontare qualsiasi problematica che possa evidenziarsi nel corso del processo di monitoraggio o in conseguenza dell'evoluzione dell'organizzazione o della struttura operativa societaria, dei cambiamenti nell'attività della Società e nel contesto normativo e regolamentare che riguardano la Società.

L'Amministratore Esecutivo incaricato di sovrintendere al Sistema di Controllo Interno si avvale, nello svolgimento dei propri compiti, del supporto del Preposto al Controllo Interno, e riferisce al Consiglio di Amministrazione in merito all'attività svolta su richiesta di quest'ultimo, o quando lo ritenga necessario per il verificarsi di specifiche problematiche.

Nella riunione tenutasi in data 7 febbraio 2008, il Consiglio di Amministrazione della Società ha deliberato, su proposta del Presidente, nella sua qualità di, Amministratore Esecutivo incaricato di sovrintendere al Sistema di Controllo Interno, e previo parere fornito dallo stesso Comitato di Controllo Interno, la nomina del **Preposto al Controllo Interno**, accertandosi che questo disponga di mezzi adeguati per lo svolgimento della funzione assegnatagli, nei limiti previsti dal bilancio della Società. Il Preposto al Controllo Interno nominato in data 7 febbraio 2008 è il responsabile della funzione *Internal Audit* della Società e non ha responsabilità su alcuna area operativa, non dipende gerarchicamente da alcun responsabile di aree operative e ha diretto accesso a tutte le informazioni utili per lo svolgimento del proprio incarico. Il Preposto al Controllo Interno è incaricato di svolgere i seguenti compiti:

- ▣ verificare che il Sistema di Controllo Interno sia sempre adeguato, pienamente operativo e funzionante;
- ▣ riferire all'Amministratore Esecutivo incaricato di sovrintendere al Sistema di Controllo Interno, al Comitato per il Controllo Interno e ai Commissaires aux Comptes sulla gestione dei profili di rischio e sulla corretta attuazione dei progetti per il monitoraggio del rischio.

Come deliberato nel corso della riunione del Consiglio di Amministrazione del 1 agosto 2007, ai sensi della normativa italiana (D. Lgs. n. 231/2001), il Consiglio di Amministrazione sta valutando (con l'assistenza di consulenti esterni), l'adozione di **modelli organizzativi e gestionali**, nonché di un **Codice di Condotta** da adottare dalla Società a integrazione del Sistema di Controllo Interno, e che contengono i principi etici d'impresa che la Società osserva, e di cui è richiesto il rispetto da parte di Amministratori, Commissaires aux Comptes, dipendenti, consulenti e partner della Società. Va tuttavia considerato che la Società è di diritto lussemburghese, e che l'attuazione di tali modelli organizzativi e gestionali, obbligatoriamente richiesta per il mantenimento della qualifica di STAR da parte del titolo della società quotato sull'MTA organizzato e gestito da Borsa Italiana, sarà completata, in conformità a quanto previsto dal Regolamento di Borsa, entro il 31 marzo 2008.

REVISORI

In base all'Articolo 17 dello Statuto, le operazioni societarie e le sue situazioni contabili periodiche, compresi più specificatamente i libri contabili e le scritture contabili, sono sottoposti a revisione da parte di uno o più Commissaires aux Comptes e/o, se previsto ai sensi della normativa vigente, da revisori esterni, che non siano azionisti della Società. I Commissaires aux Comptes e/o i revisori esterni verranno incaricati dall'Assemblea degli Azionisti per un mandato che avrà durata non



superiore ai sei anni, e resteranno in carica fintanto che non ne saranno stati eletti i successori. Essi sono rieleggibili e possono essere rimossi dall'incarico in qualsiasi momento (anche senza una giusta causa), mediante delibera adottata dall'Assemblea degli Azionisti.

Su proposta del Comitato per il Controllo Interno, e nel rispetto delle norme e delle disposizioni di legge vigenti in Lussemburgo, in data 3 aprile 2007 l'Assemblea Straordinaria degli Azionisti ha nominato “**Commissaires aux Comptes**” la società Lux-Fiduciaire S.à.r.l., conferendole un mandato della durata di un anno, con scadenza prevista in occasione dell'Assemblea dei Soci convocata per l'approvazione del Bilancio della Società relativo all'esercizio 2007. I Commissaires aux Comptes hanno poteri illimitati di supervisione e di controllo su tutte le attività operative della Società; possono esaminare i registri contabili, la corrispondenza, i verbali, e, in via generale, tutte le risultanze contabili della Società, sempre però presso la sede della Società. I Commissaires aux Comptes possono partecipare alle riunioni del Comitato per il Controllo Interno.

Su proposta del Comitato per il Controllo Interno, in data 23 febbraio 2007 il Consiglio di Amministrazione ha nominato **revisore esterno (“Réviseur d'entreprises”)** del bilancio d'esercizio e consolidato della Società, Moore Stephens S.à.r.l., con sede in Lussemburgo, conferendole un mandato della durata di un anno, con scadenza prevista in occasione dell'Assemblea dei Soci convocata per l'approvazione del Bilancio della Società relativo all'esercizio 2007.

PIANO DI STOCK OPTION

In data 6 settembre 2007 l'Assemblea Straordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping ha approvato il Piano di Stock Option già in precedenza accettato dal Consiglio di Amministrazione nella riunione tenutasi il 1 agosto 2007. Le relative condizioni e i dettagli completi vengono meglio descritti nel "Documento Informativo" pubblicato sul sito Web del Gruppo.

Beneficiari del Piano di Stock Option sono Marco Fiori, Michael Valentin e Alberto Mussini, amministratori e dirigenti che, grazie all'importanza e alla criticità dei loro ruoli e delle loro posizioni nella struttura gerarchica e di staff, oltre che per l'incidenza della loro attività sui risultati aziendali, ricoprono "posizioni-chiave" all'interno del Gruppo.

Il Piano di Stock Option prevede l'assegnazione di n. 2.631.774 opzioni suddivise in 4 tranches, con possibilità di accumulo, che incorporano il diritto all'acquisto di n. 2.631.774 azioni d'Amico International Shipping (pari all'1,7% delle azioni che risulteranno emesse a completamento del piano). Tutte le opzioni verranno esercitate entro il 31 luglio 2010. Il prezzo di esercizio delle opzioni per tutti i beneficiari del Piano di Stock Option e per ciascuna delle tranches assegnate è stato fissato ad €3,50 l'azione, e non è dunque collegato al valore in borsa del titolo.

Per Marco Fiori, il Piano di Stock Option prevede l'assegnazione di n. 1.315.887 opzioni, che incorporano il diritto a sottoscrivere o acquistare n. 1.315.887 azioni. Il Piano prevede l'assegnazione a Michael Valentin di n. 1.052.710 opzioni che incorporano il diritto ad acquistare o sottoscrivere altrettante azioni. Per Alberto Mussini il Piano di Stock Option prevede l'assegnazione di n. 263.177 opzioni, che incorporano il diritto di acquistare o a sottoscrivere 263.177 azioni. Successivamente alla data di approvazione del Piano di Stock Option e fino ad oggi, nessuno dei beneficiari ha esercitato i diritti di cui è titolare; pertanto, tutte le suddette opzioni sono considerate in circolazione.

STOCK OPTIONS ASSEGNATE AD AMMINISTRATORI E DIRIGENTI DELLA SOCIETÀ, RELATIVE AD AZIONI DELLA SOCIETÀ E DELLE SUE CONTROLLATE

(Ciascuna opzione incorpora il diritto a sottoscrivere o acquistare una azione) – (v. Articolo 78 del Regolamento Consob 11971/99).

Nome	Società	Carica	N. di opzioni possedute a inizio esercizio 2007			N. di opzioni assegnate nel corso dell'esercizio 2007 (assemblea soci del 6/9/2007)		
			N. opzioni	Prezzo medio di esercizio	Data media di scadenza	N. opzioni	Prezzo medio di esercizio	Data media di scadenza
Marco Fiori	d'Amico Internat. Shipping SA ⁽¹⁾	Amm.re Delegato	-	-	-	1.315.887	Euro 3,50	31/7/2010
Micheal Valentin	d'Amico Tankers Ltd ⁽²⁾	Direttore Operativo e Amm.re	-	-	-	1.052.710	Euro 3,50	31/7/2010
Alberto Mussini	d'Amico Internat. Shipping SA ⁽³⁾	Direttore Finanziario	-	-	-	263.177	Euro 3,50	31/7/2010

Nome	Società	Carica	N. di opzioni esercitate nel corso dell'esercizio 2007			N. di opzioni scadute nel corso dell'esercizio 2007	N. di opzioni possedute a fine esercizio 2007		
			N. opzioni	Prezzo medio di esercizio	Prezzo medio azioni in data di esercizio		N. opzioni	N. opzioni	Prezzo medio di esercizio
Mr. Marco Fiori	d'Amico Internat. Shipping SA ⁽¹⁾	Amm.re Delegato	-	-	-	-	1.315.887	Euro 3,50	31/7/2010
Mr. Micheal Valentin	d'Amico Tankers Ltd ⁽²⁾	Direttore Operativo e Amm.re	-	-	-	-	1.052.710	Euro 3,50	31/7/2010
Mr. Alberto Mussini	d'Amico Internat. Shipping SA ⁽³⁾	Direttore Finanziario	-	-	-	-	263.177	Euro 3,50	31/7/2010

Note:

1. Oltre alla carica in d'Amico International Shipping S.A., ricopre le seguenti cariche: Amministratore di d'Amico Tankers Ltd (Irlanda), Amministratore Delegato di d'Amico Tankers Monaco, Amministratore di d'Amico Tankers UK Ltd, Amministratore di d'Amico Tankers Singapore Pte Ltd.

2. Oltre alla carica in d'Amico Tankers Ltd, ricopre le seguenti cariche: Amministratore di d'Amico Tankers Singapore Pte Ltd, Amministratore di d'Amico Tankers UK Ltd.

3. Oltre alla carica in d'Amico International Shipping S.A., ricopre le seguenti cariche: Direttore Finanziario di d'Amico Tankers Limited (Irlanda).



High Progress on Ice



HIGH VENTURE

d' AMICO

Gruppo d'Amico International Shipping

Bilancio Consolidato
al 31 dicembre 2007

High Venture



CONTI ECONOMICI CONSOLIDATI

US\$ migliaia	Note	2007	2006
Ricavi	(4)	310 260	299 555
Costi diretti di viaggio	(5)	(58 575)	(56 286)
Ricavi base <i>time charter</i>	(6)	251 685	243 269
Costi per noleggi passivi	(7)	(92 352)	(105 929)
Altri costi operativi diretti	(8)	(34 647)	(27 496)
Costi generali ed amministrativi	(9)	(22 408)	(8 471)
Altri proventi operativi	(10)	3 767	2 761
Plusvalenze da vendita navi	(11)	-	29 978
Risultato operativo lordo		106 045	134 111
Ammortamenti		(29 507)	(22 604)
Risultato operativo		76 539	111 508
Proventi (oneri) finanziari netti	(12)	(10 950)	(17 750)
Utile prima delle imposte		65 589	93 758
Imposte sul reddito	(13)	9 492	(8 850)
Utile netto		75 081	84 908
L'utile netto è interamente di pertinenza della capogruppo.			
Utile per azione¹		0,501	0,566
Utile diluito per azione²		0,492	0,566

Note:

1. In considerazione del fatto che d'Amico International Shipping SA è stata costituita nel 2007, a fini comparativi, l'utile per azione 2006 è stato calcolato dividendo l'utile netto di periodo per il numero di azioni della d'Amico International Shipping SA's al 31 dicembre 2007 (149,949,907 azioni). V. nota 1 per le basi di confronto.

2. L'utile diluito per azione 2007 è stato calcolato ipotizzando l'emissione del numero totale di azioni previsto dal piano di share options (2.661.774).

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO

US\$ migliaia	Note	2007	2006
ATTIVITÀ			
Attività non correnti			
<i>Immobilizzazioni materiali</i>	(14)	430 605	377 571
<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>	(15)	4	50
Totale attività non correnti		430 609	377 621
Attività correnti			
<i>Rimanenze</i>	(16)	9 300	5 213
<i>Crediti a breve ed altre attività correnti</i>	(17)	35 863	39 149
<i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	(18)	24 926	13 932
Totale attività correnti		70 090	58 294
Totale attività		500 699	435 915
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO			
Patrimonio netto (19)			
<i>Capitale Sociale</i>		149 950	159
<i>Utili portati a nuovo</i>		75 081	154 367
<i>Altre riserve</i>		57 659	(536)
Patrimonio netto totale		282 689	153 990
Passività non correnti			
<i>Banche ed altri finanziatori</i>	(20)	178 482	187 724
<i>Fondo imposte differite</i>	(21)	-	10 169
Totale passività non correnti		178 482	197 893
Passività correnti			
<i>Banche ed altri finanziatori</i>	(20)	-	16 000
<i>Altre passività finanziarie correnti</i>	(22)	4 355	37 861
<i>Debiti a breve ed altre passività correnti</i>	(23)	35 100	25 827
<i>Debiti per Imposte correnti</i>	(24)	73	4 344
Totale passività correnti		39 528	84 032
Totale passività e patrimonio netto		500 699	435 915

US\$ migliaia	2007	2006
Utile netto	75 081	84 908
Ammortamenti	29 507	22 604
Imposte correnti e differite	(9 492)	8 850
Oneri finanziari	10 950	17 750
Plusvalenze da vendita immobilizzazioni	-	(29 978)
Altri componenti che non influenzano le disponibilità liquide	3	-
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	106 048	104 133
Variazioni delle rimanenze	(4 087)	(751)
Variazioni dei crediti a breve	3 286	(7 118)
Variazioni dei debiti a breve	10 159	4 169
Imposte pagate	(5 010)	(124)
Interessi corrisposti	(12 509)	(11 074)
Flussi di cassa netti da attività operative	97 887	89 236
Acquisto di immobilizzazioni materiali	(84 458)	(109 672)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni immateriali	1 914	70 0054
Altri investimenti	(4)	(50)
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(82 548)	(39 718)
Variazione dei crediti verso la controllante	(38 914)	(69 705)
Aumenti di capitale	92 416	-
Altre variazioni del patrimonio netto	1 271	51
Azioni proprie	(11 199)	-
Rimborso finanziamenti bancari	(316 400)	(184 427)
Utilizzo finanziamenti bancari	293 482	208 000
Dividendi	(25 000)	-
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(4 344)	(46 081)
Variazione della liquidità	10 994	3 438
Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide	10 994	3 438
Disponibilità liquide ad inizio periodo	13 932	10 494
Disponibilità liquide a fine periodo	24 926	13 932

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

US\$ migliaia	Capitale sociale	Utili Portati a Nuovo	Altre Riserve	Totale
Saldo al 1 gennaio 2007¹	159	154 367	(536)	153 990
Capitale sociale iniziale sottoscritto e versato	35	-	-	35
Dividendi	-	(25 000)	-	(25 000)
Aumenti di capitale	149 807	(128 814)	71 389	92 382
Altre variazioni	(51)	(553)	(1 996)	(2 600)
Azioni proprie	-	-	(11 199)	(11 199)
Utile del periodo	-	75 081	-	75 081
Saldo al 31 dicembre 2007	149 950	75 081	57 658	282 689

High Progress Fos



Note:

1. Il saldo al 1 gennaio 2007 evidenzia, a fini di raffronto, i saldi del bilancio aggregato al 31 dicembre 2006 (v. nota 1)

Il Gruppo d'Amico International Shipping ha adottato gli IFRS (International Financial Reporting Standards) e gli IAS (International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) e recepiti dall'Unione Europea. Nel termine IFRS sono inclusi anche tutti gli IAS (International Accounting Standard) in vigore, nonché tutte le interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), denominato in precedenza Standing Interpretations Committee (SIC).

Gli importi sono espressi in dollari USA, valuta funzionale utilizzata dal Gruppo.

1. PRINCIPI CONTABILI

Il bilancio è stato redatto applicando i principi contabili già adottati nella redazione del bilancio aggregato al 31 dicembre 2006, pubblicato all'interno del prospetto informativo del 26 aprile 2007 redatto ai fini della quotazione del titolo (Offerta Pubblica Iniziale). E' da sottolineare che le scritture di rettifica per 12,1 milioni di US\$ relative a fondi ammortamento, evidenziate nel bilancio inserito nel prospetto informativo, sono state eliminate, in quanto erano state evidenziate ai soli fini di raffronto con i risultati degli esercizi precedenti.

Di seguito sono indicati i principi contabili di maggior rilievo applicati in modo uniforme.

PRINCIPI DI CONSOLIDAMENTO

I presenti prospetti contabili illustrano i risultati conseguiti dalla società controllante, d'Amico International Shipping SA, e dalle sue controllate nell'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2007. d'Amico International Shipping SA è una società di diritto lussemburghese costituita il 9 febbraio 2007 che, a seguito della riorganizzazione delle società controllate dal Gruppo d'Amico, ha acquisito il controllo di d'Amico Tanker Limited, società che si occupa della operatività Tanker del Gruppo d'Amico. I risultati comprendono quindi quelli conseguiti dalle società facenti parte del Gruppo d'Amico International Shipping dopo la riorganizzazione, a decorrere dal mese di gennaio 2007, data di effettivo trasferimento del controllo. I dati comparativi con l'esercizio 2006 sono presentati su base omogenea ed aggregata, con riferimento alle società allora esistenti (v. nota n. 30). Poiché d'Amico International Shipping è stata costituita nel 2007, i dati di raffronto relativi al capitale e alle riserve non vengono forniti.

Società Controllate

Sono le imprese controllate dal Gruppo in base alla definizione dello IAS 27 - Bilancio Consolidato e Separato. 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, 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 partecipazioni di minoranza e l'eventuale utile netto di competenza vengono evidenziati a separatamente dal patrimonio netto del gruppo, in base alla percentuale di attività nette del Gruppo di loro pertinenza.

Entità a Controllo Congiunto

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

OPERAZIONI IN VALUTA

La maggioranza dei ricavi e dei costi del Gruppo sono espressi in dollari USA, valuta funzionale del Gruppo. 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 denominate in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite in dollari USA utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di riferimento del bilancio. Tutte le differenze su cambi sono imputate a 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 voci della situazione patrimoniale vengono convertite al tasso di cambio in vigore alla data di redazione dello stato patrimoniale. Le differenze di cambio originate dalla conversione del bilancio in dollari USA vengono imputate direttamente a patrimonio netto.

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 scarico a scarico' (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 dell'imbarcazione dal porto di carico fino al successivo porto di scarico. 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 imputa una percentuale dei ricavi stimati del viaggio 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.

Partecipazione a consorzi ("pool")

d'Amico International Shipping genera una parte significativa dei propri ricavi tramite i pool. I ricavi totali del pool vengono generati da ciascuna delle navi che partecipa al consorzio 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 del pool che è di competenza del Gruppo viene contabilizzata imputando a bilancio la corrispondente quota di partecipazione, calcolata in base alla partecipazione consortile. La quota di ricavi del gruppo che derivano dai pool dipendono dal numero di giorni in cui le imbarcazioni 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.

Per le entità giuridiche consortili controllate per intero si procede al consolidamento voce per voce, mentre i ricavi derivanti dalla partecipazione al consorzio Handytanker, (soggetto giuridico non controllato da d'Amico International Shipping) sono contabilizzati su base time charter al netto dei costi diretti di viaggio e delle commissioni relative alla partecipazione al consorzio. La

partecipazione in Handytankers K/S è esposta al costo.

I proventi per commissioni di noleggio ricevuti da altri partecipanti al consorzio a copertura delle spese vengono calcolati come percentuale fissa dei ricavi da trasporti. Tali commissioni vengono iscritte a conto economico alla voce "Altri proventi - operativi" contestualmente all'iscrizione dei relativi ricavi da trasporti nel consorzio.

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 allo scarico 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 ED 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 plusvalenze (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 società capogruppo d'Amico International Shipping SA e di alcune controllate (società di servizi) vengono calcolate in base al reddito imponibile d'esercizio applicando le appropriate aliquote fiscali 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.

A decorrere dall'esercizio 2007, la principale società operativa del Gruppo, d'Amico Tankers Limited (con sede in Irlanda) è stata autorizzata (relativamente a tutte le attività che in ciò rientrano)



Cielo di Roma

all'adozione del regime fiscale della *tonnage tax* in vigore in Irlanda. 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 con sede in Irlanda 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. 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 del 25% per i proventi da interessi, mentre i ricavi da plusvalenze che non rientrano nel regime di *tonnage tax* sono tassati all'aliquota del 20%) e danno origine ad attività e passività fiscali differite.

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 dello 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 ridotti nel caso in cui non si ritenga probabile che vi saranno sufficienti utili assoggettabili a tassazione. 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 aggregato come voce di costo o di ricavo, eccetto se sono riferibili a voci di bilancio direttamente imputabili al patrimonio netto; in tal caso l'onere fiscale differito verrà anch'esso imputato a patrimonio netto.

IMMOBILIZZAZIONI (FLOTTA)

NAVI

Le navi di proprietà sono iscritte nello stato patrimoniale 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 imbarcazioni, comprese le spese per interessi sostenute durante il periodo di costruzione, sulla base dei finanziamenti ottenuti per le imbarcazioni.

L'ammortamento viene calcolato a quote costanti in relazione alla stimata vita utile residua delle componenti principali delle navi. Per le nuove imbarcazioni del gruppo, la vita utile residua stimata è generalmente pari in media a 17 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 applicate dal mercato, che vengono ricalcolate 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 sottoposta a nuova stima con cadenza annua.

Le nuove navi in corso di costruzione (le c.d. *Newbuilding*) sono iscritte in bilancio al valore di costo al netto di eventuali perdite di valore che siano state identificate. Il costo delle *newbuildings* 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 capitalizzati.

L'ammortamento ha inizio al momento della consegna della nave.

Le plusvalenze e le minusvalenze derivanti dalla vendita di navi sono imputati a bilancio nel momento in cui gli oneri e i diritti connessi alla proprietà della nave stessa vengono trasferiti in capo all'acquirente, e sono determinati sulla base del prezzo di vendita al netto dei costi connessi alla vendita e del valore residuo della nave iscritta a bilancio.

SPESE DI BACINO

Ai fini 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) che non possono essere realizzate durante la normale operatività delle navi. Tali operazioni vengono compiute all'incirca ogni trenta mesi, a seconda del tipo di intervento e dei requisiti esterni. I costi di bacino possono anche includere alcuni 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 newbuilding 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 stimata sulla base dei costi previsti per il primo bacino successivo.

SVALUTAZIONI

I valori delle navi vengono periodicamente rivisti tenendo conto delle condizioni di mercato. Sul valore delle imbarcazioni iscritte a bilancio viene condotto un "impairment test" nei casi in cui le circostanze indichino che tale valore non è quello di recupero. 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 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 al calcolo 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. Una perdita di valore iscritta a bilancio può essere successivamente rivalutata 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; 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 imbarcazioni. Tali stime sono basate su andamenti storici 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 pagamenti 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



Cielo di Roma

delle navi. Le rimanenze di carburanti IFO ed MDO a bordo delle navi sono iscritte in bilancio al valore di costo, calcolate utilizzando il metodo FIFO, mentre le rimanenze di Luboil sono valutate al costo di rimpiazzo.

STRUMENTI FINANZIARI

Gli strumenti finanziari sono contratti che danno origine ad attività e a passività finanziarie, o a uno strumento rappresentativo di capitale per un'altra entità, come definito nello IAS 32 (Strumenti Finanziari: esposizione nel bilancio e informazioni integrative) e nello IAS 39 (Strumenti Finanziari: rilevazione e valutazione); 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. Tenendo conto delle modalità di recepimento dello IAS 32 e dello IAS 39 stabiliti rispettivamente con regolamento (CE) n. 2237 del 29 dicembre 2004, e con regolamento n. 2086 del 19 novembre 2004, e delle relative "esclusioni", 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 e i proventi esterni direttamente imputati in fase di iniziale iscrizione a bilancio dello strumento finanziario. Per quanto riguarda gli strumenti per i quali non vengono identificati costi o proventi iniziali, il costo ammortizzato è uguale al costo effettivo, in quanto il tasso di interesse effettivo coincide con il tasso di interesse nominale.

Più avanti vengono 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. 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.

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



High Progress on Ice

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 ED ALTRI FINANZIATORI

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

CREDITI COMMERCIALI E ALTRI CREDITI A BREVE

Vengono valutati al costo ammortizzato, che, tenuto conto delle caratteristiche e della scadenza di tali debiti a breve, 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 imbarcazioni denominate in yen giapponesi). Secondo quanto previsto dallo IAS 39, gli strumenti finanziari derivati possono essere inseriti in contabilità 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 aspetta 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 di 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 gli impegni in Yen. La variazione del fair value della parte "efficace" della copertura viene iscritta a patrimonio netto, 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.

PIANI DI REMUNERAZIONE MEDIANTE AZIONI (PAGAMENTI BASATI SU AZIONI)

Il Gruppo concede ad alcuni dirigenti dei benefici aggiuntivi tramite piani di remunerazione mediante azioni (piani di stock option). In conformità a quanto previsto all'IFRS2 – Pagamenti basati su azioni, tali piani rappresentano per coloro che ne beneficiano una componente della remunerazione. Il relativo costo, corrispondente al fair value delle opzioni alla data di assegnazione, viene rilevato nel conto economico a quote costanti per il periodo che intercorre fra la data di assegnazione e la data di maturazione, ed il corrispondente credito viene iscritto direttamente a patrimonio netto.

Il fair value viene valutato ricorrendo al modello di Black-Scholes per la determinazione del prezzo. I dati utilizzati all'interno del modello sono basati su stime del management per quanto riguarda gli effetti della intrasferibilità, delle limitazioni all'esercizio, e ad altre considerazioni di carattere comportamentale.

FONDI RISCHI ED ONERI

Vengono iscritti a bilancio quando il Gruppo ha un obbligo attuale che deriva da eventi passati e che con ogni probabilità verrà chiamato ad onorare. Gli accantonamenti vengono valutati in base a stime degli amministratori in merito all'esborso necessario per far fronte all'obbligo alla data di bilancio, e scontati al valore attuale, laddove tale effetto abbia rilievo.

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.

PRINCIPALI DECISIONI ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DI STIME

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio la direzione aziendale effettua valutazioni contabili e, ove necessario, stime valutative. Le decisioni degli amministratori sono basate sull'esperienza passata e sulle previsioni connesse al verificarsi di eventi futuri, e pertanto sono da considerarsi ragionevoli. Valutazioni contabili e giudizi particolarmente significativi sono applicati in tutte le aree dell'attività d'impresa. Le principali aree coinvolte sono elencate di seguito.

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 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.

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.

INFORMATIVA DI SETTORE

d'Amico International Shipping opera in un 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. Il Gruppo non ritiene quindi necessario fornire informativa specifica per segmenti.

NUOVI PRINCIPI CONTABILI

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2007

In data 2 novembre 2006 l'IFRIC ha pubblicato il documento interpretativo *IFRIC 11 – IFRS2 - Operazioni con azioni proprie e del Gruppo* al fine di dare indicazioni sul trattamento contabile delle operazioni di pagamento basate su azioni, mediante le quali un'impresa decide o è obbligata ad acquistare azioni proprie al fine di fare fronte ai propri obblighi e a quelli in base ai quali ai dipendenti di una società del Gruppo vengono assegnati diritti relativi ad azioni di un'altra società dello stesso gruppo (la controllante, ad esempio). L'IFRIC 11 – Operazioni con azioni proprie e del Gruppo, chiarisce che laddove un'impresa emetta diritti sul patrimonio netto a fronte di servizi resi, tale operazione configura un pagamento sotto forma di azioni, anche nel caso in cui l'impresa debba acquistare le azioni per fare fronte all'accordo. Viene altresì chiarito l'impatto contabile sui bilanci delle società del gruppo quando una controllante assegna diritti su azioni ai dipendenti di una controllata, o quando una controllata assegna ai propri impiegati dei diritti relativi ad azioni della controllante. d'Amico International Shipping SA ha applicato tale interpretazione al piano di stock option approvato nel corso dell'assemblea dei soci del 6 settembre 2007.

L'International Accounting Standards Board ha inoltre pubblicato l'IFRS 7- *Strumenti finanziari: – informazioni integrative*, che trova applicazione nei bilanci del gruppo per i periodi contabili che hanno inizio dal 1° gennaio 2007, o successivamente a tale data. L'attuazione all'IFRS 7 non determina alcuna conseguenza sui risultati di esercizio, sulle attività e sulle passività; tuttavia, nel bilancio consolidato devono essere riportate informazioni aggiuntive relative al rischio, alla posizione finanziaria e ai risultati conseguiti. In particolare, devono essere presentati dati quantitativi aggiuntivi relativi all'esposizione al rischio e all'analisi di sensitività che evidenzino l'impatto delle variazioni che, alla data di bilancio, vengono ragionevolmente ritenute possibili.

Nuovi principi contabili emanati dallo IASB

Di seguito vengono elencati gli standard applicabili in emissione ma non ancora in vigore al 31 dicembre 2007.

In data 29 marzo 2007 lo IASB ha emanato una versione rivista dello IAS 23 – *Oneri finanziari*. Tale standard verrà applicato per gli esercizi contabili successivi al 1° gennaio 2009. La principale modifica apportata riguarda l'obbligo di capitalizzazione degli oneri finanziari sostenuti per determinate attività, l'eliminazione della facoltà di potere procedere all'immediata imputazione a conto economico come costi degli oneri finanziari relativi ad attività per le quali i tempi di utilizzo o di vendita vengono differiti in maniera sostanziale. Tale standard trova applicazione per gli oneri finanziari relativi a determinate categorie di attività per le quali la data iniziale di capitalizzazione decorre da 1° gennaio 2009.

In data 6 settembre 2007 lo IASB ha emanato una versione rivista dello IAS 1 – *Presentazione del bilancio*, che entrerà in vigore per gli esercizi che decorrono dal 1° gennaio 2009. Tale revisione è volta a migliorare a favore degli utenti la capacità di analisi e confronto delle informazioni fornite in bilancio. Le modifiche apportate allo standard prevedono la necessità di aggregare le informazioni di bilancio in base a caratteristiche comuni, e di introdurre una prospetto del c.d. "*comprehensive income*". Ciò consentirà a chi legge il bilancio di analizzare separatamente le variazioni del patrimonio netto della società derivanti da operazioni con la proprietà in quanto tale (quali ad esempio distribuzione di dividendi e acquisto di azioni proprie) rispetto a variazioni "non collegate alla proprietà" (quali ad esempio operazioni con terzi).

2. GESTIONE DEL RISCHIO

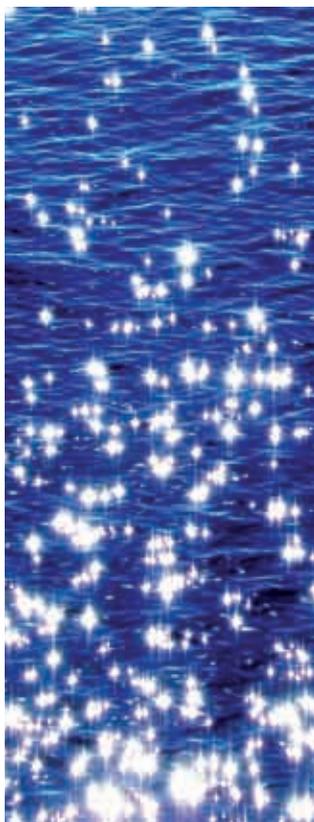
Le attività poste in essere dal Gruppo lo espongono a una varietà di rischi finanziari, e la gestione del rischio fa parte della strategia di d'Amico International Shipping. Il settore dei trasporti marittimo è fortemente sensibile alle fluttuazioni del mercato, che possono causare significative variazioni nelle tariffe di trasporto e nei prezzi delle navi. La gestione del rischio ha come finalità complessiva la riduzione dell'esposizione degli utili societari alle fluttuazioni cicliche.

RISCHIO DI MERCATO

Il Gruppo è esposto al rischio di mercato principalmente per le imbarcazioni che operano sul mercato spot e che generano ricavi a tariffe correnti di mercato. In particolare, quando viene presa a noleggio un'imbarcazione, il costo può essere eccessivo per lasciare una 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 realizzare una copertura di contratti di medio/lungo periodo a tariffa fissa compresa fra il 40% e il 60%, in modo che l'esposizione al mercato spot non superi il 60% (nel 2007 è stata di circa il 48%), a seconda delle condizioni di mercato, dell'andamento delle tariffe e delle aspettative; (ii) le navi operano 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. (iv) il Gruppo stipula, direttamente o tramite pool, contratti di trasporto (COA) a tariffe fisse, che prevedono il trasporto di un numero predefinito di futuri carichi a tariffe prestabilite; Il Gruppo non utilizza strumenti finanziari derivati per gestire la propria esposizione alle tariffe delle imbarcazioni praticate sul mercato spot.

RISCHI TECNICI E OPERATIVI

Il gruppo è esposto al rischio operativo di costo relativo ai costi variabili dell'attività delle imbarcazioni. I principali aspetti del rischio di costo operativo riguardano i Costi di Equipaggi, Carburanti Bunker, Bacini e riparazioni, nonché Assicurazioni. La gestione del rischio prevede le seguenti strategie: (i) la politica degli equipaggi viene gestita con il supporto del Gruppo d'Amico, in modo da realizzare sinergie ed economie di scala, con riferimento all'esperienza del Gruppo 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, di certificazione, ecc.; (ii) Ad esclusione di alcune operazioni di portata estremamente limitata effettuate dal Pool Handytankers, il Gruppo non utilizza strumenti finanziari derivati per gestire la propria esposizione ai prezzi dei carburanti bunker (iii) Contratti per interventi in bacino - la gestione tecnica comprende anche gli interventi in bacino e viene analogamente gestita 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; (iv) 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 rischi di perdite finanziarie e/o altre responsabilità cui la Società potrebbe trovarsi esposta 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.



RISCHIO DI CAMBIO

Il Gruppo è esposto al rischio su valute per le operazioni espresse in divise (principalmente euro e yen) diverse dal dollaro USA, che è la valuta funzionale. In particolare, il Gruppo dispone di varie opzioni espresse in yen per l'acquisto di navi, potenzialmente esercitabili nel corso dei prossimi cinque anni. Le strategie di gestione del rischio che vengono applicate sono le seguenti: (i) quando l'esercizio dell'opzione di acquisto è considerato probabile (sulla base del tempo rimanente per l'esercizio, e del prezzo di esercizio), e se i tassi di cambio correnti sono considerati favorevoli, si ricorre a un contratto forward su valute a copertura del prezzo previsto, per le fluttuazioni dello yen nel periodo fino alla data di consegna prevista; (ii) laddove possibile, il gruppo effettua operazioni in dollari USA; (iii) i dividendi vengono distribuiti in dollari USA; nel caso in cui i dividendi vengano dichiarati e distribuiti in euro, si provvede a dare copertura a tale importo detenendo una specifica disponibilità in tale valuta.

RISCHIO DI TASSO DI INTERESSE

Il Gruppo è esposto al rischio di tasso di interesse derivante dal fatto che linee di credito e depositi bancari sono indicizzati a tasso di interesse variabile. Le strategie di gestione del rischio prevedono che (i) per una parte delle linee di credito del gruppo il tasso sia trasformato in fisso mediante contratti di swap su tassi di interesse (IRS). Ai fini contabili, tali contratti possono essere considerati di copertura (IAS 39) e la parte di utile o perdita dello strumento di copertura viene imputata a patrimonio netto. 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 d'Amico International Shipping SA 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 del gruppo siano concorrenziali.

RISCHIO DI CREDITO

Il Gruppo è esposto al rischio di credito derivante da possibili inadempienze delle proprie controparti, principalmente clienti. La gestione del rischio prevede il portafoglio clienti composto essenzialmente da un numero significativo di primarie compagnie petrolifere e da società chimiche multinazionali caratterizzate da bassa rischiosità. I crediti commerciali in essere vengono puntualmente analizzati. Il recupero delle controstallie viene seguito da un team dedicato. Storicamente, il Gruppo non ha mai subito perdite di rilievo sui crediti commerciali.

RISCHIO DI LIQUIDITÀ

Il Gruppo è esposto al rischio di liquidità derivante dal possibile disallineamento delle necessità di cassa, principalmente relativi all'acquisto di imbarcazioni, ai rimborsi della linea di credito e ai flussi di cassa a livello di gruppo. Per minimizzare tale rischio il gruppo mantiene in vigore adeguate linee di credito e di garanzia per fare fronte alle previsioni di spesa. Il management sottopone regolarmente ad analisi le linee di credito a livello di gruppo e le necessità di cassa.



High Valor

3. INFORMATIVA SUL CAPITALE

Gli obiettivi perseguiti dal Gruppo d'Amico International Shipping 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 stakeholders.
- ▣ 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. Oltre all'apporto iniziale e alle nuove azioni emesse in occasione dell'IPO per un totale di US\$150 milioni, la struttura del capitale è principalmente composta da US\$350 milioni di una linea di credito revolving. Tale struttura di capitale viene analizzata, e, se necessario, variata, in base alle esigenze di capitale 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 revolving rispetto al valore di mercato delle imbarcazioni di proprietà. Sulle imbarcazioni sono iscritte ipoteche a garanzia della linea di credito; l'indice di copertura non deve essere superiore al 66,6%. A fine 2007 tale indice era pari a 23,1%. Poiché la linea di credito revolving è stata negoziata nel corso del 2007 al fine di consolidare la precedente struttura di indebitamento, tale indice non può essere raffrontato con i dati 2006. Quale misura aggiuntiva per il controllo del rischio di leva finanziaria, oltre al suddetto indice di copertura, il Gruppo sottopone a costante monitoraggio il rapporto fra indebitamento e patrimonio netto. Al 31 dicembre 2007 tale rapporto era pari a 0,55% (era 1,47% al 31 dicembre 2006).

4. RICAVI

US\$ migliaia	2007	2006
Ricavi	310 260	299 555

I ricavi sono i proventi derivanti dall'attività delle navi per noli, trasporti, controstallie e partecipazione a pool.

5. COSTI DIRETTI DI VIAGGIO

US\$ migliaia	2007	2006
Carburanti (bunker)	35 117	31 390
Commissioni	6 159	7 526
Oneri portuali	17 248	17 355
Altri costi	51	15
Totale	58 575	56 286

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 contratti di noleggio *time charter* sono espressi al netto dei costi diretti di viaggio.

6. RICAVI BASE *TIME CHARTER*

US\$ migliaia	2007	2006
Ricavi base <i>time charter</i>	251 685	243 269

I ricavi base *time charter* sono i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Nel 2007 circa il 52% dei ricavi su base *time charter* sono derivati da contratti a tariffa fissa di durata superiore ai 12 mesi (nel 2006 erano pari al 48%).

7. COSTI PER NOLEGGI PASSIVI

US\$ migliaia	2007	2006
Costi per noleggi passivi	92 352	105 929

I costi per noleggi passivi rappresentano il costo per prendere le imbarcazioni a noleggio da terzi.



8. ALTRI COSTI OPERATIVI DIRETTI

US\$ migliaia	2007	2006
Costi degli equipaggi	15 761	11 749
Spese Tecniche	8 682	5 128
Gestione tecnica e qualità	3 173	6 010
Altri costi operativi diretti	7 031	4 610
Totale	34 647	27 496

Fra gli altri costi operativi diretti sono compresi i costi per i noleggi passivi, 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.

Personale dipendente

Al 31 dicembre 2007 d'Amico International Shipping SA e le sue controllate impiegavano 424 dipendenti, di cui 374 come personale marittimo, e 47 come personale di terra. Nel 2007 il numero medio di dipendenti è stato di 400, ed è conteggiato non tenendo conto dei dipendenti di terzi partecipanti al pool e degli equipaggi a bordo delle navi che non sono dipendenti diretti del Gruppo. I costi del personale di terra sono compresi fra le Spese generali ed amministrative.

9. COSTI GENERALI ED AMMINISTRATIVI

US\$ migliaia	2007	2006
Personale dipendente	11 679	6 070
Altre spese generali ed amministrative	10 729	2 401
Totale	22 408	8 471

I costi del personale riguardano gli stipendi del personale di terra, comprensivi di US\$1,8 milioni relativi al piano di remunerazione 2007 basato su azioni, con assegnazione di stock option ai dirigenti. Il fair value viene rilevato nel conto economico a quote costanti per il periodo che intercorre fra la data di assegnazione e la data di maturazione. Ulteriori dettagli sono evidenziati nella nota n. 19. Unitamente al costo per le share options, i costi generali ed amministrativi comprendono l'importo di US\$ 0.8 milioni inerente gli emolumenti amministratori e un ammontare di US\$ 3.0 milioni inerente le retribuzioni dei dirigenti del Gruppo con responsabilità strategiche.

Nelle altre spese generali e amministrative sono comprese le consulenze e alcuni costi relativi all'operazione di IPO non imputati direttamente a patrimonio netto, i costi per la locazione di uffici e altre spese generali originate dalla gestione operativa delle società del gruppo d'Amico International Shipping.

10. ALTRI PROVENTI OPERATIVI

US\$ migliaia	2007	2006
Altri proventi operativi	3 767	2 761

Gli altri proventi operativi rappresentano commissioni ricevute per la gestione, da parte del personale del Gruppo, dei servizi operativi e commerciali a favore del al consorzio Handytankers.

11 . PLUSVALENZE DA VENDITA NAVI

US\$ migliaia	2007	2006
Utile da vendita navi	-	29 978

Nel corso del 2007 non si è avuta alcuna vendita di navi, mentre il dato 2006 è relativo alla vendita ad una società del Gruppo d'Amico per un importo complessivo di US\$ 70 milioni, di quattro unità nel primo trimestre dell'esercizio.

12. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI

US\$ migliaia	2007	2006
Da debiti e crediti		
Interessi - da Banche	2 013	348
Da valutazione al fair value / conto economico		
Proventi da contratti forward	783	-
Totale proventi finanziari	2 796	348
Da debiti e crediti		
Interessi - da parti correlate	(1 186)	(2 771)
Altre oneri finanziari correnti al costo ammortizzato		
Interessi - a Banche	(11 464)	(10 226)
Da valutazione al fair value / conto economico		
Perdite su contratti forward	-	(2 414)
Altri oneri finanziari	(1 096)	(2 687)
Totale oneri finanziari	(15 391)	(18 098)
Oneri finanziari netti	(10 950)	(17 750)

Nei proventi finanziari sono compresi i proventi da interessi su depositi bancari a breve.

Nel 2007 i contratti forward su valute stipulati dal gruppo hanno generato un provento pari a US\$0,8 milioni e riguardano i contratti relativi alle opzioni di acquisto esercitate nell'anno o ad inizio 2008, ma non qualificabili come operazioni di copertura ai sensi degli IFRS. I contratti forward su valute in essere al 31 dicembre 2006 evidenziavano una perdita pari a US\$0,8 milioni.

Gli altri oneri finanziari comprendono i costi sostenuti per operazioni di swap su tassi di interesse negli esercizi 2007 e 2006, pari rispettivamente a US\$0,4 milioni e a US\$1,0 milioni. In tale voce di bilancio sono altresì comprese altre differenze di cambio su valute. Le operazioni di swap stipulate nell'ultimo trimestre del 2007 vengono considerate strumenti di copertura, e il loro fair value è stato imputato a patrimonio netto, v. nota n. 25.

13. IMPOSTE SUL REDDITO

US\$ migliaia	2007	2006
Imposte correnti sul reddito	(677)	(4 466)
Imposte differite	10 169	(4 384)
Totale	9 492	(8 850)

Le imposte di competenza del Gruppo d'Amico International Shipping sono quasi interamente relative agli utili generati dalla principale controllata operativa, d'Amico Tankers Limited, con sede in Irlanda. Le imposte dovute da d'Amico Tankers Limited per il 2006 sono state calcolate sulla base dell'aliquota di imposta societaria vigente, in Irlanda pari al 12,5% degli utili prodotti dalla gestione ordinaria, rettificati a fini fiscali, mentre le plusvalenze sono soggette a un'aliquota del 20%.

Tuttavia, nel mese di giugno del 2007, con decorrenza dal 1° gennaio 2007, d'Amico Tankers Limited ha ottenuto di essere tassata secondo il regime di *tonnage tax* vigente in Irlanda. Secondo tale regime,



High Progress on Ice

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* relativo all'esercizio 2007 effettuato da d'Amico Tankers Limited è pari a US\$0,2 milioni, con un'aliquota d'imposta effettiva inferiore all'1% (nel 2006 era del 4,8%). La bassa aliquota fiscale effettiva del 2006 era stata prevalentemente determinata dagli effetti degli ammortamenti fiscalmente anticipati e dalla circostanza che la plusvalenza realizzata sulla vendita delle navi ad una società del Gruppo d'Amico era stata considerata non fiscalmente imponibile in quanto derivante da una transazione infragruppo.

La passività fiscale differita è stata originata da agevolazioni sulle quote di ammortamento degli investimenti di d'Amico Tankers Limited (IRL). Come esposto nel precedente paragrafo, a decorrere dal 1° gennaio 2007 tale società è stata inserita nel regime di Tonnage Tax. L'ingresso in tale regime ha determinato lo storno a conto economico del saldo risultante all'inizio dell'esercizio 2007 relativo alle passività fiscali differite, pari a US\$10,1 milioni. Al 31 dicembre 2007 non sono state contabilizzate passività o attività fiscali differite.

Poiché in Lussemburgo i dividendi non sono assoggettati all'imposta sui redditi delle società, e a causa dei rilevanti costi sostenuti per l'IPO, a fine 2007 la holding d'Amico International Shipping SA ha evidenziato perdite fiscali da riportare a nuovo per circa Euro 19,3 milioni (US\$ 28.1 million). In Lussemburgo l'aliquota fiscale teorica per i redditi societari è pari al 30%. Poiché la società non ha esercitato attività commerciale, non sono state contabilizzate attività fiscali differite.

14. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

US\$ migliaia	La Flotta	Bacino	Altre Attività	Totale attività Materiali
Costi				
<i>Al 1° gennaio 2007</i>	411 428	3 050	2 042	416 520
Incrementi	79 738	3 798	922	84 458
Accantonamenti				
per riduzioni di valore	-	-	2	2
Dismissioni	-	(717)	(2 044)	(2 761)
Differenze di Cambio	(4)	-	-	(4)
Al 31 dicembre 2007	491 162	6 131	922	498 215
Ammortamenti				
<i>Al 1° gennaio 2007</i>	37 949	871	129	38 949
Quota di ammortamento				
del periodo	27 628	1 744	135	29 507
Dismissioni	-	(717)	(129)	(846)
Differenze di Cambio	-	-	-	-
Al 31 dicembre 2007	65 577	1 898	135	67 610
Valore Contabile Netto				
Al 31 dicembre 2007	425 585	4 233	787	430 605

La seguente tabella mostra, a fini di raffronto, le variazioni intervenute nel 2006 per le immobilizzazioni.

US\$ migliaia	La Flotta	Bacino	Altre Attività	Totale attività Materiali
Costi				
Al 1 gennaio 2006	349 450	2 688	1 923	354 061
Incrementi	107 220	2 333	-	109 553
Accantonamenti per riduzioni di valore	-	-	119	119
Dismissioni	(45 242)	(1 971)	-	(47 213)
Differenze di Cambio	-	-	-	-
Al 31 dicembre 2006	411 428	3 050	2 042	416 520
Ammortamenti				
Al 1 gennaio 2006	21 928	1 580	22	23 530
Quota di ammortamento del periodo	21 235	1 262	107	22 604
Dismissioni	(5 214)	(1 971)	-	(7 185)
Differenze di Cambio	-	-	-	-
Al 31 dicembre 2006	37 949	871	129	38 949
Valore Contabile Netto	373 479	2 179	1 913	377 571
Al 31 dicembre 2006	373 479	2 179	1 913	377 571

Le immobilizzazioni materiali comprendono:

La Flotta

Sono compresi i costi per l'acquisizione delle imbarcazioni ed i pagamenti effettuati ai cantieri per le imbarcazioni in costruzione; gli incrementi del 2007 sono principalmente relativi all'esercizio delle opzioni di acquisto su due imbarcazioni (la MT High Trust e la MT High Priority), precedentemente a noleggio. Le due operazioni di acquisto sono state completate a ottobre del 2007, rispettivamente per US\$32 milioni e US\$29,2 milioni. Negli investimenti 2007 è compresa inoltre la prima rata ("garanzia di rimborso") versata relativamente al programma di newbuilding della Glenda International Shipping Ltd (la joint venture con Glencore). Come annunciato a dicembre, per le tre imbarcazioni MR 'Hyundai Shipyard' la quota di competenza del Gruppo che è stata versata è pari a US\$16 milioni.

Su tredici delle imbarcazioni di proprietà del gruppo sono iscritte delle ipoteche. Per ulteriori dettagli si rimanda alla nota n. 20.

Interventi di Bacino ('Dry-docks')

La voce comprende le spese relative al programma di bacini della flotta; gli interventi in bacino dell'esercizio sono stati cinque.

Altre Attività

comprendono arredi, accessori, attrezzature per ufficio e licenze software Al 31 dicembre 2006 comprendevano anche una quota non rilevante di partecipazione di d'Amico Tankers Limited in un

aeromobile, poi ceduta nel primo trimestre del 2007 ad altra società del Gruppo d'Amico al valore netto di bilancio.

15. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Al 31 dicembre 2007 le immobilizzazioni finanziarie materiali (pari a US\$4.000) rappresentavano il valore contabile della partecipazione in Handytankers K/S (33,3%), la partnership danese che gestisce l'accordo consortile Handytankers. Il dato comparativo 2006, pari a US\$50.000 si riferisce all'investimento in d'Amico Tankers UK Limited.

16. RIMANENZE

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2007	Al 31 Dicembre 2006
Rimanenze	9 300	5 213

Le rimanenze si riferiscono alle scorte di *Intermediate Fuel Oil* (IFO) e di *Marine Diesel Oil* (MDO) a bordo delle navi.

17. CREDITI A BREVE ED ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2007	Al 31 Dicembre 2006
Crediti commerciali a breve	30 479	28 700
Altri crediti	453	2 103
Anticipi, ratei e risconti attivi	4 931	8 346
Totale	35 863	39 149

Nei crediti a breve al 31 dicembre 2007 sono compresi crediti commerciali per US\$30,4 milioni, al netto del fondo svalutazione per US\$0,1 milioni relativo ad alcuni crediti per controspallie. Le altre attività correnti comprendono soprattutto anticipi e ratei e risconti attivi per US\$4,9 milioni.

18. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2007	Al 31 Dicembre 2006
Disponibilità liquide e Mezzi equivalenti	24 926	13 932

Tale voce è rappresentata principalmente da depositi a breve termine e comprende circa US\$2,5 milioni di disponibilità liquide detenute presso le società del Pool (High Pool Tankers Ltd e Glenda International Management Ltd), che verranno distribuite ai partecipanti del consorzio stesso.



High Century

19. PATRIMONIO NETTO

Le variazioni intervenute nel 2007 nelle voci del patrimonio netto sono evidenziate nella relativa tabella.

Capitale Sociale

Al 31 dicembre 2007 il capitale sociale di d'Amico International Shipping era pari a US\$149,9 milioni, equivalente a n. 149 949 907 azioni ordinarie prive di valore nominale.

Il capitale sociale iniziale della società al momento della costituzione, il 2 febbraio 2007, era pari US\$35 000.

Nell'ambito della riorganizzazione del gruppo prima dell'IPO, in data 2 marzo 2007, il capitale sociale è stato aumentato, portandolo da US\$35 000 a US\$129 milioni, mediante emissione di n. 128 921 920 azioni ordinarie prive di valore nominale. In pari data, le 128 921 920 azioni sono state emesse da d'Amico International S.A. a fronte del conferimento in natura rappresentato dall'intero capitale sociale emesso di d'Amico Tankers Limited (Ireland).

All'inizio del mese di maggio del 2007 d'Amico International Shipping è stata quotata alla Borsa Valori di Milano (Italia). Il prezzo fissato per le 68 976 957 azioni date in offerta è stato di €3,50. Nell'ambito dell'offerta, la società ha emesso 20 992 987 nuove azioni, al prezzo di €3,50, raccogliendo complessivamente US\$92,4 milioni, una volta dedotti i costi dell'IPO; di essi, US\$21 sono stati attribuiti al valore nominale, e US\$71,4 milioni al sovrapprezzo azioni.

Altre Riserve

Comprende le seguenti voci:

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2007	Al 31 Dicembre 2006
Riserva sovrapprezzo azioni	71 389	-
Azioni proprie	(11 199)	-
Riserva opzioni su azioni	1 824	-
Riserva fair value	(4 355)	(536)
Totale	57 659	(536)

Riserva Sovrapprezzo Azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è derivata dall'operazione di IPO e dal relativo aumento di capitale effettuato a inizio maggio 2007, ed è depurata da determinati costi e oneri strettamente connessi all'aumento di capitale ed alla procedura di quotazione (principalmente commissioni ed oneri bancari e per le relative consulenze).

Azioni Proprie

Comprendono i n. 2.581.928 azioni ordinarie per un importo pari a US\$11,2 milioni, corrispondenti all'1,72% del capitale emesso alla data del bilancio. Tali azioni sono state acquistate nel corso del secondo semestre 2007 in seguito all'approvazione del programma di riacquisto azioni proprie. Le finalità di tale programma sono state evidenziate nella "Relazione sulla Gestione".

Riserva opzioni su Azioni

In data 6 settembre 2007 la Società ha approvato l'assegnazione di azioni ai dirigenti. Tale piano ha

una durata limitata di quattro anni e, come di seguito evidenziato in dettaglio, prevede l'emissione di quattro tranches di azioni in numero massimo pari a 2.631.775. In tutti i casi le opzioni verranno emesse al prezzo di esercizio di euro 3,50. Alla data del bilancio non era ancora stata esercitata alcuna opzione.

I dettagli del piano sono i seguenti:

	1°Tranche 2007	2°Tranche 2008	3°Tranche 2009	4°Tranche 2010	Totale
<i>Data di maturazione</i>	<i>1 Ott. 2007</i>	<i>1 Apr. 2008</i>	<i>1 Apr. 2009</i>	<i>1 Apr. 2010</i>	
Amministratore delegato	263.177	350.903	350.903	350.903	1.315.886
Direttore Operativo	210.542	280.723	280.723	280.723	1.052.711
Direttore Finanziario	52.635	70.181	70.181	70.181	263.178
	526.354	701.807	701.807	701.807	2.631.775

Le opzioni emesse nel 2007 erano originariamente esercitabili durante i tre mesi che decorrevano dal 1 ottobre 2007; a partire dal 2008 esse sono inizialmente esercitabili per un periodo di tre mesi a partire dalla data di approvazione del bilancio relativo al precedente esercizio. Eventuali opzioni non esercitate in precedenza vengono cumulate e possono essere esercitate nei periodi successivi e fino alla conclusione del piano, il 31 luglio 2010. Le opzioni verranno pagate sotto forma di azioni.

Le indicazioni di dettaglio relative alle opzioni emesse nel corso dell'esercizio sono le seguenti:

	2007
Opzioni assegnate nell'esercizio	2.631.775
Opzioni esercitate nel corso dell'esercizio	-
Opzioni emesse al 31 Dicembre	2.631.775
Opzioni esercitabili entro fine esercizio	526.354

Il fair value complessivo delle opzioni assegnate è stato stimato in euro 3,2 milioni, sulla base di un fair value per opzione pari a 1,23 euro. Il fair value è stato calcolato utilizzando il modello Black-Scholes per la valutazione del prezzo delle opzioni, basandosi sulle seguenti ipotesi:

Titolo sottostante	d'Amico International Shipping S.A.
Numero di opzioni assegnate	2.631.775
Periodo di maturazione	Fino al 31 ottobre 2007, in 4 tranches
Prezzo di esercizio dell'opzione	Euro 3,5
Prezzo corrente del titolo (alla data di assegnazione)	Euro 3,67
Data di scadenza del piano	31 luglio 2010
Volatilità implicita(1)	50%
Tasso di interesse privo di rischio	4,50%

(1) La volatilità è stata individuata in un range compreso fra il 40% e il 50%, in considerazione delle condizioni generali dei mercati azionari e del settore.

La porzione di fair value rispetto al piano di stock option contabilizzata fra i Costi Generali e Amministrativi (Personale dipendente). Nel 2007 è stata pari a US\$1,8 milioni. Il medesimo importo è stato iscritto a riserva.

Riserva di rivalutazione

La riserva fair value accoglie gli effetti della valutazione a fair value degli strumenti finanziari derivati, pari a US\$3,8 milioni (fra le passività). I dettagli sul fair value degli strumenti finanziari derivati sono evidenziati nella nota n. 25.

20. BANCHE ED ALTRI FINANZIATORI

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2007	Al 31 Dicembre 2006
Passività non correnti		
Banche ed altri finanziatori	178 482	187 724
Passività correnti		
Banche ed altri finanziatori	-	16 000
Totale	178 482	203 724

Nel mese di marzo del 2007 l'indebitamento finanziario in essere a fine 2006 è stato integralmente rifinanziato a seguito della concessione di una linea di credito revolving a lungo termine (10 anni) per 350,0 milioni di US\$. Il finanziamento è stato stipulato fra la società operativa d'Amico Tankers Limited (Irlanda) e Calyon con la partecipazione di primari istituti bancari (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 debiti bancari a fine 2006, interamente rifinanziati a marzo 2007, riguardavano finanziamenti di lungo termine concessi dalle seguenti banche, relativi all'acquisto di navi:

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2006
Calyon	165 400
Banca Intesa	18 000
Bank of Ireland	18 000
Altri - Società del Gruppo d'Amico	2 324
	203 724

Al 31 dicembre 2007, il debito nei confronti di banche e di altri finanziatori è interamente riconducibile all'utilizzo per US\$180,0 milioni (al lordo della quota parte non ammortizzata degli oneri connessi, pari ad 1,5 milioni di US\$, corrisposti al momento dell'accensione del finanziamento) della linea di credito revolving per 350,0 milioni di US\$ (di cui US\$334,5 milioni disponibili per utilizzo al 31 dicembre 2007) negoziata con Calyon e con altre banche. I termini e le condizioni principali relativi a tale linea di credito sono stati già descritti nella sezione "Relazione sulla Gestione", e sono riportati di seguito.

Il capitale disponibile sulla linea di credito viene progressivamente ridotto di US\$15,5 milioni ogni

sei mesi, per arrivare infine a scadenza con un'ultima riduzione pari a US\$40,0 milioni. A settembre del 2007 è stata effettuata una prima riduzione di 15,5 milioni di US\$.

L'importo prelevabile in base al meccanismo di revolving è calcolato in modo che l'importo utilizzato non possa mai superare il limite di finanziamento concesso sulla base del meccanismo di progressive riduzioni della linea di credito precedentemente descritto. Il rapporto fra l'importo utilizzato ed il valore di mercato stimato delle navi di proprietà del Gruppo (il c.d. "asset cover ratio") sulle quali sono iscritte le ipoteche relative alla linea di credito non deve comunque mai superare il 66,6%. Secondo la stima Clarkson al 15 gennaio 2008, il valore delle imbarcazioni del gruppo operative al 31 dicembre 2007 era approssimativamente pari a US\$775.3 milioni e pertanto con un asset cover ratio del 23.1% circa..

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, su cui sono iscritte le ipoteche relative alla concessione della linea di credito, risulta inferiore al 50%, ed al LIBOR più 0,95% se tale rapporto è pari o superiore al 50%.

L'importo massimo utilizzabile è anche vincolato al sussistere di un determinato rapporto fra EBITDA e costo del finanziamento. Tale rapporto è calcolato prendendo a base l'importo complessivo degli interessi stimati, che dovranno essere corrisposti da d'Amico Tankers Limited, nei sei mesi successivi all'utilizzo della linea di credito, e non potrà scendere al di sotto del rapporto di 1,65:1. Negli ultimi sei mesi del 2007, esso è stato considerevolmente superiore a tale limite.

La linea di credito prevede alcuni vincoli di gestione, calcolati sul bilancio consolidato di d'Amico International Shipping (che funge da Garante), e che possono essere sintetizzati come segue: (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 40,0 milioni di US\$ (ii) Valore patrimoniale netto (definito come patrimonio netto contabile più finanziamenti subordinati, iscritti a bilancio) non inferiore a 100,0 milioni di US\$ e (iii) rapporto fra patrimonio netto ed attivo da bilancio non inferiore al 35,0%. Al 31 dicembre 2007 la liquidità disponibile tenuto conto dei vincoli di gestione della linea di credito, era di US\$148,4 milioni, il valore patrimoniale netto era di US\$282,7 milioni, ed il rapporto fra patrimonio netto ed attivo di bilancio era del 56,5%.

Tale linea è garantita dalla d'Amico International Shipping e prevede (i) al 31 dicembre 2007, ipoteche iscritte su tredici delle imbarcazioni di proprietà del Gruppo. Sulle ultime due imbarcazioni acquistate nel 2007 (esercitate le opzioni di acquisto) non è stata iscritta alcuna ipoteca; (ii) la cessione a favore dei soggetti finanziatori dei contratti di nolo time charter stipulati dal Gruppo; e (iii) un pegno su un conto aperto presso Calyon SA, sul quale il Gruppo si obbliga a versare i ricavi derivanti dalle attività operative.

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 2007.

21. FONDO IMPOSTE DIFFERITE

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2007	Al 31 Dicembre 2006
Fondo imposte differite	-	10 169

Il fondo imposte differite trae origine da agevolazioni fiscali per ammortamenti legati agli investimenti. Tale voce è stata stornata nel 2007 poiché d'Amico International Shipping's ha avuto accesso al regime di *tonnage tax* vigente in Irlanda (v. nota n. 13).

22. ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2007	Al 31 Dicembre 2006
Passività verso parti correlate	-	36 496
Fair value degli strumenti derivati	4 355	1 365
Totale	4 355	37 861

Le altre passività finanziarie correnti al 31 dicembre 2006 comprendevano un finanziamento per US\$36,5 milioni da parte di d'Amico Finance Limited, società del Gruppo d'Amico, che sono stati integralmente rimborsati nel 2007 prima della quotazione in borsa. L'interesse maturato su tale finanziamento era indicizzato al LIBOR.

Il fair value degli strumenti derivati viene evidenziato nella nota n. 25.

23. DEBITI A BREVE ED ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2007	Al 31 Dicembre 2006
Debiti commerciali	32 572	14 768
Altri debiti	1 593	1 313
Ratei e risconti passivi	935	9 746
Totale	35 100	25 827

I debiti a breve e le altre passività correnti al 31 dicembre 2007 comprendono principalmente debiti commerciali, di cui US\$5,8 milioni per carburanti bunker dovuti alla parte correlata Rudder SAM. Nei debiti commerciali 2006 sono inclusi US\$0,8 milioni dovuti a d'Amico Società di Navigazione S.p.A, e US\$4,9 milioni dovuti a d'Amico International S.A., nonché US\$3,6 milioni dovuti ad altre società del gruppo d'Amico.

24. DEBITI D'IMPOSTA

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2007	Al 31 Dicembre 2006
Debiti d'imposta	73	4 344



Il saldo a fine 2007 rispecchia l'ingresso nel regime di tonnage tax della principale controllata operativa, d'Amico Tankers Limited, e la conseguente forte diminuzione degli oneri fiscali.

25. STRUMENTI DERIVATI

Unitamente alle opzioni su azioni, gli strumenti derivati in essere al 31 dicembre 2007 erano i seguenti:

US\$ migliaia	Fair value al 31 dicembre 2007	A conto economico proventi (oneri) finanziari	Riserva del patrimonio netto
Contabilizzazione delle coperture			
Swap su tassi di interesse	(3 459)	-	(3 459)
Contratti forward su divise	(896)	-	(896)
Totale	(4 355)	-	(4 355)

US\$ migliaia	Fair value al 31 dicembre 2006	A conto economico proventi (oneri) finanziari	Riserva del patrimonio netto
Contabilizzazione delle coperture			
Swap su tassi di interesse	(536)	-	(536)
Conto Economico			
Contratti forward su divise	(829)	(829)	-
Totale	(1 365)	(829)	(537)

Swap su tassi di interesse

Nell'ultimo trimestre del 2007 il Gruppo ha sottoscritto tramite la propria controllata d'Amico Tankers Limited (IRL) tre contratti di swap su tassi di interesse, per un nozionale complessivo pari a US\$150 milioni. Tali contratti hanno finalità di copertura contro i rischi relativi ai potenziali incrementi dei tassi di interesse sui finanziamenti bancari in essere (linea di credito revolving). Eccetto che per tali contratti, a fine marzo 2007 il Gruppo ha chiuso le posizioni contrattuali di swap su tassi di interesse che al 31 dicembre 2006 risultavano aperte per un nozionale complessivo di US\$42,5 milioni (con fair value negativo di US\$0,5 milioni a fine 2006)

Il fair value negativo dei contratti IRS in essere a fine anno è evidenziato nella voce Altre passività finanziarie correnti.

Contratti forward su valute

In connessione al processo di esercizio dell'opzione di acquisto di due navi (annunciato a gennaio 2008), la High Harmony e la High Consensus, nel dicembre del 2007 il Gruppo ha stipulato nuovi contratti forward su divise. Alla data del bilancio l'importo nozionale dei contratti in essere era pari a ¥5.800 milioni, con fair value negativo a fine 2007 pari a US\$0,9 milioni.

Il fair value degli strumenti finanziari derivati viene determinato tenendo conto dei parametri di mercato alla data di bilancio e utilizzando tecniche di valutazione normalmente adottate in ambito finanziario. In particolare, per i contratti forward, il fair value viene determinato sulla base del tasso di cambio prevalente, mentre per gli swap su tassi di interesse viene determinato utilizzando il metodo dei flussi di cassa attualizzati.

26. INFORMAZIONI SUL RISCHIO FINANZIARIO

Come evidenziato nella nota n.2, "Gestione del Rischio", il Gruppo d'Amico International Shipping è esposto ad alcuni rischi finanziari relativi all'attività operativa. Nelle presente sezione vengono date informazioni di tipo quantitativo e qualitativo riguardo all'effetto che tali rischi possono avere sul Gruppo. Occorre segnalare che, con riferimento all'analisi di sensitività, le informazioni che seguono non hanno valore prospettico poiché non possono rispecchiare la complessità del mercato e del settore, né le possibili reazioni conseguenti agli eventuali cambiamenti che possono verificarsi.

Rischio di cambio

Il Gruppo è esposto al rischio su valute per le operazioni espresse in divise (principalmente euro e yen) diverse dal dollaro USA, che è la valuta funzionale.

Il Gruppo sottopone a regolare monitoraggio il rischio valuta. Il management non ritiene che 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.

Il rischio di cambio effettivo è quindi limitato ad altri flussi di cassa non espressi in dollari USA, principalmente alcune spese amministrative e costi operativi. Nel 2007 tali pagamenti sono stati pari a US\$35,5 milioni (14,1% del totale delle spese operative, amministrative, finanziarie e fiscali), di cui il 74% relativo ad operazioni in euro (fra le altre valute significative, dollari di Singapore (10%) e sterline britanniche (7%). Una fluttuazione del 10% nella medesima direzione del tasso di cambio del dollaro USA rispetto a tutte le altre valute avrebbe determinato una variazione nell'utile d'esercizio del Gruppo pari a US\$3,5 milioni.

Rischio di tasso di interesse

Il Gruppo è esposto al rischio di tasso di interesse derivante dal fatto che linee di credito e depositi bancari sono indicizzati a tasso di interesse variabile.

A parità di tutte le altre condizioni, un aumento di 100 punti base nei tassi di interesse avrebbe determinato nel 2007 una variazione negativa dei proventi finanziari netti pari a US\$1,4 milioni, mentre una riduzione di 100 punti base avrebbe determinato un analogo effetto positivo.

Rischio di credito

Il Gruppo è esposto al rischio di credito derivante da possibili inadempienze delle proprie controparti, principalmente clienti.

Per quanto riguarda questi ultimi, il rischio riguarda essenzialmente crediti a breve per controstopie, che vengono analizzati uno per uno e, se necessario, svalutati. Al 31 dicembre 2007 i corrispondenti accantonamenti erano pari a US\$0,15 milioni (nel 2006 erano pari a zero).

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, per i rimborsi della linea di credito e per flussi di cassa a livello di Gruppo.

I dettagli relativi alla linea di credito del Gruppo sono evidenziati nella nota n.20 e nella "Relazione sulla Gestione", mentre i dettagli relativi agli impegni sono contenuti nella nota n. 26. Il management ritiene che i fondi e le linee di credito più importanti attualmente disponibili, oltre che le nuove



linee di credito in fase di negoziazione relativamente alla joint venture Glenda International Shipping Ltd, nonché la liquidità generata dalle attività operative consentiranno al Gruppo di fare fronte alle necessità derivanti dalle attività di investimento, alle esigenze di capitale circolante e all'adempimento degli obblighi di rimborso dei debiti alle loro normali scadenze.

27. CLASSIFICAZIONE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI

US\$ migliaia	Debiti e Crediti	Strumenti derivati di copertura	Attività non finanziarie	Totale
Attività				
Attività materiali			430 605	430 605
Immobilizzazioni finanziarie			4	4
Rimanenze			9 300	9 300
Crediti a breve ed altre attività correnti	35 863			35 863
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	24 926			24 926
Passività				
Banche ed altri finanziatori	(178 482)			(178 482)
Altre passività finanziarie correnti		(4 355)		(4 355)
Debiti a breve ed altre passività correnti	(35 100)			(35 100)
Debiti per Imposte correnti	(73)			(73)
	(152 866)	(4 355)	439 909	282 688

28. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Nel corso del 2007 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 a condizioni ordinarie, 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 per il 2007 la conclusione di 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, per un costo complessivo pari a US\$3,6 milioni. Inoltre, i costi per il noleggio di tre imbarcazioni Handy Size di d'Amico Shipping Italia sono state pari a US\$14,5 milioni; per esse, la capofila aveva stipulato in precedenza un contratto di noleggio a scafo nudo di importo pari a US\$19,4 milioni. Fra le operazioni con parti correlate, anche l'acquisto per US\$35,1 milioni di Intermediate Fuel Oil e di Marine Diesel Oil presso la Rudder SAM, una delle società controllate dal Gruppo d'Amico. Il conto economico del Gruppo comprende anche spese per interessi addebitati da d'Amico Finance per US\$1,2 milioni relative a finanziamenti integralmente rimborsati.

In data 5 novembre 2007, d'Amico Società di Navigazione S.p.A. e d'Amico International Shipping S.A hanno stipulato un accordo in base al quale d'Amico Società di Navigazione S.p.A fornisce al

Gruppo servizi di consulenza per assistenza sugli aspetti di conformità ai regolamenti e agli obblighi imposti da Borsa Italiana.

Gli effetti delle operazioni fra parti correlate sul conto economico consolidato 2007 e 2006 del Gruppo sono i seguenti:

US\$ migliaia	2007		2006	
	Totale	Di cui parti correlate	Totale	Di cui parti correlate
Ricavi	310 260	-	299 554	-
Costi diretti di viaggio	(58 575)	(35 650)	(56 286)	(26 961)
Costi per noleggi passivi	(92 352)	(19 421)	(105 929)	(19 598)
Altri costi operativi diretti	(34 647)	(3 220)	(27 496)	(9 103)
Costi generali ed amministrativi	(22 408)	(398)	(8 471)	(3 287)
Altri proventi operativi	3 766	-	2 761	-
Plusvalenze da vendita navi	-	-	29 978	29 978
Proventi (oneri) finanziari netti	(10 950)	(1 186)	(17 750)	(2 771)

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sullo stato patrimoniale consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2007 e al 31 dicembre 2006 sono i seguenti:

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2007		Al 31 dicembre 2006	
	Totale	Di cui parti correlate	Totale	Di cui parti correlate
ATTIVITA'				
Attività non correnti				
<i>Immobilizzazioni materiali</i>	430 605	-	377 571	-
<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>	4	-	50	-
Attività correnti				
<i>Rimanenze</i>	9 300	-	5 213	-
<i>Crediti a breve ed altre attività correnti</i>	35 863	712	39 149	887
<i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	24 926	-	13 932	-
PASSIVITA'				
Passività non correnti				
<i>Banche ed altri finanziatori</i>	178 482	-	187 724	2 324
<i>Altre passività non correnti</i>	-	-	10 169	-
Passività correnti				
<i>Banche ed altri finanziatori</i>	-	-	16 000	-
<i>Altre passività finanziarie correnti</i>	4 355	-	40 279	36 496
<i>Debiti a breve ed altre passività correnti</i>	35 173	6 835	40 246	5 312

Gli effetti delle operazioni con parti correlate (suddivise per entità giuridica) sul conto economico consolidato 2007 del Gruppo sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico Intern. Shipping Sa	Rudder SAM	d'Amico Shipping Italia SpA	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Finance Ltd	Ishima Pte Ltd	d'Amico Ireland Ltd	d'Amico Shipping UK	Cogema Sam	Telemar	d'Amico Shipping SG
	(consolidato)										
Costi diretti di viaggio	(58 575)										
Carburanti bunker	(35 125)	(35 125)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Commissioni	(525)	-	-	-	-	-	-	(84)	(372)	-	(69)
Costi per noleggi passivi	(92 352)										
Contratti di noleggio imbarcazioni	(19 421)	-	(19 421)	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri costi operativi diretti	(34 647)										
Accordi di gestione	(3 180)	-	-	(1 397)	-	(62)	(1 721)	-	-	-	-
Spese generali relative alle imbarcazioni	(40)	-	-	-	-	-	-	(40)	-	-	-
Spese tecniche	(1 295)	-	-	-	-	-	-	-	-	(1 295)	-
Costi generali ed amministrativi	(22 408)										
Contratti di servizi	(398)	-	-	(288)	-	-	(110)	-	-	-	-
Consulenze	(276)	-	-	-	-	-	(276)	-	-	-	-
Oneri finanziari netti	(10 950)										
Spese per interessi	(1 186)	-	-	-	(1 186)	-	-	-	-	-	-
Totale		(35 125)	(19 421)	(1 685)	(1 186)	(62)	(2 107)	(124)	(372)	(1 295)	(69)

Il prospetto seguente illustra l'effetto delle operazioni con parti correlate (suddivise per entità giuridica) sul conto economico al 31 Dicembre 2006

US\$ migliaia	d'Amico Intern. Shipping Sa	Rudder SAM	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Finance Ltd	d'Amico Ireland Ltd	d'Amico Shipping UK	Cogema SAM	Telemar	d'Amico Shipping SG	d'Amico Dry Ltd	Paul Maritime Company Ltd	Medbulk Maritime
	(aggregato)											
Costi diretti di viaggio	(56 286)											
Carburanti bunker	(24 102)	(24 102)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Commissioni	(2 859)	-	-	-	-	(748)	(1 949)	(162)	-	-	-	-
Costi per noleggi passivi	(105 929)											
Contratti di noleggio imbarc.	(19 598)	-	(18 204)	-	-	-	-	-	-	-	(1 394)	-
Altri costi operativi diretti	(27 555)											
Accordi di gestione	(7 897)	-	-	-	(4 610)	-	-	-	-	-	-	-
Spese generali rel. alle imbarc.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Spese tecniche	(1 206)	-	-	-	-	-	-	(1 206)	-	-	-	-
Costi generali ed amministrativi	8 471											
Contratti per servizi	(3 287)	-	-	-	(3 287)	-	-	-	-	-	-	-
Plusvalenza da vendita navi	29 978										29 978	
Oneri finanziari netti	(2 771)											
				(1 915)	-	-	-	-	-	(1 082)	-	226
Totale		(260)	(18 204)	(1 915)	(7 897)	(748)	(1 949)	(1 206)	(162)	(1 082)	28 584	226

Gli effetti delle operazioni con parti correlate (suddivise per entità giuridica) sullo stato patrimoniale consolidato del gruppo al 31 dicembre 2007 sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico Intern. Shipping Sa	Rudder SAM	d'Amico Shipping Italia SpA	Cogema SAM	d'A. Società di Nav. SpA	d'A. Ireland Ltd	d'A. Shipping SG	d'A. Shipping UK	Telemar	Ishima Pte Ltd
(consolidato)										
Crediti a breve ed altre attività correnti	35 863									
<i>Di cui verso parti correlate</i>	712		375	-	-	-	-	-	-	337
Debiti a breve ed altre passività correnti	35 173									
<i>Di cui verso parti correlate</i>	6 835	5 780	63	79	423	140	1	37	197	115
Totale	5 780	312	79	423	140	1	37	197	222	

Gli effetti delle operazioni con parti correlate (suddivise per entità giuridica) sullo stato patrimoniale del gruppo al 31 dicembre 2006 erano i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico Intern. Shipping Sa	Rudder SAM	d'Amico International SA	d'Amico Finance SA	d'A. Società di Nav. SpA	d'A. Ireland Ltd
(aggregato)						
Crediti a breve ed altre attività correnti	39 149					
<i>Di cui verso parti correlate</i>	887	-	887	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	40 279					
<i>Di cui verso parti correlate</i>	38 820	-	2 324	36 496	-	-
Debiti a breve ed altre passività correnti	40 246					
<i>Di cui verso parti correlate</i>	5 312	1 164	-	-	793	3 356
Totale	1 164	1 437	36 496	793	3 356	

29. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

IMPEGNI FINANZIARI

Al 31 dicembre 2007 gli impegni complessivi del Gruppo erano pari a US\$191,5 milioni, di cui US\$86,5 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi. I dati pro-forma includono ulteriori impegni in essere, come di seguito evidenziato.

US\$ milioni	Al 31 dicembre 2007	Al 31 dicembre 2007 Pro-forma
<i>Entro 1 anno</i>	86,5	195,3
<i>Da 1 a 3 anni</i>	100,2	129,5
<i>Da 1 a 5 anni</i>	4,8	19,4
<i>Oltre 5 anni</i>	-	-
Totale	191,5	344,2



Dopo la fine dell'esercizio, d'Amico International Shipping ha esercitato in anticipo rispetto al periodo originariamente previsto le opzioni di acquisto su tre imbarcazioni a noleggio: High Harmony, High Consensus e High Peace. Inoltre, in data 1° febbraio 2008 GLENDA International Shipping (la joint venture a partecipazione paritetica fra d'Amico International Shipping e il Gruppo Glencore) ha annunciato il subentro alla ST Shipping & Transport Pte Ltd nei contratti per l'acquisto di altre tre imbarcazioni in costruzione. Gli impegni finanziari connessi a tali ultime sei imbarcazioni sono già compresi nei precedenti dati pro-forma. Il totale degli impegni finanziari di d'Amico International Shipping comprendono attualmente:

- ▣ Pagamenti per due navi acquistate in joint venture con Mitsubishi tramite d'Amico Mitsubishi Shipping, di cui la quota-parte di pagamenti consolidati del Gruppo, pari al 51%, corrisponde a 4,09 miliardi di yen (US\$36,5 milioni¹). Per tale operazione, gli impegni per i prossimi 12 mesi sono pari a 0,45 miliardi di yen (US\$4,0 milioni)¹;
- ▣ Pagamenti relativi a dieci navi acquistate da GLENDA International Shipping Ltd. La partecipazione al 50% in tali impegni è pari a US\$228,3 milioni, di cui gli impegni per i prossimi 12 mesi sono pari a US\$111,8 milioni;
- ▣ Pagamenti relativi a tre navi acquistate da d'Amico International Shipping, precedentemente gestite dal Gruppo in *time charter*. L'importo complessivo per tali impegni è di US\$79,5 milioni, tutti in scadenza nel 1° trimestre 2008.

LEASING OPERATIVI- IMBARCAZIONI IN NOLEGGIO PASSIVO²

Alla data del 31 dicembre 2007 la misura minima degli impegni del Gruppo per noleggi operativi era pari a US\$820,4, di cui i pagamenti nei successivi 12 mesi erano pari a US\$112,9. I dati pro-forma evidenziati di seguito tengono conto dei leasing operativi attualmente in essere.

US\$ milioni	Al 31 dicembre 2007	Al 31 dicembre 2007 Pro-forma
Entro 1 anno	112,9	101,0
Da 1 a 3 anni	259,9	233,8
Da 1 a 5 anni	202,5	176,5
Oltre 5 anni	245,1	244,2
Totale	820,4	755,5

Al 31 dicembre 2007 d'Amico Tankers Limited gestiva in qualità di locataria l'equivalente di 19,4 imbarcazioni in time-charter con una vita media residua contrattuale di 4,0 anni (5,2 anni compresi i periodi opzionali). Inoltre, la Società disponeva di contratti in time charter sull'equivalente di 8,8 imbarcazioni che al 31 dicembre 2007 non erano ancora state consegnate. Tali contratti hanno una durata media di 7,2 anni (9,3 anni compresi i periodi opzionali). Alcuni dei contratti di noleggio passivo prevedono opzioni per l'acquisto in futuro di imbarcazioni ; i dettagli sono evidenziati di seguito.

Successivamente alla chiusura dell'esercizio, d'Amico International Shipping ha esercitato in anticipo rispetto al periodo originariamente previsto le opzioni di acquisto sulla High Harmony, sulla High Consensus e sulla High Peace. Di conseguenza, i relativi impegni finanziari si sono ridotti di US\$64,9 milioni (al 31 dicembre 2007), come evidenziato dai dati pro-forma sopra riportati.

Note:

1. Gli importi espressi in yen sono stati convertiti in dollari USA al cambio di chiusura rilevato al 31 dicembre 2007, pari a 112,04 yen per 1 dollaro USA

2. Non comprende i periodi opzionali. Comprende la proporzione di nostra competenza dei costi delle imbarcazioni in time charter presso il Pool Handytankers. Comprende il 100 dei costi di time charter per le imbarcazioni noleggiate da DM shipping

ALTRI LEASING OPERATIVI

Gli altri leasing operativi consistono principalmente nei contratti relativi a spazi per uffici ed appartamenti. I pagamenti minimi previsti da tali contratti sono i seguenti:

Al 31 dicembre 2007	
US\$ milioni	
Entro 1 anno	0,8
Da 1 a 3 anni	1,3
Da 1 a 5 anni	0,8
Oltre 5 anni	2,0
Totale	4,9

OPZIONI DI ACQUISTO

A seguito dell'esercizio anticipato dell'opzione di acquisto sulla High Consensus, sulla High Harmony e sulla High Peace, attualmente d'Amico Tankers Limited, detiene 12 opzioni di acquisto su imbarcazioni che gestisce in *time charter* (equivalenti a 9,8 imbarcazioni, poiché alcune delle opzioni sono su imbarcazioni controllate solo parzialmente); di tali opzioni, quattro sono su imbarcazioni che controlla al 100%, mentre tre sono su imbarcazioni non ancora consegnate (per un equivalente di 3,8 imbarcazioni). L'esercizio di tali opzioni è a discrezione del Gruppo e terrà conto delle condizioni in essere al momento in cui l'opzione diviene esercitabile. E' da sottolineare che i prezzi di esercizio concordati per un certo numero di tali opzioni sono sensibilmente inferiori rispetto al valore di mercato delle imbarcazioni a noleggio.

La tabella che segue evidenzia i dettagli delle opzioni di acquisto. I prezzi di esercizio espressi in yen sono stati convertiti in dollari USA al 31 dicembre 2007, al tasso di cambio di chiusura pari a 112,04 yen per 1 dollaro USA.

Opzioni di Acquisto su Imbarcazioni MR

Imbarcazione	Prima data di esercizio	Prezzo di esercizio (in milioni) ⁽²⁾	Anzianità alla prima data di esercizio ⁽²⁾	Periodo di esercizio
MR 1 ⁽¹⁾	Marzo 2008	US\$26,3	5,0	NA
MR 2	Novembre 2010	US\$23,9	5,0	4 anni
MR 3	Luglio 2011	US\$23,9	5,0	4 anni
MR 4	Ottobre 2011	US\$23,9	5,0	4 anni
MR 5	Ottobre 2014	US\$33,0	5,0	6 anni
MR 6	Aprile 2017	US\$26,8	8,0	NA
Totale				

(1) Per l'opzione di acquisto sulla MR1 la quota di partecipazione è del 30%.

(2) Prezzo di esercizio e anzianità dell'imbarcazione alla prima data esercizio. Quando l'opzione ha un periodo di esercizio, il prezzo di esercizio diminuisce lungo la durata di tale periodo.

Opzione di Acquisto su Imbarcazioni Handysize

Imbarcazione	Prima data di esercizio	Prezzo di esercizio (in milioni) ⁽²⁾	Anzianità alla prima data di esercizio ⁽²⁾	Periodo di esercizio
Handy 1	Gennaio 2014	US\$38.5	6.0	NA
GSI 06130003 ⁽¹⁾	Marzo 2014	US\$42.5	6.0	NA
GSI 06130004 ⁽¹⁾	Aprile 2015	US\$42.5	6.0	NA
GSI 06131014 ⁽¹⁾	Aprile 2016	US\$40.5	8.0	NA
Total				

(1) Per l'opzione di acquisto su tali imbarcazioni la quota di partecipazione è del 25%

(2) Prezzo di esercizio e anzianità dell'imbarcazione alla prima data esercizio. Quando l'opzione ha un periodo di esercizio, il prezzo di esercizio diminuisce lungo la durata di tale periodo.

CONTROVERSIE LEGALI IN CORSO

Il Gruppo ha attualmente in corso alcune controversie legali relative sia a navi di proprietà che a navi a noleggio. Le controversie in corso riguardano per lo più richieste di danni per contaminazione del carico trasportato. E' in corso inoltre una controversia relativa ad una collisione ed una richiesta di danni per ripudio del contratto di noleggio time charter. Le controversie risultano coperte da assicurazione presso un P&I Club (Club mutualistico fra armatori); il Gruppo ritiene quindi che l'esposizione finanziaria sarà limitata al valore delle relative franchigie assicurative.

TASSAZIONE DIFFERITA IN REGIME DI TONNAGE

A partire dal 1° gennaio 2007 la principale società operativa del Gruppo (d'Amico Tankers Limited) è stata ammessa al regime di tonnage tax irlandese, il quale prevede che nel caso in cui le imbarcazioni vengano vendute senza essere rimpiazzate entro uno specifico lasso di tempo, o nel caso in cui il gruppo perda i requisiti necessari per continuare a godere di tale regime fiscale, vi possa essere un recupero a tassazione secondo il regime ordinario. Tale passività fiscale teorica massima è stata stimata al 31 dicembre in US\$5,2 milioni, assumendo che tutte le navi di proprietà alla data del 31 dicembre 2006 vengano vendute per il valore netto contabile e tali transazioni comportino una plusvalenza fiscalmente rilevante secondo il regime ordinario. La passività potenziale tende a diminuire, per poi azzerarsi, nel corso dei cinque anni successivi all'ingresso nel regime di tonnage tax. Nessun accantonamento è stato effettuato poiché si prevede che, ragionevolmente, nessuna passività emergerà a tale proposito.

Cielo di Salerno



30. SOCIETÀ DEL GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

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

Name	Sede legale	Capitale sociale	Valuta	% di possesso	Metodo di consolidam.
d'Amico International Shipping S.A.	Lussemburgo	149 949 907	USD		
d'Amico Tankers Limited	Dublino / Irlanda	100 000	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	200	USD	50,0%	Proporzionale
VPC Logistics Limited	Londra / Regno Unito	50 000	USD	100,0%	Integrale
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
d'Amico Tankers Singapore Pte Ltd	Singapore	50 000	USD	100,0%	Integrale

L'area di consolidamento 2007 non differisce significativamente da quella dei conti aggregati 2006, evidenziata nel prospetto di IPO. Nel corso del 2007 la partecipazione al 100% in Glenda International Shipping Ltd è stata parzialmente trasferita alla Topley Corporation (Gruppo Glencore), che funge da società-veicolo per la relativa joint venture. Nel mese di novembre 2007 è stata costituita la VPC Logistic Limited, che però al 31 dicembre 2007 non aveva ancora dato inizio all'attività operativa.

PARTECIPAZIONI IN ENTITÀ A CONTROLLO CONGIUNTO

Le entità a controllo congiunto sono state consolidate in bilancio con il metodo proporzionale, sulla base dei seguenti importi:

Nome	Ricavi	Risultato Netto	Totale Attività	Patrimonio netto
Esercizio conclusosi al 31 dicembre 2007				
Glenda International Shipping Ltd	-	(81)	32 251	32 170
DM Shipping Ltd	-	(170)	8 571	(37)
Esercizio conclusosi al 31 dicembre 2006				
Glenda International Shipping Ltd	-	-	-	-
DM Shipping Ltd	-	33	4 702	133

Le società non hanno ancora dato inizio all'attività operativa poiché la consegna delle imbarcazioni non avrà luogo prima della fine del 2008 (Glenda International Shipping Ltd) e del 2009 (DM Shipping Ltd).

31. EVENTI SUCCESSIVI ALLA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

ESERCIZIO DI OPZIONI PER L'ACQUISTO DI NAVI

In data 8 gennaio 2008 d'Amico International Shipping ha annunciato l'esercizio dell'opzione di acquisto della High Harmony, effettuata in anticipo rispetto al periodo originariamente previsto, che sarebbe dovuto decorrere dal 2010. Prima della sua acquisizione, la High Harmony era gestita dal Gruppo in time charter; si tratta di una nave cisterna MR a doppio scafo da 45.913 dwt, costruita nel

2005 in Giappone dai cantieri Shin Kurushima . L'imbarcazione è stata acquistata per 2,9 miliardi di yen (US\$26,5 milioni), un prezzo significativamente inferiore rispetto al suo valore di mercato, che supera i US\$50,0 milioni.

In data 17 gennaio 2008 il Gruppo ha concordato l'acquisto della High Consensus. Si tratta di una nave cisterna MR a doppio scafo da 45.896 dwt, con consegna prevista per febbraio 2008. Il prezzo di acquisto convenuto è pari a 2,9 miliardi di yen (US\$26,5 milioni), significativamente inferiore rispetto al suo valore di mercato, che supera i US\$50,0 milioni. L'imbarcazione era stata originariamente noleggiata nel 2005 da d'Amico Tankers Limited, con un contratto che prevedeva un'opzione d'acquisto esercitabile a partire dal 2010; a d'Amico International Shipping è però stata offerta l'opportunità di esercitare in anticipo tale opzione di acquisto.

Il Gruppo ha concordato l'acquisto della High Peace, una nave cisterna MR. Si tratta di un'imbarcazione a doppio scafo da 45.888 dwt, con consegna prevista nel marzo 2008, dopo la sottoscrizione del Memorandum d'Intesa contrattuale. Il prezzo di acquisto convenuto è pari a 2,9 miliardi di yen (circa US\$27 milioni), significativamente inferiore rispetto al suo valore di mercato, che supera gli US\$50,0 milioni. Tale imbarcazione era stata originariamente noleggiata nel 2004 da d'Amico Tankers Limited, con un contratto che prevedeva un'opzione di acquisto esercitabile a partire dal 2009. Come già con la High Harmony e con la High Consensus di cui sopra, il Gruppo ha negoziato con i proprietari l'esercizio anticipato dell'opzione, realizzando così la sua quarta acquisizione anticipata.

VARIAZIONI DELLA FLOTTA

Contratto di noleggio a lungo termine della Malbec

A gennaio del 2008 d'Amico ha sottoscritto un contratto di noleggio della durata di sei anni per la Malbec, una moderna e flessibile nave cisterna Handysize a doppio scafo di classe IMO da 38.500 dwt costruita nel 2004 in Cina dai cantieri Guangzhou. Tale imbarcazione fa ora parte della flotta operativa di d'Amico. Il contratto di time charter prevede inoltre un'opzione di acquisto a scadenza.

Vendita della High Trust

In data 1 febbraio 2008 il Gruppo ha concordato la vendita alla Bien Dong shipping Company di Hanoi (Vietnam) della High Trust, una nave cisterna MR a doppio scafo da 45.937 dwt costruita nel 2004 in Giappone dai cantieri Shin Kurushima. La consegna dell'imbarcazione al nuovo proprietario ed il corrispondente integrale incasso del ricavato è prevista a marzo 2008. Il prezzo di vendita lordo convenuto per l'imbarcazione è pari a US\$55,0 milioni, rispetto a un valore di inventario pari a US\$31,5 milioni; ciò consente al Gruppo di realizzare una significativa plusvalenza, pari a circa US\$22,0 milioni di cui può disporre. Prima della vendita, tale imbarcazione era stata presa a noleggio e poi acquistata dal Gruppo d'Amico, che su di essa aveva esercitato l'opzione di acquisto nel mese di ottobre dell'anno passato.

Il numero delle imbarcazioni della flotta di Glenda International Shipping aumenta a 10

Come già evidenziato nella precedente sezione, in data 1 febbraio 2008 il Gruppo ha annunciato che GLENDA International Shipping Limited, la società di joint venture fra d'Amico International Shipping e il Gruppo Glencore, subentrerà alla St Shipping & Transport Pte. Ltd. di Singapore nel contratto per l'acquisto di tre navi cisterna MR di classe IMO da 46.000 dwt. Tali imbarcazioni sono in costruzione presso i cantieri Hyundai-Mipo Dockyard Co. Ltd (Hyundai Mipo), ed hanno un prezzo di acquisto di US\$49,0 milioni ciascuna. La consegna è prevista per dicembre 2009, gennaio 2011 e marzo 2011.

Tale acquisto porta a sei il numero delle imbarcazioni ordinate dal Gruppo presso i cantieri Hyundai-Mipo, ed a 10 la consistenza della flotta di Glenda International Shipping.



d'Amico International Shipping S.A.

Relazione sulla Gestione
e Bilancio d'esercizio

al 31 dicembre 2007

RCS Luxembourg B 124 790

High Century



Bilancio d'esercizio 2007

Indice

▼ RELAZIONE SULLA GESTIONE	92
▼ EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NELL'ESERCIZIO	94
▼ FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	96
▼ NOTE ESPLICATIVE AL 31 DICEMBRE 2007	99

RELAZIONE SULLA GESTIONE

d'Amico International Shipping S.A. ("la Società") 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 per le proprie azioni, che sono quindi quotate sulla Borsa Valori di Milano (Italia).

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO DI D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

RISULTATI OPERATIVI

Per il primo esercizio, l'utile della società è stato pari a US\$16,7 milioni. Il conto economico riclassificato della società viene sintetizzato nella seguente tabella. Poiché la società è stata costituita nel 2007, non vengono mostrati dati di raffronto.

US\$ migliaia	31 dicembre 2007	31 dicembre 2006
Proventi da investimenti (dividendi)	28 572	-
Costo del personale	(1 993)	-
Altri costi generali ed amministrativi	(10 423)	-
Proventi (oneri) finanziari	605	-
Utile netto	16 761	-

I proventi da investimenti sono relativi a dividendi per US\$25 milioni ricevuti dalla controllata d'Amico Tankers Limited (DTL - Ireland), prima dell'operazione di quotazione sulla borsa valori italiana, e ad interessi per US\$3,5 milioni per un finanziamento concesso a d'Amico Tankers Limited.

I costi sono rappresentati essenzialmente da Costi generali e amministrativi. Gli altri costi diversi dai costi del personale sono principalmente relativi alle spese sostenute per l'operazione di IPO della società.

STATO PATRIMONIALE

US\$ migliaia	31 dicembre 2007	31 dicembre 2006
Investimenti	178 955	-
Attività correnti	68 910	-
Totale attività	247 865	-
Patrimonio netto	247 445	-
Passività correnti	420	-
Totale passività e patrimonio netto	247 865	-



Le Attività Totali della società comprendono principalmente le partecipazioni di US\$178,9 milioni nelle controllate d'Amico Tankers Limited (Irlanda), iscritta a bilancio per pari importo, che è la principale controllata del Gruppo, e GLENDA International Shipping Ltd (iscritta a bilancio per US\$100), la società di joint venture con il Gruppo Glencore. Mediante un accordo di partnership con il Gruppo Glencore, nel mese di novembre 2007 è divenuta operativa la Glenda International Shipping Limited, e gli azionisti hanno anticipato un finanziamento per il pagamento della tranche iniziale delle prime tre imbarcazioni Hyundai.

In data 24 dicembre la Società ha aumentato di US\$50 milioni il capitale sociale della controllata d'Amico Tankers Limited, posseduta al 100%, mediante conversione di una parte dei propri crediti finanziari in essere.

Le attività correnti sono composte principalmente da crediti verso le controllate e dall'investimento in azioni proprie di importo pari a US\$11,2 milioni, detenute dalla società in base a un piano di riacquisto di azioni proprie approvato nel secondo semestre del 2007.



High Progress on Ice

OFFERTA PUBBLICA INIZIALE (IPO – Initial Public Offering)

All'inizio del mese di maggio del 2007 d'Amico International Shipping è stata quotata alla Borsa Valori di Milano (Italia). Il prezzo d'offerta per il collocamento delle 68.976.957 azioni di d'Amico International Shipping S.A. (includendo l'opzione Greenshoe di 8.996.994 azioni) è stato fissato a € 3,5 per azione. Le richieste di sottoscrizione per l'Offerta Pubblica Italiana, pari a 5.998.500 azioni, sono state cinque volte superiori rispetto all'offerta, mentre il Collocamento Istituzionale per le rimanenti 62.978.457 azioni ha registrato al prezzo di IPO richieste di sottoscrizioni pari al doppio dell'offerta. L'Offerta Pubblica è stata riservata al pubblico dei risparmiatori in Italia, mentre l'Offerta Istituzionale è stata estesa agli Investitori Istituzionali in Italia ed all'estero, compreso il collocamento in USA presso le categorie di investitori previsti dalla Rule 144A. Le contrattazioni sul Mercato Telematico Azionario (MTA) – segmento Star – organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A hanno avuto inizio in data 3 maggio 2007.

GLENDA INTERNATIONAL SHIPPING – JOINT-VENTURE con il gruppo Glencore

In data 5 novembre 2007 d'Amico International Shipping S.A. e Glencore Group hanno firmato un Accordo di Joint Venture, costituendo la Glenda International Shipping Ltd, società con sede in Irlanda.

Tale accordo prevedeva originariamente l'acquisto di quattro nuove navi cisterna da 51.000 dwt (dei cantieri SLS) con consegna prevista fra fine 2008 e inizio 2009, ed è stato successivamente modificato in data 19 dicembre 2007 con l'aggiunta di altre tre navi cisterna. A seguito dell'annuncio in data 1 febbraio 2008 di un'ulteriore operazione, il programma di *newbuilding* della flotta di Glenda International Shipping è passata da sette a un totale di 10 navi cisterna MR a doppio scafo in costruzione, con consegne programmate fra fine 2008 e marzo 2011.

TONNAGE TAX

La principale controllata operativa di d'Amico International Shipping, d'Amico Tankers Limited (con sede in Irlanda), è stata ammessa al regime di *tonnage tax* a decorrere dal 1 gennaio 2007 (ovvero per l'esercizio contabile 1 gennaio 2007 - 31 dicembre 2007) per un periodo di 10 anni. In regime di *tonnage tax* le imposte vengono determinate sulla base di un utile nozionale, e non in base all'utile contabile. Tale utile nozionale viene calcolato facendo riferimento alle caratteristiche dimensionali delle imbarcazioni. Alcune attività marginali della d'Amico Tankers Limited, che non ricadono nel regime di *tonnage tax*, sono tassate al 12,5%.

VARIAZIONI DELLA FLOTTA

Come pianificato ed evidenziato nel prospetto informativo dell'Offerta Pubblica Iniziale, le navi MR a scafo singolo High Seas e High Tide, entrambe in *time charter* a d'Amico Tankers Limited sono state riconsegnate ai proprietari (rispettivamente in data 22 giugno 2007 e 5 luglio 2007). A seguito di tali riconsegne, la flotta di d'Amico International Shipping composta esclusivamente da imbarcazioni a scafo doppio.

Il 10 agosto 2007 è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited la Handytanker Spirit, una handysize in noleggio passivo controllata al 50% dal Gruppo.

Il contratto di noleggio passivo relativo alla High Nefeli, con scadenza prevista per il marzo del 2008, stato prolungato per altri tre anni fino al marzo del 2011.

ESERCIZIO DI OPZIONI PER L'ACQUISTO DI NAVI

In data 5 ottobre 2007 e in data 12 ottobre 2007 d'Amico Tankers Limited (la controllata operativa di d'Amico International Shipping) ha esercito le opzioni di acquisto rispettivamente per la High Trust e per la High Priority, (due imbarcazioni MR di cui già disponeva in time charter), al prezzo di US\$32,1 milioni (3,69 miliardi di yen) per la prima, e di US\$29,2 milioni (3,35 miliardi di yen) per la seconda. Per entrambe le imbarcazioni il prezzo di acquisto è stato significativamente inferiore rispetto al valore di mercato, stimato pari ad oltre US\$50,0 milioni. L'opzione di acquisto sulla High Priority era originariamente esercitabile a partire dal 2010; d'Amico Tankers Ltd è però riuscita a negoziare con il precedente proprietario un anticipo della data di esercizio.

PROGRAMMA DI RIACQUISTO AZIONI PROPRIE

Il 3 luglio 2007 l'assemblea straordinaria degli azionisti, regolarmente convocata e tenuta in base alle norme vigenti, ha approvato una delibera che autorizza il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping a procedere al riacquisto sul mercato regolamentato dove i titoli sono negoziati, ed anche in più riprese, delle azioni d'Amico International Shipping per un periodo massimo di diciotto (18) mesi a decorrere dalla data dell'assemblea, per un numero massimo di 14.994.990 azioni ordinarie, pari al 10% del capitale sottoscritto di d'Amico International Shipping, e ad un prezzo compreso fra uno (1) e cinque (5) euro per azione. L'esborso massimo potenziale per gli acquisti relativi a tale operazione è quindi pari a 75 milioni di euro.

Il riacquisto delle azioni d'Amico International Shipping è stato autorizzato al fine di:

- ▣ permettere a d'Amico International Shipping di utilizzare le proprie azioni per operazioni di vendita o di swap, che rientrino nella normale operatività d'impresa
- ▣ effettuare operazioni che siano coerenti con la strategia di d'Amico International Shipping, e che prevedano lo scambio, il trasferimento, il conferimento, il pegno, la destinazione o la cessione di azioni proprie;
- ▣ destinare le azioni proprie all'attuazione di piani di stock option.

Al 31 dicembre 2007 d'Amico International Shipping aveva riacquistato 2.581.928 azioni (pari allo 1,72% del capitale sociale in circolazione), per un importo pari a US\$11,2 milioni (corrispondente a 7,8 milioni di euro).

VPC LOGISTICS LTD

In data 14 novembre 2007 è stata costituita nel Regno Unito la VPC Logistics, con capitale sociale di US\$50.000. Tale società, che non ha ancora avviato l'operatività, si occuperà dello sviluppo delle attività di d'Amico International Shipping nel trasporto di oli vegetali e di palma e di prodotti chimici.

▼ FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

ESERCIZIO DI OPZIONI PER L'ACQUISTO DI NAVI

In data 8 gennaio 2008 d'Amico International Shipping ha annunciato l'esercizio dell'opzione di acquisto sulla High Harmony, effettuata in anticipo rispetto al periodo originariamente previsto, che sarebbe dovuto decorrere dal 2010. Prima di essere acquisita, la High Harmony era gestita dal Gruppo in *time charter*; si tratta di una nave cisterna MR a doppio scafo da 45.913 dwt, costruita nel 2005 in Giappone dai cantieri Shin Kurushima. L'imbarcazione è stata acquistata per 2,9 miliardi di yen (US\$26,5 milioni), un prezzo significativamente inferiore rispetto al suo valore di mercato, stimato superiore a US\$50,0 milioni.

In data 17 gennaio 2008 il Gruppo ha concordato l'acquisto della High Consensus. Si tratta di una nave cisterna MR a doppio scafo da 45.896 dwt, con consegna prevista per febbraio 2008. Il prezzo di acquisto convenuto è pari a 2,9 miliardi di yen (US\$26,5 milioni), significativamente inferiore rispetto al suo valore di mercato, stimato superiore a US\$50,0 milioni. L'imbarcazione era stata originariamente noleggiata nel 2005 da d'Amico International, con un contratto che prevedeva un'opzione d'acquisto esercitabile a partire dal 2010; a d'Amico International Shipping è però stata offerta l'opportunità di esercitare in anticipo tale opzione di acquisto.

Il Gruppo ha concordato l'acquisto della High Peace, una nave cisterna MR. Si tratta di un'imbarcazione a doppio scafo da 45.888 dwt, con consegna prevista nel marzo 2008, dopo la sottoscrizione del Memorandum d'Intesa contrattuale. Il prezzo di acquisto convenuto è pari a 2,9 miliardi di yen (circa US\$27 milioni), significativamente inferiore rispetto al suo valore di mercato, stimato superiore a US\$50,0 milioni. Tale imbarcazione era stata originariamente presa a noleggio nel 2004 da d'Amico Tankers Limited, con un contratto che prevedeva un'opzione di acquisto esercitabile a partire dal 2009. Come già con la High Harmony e con la High Consensus di cui sopra, il Gruppo ha negoziato con i proprietari l'esercizio anticipato dell'opzione, realizzando così la sua quarta acquisizione anticipata.

VARIAZIONI DELLA FLOTTA

Contratto di noleggio a lungo termine della Malbec

A gennaio del 2008 d'Amico ha sottoscritto un contratto di noleggio della durata di sei anni per la Malbec, una moderna e flessibile nave cisterna Handysize a doppio scafo di classe IMO da 38.500 dwt costruita nel 2004 in Cina dai cantieri Guangzhou. Tale imbarcazione fa ora parte della flotta operativa di d'Amico. Il contratto di *time charter* prevede inoltre un'opzione di acquisto a scadenza.

Vendita della High Trust

In data 1 febbraio 2008 d'Amico Tankers Limited ha concordato la vendita alla Bien Dong shipping Company di Hanoi (Vietnam) della High Trust, una nave cisterna MR a doppio scafo da 45.937 dwt costruita nel 2004 in Giappone dai cantieri Shin Kurushima. La consegna dell'imbarcazione al nuovo proprietario ed il corrispondente integrale incasso del ricavato è prevista a marzo 2008. Il prezzo di vendita lordo convenuto per l'imbarcazione è pari a US\$55,0 milioni, rispetto a un valore di carico di US\$31,5 milioni; ciò consente al Gruppo di realizzare una significativa plusvalenza, pari a circa US\$22,0 milioni. Prima della vendita, tale imbarcazione era stata presa a noleggio e poi acquistata

dal Gruppo d'Amico International Shipping,, che su di essa aveva esercitato l'opzione di acquisto nel 2007.

Il numero delle navi della flotta di Glenda International Shipping aumenta a 10

Come già evidenziato nella precedente sezione, in data 1 febbraio 2008 il Gruppo ha annunciato che GLENDA International Shipping Limited, la società di joint venture fra d'Amico International Shipping e il Gruppo Glencore, subentra alla St Shipping & Transport Pte. Ltd. di Singapore nel contratto per l'acquisto di tre navi cisterna MR di classe IMO da 46.000 dwt. Tali imbarcazioni sono in costruzione presso i cantieri Hyundai-Mipo Dockyard Co. Ltd (Hyundai Mipo), ed hanno un prezzo di acquisto di US\$49,0 milioni ciascuna. La consegna è prevista per dicembre 2009, gennaio 2011 e marzo 2011.

Tale acquisto porta a sei il numero delle imbarcazioni ordinate dal Gruppo presso i cantieri Hyundai-Mipo, ed a 10 la consistenza della flotta di *newbuilding* di Glenda International Shipping.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Dal 2003 al 2005 le tariffe di trasporto per le navi cisterna MR sono aumentate rapidamente, principalmente a causa dei forti tassi di crescita dell'economia mondiale, delle maggiori distanze di trasporto dei prodotti petroliferi raffinati, della volatilità causata dalle opportunità di operazioni di arbitraggio e dai colli di bottiglia nella logistica per il trasporto di tali prodotti.

Nonostante il gran numero di imbarcazioni consegnate negli ultimi due anni (pari nel 2006 al 9% di tutta la flotta esistente, e nel 2007 a poco più del 10%(Fonte: Clarkson's Research Services), la forte crescita della domanda ha mantenuto su livelli storicamente alti le tariffe di trasporto, con un aumento delle tariffe medie per i time charter a 3 e 5 anni, che forniscono un'indicazione circa le future aspettative di mercato.

Per il 2008 si prevedono ingressi ancora più significativi di imbarcazioni di nuova costruzione (pari al 12% della flotta esistente - fonte: Clarkson's Research Services) ed un potenziale rallentamento della crescita economica e della domanda di petrolio dovuta alle attuali difficoltà di cui risentono le istituzioni finanziarie e agli alti prezzi petroliferi. Ciononostante, una serie di elementi attenuanti (alcuni già osservati negli ultimi due anni, altri nuovi) dovrebbero fornire sostegno ai mercati dei trasporti; tra questi:

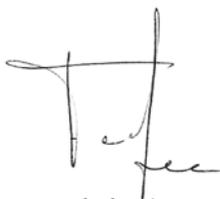
- ✦ Ulteriore allungamento dei tempi di scarico nelle aree geografiche di maggior consumo, quali la Costa Orientale degli Stati Uniti e l'Africa Occidentale, con relativo assorbimento della capacità di trasporto;
- ✦ Ulteriore scarsa disponibilità di cantieri per i bacini e per le riparazioni, con conseguenti forti ritardi;
- ✦ Aumento della domanda di imbarcazioni di classe IMO per fare fronte al mercato, forte e in aumento, del trasporto di prodotti vegetali, di olio di palma e di prodotti chimici;
- ✦ Commercio in più direzioni dei prodotti petroliferi raffinati, in base alle opportunità di arbitraggio;
- ✦ Ulteriore irrigidimento delle procedure di ispezione e di esame da parte delle compagnie petrolifere, che favorirà le imbarcazioni a doppio scafo gestite direttamente dai proprietari, con gestione completamente in proprio della nave e dell'equipaggio; a tale riguardo, alcune grandi

Cielo di Roma



raffinerie asiatiche stanno riducendo l'utilizzo di navi cisterna a scafo singolo già prima del divieto definitivo del 2010.

- ▣ Ulteriore accelerazione della rottamazione delle più obsolete imbarcazioni a scafo singolo (in base a studi condotti da Clarkson, è prevista la rottamazione di oltre 8,20 milioni di tonnellate di capacità di trasporto (dwt) nel segmento 25.000-50.000 dwt entro il 2010, data di fine operatività prevista dall'IMO);
- ▣ Forte aumento della capacità di raffinazione prevista, pari per il 2008 a 2,9 milioni di barili al giorno (bpd), mentre nel 2007 la crescita stimata è stata di 1,4 milioni bpd (fonte: International Energy Agency, luglio 2007, Mid-term Oil Market Report);
- ▣ Aumento della domanda di viaggi sul lungo raggio, determinata da una crescente differenza di localizzazione fra la capacità di raffinazione e la domanda; la nuova capacità di raffinazione verrà aggiunta per lo più in Asia sud-orientale e in Medio Oriente, a grande distanza dalle principali aree geografiche di consumo, localizzate in Europa e in Nord America.
- ▣ Moderne raffinerie, spesso localizzate lontano rispetto alle aree geografiche di consumo, in grado di:
 - Soddisfare la crescente domanda specializzata di prodotti, determinata soprattutto dalle nuove normative ambientali di Stati Uniti ed Europa;
 - Processare petrolio greggio di qualità "sour", che dovrebbe rappresentare la maggior parte della futura produzione petrolifera (capacità di raffinazione più contenuta per adeguare la produzione di petrolio greggio di qualità "sweet").
- ▣ Scorte limitate di prodotti petroliferi per Stati Uniti, Giappone e Cina (fra i principali paesi importatori di tali prodotti), che di recente hanno raggiunto nel loro complesso i livelli minimi degli ultimi 4 anni (fonte: Cleaves Shipbroking);
- ▣ La più grave scarsità di carburanti registrata in Cina negli ultimi quattro anni, con importazioni 2008 previste in aumento fra il 12 e il 15% (fonte: Cleaves Shipbroking).



Paolo d'Amico

Presidente

Per conto del Consiglio di Amministrazione



Marco Fiori

Amministratore delegato

**CONTO ECONOMICO PER IL PERIODO DAL 2 FEBBRAIO 2007
AL 31 DICEMBRE 2007**

US\$	Note	31 dicembre 2007	31 dicembre 2006
COSTI			
3. Costo del personale			
a) Stipendi e benefit	(2)	1.982.215	-
b) Oneri sociali		10.337	-
4. a) Rettifiche di valore relative alle immobilizzazioni		7.415	-
5. Altri costi di gestione	(3)	10.416.222	-
7. Interessi e costi assimilati			
b) Altri interessi e costi	(4)	105.792	-
13. Utile dell'esercizio		16.760.529	-
Totale costi		29.282.510	
RICAVI			
5. Proventi da partecipazioni			
a) da imprese controllate	(5)	25.000.000	-
7. Altri ricavi per interessi e proventi analoghi			
a) da imprese controllate	(6)	3.571.726	-
b) Altri ricavi per interessi e proventi analoghi		710.784	-
Totale ricavi		29.282.510	

STATO PATRIMONIALE



High Valor

US\$	Note	31 dicembre 2007	31 dicembre 2006
C. Immobilizzazioni			
II. Immobilizzazioni materiali			
3. Altri arredi, accessori, strumentazioni, attrezzature	(7)	32.655	-
III. Attività finanziarie			
1. Partecipazioni in imprese del gruppo	(8)	178.922.020	-
2. Finanziamenti ad imprese del gruppo	(9)	16.129.510	-
7. Azioni proprie	(10)	11.199.123	-
D. Attività correnti			
II. Crediti			
a) Con esigibilità inferiore a un anno	(11)	41.027.678	-
IV. Disponibilità liquide presso banche		512.934	-
E. Anticipi, ratei e risconti attivi			
		40.879	-
Totale attività		247.864.799	-
A. Capitale e riserve			
I. Capitale sottoscritto			
		149.949.907	-
II. Riserva sovrapprezzo azioni			
		67.734.509	-
IV. Riserve			
2. Riserva azioni proprie		11.199.123	-
3. Altre riserve		1.800.000	-
VI. Utile dell'esercizio		16.760.529	-
C. Debiti			
4. Debiti commerciali per acquisti e forniture di servizi			
a) con esigibilità inferiore a un anno	(14)	304.417	-
D. Ratei e risconti passivi			
		116.315	-
Totale passività e patrimonio netto		247.864.799	-

NOTE ESPLICATIVE

La società predispone il proprio bilancio d'esercizio secondo i principi contabili applicabili in Lussemburgo. Il bilancio d'esercizio viene redatto sulla base del principio di continuità aziendale. Il Conto Economico e lo Stato Patrimoniale vengono presentati secondo quanto previsto agli artt. 34 e 46 della legge 19 dicembre 2002.

Gli importi sono espressi in dollari USA, che è la valuta di riferimento ('functional currency').

1. PRINCIPI CONTABILI

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

OPERAZIONI IN VALUTA

Le operazioni del periodo in valute diverse dal dollaro USA vengono convertite al cambio della data dell'operazione. Le attività e le passività espresse in valute diverse dal dollaro USA vengono convertite al tasso di cambio in vigore alla data del bilancio. Le differenze di conversione sono imputate al conto economico.

COSTI GENERALI ED AMMINISTRATIVI

Le spese generali ed amministrative comprendono i costi amministrativi del personale e le altre spese operative e vengono iscritte nel conto economico nell'esercizio in cui sono sostenute.

INTERESSI

Proventi ed oneri finanziari sono iscritti a conto economico in base al principio di competenza.

DIVIDENDI

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

IMPOSTE

Le imposte vengono calcolate in base al reddito imponibile d'esercizio applicando le appropriate aliquote fiscali in vigore alla data di redazione del bilancio. Il risultato imponibile non coincide con l'utile evidenziato nel conto economico, poiché 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 integralmente indeducibili.

Gli eventuali oneri fiscali differiti sono imposte per le quali la società prevede un futuro esborso o un riaccredito delle differenze emergenti fra crediti e debiti d'imposta iscritti a 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 dello stato

patrimoniale. I debiti relativi ad oneri fiscali differiti vengono solitamente iscritti a bilancio tenendo conto di tutte le corrispondenti differenze temporanee. Le attività fiscali differite sono solitamente iscritte a bilancio nella misura in cui si ritenga 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 ridotti nel caso in cui non si ritenga probabile che vi saranno sufficienti utili assoggettabili a tassazione. 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; vengono iscritti come costo o ricavo nel conto economico.

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.

ATTIVITA' FINANZIARIE (PARTECIPAZIONI)

Le partecipazioni in società controllate, in entità a controllo congiunto e in imprese collegate vengono contabilizzati al costo storico rettificato per le eventuali perdite di valore. Le partecipazioni in controllate e in collegate sono sottoposte ogni anno, e se necessario con maggior frequenza, ad un "impairment test". Nel caso in cui si rilevi una perdita di valore di tali investimenti, essa viene iscritta direttamente nel conto economico.

CREDITI

I crediti vengono iscritti al presumibile valore di realizzo.

DISPONIBILITA' 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, prontamente convertibili in importi liquidi certi e soggetti ad un rischio significativo di variazione di valore. Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti vengono valutati al loro valore nominale.

DEBITI

I debiti vengono esposti al valore nominale.

STRUMENTI DERIVATI

La società non utilizza strumenti finanziari derivati.



High Progress on Ice

FONDI RISCHI E ONERI

Vengono iscritti a bilancio quando la Società ha un obbligo attuale che deriva da eventi passati e che con ogni probabilità verrà chiamata ad onorare. Gli accantonamenti vengono valutati in base alle stime degli amministratori in merito all'esborso necessario per far fronte all'obbligo alla data di bilancio, e scontati al valore attuale, laddove tale effetto abbia rilievo.

COSTI DI IMPIANTO

Sono gli oneri di costituzione sostenuti dalla società nel periodo; comprendono principalmente i costi relativi all'aumento di capitale del 3 maggio; sono stati imputati direttamente nel conto economico.

DIFFERENZE FRA I PRINCIPI CONTABILI LUSSEMBURGHESI E GLI INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS

Il bilancio d'esercizio della capogruppo, d'Amico International Shipping SA, viene redatto sulla base dei Luxembourg GAAP, che per alcuni aspetti differiscono dagli IFRS (International Financial Reporting Standards) utilizzati per redigere il bilancio consolidato.

Le differenze nei trattamenti contabili riguardano le seguenti voci:

a) Azioni Proprie

Secondo i principi contabili lussemburghesi, vengono evidenziate fra le Attività Correnti come "Titoli Trasferibili", e deve essere appositamente costituita nel patrimonio netto una riserva non distribuibile. In base agli IFRS, le azioni proprie vengono dedotte direttamente dal Patrimonio Netto.

b) Costi dell'IPO

Nel primo semestre 2007 DIS ha sostenuto i costi per l'operazione di quotazione (IPO); in base ai GAAP Lussemburghesi, essi vengono classificati come Costi Amministrativi. In base agli IFRS, i costi dell'IPO direttamente connessi alla quotazione vengono dedotti dal Patrimonio Netto (Altre riserve).

2. COSTI DEL PERSONALE

Dipendenti della Società sono due manager e due impiegati amministrativi.

In occasione dell'assemblea straordinaria degli azionisti del 6 settembre, su indicazione del Comitato per le Remunerazioni, è stato approvato un piano di opzioni su azioni. Le opzioni assegnate all'Amministratore Delegato, al Direttore Operativo e al Direttore Finanziario del Gruppo d'Amico International Shipping sono state 2.631.774. L'adozione di tale schema di remunerazione incentivante rientra nella tipologia dei compensi variabili (bonus) – in percentuale dello stipendio complessivo. Il piano durerà per 36 mesi, mediante 4 tranches di assegnazioni, cumulabili, con pagamenti mediante consegna fisica dei titoli. La valutazione del fair value degli strumenti di partecipazione e dei corrispondenti servizi ricevuti dalla società è stata effettuata con riferimento alla data di assegnazione.

3. ALTRI COSTI DI GESTIONE

Sono principalmente i costi per parcelle professionali e costi per consulenze sostenuti dalla società durante il processo di quotazione, funzionali alla quotazione. Le spese di ufficio non hanno un peso sostanziale.

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 US\$1.111.864, di cui US\$889.491 per parcelle nette della ritenuta d'acconto del 20%.

4. INTERESSI E ONERI ASSIMILATI

I costi finanziari includono principalmente le perdite su cambi per i debiti commerciali, dovute alla variazione sfavorevole del tasso di cambio del dollaro rispetto all'euro, e gli oneri finanziari corrisposti alle banche a fronte di servizi ricevuti.

5. PROVENTI DA PARTECIPAZIONI

Prima della quotazione sulla Borsa Italiana, è stato ricevuto un dividendo pari a US\$25 milioni, corrisposto da d'Amico Tankers Limited.

6. ALTRI CREDITI PER INTERESSI E PROVENTI ANALOGHI

Il saldo di US\$3,6 milioni è composto principalmente di proventi per interessi relativi a un finanziamento concesso a d'Amico Tankers Limited, mentre l'importo di US\$0,7 milioni è relativo a interessi attivi su depositi bancari e su differenze positive di cambio.

7. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Le immobilizzazioni materiali sono principalmente relative alle attrezzature informatiche per la sede del Lussemburgo.

8. ATTIVITÀ FINANZIARIE - PARTECIPAZIONI IN IMPRESE DEL GRUPPO

Società	Paese	Quota di possesso	Valuta	Incrementi (US\$)	Decrementi (US\$)	Valore di bilancio al 31 dic. 2007
d'Amico Tankers Limited	IRL	100%	USD	178.921.920	-	178.921.920
Glenda International Shipping Limited	IRL	50%	USD	200	(100)	100
Partecipazioni			USD	178.922.120	(100)	178.922.020

d'Amico Tankers Limited è la principale controllata operativa del Gruppo d'Amico International Shipping Group, mentre Glenda International Shipping Ltd 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. Poiché è intenzione della società mantenere per oltre 12 mesi le partecipazioni acquisite nell'esercizio, esse rappresentano investimenti finanziari a lungo termine.

d'Amico Tankers Limited

In data 2 marzo 2007 il capitale sociale di d'Amico International Shipping SA è stato aumentato da US\$35.000 a US\$128.956.920 mediante emissione di n. 128.921.920 nuove azioni prive di valore nominale, a seguito del conferimento in natura apportato dall'azionista di controllo diretto, d'Amico International SA (Lux), pari all'intero capitale sociale emesso di d'Amico Tankers Limited (valutato al valore patrimoniale netto), consistente in n. 100.000 azioni dal valore nominale di euro 1 ciascuna.

In data 24 dicembre 2007, US\$50 milioni dei crediti finanziari esistenti, dovuti da d'Amico Tankers Limited a d'Amico International Shipping SA sono stati convertiti in capitale sociale della controllata.

In occasione dell'assemblea annuale tenutasi in data 22 febbraio 2007, gli azionisti di d'Amico Tankers Limited hanno approvato la distribuzione di un dividendo pari a US\$25 milioni.

Glenda International Shipping SA

In data 22 giugno 2007 d'Amico Tankers Limited ha trasferito a d'Amico International Shipping SA (per il suo valore di bilancio di US\$200) l'investimento totalitario nella controllata Glenda International Shipping Ltd (IRL), società che in quel momento non era ancora operativa.

Successivamente alla sottoscrizione della lettera di intenti del 9 giugno del 2007, il 5 novembre 2007 d'Amico International Shipping SA e Glencore Group hanno firmato l'Accordo di Joint Venture per Glenda International Shipping Limited. A seguito di tale accordo, la Società ha venduto per US\$100 alla Topley Corporation (Gruppo Glencore) il 50% della partecipazione nella Glenda International Shipping Limited.



Cielo di Salerno

L'accordo di joint venture prevedeva originariamente contratti per l'acquisto di quattro nuove navi cisterna da 51.000 dwt con consegna prevista fra fine 2008 e inizio 2009, ed è stato successivamente modificato in data 19 dicembre 2007 con l'aggiunta di altre tre navi cisterna. A seguito di un'ulteriore operazione effettuata in data 1 febbraio 2008, la flotta di Glenda è passata da sette a un totale di 10 navi cisterna MR a doppio scafo in costruzione, con consegne programmate fra fine 2008 e marzo 2011.

Partecipazione detenute tramite d'Amico Tankers Limited:

Società	% di partecipazione	Paese	Attività
High Pool Tankers Limited	100%	Ireland	Pool company
Glenda International Management Limited	100%	Ireland	Pool company
VPC Logistics Limited	100%	UK	Shipping
DM Shipping Limited	51%	Ireland	Shipping
d'Amico Tankers Monaco S.A.M.	100%	Monaco	Services
D'Amico Tankers UK Limited	100%	UK	Services
d'Amico Tankers Singapore Pte. Ltd.	100%	Singapore	Services
HandyTankers K/S	33%	Denmark	Pool company

9. ATTIVITÀ FINANZIARIE – FINANZIAMENTI AD IMPRESE DEL GRUPPO

Società	31 dicembre 2007
Glenda International Shipping Ltd.	16.129.510
	16.129.510

In base a un accordo fra gli azionisti, nel dicembre del 2007, d'Amico International Shipping ha erogato a Glenda International Shipping Ltd un finanziamento non fruttifero di interessi (fondo patrimoniale) per US\$16,1 milioni, finalizzato al pagamento della prima rata di tre navi in costruzione.

10. ATTIVITÀ FINANZIARIE – AZIONI PROPRIE

I valori mobiliari sono rappresentati da azioni proprie, acquistate nel corso del secondo semestre dell'anno a seguito dell'assemblea straordinaria degli azionisti del 3 luglio 2007. L'acquisto in borsa delle azioni proprie della Società è ammesso per 18 mesi, e fino a concorrenza del 10% del capitale sociale.

Tale operazione ha le seguenti finalità:

- 1) Rendere possibile l'impiego delle azioni proprie per vendite/scambi azionari nel quadro delle operazioni connesse all'attività operativa della Società, e per eventuali altri progetti, come ad esempio accordi con partner strategici;
- 2) Disporre di una efficace opportunità di investimento, in linea con la strategia della Società, anche mediante scambio, trasferimento, conferimento, garanzia, cessione o altra forma di alienazione delle azioni proprie finalizzata all'acquisto di quote o pacchetti societari, o ad altre operazioni di finanzia

straordinaria che prevedono la destinazione specifica o la cessione delle azioni proprie;

3) destinare le azioni proprie all'attuazione dei piani di stock option a favore degli amministratori o dei dirigenti della Società o delle sue controllate.

Al 31 dicembre 2007 le azioni proprie acquistate erano 2.581.928, per un importo di US\$11.199.123, pari all'1,72% del capitale sociale. Le azioni proprie vengono iscritte a bilancio al valore di acquisto.

11. CREDITI

Società	31 dicembre 2007
d'Amico Tankers Limited	41.021.726
	41.021.726

La società vanta un credito a breve nei confronti di d'Amico Tankers Limited (DTL). Tale finanziamento è fruttifero di interessi al LIBOR a 3 mesi sul dollaro. Al 31 dicembre 2007 il credito era pari a US\$41,0 milioni. Il finanziamento iniziale di US\$105 milioni è stato parzialmente rimborsato nel corso dell'anno; in data 24 dicembre 2007, una parte del credito, corrispondente a US\$50 milioni è stata conferita in aumento del capitale sociale di d'Amico Tankers Limited.

12. ANTICIPI, RATEI E RISCONTI ATTIVI

Tutte le parcelle professionali sono state imputate a bilancio secondo il principio di competenza.

13. CAPITALE E RISERVE

Capitale sottoscritto

Il capitale sociale autorizzato per la Società è di US\$200.000.000, composto da n. 200.000.000 di azioni prive di valore nominale. Tutte le azioni appartengono alla categoria delle azioni ordinarie. Il capitale sottoscritto e interamente versato è pari a US\$149.949.907, rappresentato da n. 149.949.907 azioni prive di valore nominale.

In data 2 marzo 2007 è stato deliberato un aumento di capitale, nei limiti del capitale sociale autorizzato, per gli importi di US\$128.921.920 e US\$20.992.987, rappresentati rispettivamente da n. 128.921.920 e n. 20.992.987, azioni prive di valore nominale.

Riserva sovrapprezzo azioni

Il fondo sovrapprezzo azioni è stato costituito a seguito dell'operazione di IPO, ed è relativo all'aumento del capitale sociale effettuato a inizio maggio del 2007.

Riserva azioni proprie

Nel corso del secondo semestre dell'esercizio la società ha proceduto all'acquisto di azioni proprie; di conseguenza, è stato costituito un fondo per un importo corrispondente.

14. DEBITI

Sono gli importi dovuti ai fornitori di beni e servizi.

15. IMPOSTE

Poiché in Lussemburgo i dividendi non sono assoggettati all'imposta sui redditi delle società, e a causa dei costi per l'IPO sostenuti nel 2007, a fine esercizio d'Amico International Shipping ha evidenziato perdite fiscali da riportare a nuovo per circa US\$19,3 milioni. Nel conto economico non sono state quindi rilevate imposte sul reddito. In Lussemburgo l'aliquota fiscale teorica per i redditi societari è pari al 30%.

Altre informazioni



Le seguenti informazioni vengono fornite in base a quanto previsto da CONSOB per le società quotate alla Borsa Valori di Milano

COMPENSI CORRISPOSTI AD AMMINISTRATORI E DIRIGENTI DELLA SOCIETA' CON RESPONSABILITA' STRATEGICHE

(Articolo 78 del Regolamento Consob 11971/99) (migliaia di US\$)

Nome	Carica coperta	Periodo di permanenza	Data di scadenza (1)	Compenso percepito per la carica ricoperta nella società	Benefit di natura non monetaria	Bonus e altri incentivi	Altri compensi percepiti (2)
Sig. Paolo d'Amico	Presidente	2007	2008	350	-	-	236
Sig. Marco Fiori	Amministratore Delegato	2007	2008	200	-	-	633
Sig. Cesare d'Amico	Amministratore Esecutivo	2007	2008	50	-	-	-
Sig. Massimo Castrogiovanni	Amm.re non esecutivo	2007	2008	50	-	-	7
Sig. Stas Jozwiak	Amm.re non esecutivo	2007	2008	50	-	-	-
Sig. Gianni Nunziante	Amm.re non esecutivo	2007	2008	50	-	-	-
Dirigenti con responsabilità strategiche		2007		70	-	-	2 135
strategiche (3)							

(1) Data in cui l'Assemblea degli azionisti approva il bilancio annuale dell'esercizio 2007

(2) Comprende i compensi corrisposti agli amministratori e gli stipendi ricevuti da altre società del Gruppo

(3) Comprende 5 manager del Gruppo d'Amico International Shipping.

PARTECIPAZIONI DETENUTE DIRETTAMENTE O INDIRETTAMENTE NELLA SOCIETA' O NELLE CONTROLLATE DAGLI AMMINISTRATORI E DAI DIRIGENTI DELLA SOCIETA'

(Articolo 79 del Regolamento Consob 11971/99)

“Ai sigg.ri Paolo d'Amico e Cesare d'Amico, rispettivamente Presidente e Direttore Esecutivo del Consiglio di Amministrazione della Società, fa capo il controllo della Società stessa. Il sig. Paolo d'Amico detiene n. 3.000.000 azioni con diritto di voto, che costituiscono il 50% del capitale sociale della d'Amico Società di Navigazione S.p.A. Il sig. Cesare d'Amico detiene n. 1.076.010 azioni con diritto di voto, che costituiscono il 17,93% del capitale sociale della d'Amico Società di Navigazione S.p.A. e, mediante una partecipazione di controllo (54%) nella in Fi.Pa. Finanziaria di Partecipazione S.p.A. (società di proprietà del sig. Cesare d'Amico e della sorelle, sigg.re Maria Cristina d'Amico e Giovanna d'Amico), detiene indirettamente ulteriori n. 1.923.990 azioni con diritto di voto, che costituiscono il 32,07% del capitale sociale di d'Amico Società di Navigazione S.p.A., la quale detiene il 100% del capitale sociale della d'Amico International S.A., che a sua volta detiene il 56,4% del capitale sociale della Società. Di conseguenza, i signori Paolo d'Amico e Cesare d'Amico detengono indirettamente il 56,4% delle azioni della Società e delle sue controllate.

PROPOSTA DI APPROVAZIONE DEL BILANCIO D'ESERCIZIO E CONSOLIDATO, DI DESTINAZIONE DELL'UTILE NETTO 2007 E DI DISTRIBUZIONE DEL DIVIDENDO

Gentili Azionisti,

Presentiamo alla vostra approvazione il bilancio d'esercizio ed il bilancio consolidato per l'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2007, primo bilancio redatto dopo la costituzione della Società e la sua quotazione sulla Borsa Italiana, segmento STAR.

In previsione della prossima Assemblea Annuale degli Azionisti della Società, che si terrà in data 29 aprile 2008, e salvo approvazione degli azionisti, il consiglio di amministrazione propone di destinare come segue l'utile netto conseguito dalla Società, pari a US\$16.760.529,00:

- US\$838,026,45 a Riserva Legale, prevista dalle norme di legge vigenti, in conformità all'articolo 29 dello Statuto della Società;
- Proposta di distribuzione di dividendo pari a US\$15.000.000;
- utili portati a nuovo per il restante importo, pari all'incirca a US\$922.502,55.

In aggiunta a quanto sopra, il Consiglio di Amministrazione propone inoltre la distribuzione di un ulteriore dividendo, pari a US\$20.000.000, derivante dalla riserva sovrapprezzo azioni della Società.

Il consiglio di Amministrazione evidenzia che la proposta di distribuzione del dividendo è in linea con la politica di dividendo adottata dalla Società, inizialmente annunciata, essendo pari a quasi il 47% degli utili annui consolidati conseguiti dal gruppo.

Salvo approvazione dell'Assemblea Annuale degli Azionisti, il pagamento del suddetto dividendo verrà effettuato in data 22 maggio 2008, con stacco della cedola (n.1) in data 19 maggio 2008.

Lussemburgo, 12 febbraio 2008


Per conto del Consiglio di Amministrazione
Paolo d'Amico
Presidente



Paolo d'Amico
Presidente

Per conto del Consiglio di Amministrazione



Marco Fiori
Amministratore delegato

Il sottoscritto, Alberto Mussini, nella sua qualità di Direttore Finanziario della Società, dichiara, sulla base di quanto è a sua conoscenza, che il presente bilancio consolidato e civilistico è stato redatto in base ai principi contabili ad esso applicabili, e che fornisce una rappresentazione veritiera e attendibile delle attività, delle passività, della posizione finanziaria e del conto economico della società e sue controllate nel loro complesso. Il sottoscritto dichiara inoltre che la relazione sulla gestione presenta in maniera accurata l'andamento del Gruppo d'Amico International Shipping e della Società, i risultati conseguiti, la situazione della società e sue controllate nel loro complesso, nonché la descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza per la società.



Alberto Mussini
Direttore Finanziario



High Endurance

(Traduzione della relazione ufficiale redatta in inglese)

Relazione della società di revisione agli azionisti della d'Amico International Shipping S.A.

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato, costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal prospetto dei movimenti del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative, della d'Amico International Shipping S.A. chiuso al 31 Dicembre 2007.

La presente relazione è stata da noi predisposta in conformità con i termini dell'incarico da Voi conferitoci e non potrà essere utilizzata per altri fini. Di conseguenza la nostra responsabilità per il lavoro da noi svolto e per le conclusioni espresse nella presente relazione è esclusivamente nei confronti della d'Amico International Shipping S.A. e non si estende a terzi.

Responsabilità degli amministratori sul bilancio consolidato

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 consolidato privo di errori significativi sia dovuti a frode o a errori; selezionare e applicare corretti principi contabili ed effettuare adeguate stime contabili.

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. 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. 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 2007 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.

In considerazione del fatto che la d'Amico International Shipping S.A. è stata costituita nel corso del 2007, il bilancio consolidato presenta ai fini comparativi i dati relativi al bilancio aggregato delle medesime società costituenti il nuovo Gruppo. Abbiamo svolto la revisione contabile di tale bilancio aggregato ed emesso una relazione senza rilievi.

MOORE STEPHENS S.à.r.l.

Allée Marconi, 16
L-2120 Luxembourg
27 Marzo 2008

Capital social : 12.500,00 EUR
R.C.S. Luxembourg B 42 365

Allée Marconi, 16
L - 2120 LUXEMBOURG

Tél : 00352 26 44 03 65

Fax : 00352 45 31 47

Email : mail@moore-stephens.lu

Internet : www.moorestephens.com

(Traduzione della relazione ufficiale redatta in inglese)

Relazione della società di revisione agli azionisti della d'Amico International Shipping S.A.

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio, costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalle relative note esplicative, della d'Amico International Shipping S.A. chiuso al 31 dicembre 2007.

Responsabilità degli amministratori sul bilancio d'esercizio

La responsabilità della redazione del bilancio redatto secondo i principi contabili lussemburghesi 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; selezionare e applicare corretti principi contabili ed effettuare adeguate stime contabili.

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. 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 2007 è conforme ai principi contabili lussemburghesi; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico 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.

MOORE STEPHENS S.à.r.l.

Allée Marconi, 16
L-2120 Luxembourg
27 Marzo 2008

Capital social : 12.500,00 EUR
R.C.S. Luxembourg B 42 365

LUX FIDUCIAIRE

ESPERTI CONTABILI E FISCALI

12, rue Ste Zithe

Tel.: 49 69 60-1

L-2763 Lussemburgo

Fax: 49 31 19

Agli azionisti della
D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.
con sede sociale a
25c, Boulevard Royal
L-2449 Lussemburgo

RELAZIONE DEL REVISORE DEI CONTI

In seguito all'incarico ricevuto da parte dell'Assemblea Generale degli Azionisti in data 3 aprile 2007, e conformemente alle leggi e ai regolamenti lussemburghesi, vi informiamo che abbiamo portato a compimento la nostra revisione legale dei conti della D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. per l'anno conclusosi il **31 dicembre 2007**.

Abbiamo svolto il nostro mandato sulla base dell'articolo 62 della legge modificata del 10 agosto 1915 e abbiamo rilevato che i conti annuali al **31 dicembre 2007** sono conformi alle scritture contabili e ai relativi documenti che ci sono stati sottoposti.

Il Consiglio d'Amministrazione è responsabile della preparazione e della corretta presentazione di tali conti annuali in conformità con le leggi e i regolamenti lussemburghesi relativi alla preparazione della contabilità annuale.

Abbiamo esaminato il Bilancio della vostra società al **31 dicembre 2007** da cui risulta un totale di USD 247.864.799,00, nonché il conto Profitti e Perdite per l'anno conclusosi il **31 dicembre 2007** da cui risulta un utile di USD 16.760.529,00.

Gli elementi relativi ai conti menzionati nella Relazione del Consiglio d'Amministrazione sono conformi alla contabilità annuale.

Lussemburgo, 31 marzo 2008

LUX-FIDUCIAIRE

Monique MALLER

Rita HARNACK

TRADUCTION CERTIFIÉE CONFORME

J. KONSBRUCK - GLAESENER

EXPERT - TRADUCTEUR JURÉ
PRÈS LES TRIBUNAUX

LUXEMBOURG, 8. 4. 08

Reçu le 10 AVR. 2008

IR Top
Investor Relations Consulting
Via S.Prospero, 4
20121 Milano

Le foto delle pagine
7, 9, 25, 30, 36, 45, 63, 76, 79, 82, 93, 109
sono state realizzate da
Federico Soffici

Finito di stampare nel mese di Maggio 2008
da Intese Grafiche (BS)



d'Amico International Shipping S.A. Company - www.damicointernationalshipping.com

Ireland

d'Amico Tankers Limited - 25 Fitzwilliam Square - Dublin 2 - Ireland - P. +353 1 676 1840

Monaco

d'Amico Tankers Monaco S.A.M. - 20 Bd de Suisse MC 98000 Monaco - P. +377 92 16 50 03

United Kingdom

d'Amico Tankers UK Limited - 2, Queen Anne's Gate Building, Dartmouth Street, London SW1H 98P - UK - P. +44 207 340 2000

Singapore

d'Amico Tankers Singapore Pte Ltd - 6 Battery Road, #14-07 Singapore 049909 - P. +65 6586 0860