



d'Amico International Shipping S.A.
RELAZIONE ANNUALE 2012



d'Amico



Relazione Annuale 2012

Bilancio d'esercizio e consolidato
al 31 dicembre 2012

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal
Capitale sociale al 31 dicembre 2012 US\$ 35.987.977,40

Il documento è disponibile sul sito
www.damicointernationalshipping.com



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.



DVC SWL 107 X 45-24M

Indice

4	Lettera agli Azionisti
5	Organi di Amministrazione e Controllo
6	Dati di sintesi
7	Resoconto di gestione
7	Struttura del Gruppo
8	Gruppo d'Amico International Shipping
11	Il settore delle navi cisterna
12	Informazioni per gli Azionisti
14	Risorse umane
16	Gestione delle navi
18	Responsabilità sociale d'impresa
19	Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario del Gruppo
26	Risultati trimestrali
28	Eventi significativi verificatisi nell'esercizio
33	Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione
38	Corporate Governance e assetto proprietario
38	Articoli 36 e 39 del Regolamento dei Mercati
	Gruppo d'Amico International Shipping
40	Bilancio consolidato al 31 dicembre 2012
42	Conto economico consolidato
42	Conto economico consolidato complessivo
43	Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata
44	Rendiconto finanziario consolidato
45	Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato
46	Note
	d'Amico International Shipping S.A.
80	Resoconto di gestione e bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2012
82	Resoconto di gestione
83	Eventi significativi verificatisi nell'esercizio
88	Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione
92	d'Amico International Shipping S.A. - Bilancio e note esplicative al 31 dicembre 2012
108	Relazioni della Società di Revisione

Lettera agli Azionisti

Signori Azionisti,

come purtroppo ben noto a tutti noi, anche il 2012 e' stato un ulteriore anno difficile a livello internazionale, che abbiamo convissuto con una persistente situazione recessiva e le conseguenti continue riduzioni dei consumi ed incertezze geopolitiche.

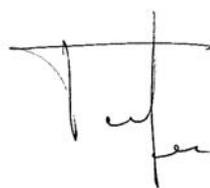
In questo contesto la nostra società, grazie ad accorte politiche commerciali e finanziarie avviate già negli anni precedenti, e' comunque riuscita a mantenere ed addirittura consolidare la propria posizione di mercato. Infatti, in un anno dove la maggior parte delle aziende ha cercato di lottare per la sopravvivenza, la d'Amico International Shipping ha anticipato i tempi, disegnando migliori strategie industriali, gestionali ed organizzative, facendosi così trovare pronta ad affrontare un 2013 che fa intravedere finalmente prospettive di ripresa dei consumi.

È proprio in questo 2012 che abbiamo rafforzato la nostra struttura finanziaria lanciando con successo un importante aumento di capitale che ha suscitato l'interesse di investitori e di finanziatori, dove in un contesto di generale credit crunch hanno invece sostenuto il nostro impegnativo piano di investimenti a condizioni estremamente competitive; tutto questo ci permetterà di affrontare nel miglior modo, con una flotta ampia, giovane ed altamente tecnologica, i nuovi ritmi di crescita che già si sono presentati in questi primi mesi del 2013.

Continuando a seguire il nostro modello di crescita bilanciata di lungo periodo, abbiamo iniziato a coprire parte della flotta a lungo termine, concludendo recentemente coperture a 5 anni con un primario Gruppo petrolifero. Questo tipo di attività conferma la reputazione che il nostro gruppo gode tra le principali società operanti nel mercato dei prodotti petroliferi.

Oggi pertanto è per me una grande soddisfazione vedere il nostro Gruppo pronto a competere al fine di poter navigare al meglio in questo nuovo scenario che ha profondamente mutato equilibri, politiche e relazioni, ma che ci ha permesso di mettere in evidenza i nostri valori, dove finalmente storia, etica e reputazione fanno e faranno la differenza.

Non mi resta quindi che ringraziare Voi Azionisti che avete creduto nel nostro Gruppo, ma anche a tutte le risorse umane che ci hanno permesso di fare la differenza e di ottenere risultati che solo con passione e capacità possono essere raggiunti.



Paolo d'Amico | Presidente del Consiglio di Amministrazione

Organi di Amministrazione e Controllo

Consiglio di Amministrazione

Presidente

Paolo d'Amico¹

Amministratore delegato

Marco Fiori¹

Amministratori

Cesare d'Amico¹

Massimo Castrogiovanni²

Stas Andrzej Jozwiak³

Giovanni Battista Nunziante

Heinz Peter Barandun²

John Joseph Danilovich²

Società di Revisione

Moore Stephens Audit S.A.R.L.

¹ Membro del Comitato Esecutivo

² Amministratore non Esecutivo - Independent Director

³ Amministratore non Esecutivo - Lead Independent Director

Dati di sintesi

Dati finanziari

US\$ migliaia	2012 (*)	2011(*)
Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)	183.421	187.005
Risultato operativo lordo / EBITDA	20.214	31.002
<i>margin sul TCE in %</i>	11,02%	16,58%
Utile (perdita) operativo / EBIT	(103.140)	(6.048)
<i>margin sul TCE in %</i>	(56,23)%	(3,23)%
Utile / (perdita) netto	(105.994)	(21.013)
<i>margin sul TCE in %</i>	(57,51)%	(11,24)%
Utile (perdita) per azione (US\$)	(0,293)	(0,140)
Flussi di cassa operativi	2.372	28.992
Investimenti lordi (CapEx)	85.066	64.700
Totale attività	676.895	670.237
Indebitamento finanziario netto (**)	220.706	239.565
Patrimonio netto	294.208	315.481

(*) I dati includono l'utile dalla vendita di navi per US\$ 1,5 milioni nel 2012 e US\$ 3,3 milioni nel 2011 e sono comprensivi della svalutazione della flotta, pari a US\$ 85,0 milioni nel 2012

(**) L'indebitamento finanziario netto è descritto a pagina 24

Altri dati operativi

	2012	2011
Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) ¹	13.205	14.265
Composizione della flotta - Numero medio di navi	39,2	37,3
- Di proprietà	21,0	19,1
- A noleggio	18,2	17,4
- A noleggio attraverso pool	-	0,8
Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili ² (%)	3,0%	2,0%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni-nave disponibili ³ (%)	36,3%	48,1%

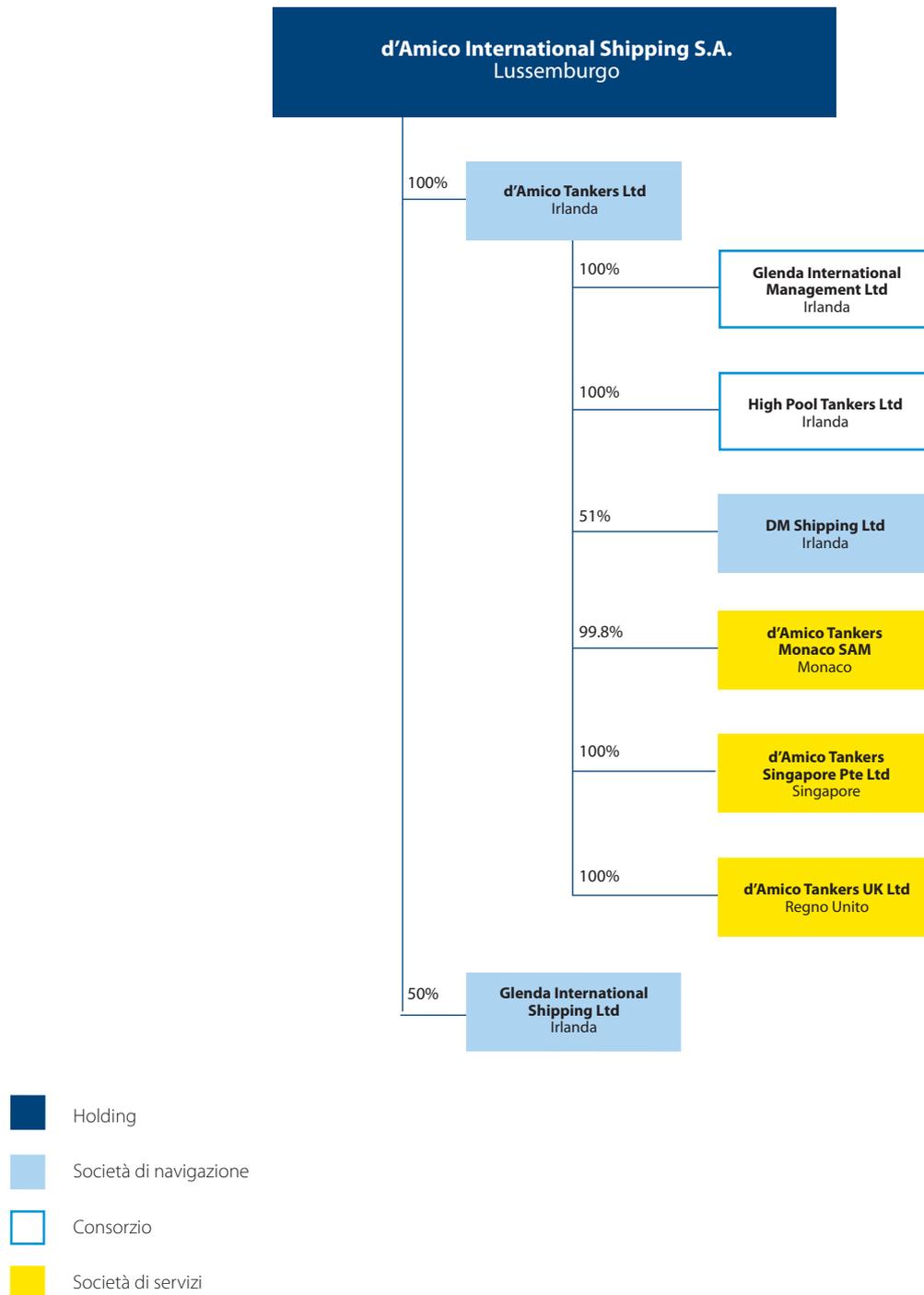
¹ Rappresenta i ricavi giornalieri su base *time charter* per le navi impiegate sul mercato spot e per navi impiegate con contratti *time charter* al netto delle commissioni. I calcoli non includono le navi noleggate attraverso i pool.

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

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

Struttura del Gruppo

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



d'Amico Tankers Singapore Pte.Ltd in liquidazione

Gruppo d'Amico International Shipping

d'Amico International Shipping S.A. (DIS, il Gruppo o d'Amico International Shipping), è una società attiva nel trasporto internazionale via mare, appartenente al Gruppo d'Amico, fondato nel 1936. d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers Limited (Irlanda), una flotta con un'età media di circa 6,3 anni, rispetto a un'età media di settore di 9,5 anni (fonte: Clarkson). Tutte le navi del Gruppo DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di prodotti petroliferi raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e società di trading. Tutte le navi sono state costruite in

ottemperanza alle norme IMO (International Maritime Organization) e MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e agli standard internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, merci quali olio di palma, oli vegetali e una gamma di altri prodotti chimici possono essere trasportati solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono specifici requisiti. Al 31 dicembre 2012 il 66,7% delle navi della flotta d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di prodotti.



Flotta

Nelle tabelle seguenti sono riportate alcune informazioni sulla flotta che, al 31 dicembre 2012, comprendeva **39 navi**:

Flotta MR

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
DI PROPRIETÀ				
High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melissa ¹	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meryl ¹	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melody ¹	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melanie ¹	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meredith ¹	46.147	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Strength ²	46.800	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
GLEND A Megan ¹	47.147	2009	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Efficiency ²	46.547	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Venture	51.087	2006	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High Presence	48.700	2005	Imabari, Giappone	-
High Priority	46.847	2005	Nakai Zosen, Giappone	-
High Progress	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Performance	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Valor	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Courage	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Endurance	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Endeavour	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Challenge	46.475	1999	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Spirit	46.473	1999	STX, Corea del Sud	IMO II/III
A NOLEGGIO CON OPZIONE DI ACQUISTO				
High Enterprise	45.800	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
High Pearl	48.023	2009	Imabari, Giappone	-
A NOLEGGIO SENZA OPZIONE DI ACQUISTO				
High Force	53.603	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
Eastern Force	48.056	2009	Imabari, Giappone	-
High Saturn	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Mars	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Mercury	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Jupiter	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Torm Hellerup ³	45.990	2008	Shin Kurushima, Giappone	-
Freja Hafnia	53.700	2006	Shin Kurushima, Giappone	-
High Glow	46.846	2006	Nakai Zosen, Giappone	-
High Energy	46.874	2004	Nakai Zosen, Giappone	-
High Power	46.874	2004	Nakai Zosen, Giappone	-
High Nefeli	45.976	2003	STX, Corea del Sud	IMO II/III

¹ Navi di proprietà di GLEND A International Shipping, in cui DIS detiene una partecipazione del 50%

² Navi di proprietà di DM Shipping (in cui DIS detiene una partecipazione del 51%) e noleggate a d'Amico Tankers Limited

³ Nel febbraio 2013 la nave ha cambiato proprietari e si chiama ora 'Hallinden'

Flotta handysize

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
DI PROPRIETÀ				
Cielo di Salerno	36.032	2002	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Parigi	36.032	2001	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Londra	35.985	2001	STX, Corea del Sud	IMO II/III
A NOLEGGIO CON OPZIONE DI ACQUISTO				
Malbec	38.499	2008	Guangzhou, Cina	IMO II/III
Marvel	38.435	2008	Guangzhou, Cina	IMO II/III
A NOLEGGIO SENZA OPZIONE DI ACQUISTO				
Cielo di Guangzhou ⁴	38.877	2006	Guangzhou, Cina	IMO II

Impiego della flotta e partnership

	N. di navi di DIS	Tot. navi del Pool
Impiego diretto	24,0	
High Pool (navi MR)	9,0	12,0
GLENDA Int. Mgmt. (navi MR)	6,0	9,0
TOTALE	39,0	21,0

Al 31 dicembre 2012, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 24 navi: 10 MR ('Medium Range') con contratti a tempo determinato, mentre 8 navi MR e 6 navi handysize sono attualmente impiegate sul mercato *spot*. Il Gruppo impiega ancora una parte consistente delle proprie navi tramite accordi di partnership, anche se in misura minore rispetto ai periodi precedenti.

High Pool Tankers Limited – pool costituito con JX Shipping Co. Limited, Giappone (risultante dalla fusione tra Nissho Shipping Co. Limited e Yuyo Steamship Co. Limited) e Mitsubishi Corporation. Al 31 dicembre 2012 il pool gestiva 12 navi cisterna MR. d'Amico International Shipping, tramite la propria controllata d'Amico Tankers Limited, è responsabile in via esclusiva della sua gestione commerciale, in particolare del noleggio, delle operazioni navali e dell'amministrazione.

GLENDA International Management Limited – accordo commerciale concluso con ST Shipping (Glencore Group) per gestire le navi sotto un unico marchio commerciale, 'GLENDA'. Alla fine di dicembre 2012 GLENDA International Management Limited, gestiva 9 navi cisterna MR, 6 delle quali di proprietà di *GLENDA International Shipping Limited*, una società in joint venture al 50% con Glencore Group. Questa società possiede 6

navi MR, consegnate tra agosto 2009 e febbraio 2011.

DIS fa parte inoltre di un'altra joint venture, *DM Shipping Limited*, con Mitsubishi Group. La Società possiede due navi MR, consegnate nel 2009.

d'Amico International Shipping fa parte del Gruppo d'Amico, leader mondiale nel trasporto marittimo, con oltre 70 anni di esperienza nel settore e la cui capogruppo è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Oggi il Gruppo d'Amico controlla complessivamente 79 navi, parte di proprietà e parte a noleggio; di esse, 39 fanno parte della flotta di d'Amico International Shipping e operano nel mercato delle navi cisterna, mentre le rimanenti 40 sono prevalentemente navi da carico secco controllate da d'Amico Dry Limited e da d'Amico Shipping Italia S.p.A. Grazie alla lunga storia del Gruppo, d'Amico International Shipping può beneficiare di un marchio conosciuto e di una consolidata reputazione sui mercati internazionali. Inoltre, può contare sulla competenza del Gruppo d'Amico, che fornisce a tutte le navi della d'Amico International Shipping supporto per i servizi di assistenza tecnica e per tutti i prodotti e i servizi relativi al controllo di qualità, alla sicurezza e alle esigenze tecniche, compresa la gestione degli equipaggi e delle polizze assicurative.

d'Amico International Shipping opera tramite i propri uffici di Lussemburgo, Dublino, Londra, Monaco e Singapore. Al 31 dicembre 2012 il Gruppo impiegava 508 dipendenti come personale marittimo e 31 dipendenti come personale di terra.

⁴ Contratto di noleggio a scafo nudo

Il settore delle navi cisterna

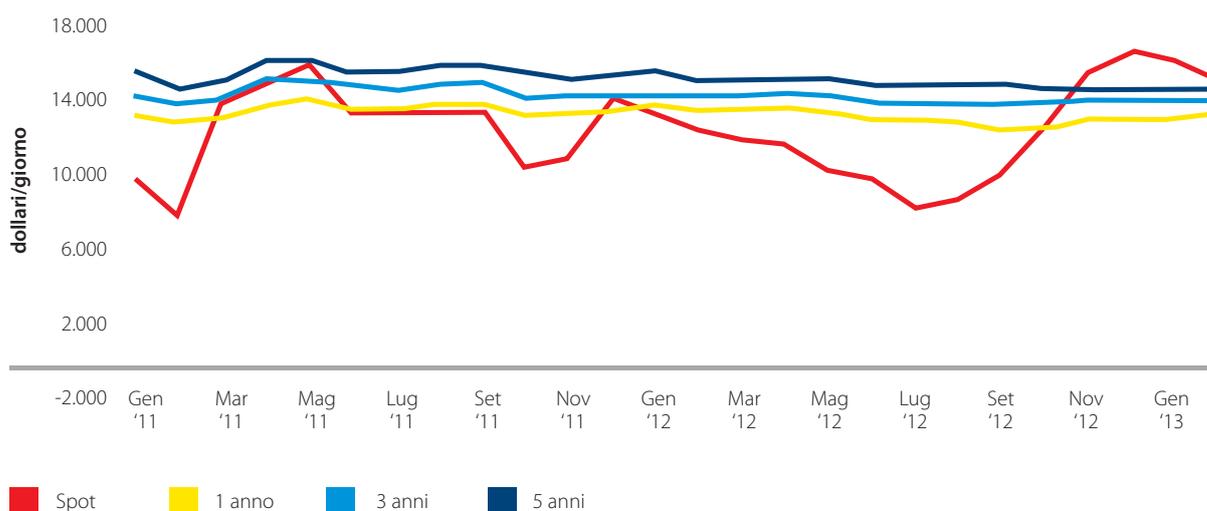
Le navi cisterna del Gruppo trasportano prodotti petroliferi raffinati, quali benzina, carburanti per aviazione, cherosene, olio combustibile e nafta, oltre a prodotti chimici (*soft chemicals*) ed oli alimentari. La movimentazione via mare dei prodotti petroliferi raffinati fra le differenti aree geografiche del mondo è alimentata dagli squilibri fra la relativa domanda ed offerta, ed è indotta dalla mancanza di risorse o di capacità di raffinazione nei paesi consumatori. Esistono, inoltre, fenomeni di 'arbitraggio', che traggono vantaggio dalle

differenze esistenti tra i diversi centri di raffinazione, sia in termini di prezzo che di specifica produzione.

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

Classe della nave cisterna (dwt)	Breve Raggio (SR) 10.000 – 25.000	Medio raggio (MR) 25.000 – 55.000	Lungo raggio (LR) 55.000 – 120.000
Caratteristiche	Opera su mercati regionali specializzati Si concentra in particolare sulla distribuzione	Accesso a un maggior numero di porti rispetto a navi di lungo raggio Migliori economie di scala su distanze medie e lunghe rispetto alle navi di piccole dimensioni	Migliori economie di scala per i viaggi a lungo raggio
Viaggi	Solo brevi	Brevi e lunghi	Solo lunghi
Flessibilità	Bassa	Alta	Bassa
Viaggi di Arbitraggio	No	Sì	No
% della flotta complessiva ¹	21%	40%	39%

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



¹ Fonte: Clarksons Research Services Limited al 1° gennaio 2013. Percentuale sul totale delle navi cisterna (4.584 imbarcazioni). Sono escluse le imbarcazioni in acciaio inossidabile.

² Fonte: Clarkson, Gennaio 2013

Informazioni per gli Azionisti

Investor Relations

Alla luce della prevista crescita del mercato delle navi cisterna e del conseguente aumento di capitale volto a finanziare il principale Piano di investimenti, l'Investor Relations Team di d'Amico International Shipping ha intensificato la propria attività e ha messo a punto un programma che intende promuovere un dialogo costante con investitori istituzionali, azionisti e mercato finanziario, al fine di garantire la diffusione sistematica di informazioni esaurienti, complete e puntuali sulla propria attività, in ottemperanza ai requisiti di legge e sulla base degli standard e delle raccomandazioni di *corporate governance* emanate dagli organismi competenti, con le sole limitazioni imposte dalla natura riservata di alcune informazioni.

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

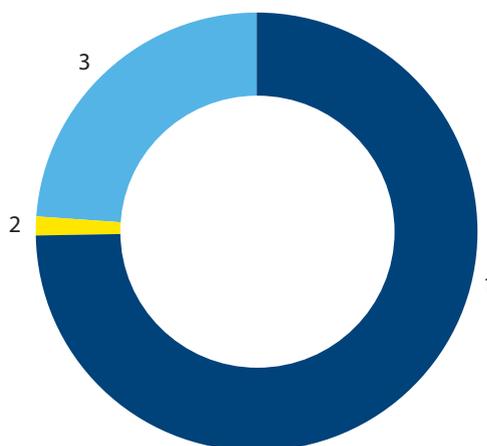
Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito web istituzionale del Gruppo: www.damicointernationalshipping.com. La sezione *Investor Relations* contiene informazioni sul titolo, dati storici di bilancio, comunicati stampa, presentazioni istituzionali, pubblicazioni periodiche e copertura degli analisti.

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

Azionisti

Il capitale sociale di d'Amico International Shipping S.A. è composto da 359.879.774 azioni ordinarie al portatore quotate su Borsa Italiana SpA nel segmento STAR.

Sulla base delle comunicazioni effettuate da parte degli azionisti e in seguito all'aumento del capitale sociale avvenuto nel quarto trimestre 2012, ai sensi delle norme applicabili e dell'art. 6 dello Statuto di d'Amico International Shipping, i seguenti investitori privati o istituzionali detengono partecipazioni che superano il 2% del totale delle azioni ordinarie emesse dalla medesima:



1	d'Amico International S.A.	74,89 %
2	d'Amico International Shipping S.A.	1,41 %
3	Others	23,70 %

Andamento della quotazione del titolo



Il 2012 è stato un altro anno difficile, caratterizzato da una domanda di prodotti petroliferi relativamente debole e da una costante pressione sulle tariffe di nolo, nonostante alcuni miglioramenti delineatisi chiaramente durante l'ultimo trimestre dell'esercizio. La debolezza del mercato ha influito negativamente sull'andamento del titolo DIS, così come per altre società di navigazione.

Nel corso del 2012, il prezzo delle azioni DIS è diminuito del 22,4%, concludendo l'anno a euro 0,319, contro euro 0,411 alla fine del 2011. La capitalizzazione di mercato delle azioni della Società era pari a euro 114,8 milioni a fine 2012, dopo il completamento dell'aumento del capitale sociale avvenuto nell'ultimo trimestre dell'esercizio. Il volume medio giornaliero trattato durante l'anno è stato di 144.600 azioni.

Aumento di capitale

Nel mese di novembre 2012 DIS ha approvato un'emissione di diritti destinata agli azionisti al fine di aumentare il capitale sociale tramite l'emissione di un numero massimo di 209.929.867 nuove azioni con contestuale emissione gratuita di warrant che consentono la sottoscrizione di un numero massimo di ulteriori 69.976.622 azioni di compendio. L'offerta è stata portata a termine con successo nel mese di dicembre 2012 con la sottoscrizione del 100% del capitale in offerta e la realizzazione di incassi lordi per l'equivalente in USD di circa 65,1 milioni di euro.

L'aumento di capitale permetterà a DIS di mantenere una solida struttura finanziaria per tutta la durata del proprio consistente piano di investimenti. Grazie a questa operazione DIS è in grado di approfittare pienamente delle opportunità offerte attualmente dal mercato, massimizzando il valore per i propri azionisti e remunerando così la fiducia da loro riposta nella Società.

Calendario finanziario

Il Calendario finanziario della Società per il 2013 è il seguente:

Progetto di bilancio annuale 2012

Giovedì 28 febbraio 2013

Assemblea annuale degli azionisti

Mercoledì 03 aprile 2013

Primo resoconto intermedio di gestione 2013

Martedì 07 maggio 2013

Relazione finanziaria semestrale 2013

Mercoledì 31 luglio 2013

Terzo resoconto intermedio di gestione 2013

Martedì 12 novembre 2013

Politica dei dividendi

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

Risorse umane

Al 31 dicembre 2012 il Gruppo impiegava 508 dipendenti come personale marittimo e 31 dipendenti come personale di terra.

Il Gruppo dedica particolare attenzione alla gestione del personale in quanto lo considera un elemento chiave che rafforza la propria competitività. Lo sviluppo e il consolidamento delle politiche e delle procedure relative a qualsiasi aspetto della gestione del personale (reclutamento, formazione, analisi della performance e criteri di remunerazione) orientano costantemente le decisioni della società volte alla creazione di un ambiente di lavoro stimolante che coinvolga le risorse umane, un fattore che influisce sul clima organizzativo e pertanto sui risultati della società. Un'evoluzione costante delle politiche mirate a garantire un equilibrio tra vita professionale e privata consente al Gruppo di rispondere attivamente ai bisogni dei propri dipendenti, anche in quegli aspetti non direttamente legati alla loro vita lavorativa o che la influenzano indirettamente.

A tale riguardo, nel corso del 2012 è stata condotta un'indagine interna sul "coinvolgimento del personale" da cui è emersa una chiara conferma dei risultati soddisfacenti dei metodi di gestione adottati dal Gruppo (basso tasso di avvicendamento, forte impegno personale e professionale, ecc.), fornendo ai dirigenti suggerimenti interessanti che guideranno il Gruppo verso il potenziamento degli investimenti in risorse umane.

In particolare, il personale di bordo delle navi DIS rappresenta uno dei fattori principali per garantire la sicurezza e l'utilizzo efficiente della flotta. La politica del Gruppo relativa agli equipaggi, che si avvale di oltre 75 anni di esperienza nel settore, è mirata alla promozione della sicurezza a bordo e alla tutela dell'ambiente, nonché al mantenimento dell'efficienza e dell'affidabilità degli equipaggi. Il Gruppo d'Amico fonda il raggiungimento di tali obiettivi su tre pilastri principali: un processo di selezione meticoloso, una formazione approfondita e un sistema permanente di monitoraggio e di valutazione.

Per garantire la selezione di personale altamente qualificato è necessario un programma di reclutamento efficace. Per rispondere pienamente a tale necessità il Gruppo ha sviluppato una strategia di selezione del personale incentrata sulla realizzazione di iniziative come il consolidamento di una base operativa nel mercato indiano, situata a Mumbai. Questo mercato è noto per la sua capacità di fornire equipaggi di qualità

con conoscenza della lingua inglese. Il Gruppo può contare inoltre su un ufficio di rappresentanza a Manila, che garantisce l'accesso all'importante mercato filippino. Per vincere le sfide con la concorrenza è indispensabile aumentare costantemente la produttività e sviluppare il *know-how*.

L'attuale scenario commerciale crea opportunità, ma comporta anche sfide importanti per il Gruppo. Ciò richiede la capacità di rispondere attivamente, tramite un aggiornamento costante della strategia di gestione delle risorse umane. Di conseguenza il Gruppo investe nelle persone in modo da creare fattori esclusivi di successo e adotta strumenti di gestione del personale in grado di favorire lo sviluppo delle competenze professionali, fidelizzare i dipendenti e sviluppare talenti e risorse fondamentali (persone la cui professionalità influisce in modo determinante sui processi fondamentali della Società). A tal fine, in particolare per quanto riguarda il personale di terra, sono stati adottati sistemi per premiare le performance individuali e politiche di remunerazione volte a promuovere la creazione di una struttura salariale efficace che ricompensa i risultati.

DIS accorda molta importanza alla formazione e alla crescita professionale nonché ai processi di sviluppo sia del personale di terra che di quello marittimo. Il Gruppo garantisce, mediante un adeguato programma di formazione, che gli equipaggi imbarcati sulle proprie navi soddisfino gli elevati standard di professionalità necessari.

A tale riguardo, DIS ha organizzato un rigoroso programma di formazione sia a terra che a bordo delle navi. Inoltre, il Gruppo persegue una politica di collaborazione con vari istituti di istruzione navale al fine di diffondere la conoscenza delle problematiche di sicurezza e ambientali, principali priorità per d'Amico. Nell'ambito delle iniziative volte a sostenere il sistema educativo, la capogruppo d'Amico Società di Navigazione, insieme ad altri importanti partner istituzionali italiani, ha recentemente costituito la Fondazione Giovanni Caboto, un istituto di istruzione superiore per la formazione di tecnici specializzati che propone corsi di formazione biennali post-diploma a coloro che intendano intraprendere una carriera internazionale nel settore navale. I corsi, articolati in un anno di studio teorico e in uno di pratica lavorativa, garantiranno una preparazione tecnica eccellente, consentendo di approfondire la conoscenza della struttura organizzativa di d'Amico, della sua politica, del

suo *know-how* e della sua visione, rendendo più facile l'inserimento tra il personale marittimo o di terra della Società.

Dal punto di vista della formazione e della promozione della crescita professionale, il Gruppo ha continuato e consolidato i propri sforzi nei confronti del personale

interno in possesso delle potenzialità per assumere incarichi dirigenziali, promuovendo inoltre il feedback sulle iniziative di comunicazione al fine di rafforzare lo scambio di informazioni e garantire così il coinvolgimento di tutto il personale nella vita della Società.



Gestione delle navi

Conformità di d'Amico agli standard internazionali

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

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

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

Sulla base di uno specifico accordo, d'Amico Società di Navigazione S.p.A., holding del Gruppo d'Amico, con la

collaborazione e supervisione di d'Amico Tankers Limited (Irlanda) è responsabile della gestione tecnica delle navi della flotta controllata da d'Amico International Shipping.

La stessa d'Amico Società di Navigazione fornisce la propria assistenza per la stipula delle coperture assicurative della flotta e coordina il 'Tanker Management and Self-Assessment programme' (TMSA) lanciato nel 2004 dalla OCIMF (*Oil Companies International Marine Forum*), oltre al 'Safety Quality and Environment (SQE) Management System'. La sicurezza a bordo e quella ambientale rappresentano la massima priorità per il Gruppo.

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

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

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

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

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

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

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

Per quanto riguarda la gestione delle navi, nel corso del 2012 d'Amico ha sviluppato un Programma di Risparmio Energetico (*Energy Efficiency Management Plan* o SEEMP) conforme alle misure consigliate dall'IMO per migliorare l'efficienza delle navi. Il SEEMP, che verrà applicato negli uffici e a bordo di tutte le navi entro l'inizio del 2013 per ottimizzare le procedure operative e migliorare la redditività tramite l'utilizzo efficiente delle risorse umane e dei beni della Società, costituirà un riferimento per tutto il personale al fine di aumentare il risparmio energetico di tutta la flotta e delle procedure operative.

d'Amico Management si impegna a:

- Ridurre i costi energetici.
- Aumentare il risparmio energetico.
- Ridurre le emissioni CO₂.
- Investire, dove finanziariamente sostenibile, in tecnologie pulite e a basso consumo di energia.
- Ridurre l'impatto ambientale derivante dal consumo energetico.
- Sensibilizzare il personale, promuovendone l'impegno a ridurre il consumo di energia.

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



Responsabilità sociale d'impresa

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

Durante gli scorsi esercizi, infatti, la strategia del Gruppo d'Amico ha previsto anche la concezione e la successiva applicazione di un Programma di Responsabilità Sociale d'Impresa (*Corporate Social Responsibility* o CSR), spinto dalla piena consapevolezza dell'importanza degli aspetti sociali e ambientali.

I programmi CSR del Gruppo d'Amico consistono in principi e politiche che coinvolgono le diverse funzioni di una società. Alcuni dei punti fondamentali delle politiche di gestione tecnica delle navi sono riportati nel paragrafo precedente, come il sistema delle procedure in materia di SQE (*Safety, Quality and Environment*, ovvero Sicurezza, Qualità e Ambiente). Tale sistema ha consentito a d'Amico di istituire un unico approccio al sistema di gestione, che nello stesso tempo ha permesso di tenere conto anche delle specifiche esigenze di ciascuno dei vari settori per sfruttare al meglio le possibili sinergie. Il monitoraggio costante, le severe ispezioni interne, l'analisi dettagliata dei dati raccolti e la rapida applicazione delle misure correttive di miglioramento hanno portato a un continuo accrescimento della performance del Gruppo in termini di sicurezza, soddisfazione della clientela e salvaguardia dell'ambiente. In riferimento alle modalità con cui il Gruppo intende operare nel rispetto dell'ambiente, d'Amico sta inoltre sviluppando lo *'Ship Energy Efficiency Management Plan'* (Programma di Risparmio Energetico) che introduce l'applicazione di misure specifiche, per nave/società, di gestione e miglioramento del rendimento delle stesse in termini di impatto ambientale. Il *'Management Plan'* fornisce un sistema di procedure e provvedimenti da adottare a terra, sia a

livello di Società che di singola nave, che tratta i seguenti aspetti fondamentali, con l'obiettivo principale di ridurre le emissioni di CO₂:

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

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

Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario del Gruppo

Il quadro economico internazionale nell'anno 2012 pur rimanendo incerto, ha registrato un trend in miglioramento nel corso dell'ultimo trimestre. Le misure adottate dai vari governi hanno ridotto i rischi di un acutizzarsi della crisi nell'area Euro e negli Stati Uniti; tuttavia, dopo un persistere della contrazione, il ritorno alla crescita nell'eurozona sembra ancora lontano. In molti dei principali paesi emergenti l'espansione economica è stata più debole del previsto, anche se superiore a quella delle economie più sviluppate. Le recenti stime pubblicate nel *World Economic Outlook* (Prospettive economiche internazionali) dell'FMI sono state riviste leggermente al ribasso per esprimere la convinzione che un'eventuale ripresa sarà più graduale rispetto alle precedenti previsioni. Nei primi nove mesi dell'anno nell'emisfero occidentale l'offerta di tonnellaggio è stata superiore alla domanda. Questa tendenza è stata compensata con operazioni di arbitraggio, riposizionando le navi verso la regione orientale. A ciò si è aggiunto un miglioramento della domanda in Occidente a seguito di un netto incremento delle tariffe di nolo nell'ultimo trimestre.

In generale, i ricavi delle navi cisterna sul mercato spot nel quarto trimestre del 2012 hanno superato in media quelli dello stesso trimestre dei tre esercizi precedenti. Nel quarto trimestre dell'esercizio 2012 l'offerta di tonnellaggio sia nell'emisfero orientale che in quello occidentale ha raggiunto un maggior equilibrio rispetto ai precedenti trimestri dell'anno. Nell'ultimo trimestre del 2012, l'offerta di prodotti petroliferi in Atlantico è stata condizionata dal passaggio dell'uragano "Sandy" e dal graduale ritorno alla normale operatività della raffineria di Amuay, dopo l'incendio subito nel trimestre precedente. Dopo il passaggio dell'uragano, il "Jones Act" (il testo di legge statunitense sul cabotaggio, che impone che tutte le navi commerciali trasportanti merci tra i vari porti degli Stati Uniti siano costruite, possedute, gestite ed equipaggiate da cittadini statunitensi e battano bandiera USA) è stato temporaneamente sospeso per far fronte all'interruzione della fornitura di prodotti petroliferi. Tutto ciò ha generato un netto miglioramento delle tariffe delle navi cisterna nel corso dell'ultimo trimestre 2012. Accanto alla suddetta interruzione causata dall'uragano "Sandy", la domanda di navi cisterna ha registrato un miglioramento anche grazie alla costante domanda proveniente dal Sudafrica e dall'Africa sub-sahariana. Il miglioramento del clima generale di mercato ha spinto molti noleggiatori a stipulare contratti di tipo *'Time Charter'* per aumentare la propria copertura, rendendo

più attivo il suddetto mercato nell'ultimo trimestre dell'anno. Le tariffe di nolo sono state leggermente superiori rispetto al terzo trimestre 2012.

DIS ha chiuso il 2012 con una Perdita netta di US\$ 106,0 milioni, inclusi US\$ 85,0 milioni relativi alla svalutazione della flotta effettuata alla fine del primo semestre dell'esercizio.

Dopo alcuni anni difficili, infatti, a giugno 2012 il valore di mercato stimato della flotta è diminuito di un ulteriore 15% rispetto a dicembre 2011. Pertanto, in base alla situazione di mercato e al cosiddetto *"impairment test"* effettuato, il Consiglio di Amministrazione di DIS ha deliberato la svalutazione del valore contabile netto della flotta di US\$ 85,0 milioni. Si sottolinea come in seguito a tale svalutazione il Patrimonio netto sia risultato maggiormente in linea con il Valore patrimoniale netto della Società, senza effetti sui flussi di cassa e sulla liquidità.

Non tenendo conto della svalutazione, la Perdita netta per il 2012 è stata di US\$ 21,0 milioni. Sul risultato negativo dell'esercizio ha influito principalmente l'andamento dei ricavi base *Time Charter*, che riflettono la debolezza che ha caratterizzato il mercato delle navi cisterna nel 2012 ed in particolare nel secondo trimestre dell'esercizio. Nonostante le tariffe medie di nolo del 2012 siano state inferiori rispetto a quelle del 2011, il Risultato netto dell'esercizio è stato sostanzialmente in linea con l'anno precedente, grazie principalmente all'efficace gestione da parte del management di DIS.

Tuttavia, nel corso dell'ultimo trimestre 2012 sono emersi chiari e significativi segnali di miglioramento, con DIS che è tornata a generare profitti dopo 14 trimestri consecutivi (dal primo trimestre 2009), mettendo a segno un Risultato netto di US\$ 1,0 milione. I risultati positivi del quarto trimestre 2012 sembrano confermare e anticipare le attuali previsioni secondo le quali lo scenario del mercato delle navi cisterna dovrebbe migliorare nel 2013.

Nel mese di novembre 2012 DIS ha approvato una delibera per l'emissione di diritti destinati agli azionisti al fine di aumentare il capitale sociale tramite l'emissione di un numero massimo di 209.929.867 nuove azioni con contestuale emissione gratuita di warrant per la sottoscrizione di un numero massimo di ulteriori 69.976.622 azioni di compendio. L'aumento di capitale è stato portato a termine con successo nel mese di

dicembre 2012 con la sottoscrizione del 100% del capitale in offerta e la realizzazione di proventi lordi per l'equivalente in USD di circa 65,1 milioni di euro. L'operazione permetterà a DIS di mantenere una solida struttura finanziaria per tutta la durata del proprio consistente piano di investimenti e di approfittare pienamente delle opportunità offerte attualmente dal mercato.

Coerentemente con l'obiettivo sopracitato e con la pratica corrente di DIS di finanziare la costruzione di nuove navi con circa il 40% di capitale proprio, durante il secondo semestre 2012 DIS ha ordinato ai cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. la costruzione di 6 navi cisterna *product/chemical "Eco"* a basso consumo di carburante, la cui consegna è prevista tra il 2014 e l'inizio del 2015.

Inoltre i risultati di DIS nell'anno 2012 hanno beneficiato del buona gestione della tesoreria e degli utili di cambio derivanti dalla conversione in USD dei finanziamenti denominati in Yen giapponesi.

Nonostante il debole andamento del settore delle navi cisterna registrato durante la maggior parte del 2012, DIS è stata comunque in grado di generare flussi di cassa positivi a livello operativo per un totale di US\$ 2,4 milioni, di cui US\$ 3,6 milioni generati nell'ultimo trimestre dell'esercizio. I Flussi di cassa netti del 2012, positivi per US\$ 67,3 milioni, principalmente grazie ai proventi derivanti dall'aumento del capitale sociale, includono i consistenti investimenti in navi di nuova costruzione effettuati nell'ambito del programma di DIS.

Risultati operativi

US\$ migliaia	2012	2011
Ricavi	325.253	291.721
Costi diretti di viaggio	(141.832)	(104.716)
RICAVI BASE TIME CHARTER	183.421	187.005
Costi per noleggi passivi	(91.714)	(89.761)
Altri costi operativi diretti	(57.541)	(53.403)
Costi generali e amministrativi	(17.478)	(19.330)
Altri proventi operativi	2.053	3.205
Utile dalla vendita di navi	1.473	3.286
RISULTATO OPERATIVO LORDO/ EBITDA	20.214	31.002
Ammortamenti e svalutazioni	(123.354)	(37.050)
RISULTATO OPERATIVO / EBIT	(103.140)	(6.048)
Proventi (oneri) finanziari netti	(1.757)	(14.329)
UTILE/(PERDITA) ANTE IMPOSTE	(104.897)	(20.377)
Imposte sul reddito	(1.097)	(636)
UTILE/(PERDITA) NETTO	(105.994)	(21.013)

I **ricavi** nel 2012 sono stati di US\$ 325,3 milioni rispetto a US\$ 291,7 milioni nel 2011. L'incremento dei ricavi lordi rispetto allo stesso periodo del 2011 dipende principalmente dai seguenti fattori: (i) aumento del numero medio di navi della flotta durante il periodo in esame (39,2 nel 2012 rispetto a 37,3 nel 2011), dovuto principalmente alla consegna di 2 nuove navi MR di proprietà all'inizio del primo semestre 2012; (ii) incremento dell'attività sul mercato *spot*, conseguente a

una percentuale di copertura più bassa derivante da contratti a tariffa fissa (36,3% nel 2012 rispetto a 48,1% nel 2011). La percentuale di giorni *off-hire* nel 2012 (3%) è stata superiore rispetto all'esercizio precedente (2%), semplicemente per effetto della diversa tempistica degli interventi di bacino.

I **costi diretti di viaggio** riflettono il sopra citato andamento dei ricavi, legato all'utilizzo delle navi

(contratti *time charter* e sul mercato *spot*). Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato *spot*, ammontano a US\$ 141,8 milioni nel 2012 rispetto a US\$ 104,7 milioni nel 2011. L'incremento è legato al maggiore volume di attività realizzato sul mercato *spot* rispetto all'esercizio precedente, come sopra indicato.

Nel 2012 i **Ricavi base time charter** sono risultati pari a US\$ 183,4 milioni rispetto a US\$ 187,0 milioni nel 2011. In linea con la propria strategia, la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa (percentuale di copertura) di DIS è rimasta elevata per tutto l'esercizio in esame (in media pari al 36,3% dei ricavi). La diminuzione del ricavo medio giornaliero relativo ai contratti a tariffa fissa nel 2012 rispetto all'esercizio precedente è dovuta agli effetti di alcuni contratti rinnovati nel corso degli ultimi due esercizi, stipulati a tariffe giornaliere che riflettono le attuali condizioni di mercato, con l'obiettivo non solo di garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa da attività operative, ma anche di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie

petrolifere, aspetto essenziale della strategia commerciale di DIS.

Come indicato nella successiva tabella, la diminuzione dei ricavi medi giornalieri nel 2012 (US\$ 13.205) rispetto al 2011 (US\$ 14.265) è stata determinata principalmente dalla riduzione della tariffa fissa media (US\$ 15.869 nel 2012 rispetto a US\$ 16.607 nel 2011), mentre i ricavi delle tariffe *spot* per il 2012 (US\$ 11.686) sono stati sostanzialmente in linea con quelli dello scorso esercizio (US\$ 12.022).

L'andamento trimestrale delle tariffe *spot* nel 2012 mostra un primo trimestre relativamente soddisfacente seguito da un mercato in flessione nel secondo trimestre, rivelatosi in effetti come il peggiore degli ultimi tre esercizi. Tuttavia lo scenario di mercato e l'andamento delle tariffe *spot* di DIS hanno cominciato a migliorare nel terzo trimestre ritornando a buoni livelli in particolare negli ultimi due mesi dell'esercizio.

La tabella che segue mette a confronto il trend delle tariffe TCE di DIS nel 2011 e 2012:

Tariffe giornaliere TCE di DIS

(Dollari USA)	2012					2011				
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Spot	12.623	10.872	11.226	12.113	11.686	11.871	12.516	11.894	11.819	12.022
Fissa	15.972	15.956	15.819	15.728	15.869	16.932	16.854	16.517	16.082	16.607
Media	13.904	12.753	12.887	13.344	13.205	14.328	14.687	14.164	13.869	14.265

I **costi per noleggi passivi** relativi alle navi in noleggio passivo sono stati di US\$ 91,7 milioni nel 2012 (US\$ 89,8 milioni nel 2011). Nell'esercizio in esame le navi a noleggio passivo sono state in media 18,2 rispetto a 17,4 nel 2011. I costi giornalieri per noleggi passivi sono leggermente diminuiti rispetto al precedente esercizio.

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche, lubrificanti e costi assicurativi in relazione alla gestione della flotta di proprietà. Tali costi sono stati pari a US\$ 57,5 milioni nel 2012 rispetto a US\$ 53,4 milioni nel 2011. Gli incrementi più elevati in valore assoluto rispetto all'esercizio precedente sono dovuti unicamente all'ampliamento della flotta (in media 21,0 navi di proprietà nel 2012 rispetto a 19,1 nel 2011); inoltre si è registrato un migliore andamento dei costi giornalieri. I costi operativi sono costantemente monitorati,

mantenendo come obiettivi prioritari la selezione di equipaggi altamente qualificati, l'applicazione delle procedure SQE (Sicurezza, Qualità e Ambiente) e il rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. L'elevata qualità della flotta è un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

I **Costi generali e amministrativi** sono stati pari a US\$ 17,5 milioni nel 2012 rispetto a US\$ 19,3 milioni nell'esercizio precedente e comprendono i costi per il personale di terra, nonché i costi relativi a immobili, consulenze, viaggi e altre spese. La variazione positiva (in diminuzione del 9,6%) si deve principalmente, oltre all'andamento del dollaro USA rispetto all'Euro, all'oculata gestione dei costi effettuata nel corso dell'esercizio che ha portato, tra l'altro, alla riduzione dei costi relativi al personale di terra.

Gli **altri proventi operativi** sono risultati pari a US\$ 2,1 milioni nel 2012 (US\$ 3,2 milioni nel 2011). Il saldo si riferisce alle commissioni di noleggio da navi di terzi gestite attraverso i pool.

Utile dalla vendita di navi (US\$ 1,5 milioni nel 2012 rispetto a US\$ 3,3 milioni nel 2011). Nell'ultimo trimestre dell'esercizio DIS ha venduto una nave cisterna MR costruita nel 1999, riducendo così l'età media della flotta e realizzando una plusvalenza di US\$ 1,5 milioni.

Il risultato operativo lordo (EBITDA) nel 2012 è stato di US\$ 20,2 milioni. Escludendo le plusvalenze realizzate sia nell'esercizio in esame che in quello precedente, l'EBITDA del 2012 è stato di US\$ 18,7 milioni rispetto a US\$ 27,7 milioni nel 2011. Come indicato in precedenza la contrazione è dovuta principalmente ai seguenti fattori: (i) una tariffa media giornaliera inferiore, che ha avuto un impatto negativo sul totale dei ricavi TCE del 2012; (ii) l'aumento dei "costi per noleggi passivi" e degli "Altri costi operativi diretti" totali, conseguenti all'incremento della flotta avvenuto nel corso dell'esercizio.

Come conseguenza dei suddetti fattori ed escludendo i profitti in conto capitale, il margine EBITDA sui ricavi TCE nel 2012 è stato del 10,2% rispetto al 14,8% nel 2011.

Gli **ammortamenti** e le svalutazioni sono stati pari a US\$ 123,4 milioni nel 2012, di cui US\$ 38,4 milioni per gli ammortamenti ordinari (US\$ 37,1 milioni nel 2011) e US\$ 85,0 milioni per svalutazioni relative alla perdita di valore della flotta. L'aumento degli ammortamenti rispetto all'esercizio precedente è dovuto principalmente all'ampliamento della flotta di proprietà in seguito alla consegna di alcune navi di nuova costruzione.

Il **risultato operativo (EBIT)** nel 2012 è stato negativo, con una perdita di US\$ 103,1 milioni, dovuta principalmente a svalutazioni pari a US\$ 85,0 milioni, rispetto a una perdita operativa di US\$ 6,1 milioni registrata nel 2011.

Gli **oneri finanziari netti** ammontano a US\$ 1,8 milioni nel 2012 rispetto a US\$ 14,3 milioni nel 2011. La significativa variazione positiva (US\$ 12,6 milioni) rispetto all'esercizio precedente è data principalmente dalle differenze cambio positive (per un totale di US\$ 4,2 milioni, derivante principalmente dalla conversione in dollari USA di prestiti denominati in yen giapponesi), dai proventi finanziari da operazioni con strumenti derivati

in valute estere e dalle plusvalenze realizzate sul portafoglio obbligazionario (per un totale di US\$ 4,9 milioni). I suddetti proventi sono stati ottenuti da DIS in seguito a un'attività di negoziazione a carattere non ordinario effettuata in particolare sul cambio dollaro USA/yen giapponese, costantemente monitorata e attivamente gestita tramite una politica finanziaria accorta. In seguito alla rinegoziazione di due contratti di *swap* su tassi di interesse, gli interessi sui finanziamenti, pari a US\$ 10,8 milioni nel 2012, sono stati inferiori rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (US\$ 11,1 milioni), nonostante il ricorso a un nuovo prestito bancario per finanziare le due navi di nuova costruzione consegnate nel primo semestre del 2012 e l'acquisto della nave di seconda mano M/T High Prosperity.

Nel 2012 la Società ha registrato una **perdita ante imposte** di US\$ 104,9 milioni, rispetto a una perdita di US\$ 20,4 milioni nel 2011.

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ 1,1 milioni nel 2012, in linea con l'esercizio precedente.

Nel 2012 la **perdita netta** è risultata pari a US\$ 106,0 milioni. Se si esclude la svalutazione pari a US\$ 85,0 milioni, la Perdita netta di DIS è stata di US\$ 21,0 milioni, in linea con l'esercizio precedente.

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2012	Al 31 Dicembre 2011
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	498.922	547.634
Attività correnti	177.973	122.603
TOTALE ATTIVITÀ	676.895	670.237
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	294.208	315.481
Passività non correnti	288.787	282.492
Passività correnti	93.900	72.264
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	676.895	670.237

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto. Secondo le valutazioni fornite da un importante broker, al 31 dicembre 2012 il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS era di US\$ 450,2 milioni, comprese le nuove navi in costruzione, rispetto a un valore contabile netto della flotta di US\$ 497,9 milioni dopo la svalutazione di US\$ 85,0 milioni contabilizzata al 30 giugno 2012.

Nel 2012 gli **investimenti lordi** sono stati di US\$ 85,1 milioni. Tale importo include le rate finali versate per l'acquisto delle due nuove navi costruite da Hyundai-Mipo e consegnate rispettivamente a marzo e aprile 2012, nonché l'acquisto della nave di seconda mano High Prosperity avvenuto nel mese di marzo 2012 e le prime rate versate nel secondo semestre dell'esercizio a fronte delle quattro nuove navi recentemente ordinate e attualmente in costruzione nei cantieri Hyundai-Mipo. Tali investimenti in conto capitale comprendono inoltre i costi di bacino relativi alle navi di proprietà.

Le **attività correnti** al 31 dicembre 2012 sono pari a US\$ 178,0 milioni. Oltre alle voci del capitale circolante,

ovvero rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 20,2 milioni e US\$ 39,4 milioni, le attività correnti comprendono attività finanziarie correnti (*swap* su valute) per US\$ 0,8 milioni e disponibilità liquide per US\$ 117,6 milioni.

Le **passività non correnti** (US\$ 288,8 milioni) rappresentano la parte dei debiti a lungo termine verso banche, commentati nella sezione successiva (Indebitamento netto).

Nelle **passività correnti**, oltre alle voci debiti verso banche e altri finanziatori, anch'esse commentate nella sezione successiva, sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 43,0 milioni, essenzialmente relativi a debiti commerciali e altre passività.

Dopo la perdita registrata nell'esercizio, comprendente la svalutazione di US\$ 85,0 milioni contabilizzata al 30 giugno 2012 e l'aumento di capitale pari a US\$ 83,8 milioni, al 31 dicembre 2012 il saldo del **Patrimonio netto** ammontava a US\$ 294,7 milioni (US\$ 315,5 milioni al 31 dicembre 2011).

Indebitamento netto

L'indebitamento netto al 31 dicembre 2012 ammontava a US\$ 220,7 milioni rispetto a US\$ 239,6 milioni alla chiusura del precedente esercizio e rispetto a US\$ 320,3 milioni al termine del terzo trimestre 2012. Il significativo incremento è dovuto principalmente all'aumento di

capitale concluso nel mese di dicembre 2012, che ha consentito alla Società di registrare proventi totali pari a US\$ 83,8 milioni. Il rapporto tra indebitamento netto e patrimonio netto risulta di 0,75 a fine esercizio (0,76 nel 2011).

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2012	Al 31 Dicembre 2011
LIQUIDITÀ		
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	117.617	51.068
ATTIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	757	14.396
TOTALE ATTIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	118.374	65.464
DEBITI VERSO BANCHE – CORRENTI	28.160	14.864
ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI		
Verso terzi	22.133	7.673
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	50.293	22.537
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(68.081)	(42.927)
DEBITI NON CORRENTI VERSO BANCHE	284.264	282.492
ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI		
Verso terzi	4.523	-
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI	288.787	282.492
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	220.706	239.565

Alla fine di dicembre 2012 le disponibilità liquide e mezzi equivalenti erano pari a US\$ 117,6 milioni, mentre gli investimenti in tesoreria (portafoglio obbligazionario), precedentemente inclusi nelle Attività finanziarie correnti, sono stati liquidati nel corso dell'esercizio.

Queste risorse finanziarie, incrementate dai proventi derivanti dall'aumento di capitale, consentono a DIS di mantenere una solida struttura finanziaria a sostegno del proprio significativo piano di investimenti nel tempo.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 31 dicembre 2012 ammontava a US\$ 312,4 milioni, comprensivo di US\$ 28,2 milioni con scadenza entro un anno. L'indebitamento di DIS si articola nelle seguenti linee di credito a favore di d'Amico Tankers Limited (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo: (i) debito di US\$ 139,2 milioni relativo alla linea di credito revolving concessa da Crédit Agricole (con la partecipazione di altri istituti bancari) su un periodo di 10 anni; (ii) debito di US\$ 21,1 milioni relativo al prestito sindacato concesso da Mizuho Bank; (iii) finanziamento settennale concesso da Crédit Agricole e DnB NOR Bank per finanziare le due navi MR di nuova costruzione consegnate nel primo semestre 2012 per un totale di

44,0 milioni; (iv) finanziamento a 18 mesi di US\$ 11,4 milioni concesso da Danish Ship Finance per l'acquisto della nave di seconda mano *High Prosperity*, rilevata nel primo semestre 2012. L'indebitamento di DIS comprende inoltre la quota dei finanziamenti concessi alle due joint venture, GLENDA International Shipping Ltd e DM Shipping Ltd: (i) finanziamento Commerzbank AG Global Shipping e Credit Suisse di US\$ 73,4 milioni per le sei navi di nuova costruzione di Glenda International Shipping Ltd, consegnate tra il 2009 e il 2011; (ii) linea di credito di Mitsubishi UFJ Lease di US\$ 23,3 milioni in relazione al finanziamento delle due navi di DM Shipping Ltd consegnate nel 2009.

L'indebitamento netto comprende anche il prestito subordinato di US\$ 20,0 milioni concesso a settembre 2012 dalla società controllante di DIS, d'Amico International S.A., incluso nelle *Altre passività finanziarie correnti* ed interamente rimborsato nel mese di gennaio 2013. Inoltre il *fair value* negativo di US\$ 6,7 milioni degli strumenti di copertura derivati (essenzialmente contratti di *swap* su tassi di interesse) è incluso nelle *Altre passività finanziarie*.

Flussi di cassa

I flussi di cassa netti di DIS per il periodo chiuso al 31 dicembre 2012 hanno fatto registrare un saldo positivo di US\$ 67,3 milioni, grazie principalmente ai proventi di

US\$ 83,8 milioni derivanti dall'aumento di capitale (il saldo dei flussi di cassa del 2011 era negativo per US\$ 17,3 milioni).

US\$ migliaia	2012	2011
Flussi di cassa da attività operative	2.372	28.992
Flussi di cassa da attività di investimento	(73.180)	(37.305)
Flussi di cassa da attività finanziarie	138.141	(8.998)
VARIAZIONE DELLA LIQUIDITÀ	67.333	(17.311)
VARIAZIONE NETTA IN AUMENTO/(DIMINUZIONE) DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI		
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	51.068	68.266
Differenze di conversione su disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(784)	113
DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE PERIODO	117.617	51.068

Nel 2012 i **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi, per un importo di US\$ 2,4 milioni (flussi di cassa per US\$ 29,0 milioni nel 2011), con US\$ 3,6 milioni generati nell'ultimo trimestre del 2012. Si noti che il significativo scostamento rispetto al 2011 è dovuto a importanti effetti esercitati dalle tempistiche che hanno influito positivamente sull'andamento del capitale

circolante nel primo trimestre dello scorso esercizio (che ha controbilanciato i flussi di cassa negativi del quarto trimestre 2010), derivanti in larga misura dai cambiamenti apportati alla politica di pagamento, oltre all'importo di US\$ 5,0 milioni ricevuto in seguito alla rinegoziazione con i nuovi proprietari di quattro contratti relativi a navi noleggiate da DIS.

	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
(Dollari USA)					
Flussi di cassa operativi	(2.547)	2.580	(1.223)	3.562	2.372

I **flussi netti di cassa da attività di investimento** sono stati di US\$ 73,2 milioni (utilizzi), comprensivi delle spese in conto capitale per il pagamento delle rate finali per le due nuove navi costruite da Hyundai-Mipo (consegnate rispettivamente a marzo e aprile 2012), l'acquisto della nave di seconda mano M/T High Prosperity a marzo 2012, le prime rate versate nel secondo semestre dell'esercizio per quattro delle nuove navi recentemente ordinate e attualmente in costruzione nei cantieri Hyundai-Mipo, i proventi derivanti dalla vendita della nave M/T High Wind nonché i costi di bacino.

Nel 2012 il saldo dei **flussi di cassa da attività finanziarie** è stato positivo per US\$ 138,1 milioni, compresi i proventi di US\$ 83,8 milioni derivanti dall'aumento di capitale, un prestito subordinato di US\$ 20,0 milioni concesso nel terzo trimestre 2012 dalla società controllante di DIS, d'Amico International S.A., circa US\$ 14,4 milioni derivanti dalla vendita di obbligazioni dall'inizio dell'anno, nonché gli utilizzi dei finanziamenti bancari già previsti, al netto dei rimborsi, per US\$ 20,0 milioni (relativi a navi consegnate o acquistate nel 2012).

Risultati trimestrali

Risultati del quarto trimestre

Di seguito sono riportati i prospetti analitici relativi al conto economico per il quarto trimestre 2012 e 2011:

US\$ migliaia	4° trimestre 2012	4° trimestre 2011
Ricavi	84.127	75.357
Costi diretti di viaggio	(36.434)	(30.175)
RICAVI BASE TIME CHARTER	47.693	45.182
Costi per noleggi passivi	(22.612)	(20.845)
Altri costi operativi diretti	(15.233)	(13.287)
Costi generali e amministrativi	(5.447)	(4.542)
Altri proventi operativi	562	524
Utile dalla vendita di navi	1.473	3.286
RISULTATO OPERATIVO LORDO/ EBITDA	6.436	10.318
Ammortamenti	(9.036)	(9.277)
UTILE (PERDITA) OPERATIVO/ EBIT	(2.600)	1.041
Proventi (oneri) finanziari netti	4.281	(2.046)
UTILE / (PERDITA) ANTE IMPOSTE	1.681	(1.005)
Imposte sul reddito	(693)	(220)
UTILE / (PERDITA) NETTO	988	(1.225)

Analisi per trimestre del mercato e dei principali dati operativi

	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
NUMERO MEDIO DI NAVI					
2012	36,7	40,1	40,3	39,5	39,2
2011	38,6	38,2	37,1	35,3	37,3

	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
GIORNI DI OFF-HIRE/GIORNI NAVE DISPONIBILI (%)					
2012	4,1%	4,3%	1,9%	1,9%	3,0%
2011	1,0%	3,4%	2,0%	1,8%	2,0%

	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
RICAVI BASE TIME CHARTER PER GIORNO DI UTILIZZO (US\$)					
2012	13.904	12.753	12.887	13.344	13.205
2011	14.238	14.687	14.164	13.869	14.265

Risultati trimestrali

I dati trimestrali del 2012 rispecchiano sostanzialmente l'andamento dei mercati dei noli.

US\$ migliaia	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Ricavi	77.711	79.899	83.516	84.127	325.253
Costi diretti di viaggio	(33.244)	(35.406)	(36.748)	(36.434)	(141.832)
RICAVI BASE TIME CHARTER	44.467	44.493	46.768	47.693	183.421
Costi per noleggi passivi	(22.433)	(23.284)	(23.385)	(22.612)	(91.714)
Altri costi operativi diretti	(12.987)	(14.118)	(15.203)	(15.233)	(57.541)
Costi generali e amministrativi	(3.872)	(4.076)	(4.083)	(5.447)	(17.478)
Altri proventi operativi	596	407	488	562	2.053
Utile dalla vendita di navi		-	-	1.473	1.473
RISULTATO OPERATIVO LORDO/ EBITDA	5.771	3.422	4.585	6.436	20.214
Ammortamenti	(8.967)	(95.358)	(9.993)	(9.036)	(123.354)
UTILE (PERDITA) OPERATIVO/ EBIT	(3.196)	(91.936)	(5.408)	(2.600)	(103.140)
Proventi (oneri) finanziari netti	1.883	(3.723)	(4.198)	4.281	(1.757)
UTILE / (PERDITA) ANTE IMPOSTE	(1.313)	(95.659)	(9.606)	1.681	(104.897)
Imposte sul reddito	(146)	(117)	(141)	(693)	(1.097)
UTILE / (PERDITA) NETTO	(1.459)	(95.776)	(9.747)	988	(105.994)

La seguente tabella mostra l'Indebitamento netto alla chiusura del quarto trimestre 2012 rispetto ai dati alla fine del terzo trimestre dello stesso anno:

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2012	Al 30 Settembre 2012
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	117.617	41.572
Attività finanziarie correnti	757	-
Passività finanziarie correnti	28.160	21.078
Altre passività finanziarie correnti	22.133	24.522
Passività finanziarie non correnti	288.787	316.269
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	220.706	320.297

Eventi significativi verificatisi nell'esercizio

Nel corso del 2012 i seguenti eventi principali hanno interessato l'attività del Gruppo d'Amico International Shipping:

d'Amico International Shipping:

- **Delibere dell'Assemblea Straordinaria degli Azionisti:** il 2 ottobre 2012 l'Assemblea Straordinaria degli Azionisti della d'Amico International Shipping S.A. ha approvato la modifica del capitale sociale autorizzato portandolo a US\$ 50.000.000 suddiviso in 500.000.000 di azioni senza valore nominale ed ha autorizzato il Consiglio di Amministrazione ad aumentare il capitale sociale, in una o più volte, entro i limiti sopra menzionati, per un periodo di cinque (5) anni dalla data di pubblicazione del relativo verbale deliberando la conseguente modifica dello Statuto della Società. L'Assemblea Straordinaria ha inoltre approvato la riduzione a US\$ 0,10 del valore contabile di ciascuna azione che costituisce il capitale sociale versato dalla Società, fissando l'ammontare totale del capitale sociale versato a US\$ 14.994.990,70 e modificando conseguentemente lo Statuto della Società.
- **Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato di aumentare il capitale sociale mediante l'emissione di un numero massimo di 209.929.867 nuove azioni con contestuale emissione gratuita di warrant per la sottoscrizione di un numero massimo di ulteriori 69.976.622 azioni di compendio:** in data 6 novembre 2012, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società" o il "Gruppo"), – nell'esercizio dei poteri di delega conferiti dall'Assemblea Straordinaria degli Azionisti del 2 ottobre 2012 – ha deliberato:
 - di approvare un'emissione di diritti riservata agli azionisti della Società che consiste in (i) un'offerta di diritti (i "Diritti di Opzione") da assegnare agli azionisti della Società per la sottoscrizione di nuove azioni della Società (le "Nuove Azioni") con emissione contestuale gratuita di warrant (i "Warrant") che se esercitati danno diritto alla sottoscrizione di azioni di compendio della Società (le "Azioni di Compendio" e, complessivamente, l'"Offerta dei Diritti") e (ii) un'asta pubblica organizzata dalla Société de la Bourse de Luxembourg S.A. ("Borsa Valori del Lussemburgo") per la vendita dei Diritti di Opzione non esercitati (l'"Asta Pubblica" e – insieme all'Offerta dei Diritti – l'"Offerta");

- di approvare un aumento di capitale sociale a pagamento, nei limiti del capitale autorizzato, fino a un importo massimo dell'equivalente in dollari USA di euro 65,1 milioni (comprensivo di sovrapprezzo), mediante emissione di un numero massimo di 209.929.867 Nuove Azioni, aventi godimento regolare e con le medesime caratteristiche delle azioni ordinarie della Società in circolazione alla data di emissione, da offrire in opzione agli aventi diritto a un prezzo di offerta per Nuova Azione di euro 0,310 (il "Prezzo di Offerta"), nel rapporto di 7 Nuove Azioni ogni 5 Diritti di Opzione esercitati (il "Rapporto di cambio") e con contestuale emissione gratuita di un numero massimo di 209.929.867 Warrant nel rapporto di 7 Warrant per ogni 5 Diritti di Opzione esercitati, a seguito di deliberazione attuativa di un procuratore speciale all'uopo nominato dal Consiglio di Amministrazione; e
- di approvare un ulteriore aumento del capitale sociale a pagamento, nei limiti del capitale autorizzato, fino a un importo massimo dell'equivalente in dollari USA di euro 32,2 milioni (comprensivo di sovrapprezzo), mediante emissione – in una o più tranches – di un numero massimo di 69.976.622 Azioni di Compendio, aventi godimento regolare e con le medesime caratteristiche di quelle in circolazione alla data di emissione e riservate esclusivamente all'esercizio dei Warrant, a seguito di deliberazione attuativa di un procuratore speciale all'uopo nominato dal Consiglio di Amministrazione.

Prospetto

Il 6 novembre 2012 la Commission de Surveillance du Secteur Financier ("CSSF") del Lussemburgo ha approvato un prospetto relativo (i) all'offerta di azioni in opzione (ii) all'ammissione alla negoziazione delle Nuove Azioni, dei Warrant e delle Azioni di Compendio sul segmento STAR dell'MTA (il "Prospetto"). Su richiesta della Società, CSSF ha trasmesso alla Commissione Nazionale per le Società e la Borsa ("CONSOB") e alla Società la certificazione attestante che il Prospetto Informativo è stato redatto in conformità alla Direttiva 2003/71/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 4 novembre 2003 sui prospetti da pubblicare per l'offerta al pubblico o l'ammissione alla negoziazione di strumenti finanziari che modifica la Direttiva 2001/34/CE, e con le relative misure attuative lussemburghesi, e in particolare la legge

lussemburghese del 10 luglio 2005 sui prospetti per strumenti finanziari, e successive integrazioni e modificazioni.

Warrant

La negoziazione dei Warrant sul Mercato Telematico Azionario di Borsa Italiana è iniziata il 17 dicembre 2012 con codice ISIN LU0849020044.

In conformità con il Regolamento dei Warrant, i detentori di Warrant hanno avuto il diritto di sottoscrivere Azioni di Compendio secondo un rapporto di 1 Azione di Compendio ogni 3 Warrant, da esercitarsi sulla base dei seguenti prezzi di esercizio e durante i periodi di seguito indicati:

- EUR 0,360, per i Warrant esercitati in tutti i giorni di Borsa aperta del mese di gennaio 2014;
- EUR 0,400, per i Warrant esercitati in tutti i giorni di Borsa aperta del mese di gennaio 2015;
- EUR 0,460, per i Warrant esercitati in tutti i giorni di Borsa aperta del mese di gennaio 2016.

Dal 1° dicembre 2013 al 31 dicembre 2015, il Consiglio di Amministrazione – alle condizioni stabilite dall’articolo 3 del Regolamento dei Warrant – potrà deliberare l’approvazione di periodi addizionali di esercizio dei Warrant.

Il Regolamento dei Warrant è allegato al Prospetto.

- **Il Consiglio di Amministrazione della d’Amico International Shipping S.A. annuncia i risultati preliminari dell’aumento di capitale – sottoscritto circa per l’86,7% durante il periodo di sottoscrizione – i proventi lordi corrispondono all’equivalente in USD di circa 56,5 milioni di euro:** il 12 dicembre 2012 d’Amico International Shipping S.A., in relazione alla propria offerta di azioni in opzione riservata agli azionisti della Società (i “Diritti di Opzione”) per un massimo di 209.929.867 nuove azioni (le “Nuove Azioni”) con abbinati 209.929.867 Warrant (i “Warrant”, che saranno denominati “d’Amico International Shipping Warrant 2012 – 2016”) a un prezzo di emissione pari a EUR 0,31 per Nuova Azione (il “Prezzo di Emissione”), annuncia che attraverso l’esercizio dei relativi Diritti di Opzione sono state sottoscritte 182.082.775 Nuove Azioni con abbinati 182.082.775 Warrant. Ciò significa, sul totale di 65,1 milioni di euro di aumento di capitale, un’adesione pari a circa l’86,7%. L’aumento di capitale (incluso il sovrapprezzo) è pari all’equivalente in

dollari statunitensi di circa 56,5 milioni di euro su un aumento di capitale massimo (incluso il sovrapprezzo) pari all’equivalente in dollari statunitensi di 65,1 milioni di euro, senza tener conto dei ricavi dell’esercizio dei Warrant.

Risultati del Periodo di Opzione

Durante il periodo di esercizio dei Diritti di Opzione, iniziato il 12 novembre 2012 e chiuso l’11 dicembre 2012 (il “Periodo di Sottoscrizione”), sono stati complessivamente esercitati 130.059.125 Diritti di Opzione equivalenti a circa l’86,7% del totale dei Diritti di Opzione. Dato il rapporto di cambio pari a 7 Nuove Azioni con 7 Warrant abbinati per 5 Diritti di Opzione esercitati, il 14 dicembre 2012 la Società ha emesso 182.082.775 Nuove Azioni con abbinati 182.082.775 Warrant gratuiti, il cui esercizio dà diritto a ricevere azioni (le “Azioni di Compendio”), a favore di coloro che hanno sottoscritto nel corso del Periodo di Sottoscrizione. La consegna delle Nuove Azioni e dei Warrant è stata effettuata il 14 dicembre 2012. Il codice ISIN delle Nuove Azioni è LU0290697514, che è il codice ISIN attribuito alle azioni DIS.

- **Il Consiglio di Amministrazione della d’Amico International Shipping S.A. annuncia i risultati dell’asta pubblica e i risultati finali dell’offerta di azioni in opzione – Successo per l’Aumento di Capitale DIS - Sottoscritto il 100% del capitale in offerta – I proventi lordi corrispondono all’equivalente in USD di circa 65,1 milioni di euro:** il 20 dicembre 2012, d’Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: DIS) (la “Società”), in relazione alla propria offerta di azioni in opzione riservata agli azionisti della Società (i “Diritti di Opzione”) per un massimo di 209.929.867 nuove azioni (le “Nuove Azioni”) con abbinati 209.929.867 Warrant (i “Warrant”, denominati “d’Amico International Shipping Warrant 2012 – 2016”) a un prezzo di emissione pari a EUR 0,31 per Nuova Azione (il “Prezzo di Emissione”), annuncia di avere ricevuto, a seguito dell’asta pubblica dei Diritti di Opzione non esercitati, organizzata dalla Société de la Bourse de Luxembourg S.A. (la “Borsa Valori del Lussemburgo”) per il 19 dicembre 2012 (l’“Asta Pubblica”), attraverso l’esercizio dei relativi Diritti di Opzione in sede d’Asta Pubblica, ulteriori sottoscrizioni per 27.847.092 Nuove Azioni con abbinati 27.847.092 Warrant. Ciò significa un ulteriore aumento di capitale - incluso il sovrapprezzo - pari all’equivalente in dollari USA di circa 8,6 milioni di euro.

Risultati finali dell'offerta di azioni in opzione

Quanto sottoscritto in sede d'Asta Pubblica, in aggiunta a quanto sottoscritto durante il periodo di esercizio dei Diritti di Opzione iniziato il 12 novembre 2012 e chiusosi l'11 dicembre 2012 (il "Periodo di Sottoscrizione") e corrispondente a circa l'86,7%, è pari al 100% dell'offerta complessiva di azioni in opzione. Il 14 dicembre 2012 ha avuto luogo un primo aumento di capitale per l'importo di USD 18.208.277,50, maggiorato del pagamento di un sovrapprezzo di importo pari a USD 55.605.712,41 (per un ammontare complessivo di USD 73.813.989,91 equivalenti a EUR 56.445.660,25 incassati a seguito delle sottoscrizioni effettuate durante il Periodo di Sottoscrizione). Il 14 dicembre 2012 sono state quindi emesse 182.082.775 Nuove Azioni con abbinati 182.082.775 Warrant. Dal 14 dicembre 2012 il capitale della Società ammonta a USD 33.203.268,20, suddiviso in 332.032.682 azioni prive di valore nominale. Considerato l'aumento di capitale del 14 dicembre 2012, quello totale – incluso il sovrapprezzo – a seguito dell'offerta di Diritti di Opzione nel suo complesso, rappresenterà l'equivalente in dollari statunitensi di circa EUR 65,1 milioni (esclusi i ricavi che deriveranno dall'eventuale esercizio dei Warrant).

Risultati dell'Asta Pubblica dei Diritti di Opzione non esercitati

I 19.890.780 Diritti di Opzione non esercitati durante il periodo di sottoscrizione sono stati messi in vendita nel corso dell'Asta Pubblica tenutasi il 19 dicembre 2012, a esito della quale sono stati interamente venduti. I ricavi lordi derivanti dalla vendita in sede di Asta Pubblica dei Diritti di Opzione non esercitati ammontano a euro 10.000. Al netto di costi e commissioni connessi all'Asta Pubblica complessivamente pari a euro 2.158,99, i ricavi netti totali derivanti dalla vendita in sede di Asta Pubblica dei Diritti di Opzione non esercitati ammontano a euro 7.841,01. Tali ricavi netti sono stati distribuiti il 27 dicembre 2012 ai titolari dei Diritti di Opzione non esercitati. I pagamenti non riscossi relativi al prezzo di vendita dei Diritti di Opzione non esercitati venduti in sede d'Asta Pubblica saranno tenuti a disposizione, al netto di tutti i relativi costi, degli azionisti per un periodo di cinque (5) anni, al termine del quale saranno definitivamente attribuiti alla Società. Dato il rapporto di cambio pari a 7 Nuove Azioni con 7 Warrant abbinati ogni 5 diritti di opzione esercitati durante l'asta pubblica del 19 dicembre 2012, il 27

dicembre 2012 la Società ha emesso 27.847.092 Nuove Azioni con abbinati 27.847.092 Warrant gratuiti, il cui esercizio attribuisce a coloro che hanno acquisito e contestualmente sottoscritto in sede di Asta Pubblica i Diritti di Opzione non esercitati il diritto di ricevere azioni (le "Azioni di Compendio"). Il Prezzo di Emissione delle Nuove Azioni sottoscritte durante l'Asta Pubblica e la massima offerta relativa ai Diritti di Opzione acquistati nel corso di detta Asta Pubblica sono liquidi ed esigibili con valuta 21 dicembre 2012 e la consegna delle 27.847.092 Nuove Azioni con abbinati 27.847.092 Warrant è stata effettuata il 27 dicembre 2012. Il codice ISIN delle Nuove Azioni è LU0290697514, ovvero sia il codice ISIN attribuito alle azioni DIS già emesse. Con il secondo aumento di capitale del 27 dicembre 2012, il capitale della Società ammonterà a USD 35.987.977,40 suddiviso in 359.879.774 azioni prive di valore.

d'Amico Tankers Limited:

- **Acquisto di una nave:** a marzo 2012 d'Amico Tankers Limited ha stipulato l'acquisto della *M/T High Prosperity*, nave cisterna a medio raggio (MR) a doppio scafo costruita nel 2006 da Imabari Shipbuilding Co. Ltd (Giappone), al prezzo di US\$ 22,5 milioni. Il contratto di noleggio prevedeva un'opzione di acquisto, precedentemente non esercitata poiché non rientrava nella convenienza. Questo acquisto ha permesso di abbassare il livello di produzione di equilibrio (*break even*) sulla nave per un eccedente di US\$ 2.500 al giorno. La nave è stata consegnata a d'Amico Tankers a maggio 2012.
- **Consegne di navi di nuova costruzione:** la *M/T High Seas* e la *M/T High Tide*, due navi di nuova costruzione a medio raggio (MR) di proprietà, sono state consegnate a d'Amico Tankers Limited dal cantiere sudcoreano Hyundai-Mipo rispettivamente a marzo e aprile 2012.
- **Vendita di una nave:** il 25 ottobre 2012 d'Amico Tankers Limited ha stipulato la vendita della *M/T High Wind*, nave cisterna a medio raggio (MR) a doppio scafo, costruita nel 1999 dal cantiere sudcoreano STX, al prezzo di US\$ 12,2 milioni. Questa vendita ha generato un utile di US\$ 1,5 milioni, riducendo allo stesso tempo l'età media della flotta di DIS.

- **Flotta 'in noleggio passivo':** nel gennaio 2012, la *M/T Freja Hafnia*, nave a medio raggio (MR) costruita nel 2006, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di un anno. In aprile 2012, la *M/T Eastern Force*, nave a medio raggio (MR) costruita nel 2009, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di un anno, con opzione di rinnovo per un ulteriore anno. A maggio 2012, la *M/T Torm Hellerup*, nave a medio raggio (MR) costruita nel 2008, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di un anno, con opzione di rinnovo per un ulteriore anno.
- **Ordine di due navi cisterna Eco 40 ShallowMax di nuova costruzione:** a luglio 2012 d'Amico Tankers Limited, società operativa interamente controllata dalla d'Amico International Shipping S.A., ha stipulato con il cantiere coreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd i contratti di costruzione di due navi cisterna "product/chemical" (scafi 2385 e 2386 - Handysize da 40.000 dwt), la cui consegna è prevista all'inizio del 2014 al prezzo di US\$ 30,65 milioni ciascuna, con l'opzione, da esercitare entro la fine del 2012, di acquistare alle stesse condizioni altre due navi (vedi in seguito). Le due navi in costruzione, oltre ad essere a doppio scafo, flessibili e IMO II, appartengono a una nuova generazione di navi che si caratterizzano per consumi molto bassi. Il progetto di queste navi denominato "HMD ECO 40 ShallowMax" è il risultato del più recente studio di HMD di combinare bassi consumi, alta efficienza, portata e immersione. Queste navi sono progettate per risparmiare dalle 5 alle 6 tonnellate di carburante al giorno, rispetto alla media della flotta esistente della stessa tipologia, permettendo costi operativi inferiori, alla stessa velocità di 14 nodi, tra US\$ 2.000 e US\$ 4.000 US\$ giornalieri. Altro vantaggio d'ordine finanziario per questi modelli viene riscontrato nel fatto che incorporano tutti i più recenti requisiti normativi per cui non è necessaria alcuna modifica al fine del loro utilizzo. È stato calcolato che queste migliorie hanno un impatto di almeno US\$ 700 giornalieri sui costi del tonnellaggio più vecchio. Da ultimo, queste navi cisterna sono di operatività più flessibile, dal momento che possiedono un pescaggio di 9,5 metri invece degli oltre 10 metri dei modelli precedenti. Inoltre d'Amico Tankers Limited ha siglato contratti quinquennali di noleggio di queste due navi con una primaria compagnia petrolifera. Tali contratti aumentano la percentuale di copertura a tariffa fissa (ricavi generati da contratti a tariffa fissa) sono stati conclusi a tariffe attraenti.
- **Ordine di due navi cisterna 'Eco design' Medio Raggio di nuova costruzione:** nel settembre 2012 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato la stipula, tra la sua controllata operativa d'Amico Tankers Limited (Irlanda) e il cantiere coreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., dei contratti di costruzione di due nuove navi cisterna "product/chemical" (scafi 2407 e 2408 - Medium Range da 50.000 dwt), la cui consegna è prevista all'inizio del 2014, al prezzo d'acquisto di US\$ 33,0 milioni ciascuna. Le due navi di nuova costruzione, progettate conformemente alle più recenti norme IMO II MR, permettono la massima efficienza in termini di consumo di carburante. Questo progetto HMD è all'avanguardia per quanto riguarda la forma dello scafo e l'efficienza propulsiva che porta le navi a un risparmio di 6-7 tonnellate al giorno di carburante rispetto alla media della flotta della stessa tipologia esistente a livello mondiale. Le navi avranno, infatti, un eccezionale indice di efficienza energetica (EEDI) del 31,5% inferiore al limite massimo di riferimento IMO applicabile e rispetteranno già, pertanto, anche la riduzione dell'indice prevista dalla fase 3 dell'IMO che verrà applicata alle navi costruite dopo il 1° gennaio 2025 rispetto ai consumi medi del naviglio MR attualmente in navigazione in tutto il mondo. Per garantire a DIS il massimo sostegno in questo nuovo progetto d'investimento, d'Amico International S.A. (Lussemburgo) le ha concesso un prestito subordinato di US\$ 20,0 milioni. Il prestito, caratterizzato da termini e condizioni analoghi a quelli attualmente praticati nei mercati finanziari per operazioni dello stesso tipo, sarà destinato a finalità generali della società, futuri possibili acquisti di navi e a nuovi ordini di costruzione.
- **Ordine di due nuove navi cisterna 'Eco design':** nel dicembre 2012, d'Amico International Shipping S.A., ha reso noto che la propria controllata operativa d'Amico Tankers Limited (Irlanda) stipulerà con il cantiere coreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., contratti di costruzione di due nuove navi cisterna "product/chemical" (Medium Range da 50.000 dwt), la cui consegna è prevista tra la fine del 2014 e l'inizio del 2015, al prezzo d'acquisto di US\$ 32,0 milioni ciascuna. A d'Amico International Shipping S.A. è stata offerta l'opportunità di acquistare queste nuove navi tramite l'esercizio di un'opzione di acquisto, e successive modifiche, inserita nei contratti stipulate in seguito all'ordine delle due navi ECO-40 ShallowMax, come reso noto il 26 luglio

2012. Le due navi di nuova costruzione, progettate conformemente alle più recenti norme IMO II MR, permettono la massima efficienza in termini di risparmio di carburante. Questo progetto HMD è all'avanguardia per quanto riguarda la forma dello scafo e l'efficienza propulsiva che porta le navi a un risparmio di 6-7 tonnellate al giorno di carburante rispetto alla media della flotta della stessa tipologia

esistente a livello mondiale. Le navi avranno, infatti, un eccezionale indice di efficienza energetica (EEDI) del 31,5% inferiore al limite massimo di riferimento IMO applicabile e rispetteranno già, pertanto, anche la riduzione dell'indice prevista dalla fase 3 dell'IMO che verrà applicata alle navi costruite dopo il 1° gennaio 2025.

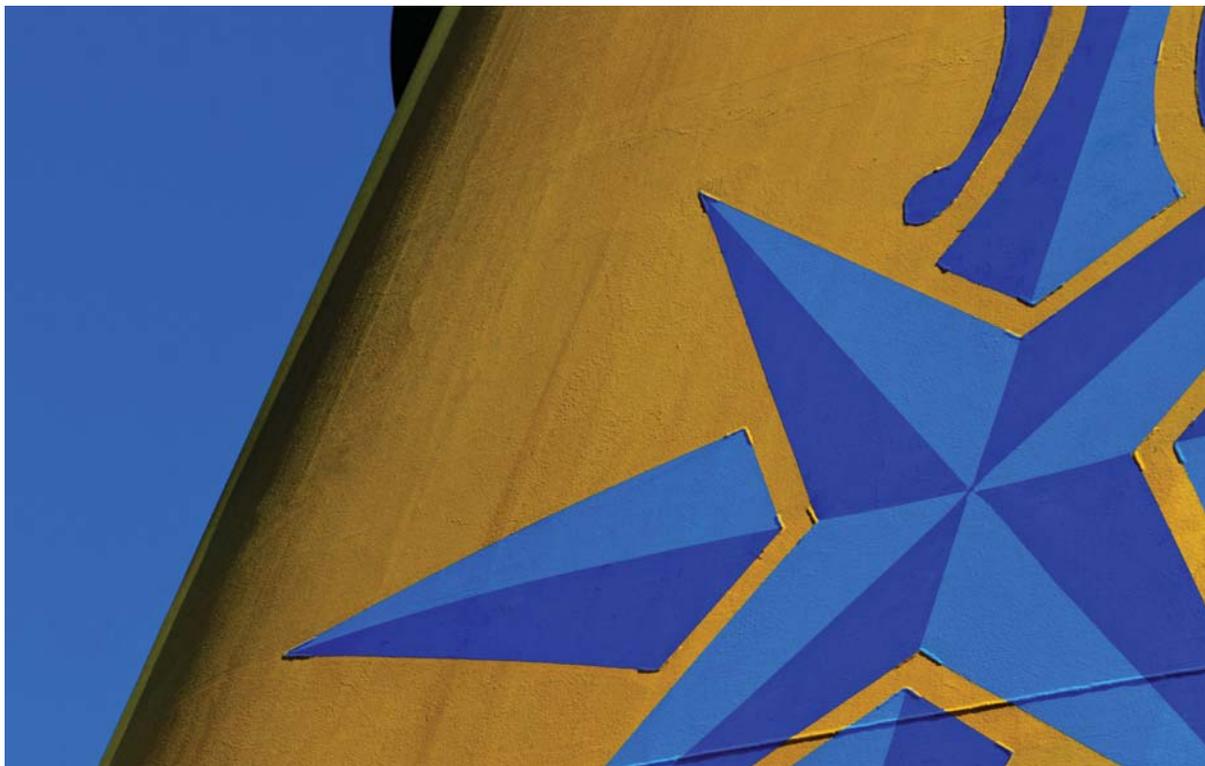
Struttura organizzativa

Il 25 ottobre il Direttore finanziario Alberto Mussini ha lasciato il Gruppo. Lo stesso giorno il Consiglio di Amministrazione ha reso nota la nomina di Giovanni Barberis in qualità di Direttore finanziario. Giovanni Barberis, che vanta una solida esperienza professionale in Italia e all'estero in diversi settori e in importanti società quotate, è stato nominato in settembre e manterrà la sua carica di Direttore finanziario anche per il Gruppo d'Amico.

Nel corso dell'ultimo trimestre dell'esercizio, DIS ha attuato un programma di riorganizzazione degli

incarichi operativi. I servizi di noleggio e gestione di d'Amico Tankers Singapore sono stati trasferiti a una società correlata di DIS appartenente al Gruppo d'Amico, che continua a coprire l'emisfero orientale coadiuvando la sede di Dublino nella gestione strategica e commerciale della flotta, in seguito la società ha avviato la procedura di liquidazione.

VPC Logistic Limited, controllata al 100% dalla d'Amico Tankers Limited, ha portato a termine la procedura di liquidazione e il 2 ottobre 2012 è stata sciolta e cancellata dal registro inglese delle società.



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

Flotta controllata

- **Flotta in 'noleggio passivo':** nel gennaio 2013, la *MT High Nefeli*, nave a medio raggio (MR) costruita nel 2003 e presa a noleggio da d'Amico Tankers Limited, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.
- Sempre in gennaio 2013, il contratto relativo alla *MT Freja Hafnia*, nave a medio raggio (MR) costruita nel 2006 e consegnata a d'Amico Tankers Limited nel gennaio 2012 per un periodo di noleggio di un anno, è stato rinnovato fino a gennaio 2015.
- In febbraio 2013, la *MT Torm Hellerup*, nave a medio raggio (MR) costruita nel 2008 e consegnata a d'Amico Tankers Limited nel maggio 2012 per un periodo di noleggio di un anno, con opzione di rinnovo di un ulteriore anno, ha cambiato il proprio nome in *MT Hallinden*, in seguito a un passaggio di proprietà.

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

	Al 31 Dicembre 2012			Al 28 Febbraio 2013		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	18,0	3,0	21,0	18,0	3,0	21,0
A noleggio	15,0	3,0	18,0	14,0	3,0	17,0
TOTALE	33,0	6,0	39,0	32,0	6,0	38,0

Evoluzione prevedibile della gestione

Le stime della domanda mondiale di prodotti petroliferi per il 2013 sono state riviste leggermente al ribasso, a 90,7 milioni di barili al giorno, in seguito al ridimensionamento delle previsioni dell'FMI sull'attività economica. Nell'ultima edizione della pubblicazione *World Economic Outlook* (Prospettive economiche internazionali), il Fondo monetario internazionale ha ridotto dal precedente 3,6% al 3,5% le stime riguardanti la crescita mondiale del PIL nel 2013.

Nel primo trimestre l'intero mercato dei prodotti petroliferi sarà influenzato dalle problematiche legate ai rifornimenti. Gli interventi di manutenzione ordinaria delle raffinerie influiranno sull'andamento delle scorte e sostanzialmente dovrebbero sostenere i prodotti petroliferi. L'annuncio di Hess della chiusura della propria raffineria di Port Reading ha contribuito a sostenere il mercato dei prodotti raffinati, con un conseguente aumento delle tariffe di nolo transatlantiche, che a gennaio e febbraio hanno raggiunto i valori massimi rispetto allo stesso periodo degli ultimi cinque esercizi.

All'inizio di febbraio le importazioni di prodotti raffinati diretti verso la Costa orientale sono aumentate notevolmente, raggiungendo circa 665.000 barili al giorno nella prima settimana del mese, rispetto a circa 500.000 barili al giorno in media nel periodo dicembre-gennaio.

Le raffinerie libiche non sono ancora tornate a pieno regime e dovranno importare benzina, nella misura di circa 3 milioni di tonnellate nel 2013, per far fronte alla domanda interna.

La capacità di raffinazione del Venezuela continua a subire il forte impatto dell'interruzione del funzionamento della raffineria di Amuay (645.000 barili al giorno) in seguito all'incendio e all'esplosione verificatisi alla fine di agosto, che hanno dimezzato la produzione. Attualmente l'impianto non è ancora operativo a pieno regime e il paese sarà costretto a importare prodotti petroliferi probabilmente ancora per tutto il primo trimestre 2013.

L'attività delle raffinerie degli Stati Uniti è scesa dai tassi di utilizzo del 90% di dicembre all'86% in gennaio. In dicembre 2012 la produzione statunitense di greggio ha raggiunto il record mensile di 15,4 milioni di barili al giorno per effetto dell'intensa domanda di esportazione proveniente dall'America Latina. Argentina e Brasile hanno importato circa 350.000 barili al giorno nel primo semestre del 2012 rispetto a circa 50.000 barili a inizio 2010.

Data la situazione economica attuale, nel breve periodo le prospettive restano deboli. Nonostante i segnali di miglioramento in Cina e negli Stati Uniti, le condizioni

economiche poco incoraggianti probabilmente freneranno la crescita della domanda di prodotti petroliferi a livello mondiale. Continuano a prevalere le preoccupazioni riguardanti l'attuale situazione delle economie europee. Le prospettive a lungo termine sono favorevoli, ma un aumento consistente della domanda è subordinato all'attuale congiuntura economica, che potrebbe frenare la crescita potenziale. Pertanto, considerato quanto sopra, all'inizio del nuovo trimestre l'atteggiamento di d'Amico International Shipping resta improntato alla cautela.

I principali fattori che dovrebbero condizionare il mercato dei trasporti delle navi cisterna e la performance di d'Amico International Shipping sono: (1) la crescita della domanda mondiale di prodotti petroliferi (2) l'aumento del Pil a livello mondiale e (3) il significativo numero di nuove navi. I fattori che potrebbero mitigare e parzialmente controbilanciare sul lungo termine l'attuale scenario della domanda/offerta di navi cisterna sono descritti in maggior dettaglio di seguito:

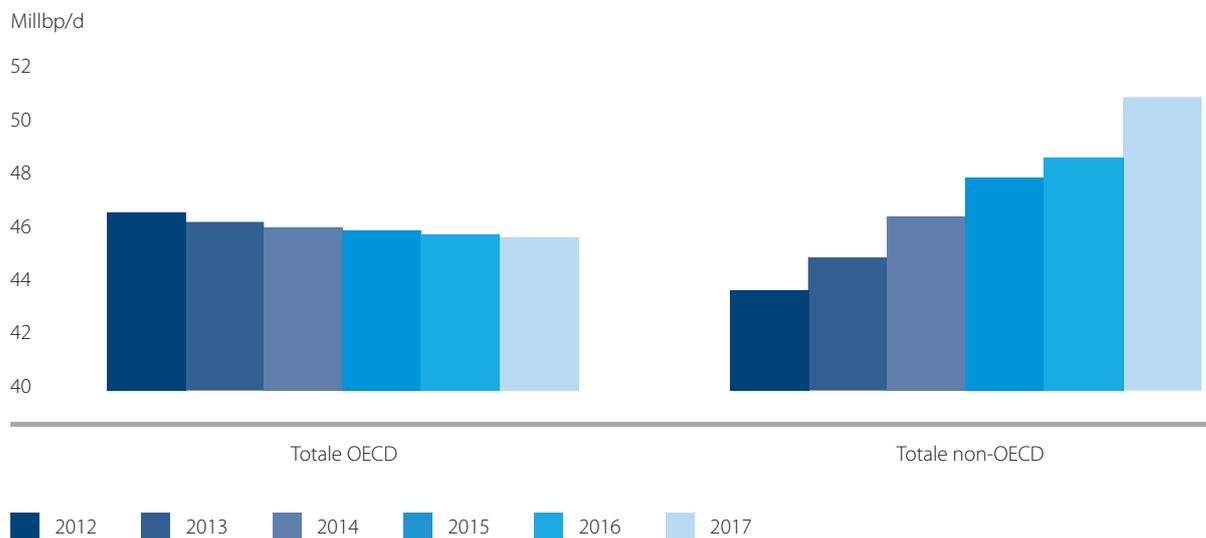
Domanda di navi cisterna

- La capacità di distillazione del greggio delle raffinerie cinesi è aumentata di circa mezzo milione di barili al giorno nel 2012 e di ulteriori 300.000 barili al giorno nel 2013. Questo incremento è attualmente superiore alla domanda interna e a qualsiasi aumento potenziale della domanda. Ciò avrà come conseguenza l'aumento delle scorte di prodotti petroliferi e potenzialmente delle esportazioni. La nuova capacità di raffinazione di America Latina e Africa non sarà sufficiente a far fronte alla crescita prevista della domanda, che richiederà pertanto la necessità di effettuare importazioni nel medio termine.
- Nel 2012 si è intensificata la razionalizzazione delle raffinerie nei paesi dell'OCSE e da dicembre 2011 in poi le chiusure di impianti già effettuate o previste hanno determinato una riduzione della capacità produttiva di 1,3 milioni di barili al giorno.
- Per il momento le restanti raffinerie di benzina in Europa hanno evitato la chiusura in seguito a un incremento della domanda all'esportazione verso l'America Latina e l'Africa Occidentale. Tuttavia il calo della domanda nei paesi dell'OCSE costringerà il settore a effettuare ulteriori razionalizzazioni entro il 2017.
- Approssimativamente, un terzo degli impianti di raffinazione australiana verrà chiuso. Il governo australiano ha infatti dichiarato che le raffinerie

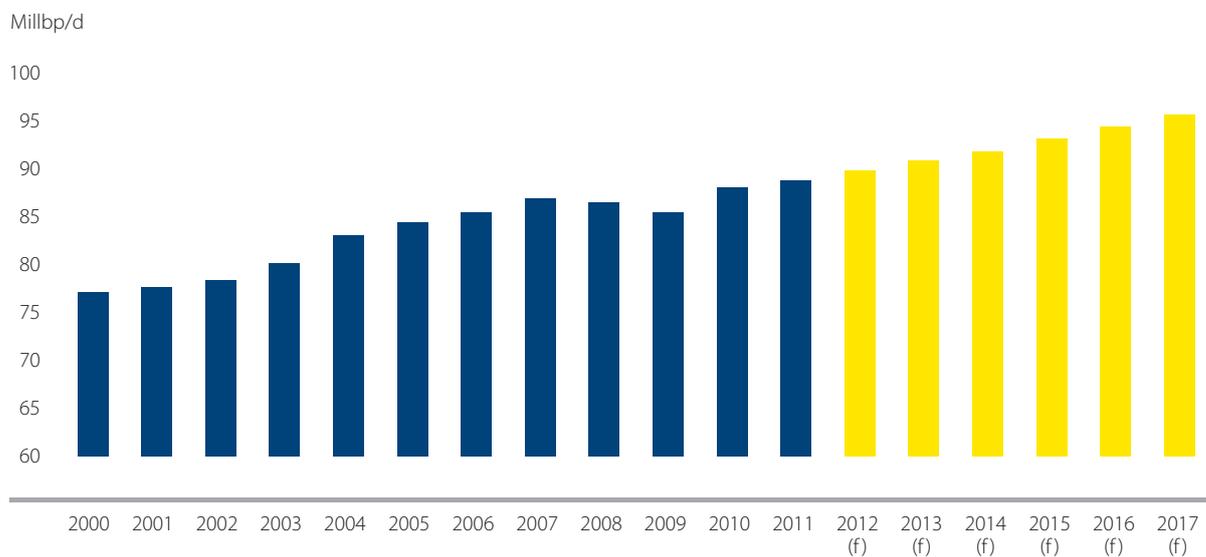
produrranno soltanto un po' più della metà del carburante consumato nel paese e il resto verrà importato. I produttori di petrolio ritengono che l'Australia possa presto superare l'Indonesia e diventare il principale importatore di prodotti petroliferi raffinati nella regione Asia-Pacifico.

- La maggior parte dei nuovi impianti produttivi è ubicata nei paesi asiatici non appartenenti all'OCSE. In base ai dati disponibili, nel 2012 la capacità produttiva è aumentata di un altro milione di barili. I trasporti petroliferi via mare dovrebbero beneficiare del trasferimento delle attività di raffinazione di greggio dall'occidente in oriente.
- Gli Stati Uniti, che in passato erano il primo importatore di prodotti petroliferi, oggi sono diventati il secondo principale esportatore dopo la Russia. Le loro esportazioni hanno toccato in media i 3,1 milioni di barili al giorno da gennaio a ottobre 2012, rispetto a 2,9 milioni di barili al giorno nel 2011 e a solo 1 milione nel 2005.

Crescita della domanda globale di prodotti petroliferi per il periodo¹ 2012 – 2017

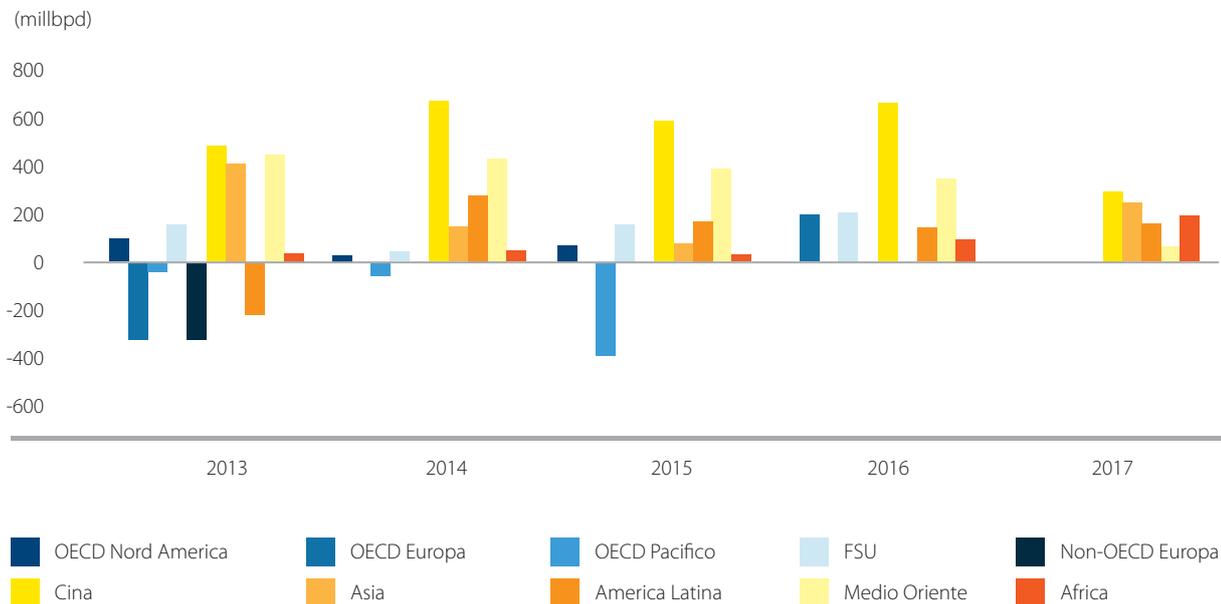


Domanda globale di prodotti petroliferi per il periodo¹ 2000 - 2017



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

Aumento della capacità di distillazione del greggio

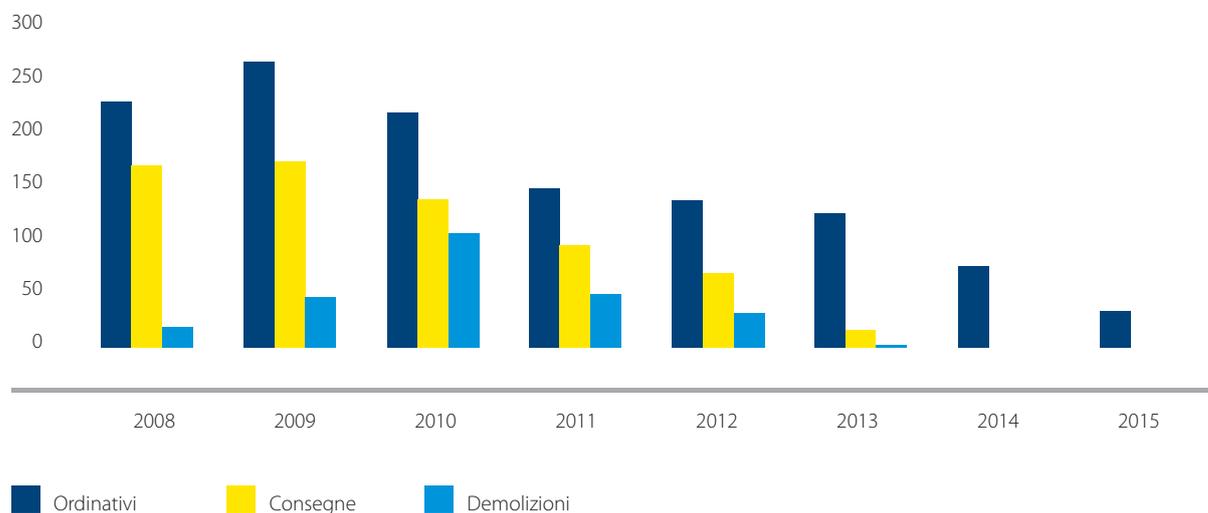


Offerta di navi cisterna

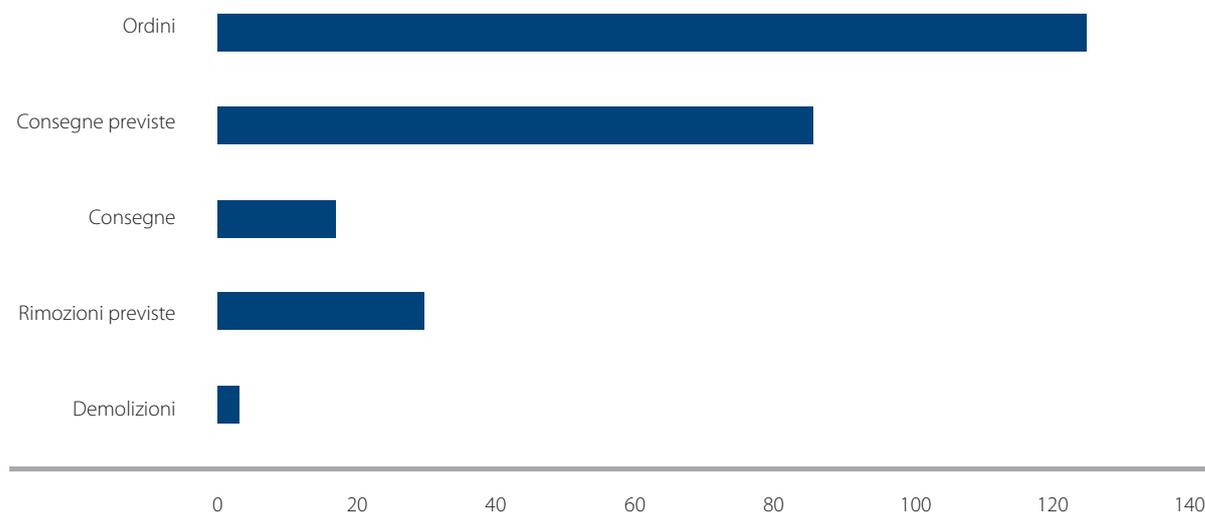
- Il portafoglio ordini si è arricchito dei nuovi ordini commissionati nel 2012 e il totale degli ordini sembrerebbe in eccesso di un centinaio di unità nel settore MR.
- La quantità elevata di ordini ha creato preoccupazioni nel settore e dovrebbe scoraggiare futuri investimenti in questo segmento di mercato che sta ancora assorbendo il grande numero di navi consegnate tra il 2007 e il 2012.
- I rinvii o le cancellazioni delle consegne e le riconversioni sono stati un importante fattore che ha influenzato l'andamento della costruzione di nuove navi. I rinvii delle consegne sono stati in media pari al 35% negli ultimi cinque esercizi toccando un picco del 50% nel 2012.
- Secondo diversi broker il portafoglio ordini previsto per il 2013 dovrebbe aggirarsi tra le 86 e le 134 navi, anche se, sulla base del trend negli ultimi cinque esercizi, si prevede che le consegne effettive non saranno numerose.
- Le demolizioni hanno eliminato 1,48 milioni di tonnellate di capacità di trasporto nel 2012, portando l'incremento netto a un più che gestibile 2% circa.
- Fino al 2016 l'incremento netto medio nel settore delle navi MR dovrebbe oscillare tra un ristretto 2% e il 4%, restando così al di sotto della crescita del commercio marittimo prevista nello stesso periodo.
- In futuro il miglioramento del rapporto tra domanda e offerta sul mercato delle navi cisterna dovrebbe continuare a influire positivamente sull'andamento delle tariffe spot e di nolo.
- La possibilità di ottenere i finanziamenti necessari e in tempi brevi continua a essere un problema importante. Per questo continua a circolare un certo scetticismo sull'effettiva consegna di tutte le navi ordinate.
- Il graduale aumento dei tassi di utilizzo, la riduzione della velocità di navigazione e il congestionamento dei porti stanno influenzando positivamente sull'offerta. Con l'intensificazione della domanda prevediamo che, tra il 2013 e il 2015, i tassi di utilizzo superino l'80% in media rispetto al minimo del 75% toccato nel 2008.
- Le quantità raffinate sono costantemente riviste al ribasso e le esportazioni di prodotti petroliferi trasportati dai mercati emergenti ridurranno sostanzialmente l'offerta di tonnellaggio-miglia delle navi cisterna e sono destinate ad aumentare.

Rapporto fra consegne e demolizioni di navi cisterna MR

Rapporto fra ordinativi e consegne di navi cisterna MR¹ 2008-2015



Previsione del rapporto fra ordinativi e consegne di navi cisterna MR¹



¹ Navi cisterna MR tra 25.000 e 55.000 dwt
 Fonti: Clarkson, ICAP, SSY and Gibson search

Corporate Governance e assetto proprietario

L'organizzazione della Società è conforme ai regolamenti e alle disposizioni di legge applicabili in Lussemburgo e, vista la delibera del Consiglio di Amministrazione del 23 febbraio 2007, ha adottato, entro i limiti del possibile, il Codice di Autodisciplina delle Società Quotate in Italia, emanato e approvato da Borsa Italiana (di seguito "Codice di Autodisciplina", consultabile sul sito di Borsa Italiana S.p.A. www.borsaitaliana.it e sul sito internet della Società), non essendo obbligata ad applicare il regime di *Corporate Governance* previsto dalla Borsa di Lussemburgo. La Società è altresì soggetta a obblighi informativi relativi alla propria attività societaria e all'obbligo di informativa periodica, stabiliti dalla Legge lussemburghese in materia di trasparenza e, ove applicabile per effetto della sua quotazione nella borsa italiana, anche alle leggi in materia, previste dalla normativa italiana vigente.

Conformemente all'articolo 123-bis del decreto legge n. 58/98, la Società adempie agli obblighi informativi riguardanti la comunicazione del sistema di Assetto proprietario e *Corporate Governance* adottato in data 31

dicembre 2012, conformemente al Codice di Autodisciplina di Borsa Italiana, attraverso le informazioni riportate nella Relazione sulla *Corporate Governance* e sull'assetto proprietario disponibile nel sito internet della Società www.damicointernationalshipping.com nella sezione *Corporate Governance/ Information Document*, che contiene inoltre altri documenti relativi al sistema di *Corporate Governance* della Società. La relazione – che include inoltre un paragrafo specifico relativo alla legislazione applicabile alla Società in materia di offerte pubbliche di acquisto, comprendente inoltre tutte le informazioni richieste dall'articolo 11 della legge lussemburghese del 19 maggio 2006 e successive modifiche che recepisce la Direttiva 2004/25/CE del 21 aprile 2004 sulle offerte pubbliche di acquisto - è depositata presso Borsa Italiana, la *Commission de Surveillance du Secteur Financier* (CSSF) e *Société de la Bourse de Luxembourg S.A.* nella sua qualità di OAM, ossia di Meccanismo nominato ufficialmente, oppure è tenuta a disposizione del pubblico presso la sede legale della Società.

Articoli 36 e 39 del Regolamento dei Mercati

Ai sensi delle disposizioni di cui all'art. 36, paragrafo 1, lettere b) e c), e del paragrafo 2 del vigente regolamento Consob di attuazione della normativa sui Mercati, e sebbene tali disposizioni non siano applicabili nei confronti della Società, quest'ultima ha richiesto alle proprie controllate (considerate rilevanti in base al vigente Regolamento Consob) aventi sede in paesi extra UE e soggette a norme di legge di tali paesi, l'adozione della normativa sugli emittenti sia relativamente al loro

atto costitutivo, che alla composizione e ai poteri attribuiti ai rispettivi organi di controllo. La Società ha inoltre verificato che le suddette controllate abbiano adottato un sistema di auditing interno per la regolare presentazione al management e ai revisori della medesima di tutti i dati economici e finanziari necessari alla redazione dei bilanci consolidati della Società, in modo che i revisori siano in grado di eseguire la verifica annuale e semestrale sui conti della stessa.



HEIGHTENED

SS
615



Gruppo d'Amico International Shipping

Bilancio consolidato
al 31 dicembre 2012



Gruppo d'Amico International Shipping

Conto economico consolidato

US\$ migliaia	Note	2012	2011
Ricavi	(4)	325.253	291.721
Costi diretti di viaggio	(5)	(141.832)	(104.716)
RICAVI BASE TIME CHARTER	(6)	183.421	187.005
Costi per noleggi passivi	(7)	(91.714)	(89.761)
Altri costi operativi diretti	(8)	(57.541)	(53.403)
Costi generali ed amministrativi	(9)	(17.478)	(19.330)
Altri proventi operativi	(10)	2.053	3.205
Utile dalla vendita di navi	(11)	1.473	3.286
RISULTATO OPERATIVO LORDO/ EBITDA		20.214	31.002
Ammortamenti e svalutazioni	(14)	(123.354)	(37.050)
RISULTATO OPERATIVO / EBIT		(103.140)	(6.048)
Proventi (oneri) finanziari netti	(12)	(1.757)	(14.329)
UTILE/(PERDITA) ANTE IMPOSTE		(104.897)	(20.377)
Imposte sul reddito	(13)	(1.097)	(636)
UTILE/(PERDITA) NETTO		(105.994)	(21.013)

La perdita netta è interamente di pertinenza degli azionisti

UTILE/(PERDITA) PER AZIONE ⁽¹⁾		(0,295)	(0,140)
--	--	----------------	----------------

Conto economico consolidato complessivo

US\$ migliaia		2012	2011
Utile/(Perdita) del periodo		(105.994)	(21.013)
Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge")	(25)	961	4.136
Utile/(Perdita) netto complessivo		(105.033)	(16.877)

Utile/(Perdita) per azione⁽¹⁾

	(0,292)	(0,113)
--	---------	---------

La perdita netta complessiva è interamente di pertinenza degli azionisti

¹ Poiché non sono presenti strumenti di diluizione, non sono stati contabilizzati utili diluiti per azione. I dati sono espressi in US\$.

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

US\$ migliaia	Note	Al 31 Dicembre 2012	Al 31 Dicembre 2011
ATTIVITÀ			
<i>Attività non correnti</i>			
Immobilizzazioni materiali	(14)	498.922	547.634
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		498.922	547.634
<i>Attività correnti</i>			
Rimanenze	(15)	20.221	17.522
Crediti a breve ed altre attività correnti	(16)	39.378	39.617
Attività finanziarie correnti	(17)	757	14.396
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(18)	117.617	51.068
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		177.973	122.603
TOTALE ATTIVITÀ		676.895	670.237
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
<i>Patrimonio netto</i>			
Capitale sociale		35.988	149.950
Utili portati a nuovo		12.439	118.433
Altre riserve		245.781	47.098
PATRIMONIO NETTO TOTALE	(19)	294.208	315.481
<i>Passività non correnti</i>			
Banche e altri finanziatori	(20)	284.264	282.492
Altre passività finanziarie non correnti	(23)	4.523	-
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		288.787	282.492
<i>Passività correnti</i>			
Banche e altri finanziatori	(20)	28.160	14.864
Importi dovuti alla società controllante	(21)	20.000	-
Debiti a breve ed altre passività correnti	(22)	43.009	49.678
Altre passività finanziarie correnti	(23)	2.178	7.673
Debiti d'imposta	(24)	553	49
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		93.900	72.264
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		676.895	670.237

Il bilancio d'esercizio riportato da pagina 42 a pagina 78 è stato approvato per la pubblicazione dal Consiglio di Amministrazione in data 28 febbraio 2013



Paolo d'Amico, Presidente



Marco Fiori, Amministratore Delegato

Rendiconto finanziario consolidato

US\$ migliaia	2012	2011
UTILE/(PERDITA) DEL PERIODO	(105.994)	(21.013)
Ammortamenti	123.354	37.050
Imposte correnti e differite	1.097	636
Oneri finanziari	7.027	10.878
Variazioni di <i>fair value</i> su attività finanziarie	(5.254)	2.865
Utile dalla vendita di navi	(1.473)	(3.286)
Altri componenti che non influenzano le disponibilità liquide	(16)	641
FLUSSI DI CASSA DA ATTIVITÀ OPERATIVE AL LORDO DELLA VARIAZIONE DI CAPITALE CIRCOLANTE	18.741	27.771
Variazioni delle rimanenze	(2.699)	3.650
Variazioni dei crediti a breve	239	27.930
Variazioni dei debiti a breve	(6.669)	(19.177)
Imposte pagate	(651)	(656)
Interessi corrisposti	(6.589)	(10.526)
FLUSSI DI CASSA NETTI DA ATTIVITÀ OPERATIVE	2.372	28.992
Acquisto di immobilizzazioni materiali	(85.066)	(64.700)
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	11.886	27.395
FLUSSI DI CASSA NETTI DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO	(73.180)	(37.305)
Aumento di capitale	83.828	-
Altre variazioni del patrimonio netto	(40)	-
Azioni proprie	-	(676)
Variazioni di altri crediti finanziari	-	(20)
Variazioni di altri debiti finanziari	20.000	-
Variazioni di altre attività finanziarie	14.396	(6.600)
Rimborso finanziamenti bancari	(27.131)	(54.875)
Utilizzo finanziamenti bancari	47.088	53.173
FLUSSI DI CASSA NETTI DA ATTIVITÀ FINANZIARIE	138.141	(8.998)
VARIAZIONE DELLA LIQUIDITÀ	67.333	(17.311)
VARIAZIONE NETTA IN AUMENTO/ (DIMINUZIONE) DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	67.333	(17.311)
Disponibilità liquide ad inizio periodo	51.068	68.266
Differenze di conversione su disponibilità liquide	(784)	113
DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE PERIODO	117.617	51.068

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

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

US\$ migliaia	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altro	Altre riserve Cash-Flow hedge	Totale
SALDO AL 1° GENNAIO 2011	149.950	139.446	55.463	(11.753)	333.106
Altre variazioni (riserva di consolidamento)	-	-	(72)	-	(72)
Azioni proprie	-	-	(676)	-	(676)
Utile (perdita) complessivo	-	(21.013)	-	4.136	(16.877)
SALDO AL 31 DICEMBRE 2011	149.950	118.433	54.715	(7.617)	315.481

Note

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

Il Gruppo d'Amico International Shipping ha adottato gli IFRS (*International Financial Reporting Standard*) e gli IAS (*International Accounting Standard*) emanati dallo IASB (*International Accounting Standards Board*) e adottati dall'Unione Europea. Nel termine "IFRS" sono inclusi anche tutti gli IAS in vigore, nonché tutte le interpretazioni fornite dall'*International Financial Reporting Interpretations Committee* (IFRIC), denominato in precedenza *Standing Interpretations Committee* (SIC) adottati dall'Unione Europea. Il presente bilancio annuale è stato redatto in conformità allo IAS 34.

Il Gruppo d'Amico International Shipping dispone di adeguate risorse, tali da garantire la propria operatività per il prossimo futuro; il bilancio viene quindi redatto sulla base del principio di continuità aziendale.

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

1. Principi contabili

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

Principi di consolidamento

Il presente bilancio illustra i risultati consolidati conseguiti dalla società controllante, d'Amico International Shipping S.A., e dalle sue controllate nell'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2012.

Società controllate

Sono le imprese controllate dal Gruppo in base alla definizione dello IAS 27 - Bilancio consolidato ed

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

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

Entità a controllo congiunto (joint venture)

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

Operazioni in valuta

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

Nel bilancio consolidato, le voci di conto economico delle controllate i cui bilanci non sono redatti in dollari USA vengono convertite facendo riferimento al tasso di cambio medio del periodo, mentre le attività e le passività vengono convertite al tasso di cambio in vigore

alla data di riferimento del bilancio. Le differenze di cambio originate dalla conversione del bilancio in dollari USA vengono imputate direttamente nel conto economico complessivo.

Riconoscimento dei ricavi

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

Per i viaggi in corso a fine esercizio, il Gruppo contabilizza i ricavi in misura pari alla percentuale di durata stimata del viaggio che risulta completata alla data di redazione del bilancio. La stima dei ricavi viene effettuata basandosi sulla durata prevista del viaggio e sulla destinazione. I ricavi derivanti da contratti di noleggio (*time-charter*) sono riconosciuti proporzionalmente nel periodo di nolo, in relazione alla resa del servizio.

Partecipazioni in 'Pool'

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

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

stesso nell'esercizio, rettificata in base a eventuali 'punti' attribuiti a ciascuna nave. Le entità giuridiche del pool controllate al 100% sono consolidate integralmente voce per voce.

Proventi da controstallie

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

Costi diretti di viaggio ed altri costi operativi diretti

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

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

Costi generali e amministrativi

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

Proventi e oneri finanziari

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

Imposte

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

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

In base a tale regime fiscale, le imposte non vengono determinate sulla base dei ricavi e dei costi, come invece avviene per le società in regime fiscale ordinario, ma in base ai ricavi nozionali determinati in base al tonnellaggio totale netto della flotta controllata. L'onere relativo alla *tonnage tax* è incluso fra gli oneri fiscali nel bilancio consolidato. Per tutte le attività che fanno capo all'Irlanda e che non ricadono nel regime di *tonnage tax*, l'onere fiscale è determinato in base ai risultati dell'esercizio, rettificati sulla base di alcuni elementi non esenti o non ammessi in deduzione, ed è calcolato sulla base dell'aliquota fiscale in vigore alla data di redazione del bilancio. Alcune attività secondarie non possono rientrare nel regime di *tonnage tax*, e sono soggette alle aliquote fiscali ordinarie per la tassazione societaria (attualmente pari al 12,5% per i redditi d'impresa, e al 25% per interessi passivi, mentre i ricavi da plusvalenze che non rientrano nel regime di *tonnage tax* sono tassati all'aliquota del 22%) e danno origine ad attività e

passività fiscali differite. Le voci del reddito complessivo sono sottoposte al regime della *tonnage tax* ad esse applicabile. Le voci del conto economico consolidato complessivo sono tassate sulla base del regime fiscale a cui appartengono. Per quanto riguarda la parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("*cash flow hedge*") nel 2012, essi rientrano nel regime di *tonnage tax*.

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

Immobilizzazioni (Flotta)

Navi

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

L'ammortamento viene effettuato a quote costanti in relazione alla stimata vita utile delle principali componenti delle navi e sino a concorrenza del valore residuo di presumibile realizzo. Per le navi nuove, la vita utile residua stimata è generalmente pari a 20 anni, a seconda delle specifiche tecniche e del tipo di impiego previsto. Il valore residuo viene stimato in base al tonnello a vuoto di ciascuna imbarcazione moltiplicato per le tariffe correnti di rottamazione per tonnellata, che vengono riviste ogni anno. I rivestimenti delle cisterne delle navi sono ammortizzati in dieci anni, mentre i costi degli interventi in bacino sono ammortizzati nel periodo che prevedibilmente intercorre fino alla successiva entrata in bacino. La valutazione della vita utile residua è effettuata alla data di acquisto o di consegna da parte del cantiere ed è periodicamente rivista.

Le navi in corso di costruzione (le c.d. *new building*) sono iscritte in bilancio al costo sostenuto al netto di eventuali perdite di valore che siano state identificate. Il costo delle *new-building* comprende i pagamenti rateali effettuati fino alla data della consegna e gli altri costi relativi all'imbarcazione sostenuti durante il periodo di costruzione, nonché gli interessi sui finanziamenti capitalizzati. L'ammortamento ha inizio al momento della consegna della nave.

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

Spese di bacino

Per ragioni di conformità con le certificazioni di settore e con i requisiti governativi, le navi devono necessariamente essere sottoposte ad accurate ispezioni o revisioni sistematiche (bacino) per riparazioni e manutenzioni che non possono essere realizzate durante la normale operatività delle navi. Tali operazioni vengono compiute in media ogni trenta mesi, a seconda del tipo di intervento e dei requisiti previsti. I

costi di bacino possono anche includere altri costi connessi, e vengono capitalizzati ed ammortizzati a quote costanti per il periodo che intercorre fino al bacino successivo. Nel caso in cui il bacino di una nave sia effettuato a meno di 30 mesi di distanza dal precedente, si procede alla svalutazione del valore residuo dei costi precedentemente capitalizzati.

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

Perdite di valore e svalutazioni ('impairment')

I valori delle navi vengono periodicamente rivisti tenendo conto delle condizioni di mercato. Il valore delle imbarcazioni iscritte a bilancio viene sottoposto ad "*impairment test*" nei casi in cui le circostanze indichino che il valore netto contabile potrebbe non essere recuperato tramite l'utilizzo della nave stessa. Nel caso vi siano indicazioni in tal senso, il valore di recupero del bene viene sottoposto a stima al fine di determinare la misura della eventuale svalutazione. Il valore di recupero viene di norma definito come il maggior valore fra il valore di mercato del bene al netto dei costi di vendita ed il valore d'uso del bene stesso. Per la determinazione del valore d'uso del bene si procede alla determinazione del valore attuale dei prevedibili flussi di cassa futuri per la durata della vita utile residua del bene stesso. In caso di perdita di valore di una nave si procede alla svalutazione dell'importo corrispondente. Una perdita di valore iscritta a bilancio può essere successivamente ripresa nel caso in cui il valore di utilizzo corrente risulti essere superiore rispetto a quello già calcolato al momento della imputazione a bilancio della svalutazione.

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

Leasing operativi (contratti di noleggio)

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

Rimanenze

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

Strumenti finanziari

Gli strumenti finanziari sono contratti che danno origine ad attività e a passività finanziarie, ovvero a strumenti rappresentativi di capitale per un'altra entità, come definiti nello IAS 32 (Strumenti Finanziari: esposizione nel bilancio e informazioni integrative); vengono iscritti a bilancio a valore di mercato (*fair value*) nel momento in cui il Gruppo diviene controparte contrattuale dell'operazione ad essi relativa (data di negoziazione). Le passività vengono classificate facendo riferimento alla sostanza dell'accordo contrattuale dal quale esse hanno origine, e in base alle relative definizioni di passività finanziaria. Per i contratti negoziati a prezzo di mercato, il *fair value* dello strumento è equivalente al suo costo di acquisto (valore nominale dell'operazione). Se lo strumento non è valutato al *fair value*, i costi accessori e i proventi dell'operazione direttamente attribuibili alla negoziazione, quali ad esempio i costi di intermediazione, vengono presi in considerazione in occasione dell'iniziale iscrizione a bilancio dello strumento. A seconda delle caratteristiche dello strumento, la valutazione delle attività finanziarie viene effettuata al *fair value* o sulla base del costo ammortizzato. Le passività finanziarie vengono valutate sulla base del costo ammortizzato. La valutazione al *fair value* viene applicata esclusivamente alle passività finanziarie detenute per la negoziazione e agli strumenti finanziari derivati. 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.

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

Crediti commerciali e altri crediti a breve

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

Le svalutazioni vengono applicate quando la direzione aziendale considera sia in dubbio il pieno recupero del credito. Se l'ammontare viene giudicato non recuperabile, si procede alla sua totale svalutazione.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Banche e altri finanziatori

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

Debiti commerciali e altri debiti

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

Strumenti derivati

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

Copertura dei flussi finanziari (Cash flow hedge) - Sono strumenti di copertura dell'esposizione ai flussi di cassa futuri derivanti in particolare dai rischi di variazione dei tassi di interesse su finanziamenti ed i rischi di cambio inerenti i finanziamenti e gli impegni in Yen. La

variazione del *fair value* della parte "efficace" della copertura viene direttamente imputata a patrimonio ed evidenziata nel prospetto del reddito complessivo, mentre la parte inefficace della copertura viene rilevata nel conto economico. L'efficacia della copertura, cioè la sua capacità di controbilanciare in maniera adeguata le fluttuazioni causate dal rischio oggetto di copertura, viene periodicamente sottoposta a verifica, analizzando in particolare la correlazione fra il *fair value* dei flussi finanziari dell'operazione oggetto di copertura e quelli dello strumento finanziario a copertura.

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

Relativamente agli strumenti finanziari che non soddisfano le condizioni di contabilizzazione come strumenti di copertura, le variazioni originate nell'identificazione del *fair value* del derivato vengono rilevate a conto economico.

Fondi per rischi ed oneri

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

Azioni proprie

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

Dividendi

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

Warrants

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

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

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio gli amministratori effettuano valutazioni e, ove

necessario, adottano delle stime. Le decisioni degli amministratori sono basate sull'esperienza passata e sulle previsioni connesse al verificarsi di eventi futuri, e pertanto sono da considerarsi ragionevoli. Procedimenti di stima coinvolgono le diverse aree di business. Nei seguenti paragrafi si riportano quelle aree maggiormente interessate da tali procedimenti.

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

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

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

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

Informazioni di settore

d'Amico International Shipping opera in un solo segmento, quello delle navi cisterna. In termini geografici, il segmento di riferimento è unico poiché il Gruppo valuta le opportunità d'impiego disponibili in tutto il mondo, e poiché i movimenti delle singole navi non sono limitati a specifiche aree geografiche.

Nuovi principi contabili

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2012

Non ci sono nuovi IFRS (*International Financial Reporting Standards*) o IFRIC applicabili rispetto a quelli applicati alla redazione di bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011.

Principi contabili, variazioni ed interpretazioni non ancora in vigore

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

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

IFRS 9 "Strumenti finanziari": riguarda la contabilizzazione e la valutazione delle attività finanziarie per determinare se tali attività debbano essere iscritte al costo ammortizzato o al *fair value*, e il relativo metodo di contabilizzazione dei derivati incorporati nelle attività finanziarie. Il principio contabile si applicherà ai periodi contabili che decorreranno dal 1° gennaio 2015, anche se è consentita la sua adozione anticipata.

IFRS 10 "Bilancio consolidato": entra in vigore per gli esercizi che iniziano il 1° gennaio 2014 o successivamente a tale data. Questo principio contabile stabilisce le regole per la redazione e la presentazione dei bilanci consolidati quando un'entità controlla una o più entità diverse. Il nuovo principio contabile fornisce linee guida esaustive sull'applicazione del principio di controllo, che disciplina il consolidamento di un'entità. Stabilisce inoltre i requisiti contabili per la redazione del bilancio consolidato, rimasti invariati rispetto a quelli previsti dall'attuale IAS 27, 'Bilancio consolidato e contabilizzazione delle partecipazioni in controllate'.

Tuttavia lo IAS 27 è stato modificato per adeguarlo allo IFRS 10 e si applicherà alla contabilizzazione delle partecipazioni in controllate esclusivamente in caso di applicazione dello IFRS 10.

IFRS 11 "Accordi a controllo congiunto": entra in vigore per gli esercizi che iniziano il 1° gennaio 2014 o successivamente a tale data. Questo principio contabile si applica a tutte le entità che partecipano a un accordo a controllo congiunto e sostituirà lo IAS 31 'Partecipazioni in joint venture'. La contabilizzazione dipende dal tipo di accordo a controllo congiunto, determinato prendendo in considerazione i diritti e gli obblighi dell'investitore. Con l'applicazione dello IFRS 11, il principio contabile IAS 28 viene modificato e rinominato 'Partecipazioni in imprese collegate e joint venture'.

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

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

Gli Amministratori non prevedono che l'adozione del suddetto Principio contabile e delle relative interpretazioni, che entra in vigore nell'esercizio 2013, avrà un impatto sostanziale sul bilancio.

2. Gestione dei rischi

Le attività poste in essere dalla d'Amico International Shipping S.A. (DIS o il Gruppo) espongono il Gruppo a una varietà di rischi finanziari, e la gestione del rischio fa parte

della strategia del Gruppo. Il settore dei trasporti marittimi è fortemente sensibile alle fluttuazioni del mercato, che possono causare significative variazioni delle tariffe dei noli e dei prezzi delle navi. La gestione complessiva del rischio ha come finalità la riduzione dell'esposizione degli utili del Gruppo alle fluttuazioni cicliche.

Rischio di mercato

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

Rischi tecnici e operativi

Il gruppo è esposto al rischio operativo relativo ai costi variabili dell'attività delle navi. I principali rischi operativi riguardano i costi di equipaggi, carburanti (*bunker*), interventi in bacino e riparazioni, nonché assicurazioni. La gestione del rischio prevede le seguenti strategie: (i) la *politica degli equipaggi* viene coordinata con il supporto del Gruppo d'Amico, in modo da realizzare sinergie ed economie di scala, con riferimento all'esperienza di d'Amico nella gestione degli equipaggi (scuola di formazione, società specializzata in tale tipo di servizio) e alla ricerca delle opportunità disponibili in differenti aree per mantenere alta la qualità degli equipaggi, controllandone però il costo; la divisione SQE (Safety & Quality), che si dedica a far sì che le imbarcazioni e il personale operino nel pieno rispetto dei requisiti esterni,

quali ad esempio i requisiti normativi e di certificazione delle principali compagnie petrolifere, ecc.; (ii) *Contratti per interventi in bacino* - la gestione tecnica comprende anche gli interventi in bacino e viene analogamente coordinata con il supporto del gruppo d'Amico, consentendo economie di scala nell'organizzazione dei bacini e nella valutazione dei relativi livelli di costo/qualità. La gestione dei costi di riparazione avviene in maniera analoga. La politica di mantenimento di una flotta giovane contribuisce anch'essa alla minimizzazione del rischio; (iii) *Assicurazione della flotta* - Eventi avversi ed incidenti di varia natura possono verificarsi nel corso dell'attività operativa delle imbarcazioni, e possono determinare perdite finanziarie, tenuto anche conto del gran numero di norme a carattere nazionale ed internazionale, di regolamenti e di convenzioni. Al fine di ridurre o eliminare eventuali perdite finanziarie e/o altre responsabilità a cui il Gruppo potrebbe trovarsi esposto in tali situazioni, la flotta è assicurata contro varie tipologie di rischio. Il programma assicurativo complessivo prevede un'ampia copertura dei rischi relativi all'operatività delle imbarcazioni, al trasporto di carichi, compresi i rischi di infortuni, di danno ambientale e di inquinamento, di danni a terzi e responsabilità, di danneggiamento degli scafi e dei motori, di perdita totale e di guerra; (iv) *Rischio pirateria*: a causa di un aumento degli attacchi armati nelle acque al largo della costa della Somalia, in particolare nel golfo di Aden, sono stati adottati provvedimenti di due tipi al fine di: (a) minimizzare il rischio durante il transito nell'area di Aden e rendere più sicura la navigazione; (b) verificare l'adeguatezza delle coperture assicurative attualmente in vigore, per far sì che gli eventi derivanti da situazioni particolari risultino adeguatamente coperti. Sono state adottate alcune precauzioni che devono venire applicate sia dalle navi che da alcuni dei contatti/fornitori esterni. Un'analisi dettagliata della situazione ha consentito a DIS e a DTL, nonché al gruppo d'Amico, di predisporre delle linee guida cui ogni nave deve attenersi quando è in zona di rischio. Inoltre, al fine di ottenere il maggior numero possibile di informazioni e per mantenersi aggiornati su tale problematica, si effettua il monitoraggio dei siti internet dedicati al problema della pirateria. Per quanto riguarda gli aspetti di natura assicurativa, DIS e DTL hanno accertato che i principali rischi di pirateria fossero già compresi nelle coperture in vigore, come segue: (a) perdita o danneggiamento della nave dovuti ad attacchi di pirateria: tale rischio è coperto dalla polizza Hull & Machinery, in base a quanto previsto alla clausola 6.5 "Perils" della Institute Time Clauses Hulls dell'1/10/83, dove gli atti di pirateria rientrano fra i rischi nominati; (b) Riscatto - i pagamenti di riscatti vengono

tendenzialmente considerati come spese nell'ambito della clausola "sue and labour" di limitazione del danno quando la garanzia assicurativa è prestata esclusivamente sullo scafo, ovvero come avaria comune (che riguarda quindi anche le merci trasportate) quando le navi sono cariche; (c) Perdita del noleggiato: la pirateria è compresa fra i rischi coperti, sia che la nave abbia subito o meno danni dovuti ad attacco di pirati; (d) Responsabilità civile verso terzi: la copertura P&I tutela da richieste ingiustificate di risarcimento danni da parte di terzi, e provvede ad indennizzare le richieste di danni legittime.

Rischio di cambio

Il Gruppo è esposto al rischio su valute per le operazioni espresse in divise (principalmente euro e yen giapponese) diverse dal dollaro USA, che è la valuta funzionale. In particolare, DIS ha in essere (tramite la propria controllata operativa d'Amico Tankers Ltd e DM Shipping Limited – Irlanda) finanziamenti denominati in yen giapponesi nonché varie opzioni di acquisto denominate in yen potenzialmente esercitabili nei prossimi anni. L'esposizione del Gruppo alle oscillazioni valutarie viene gestita e ridotta tramite il ricorso a strumenti derivati, principalmente contratti forward su valute e opzioni su valute. Le controparti di questi accordi sono primarie istituzioni finanziarie. Inoltre la controparte di alcune operazioni potrebbe essere d'Amico Finance Limited (una società del Gruppo d'Amico).

Tassi d'interesse

Il Gruppo è esposto al rischio di tasso di interesse derivante dal fatto che sulle linee di credito e depositi bancari maturano interessi a tassi variabili. Le strategie di gestione del rischio prevedono che (i) per una parte delle linee di credito di DIS e DTL il tasso venga trasformato in fisso mediante contratti di swap su tassi di interesse (IRS). Ai fini contabili, tali contratti possono essere considerati di copertura (IAS 39) e la parte di utile o perdita dello strumento di copertura viene imputata al reddito complessivo. Il management ritiene che la trasformazione in tasso fisso di una parte degli interessi sui finanziamenti renda più prevedibili i futuri costi per interessi, fino a un livello considerato adeguato per l'azienda, consentendo così a DIS e DTL di ridurre il rischio di fluttuazioni significative dei tassi di interesse. Per adeguarsi ai requisiti di efficacia della

contabilizzazione delle operazioni di copertura, tali operazioni vengono riesaminate e confermate con cadenza trimestrale; (ii) il management analizza in via continuativa i tassi di interesse disponibili sul mercato, per far sì che le linee di credito siano concorrenziali.

Rischio di liquidità

Il Gruppo è esposto al rischio di liquidità derivante dal possibile disallineamento delle necessità di cassa, principalmente relativo all'acquisto di navi, ai rimborsi delle linee di credito e ai flussi di cassa a livello di Gruppo. Per minimizzare tale rischio, il Gruppo DIS 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.

Rischio di credito

Il Gruppo è esposto al rischio di credito derivante da possibili inadempienze delle proprie controparti, principalmente clienti, agenti e partner delle joint venture. Al fine di minimizzare il rischio, DIS e DTL adottano le seguenti strategie di gestione del rischio: (i) il portafoglio clienti è composto essenzialmente da un numero significativo di primarie compagnie petrolifere e da società chimiche multinazionali. I crediti commerciali in essere vengono puntualmente analizzati. Il recupero delle controspese e delle spese di noleggio viene seguito da un team dedicato. Storicamente, DIS non ha mai subito perdite di rilievo sui crediti commerciali; (ii) fornitori: per quanto riguarda i servizi ricevuti (ad es. disponibilità e gestione degli equipaggi, servizi tecnici) ed il carburante *bunker*, i pagamenti vengono programmati in modo da minimizzare il rischio di credito. Per quanto riguarda i cantieri che consegnano le navi in costruzione, i pagamenti anticipati sono coperti da adeguata garanzia bancaria per il buon fine dell'operazione; (iii) i rapporti con gli agenti vengono gestiti tramite un team interno di notevole esperienza. Dal 2007, il Gruppo si avvale anche, per i pagamenti da effettuare agli agenti portuali, della DA Desk, un'organizzazione professionale esterna, specializzata nella gestione di tali attività; (iv) partner consortili: la responsabilità della gestione dei rischi di credito rimane in capo al Gruppo; (v) banche: la politica della Società prevede rapporti solo con grandi banche caratterizzate da solidi rating creditizi e specializzate nel settore della

navigazione marittima e che godono di eccellente reputazione; (vi) il Gruppo effettua il monitoraggio della propria esposizione contrattuale complessiva.

Rischio di frode

Il Gruppo è esposto al rischio di frode derivante dall'importanza dei volumi e dei valori delle operazioni effettuate. Per minimizzare il rischio DIS e DTL adottano le seguenti strategie di gestione del rischio: (i) limitazione di poteri e deleghe fissati per chiunque (ad esempio procure limitate nell'oggetto, limite d'importo per le operazioni); (ii) controlli sui poteri di firma bancaria (ad esempio principio del doppio controllo per specifiche operazioni); (iii) controlli sulle gare d'appalto; (iv) la funzione di controllo interno opera congiuntamente al Comitato di Controllo interno; (v) in conformità al regolamento di Borsa Italiana per il segmento Star, il 3 maggio 2007 la Società ha dato applicazione al D.Lgs. 8 giugno 2001 n. 231, che ha introdotto la responsabilità amministrativa delle società e degli enti per specifici illeciti commessi dagli amministratori o dai dipendenti. Il decreto 231/2001 prevede che le società siano responsabili per i reati commessi nel loro interesse o a loro vantaggio da soggetti in "posizione apicale". Il decreto prevede l'attuazione di un programma di compliance finalizzato alla realizzazione di un sistema organico e strutturato di procedure, norme e controlli cui dare attuazione sia ex ante che ex post al fine di ridurre e prevenire in maniera concreta il rischio che vengano commesse varie tipologie di illeciti. In data 12 marzo 2008 DIS ha formalmente adottato tal Modello Organizzativo, e sta ora attuando le specifiche procedure operative finalizzate a prevenire gli illeciti.

3. Informativa sul capitale

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

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

Il capitale del Gruppo è stato costituito a inizio 2007 in occasione dell'operazione di IPO, tenendo conto dei rischi che riguardano d'Amico International Shipping e l'intero settore in cui il Gruppo opera.

Nel mese di dicembre 2012 il capitale della Società è stato aumentato coerentemente con la strategia di sostegno alla costante crescita ed espansione delle sue società operative nei rispettivi mercati tradizionali.

Oltre al patrimonio netto, il capitale del Gruppo è composto da diversi finanziamenti e linee di credito (cfr. Nota 20).

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

4. Ricavi

US\$ migliaia	2012	2011
RICAVI	325.253	291.721

I ricavi sono i proventi derivanti dall'attività delle navi per noli, trasporti, controstaillie e partecipazione a pool. I ricavi percepiti nel 2012 da clienti esterni internazionali provengono prevalentemente dallo Spazio Economico Europeo, seguito dall'Estremo Oriente e dall'America Latina. Oltre il 10% dei ricavi del Gruppo proviene da un solo cliente, per un totale di US\$ 82,18 milioni nel 2012; nel 2011 lo stesso cliente aveva generato ricavi per US\$ 63,2 milioni.

5. Costi diretti di viaggio

US\$ migliaia	2012	2011
Carburanti (Bunker)	104.206	76.788
Commissioni	7.752	4.981
Oneri portuali	27.398	20.288
Altri costi	2.476	2.659
TOTALE	141.832	104.716

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

6. Ricavi base *time charter*

US\$ migliaia	2012	2011
RICAVI BASE TIME CHARTER	183.421	187.005

I ricavi base *time charter* sono i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Nel 2012 circa il 36,3% dei ricavi base *time charter* sono stati originati da contratti a tariffa fissa di durata superiore ai 12 mesi (48,1% nel 2011).

7. Costi per noleggi passivi

US\$ migliaia	2012	2011
COSTI PER NOLEGGI PASSIVI	91.714	89.761

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

8. Altri costi operativi diretti

US\$ migliaia	2012	2011
Costi per equipaggi	28.070	26.388
Spese tecniche	14.970	14.184
Lubrificanti	2.848	2.746
Gestione tecnica e controllo qualità	4.642	4.101
Altri costi operativi diretti	7.011	5.984
TOTALE	57.541	53.403

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

Costo del personale

Al 31 dicembre 2012 d'Amico International Shipping SA e le sue controllate impiegavano 508 dipendenti come personale marittimo e 31 come personale di terra. Il numero medio di dipendenti è stato di 549 (502 nel 2011). I costi del personale di terra sono compresi fra i costi generali ed amministrativi. Il Gruppo non presenta passività con riferimento ai trattamenti pensionistici.

9. Costi generali ed amministrativi

US\$ migliaia	2012	2011
Costo del personale	10.350	11.636
Altri costi generali ed amministrativi	7.128	7.694
TOTALE	17.478	19.330

Nei costi generali ed amministrativi sono compresi i costi del personale di terra. Tali costi comprendono inoltre US\$ 1,3 milioni (US\$ 1,4 milioni nel 2011) di emolumenti corrisposti agli amministratori e US\$ 2,4 milioni corrisposti ai dirigenti con responsabilità strategiche, incluso l'Amministratore Delegato.

Nella voce 'altri costi generali ed amministrativi' sono compresi i costi per le consulenze e per l'affitto degli uffici, nonché gli altri costi relativi alla gestione delle società del Gruppo, fra cui anche i costi di gestione infragruppo relativi al marchio commerciale, ai servizi informatici, ai servizi legali e di controllo interno per US\$ 1,7 milioni.

10. Altri proventi operativi

US\$ migliaia	2012	2011
ALTRI PROVENTI OPERATIVI	2.053	3.205

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

11. Utile dalla vendita di navi

US\$ migliaia	2012	2011
UTILE DALLA VENDITA DI NAVI	1.473	3.286

L'utile deriva dalla vendita della nave *M/T High Wind*, avvenuta a novembre; a ottobre 2011 è stato anche realizzato un utile dalla vendita della nave *M/T High Century*.

12. Proventi (oneri) finanziari netti

US\$ migliaia	2012	2011
DA DEBITI E CREDITI:		
Interessi - da Banche	119	372
Realizzati su attività finanziarie	4.123	524
DA VALUTAZIONE AL FAIR VALUE/CONTO ECONOMICO:		
Utili su contratti forward	757	50
Altri proventi finanziari	4.159	-
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	9.158	946
ALTRI ONERI FINANZIARI CORRENTI AL COSTO AMMORTIZZATO:		
Interessi - a Banche	(10.915)	(11.468)
DA VALUTAZIONE AL FAIR VALUE/CONTO ECONOMICO:		
Altri oneri finanziari	-	(3.807)
TOTALE ONERI FINANZIARI	(10.915)	(15.275)
ONERI FINANZIARI NETTI	(1.757)	(14.329)

Nei proventi finanziari sono compresi i proventi da interessi su conti correnti bancari e gli utili realizzati su attività finanziarie (investimenti in portafoglio e premi di opzione). Le differenze di cambio includono la valutazione del *fair value* in dollari USA dei prestiti denominati in yen giapponesi, pari a un utile di US\$ 5,3 milioni (nel 2011 non sono state realizzate plusvalenze sui cambi).

Gli oneri finanziari comprendono gli interessi passivi relativi ai finanziamenti bancari e gli oneri relativi ai contratti di swap per US\$ 10,1 milioni (US\$ 11,5 milioni nel 2011) nonché le commissioni corrisposte alle banche in relazione ai finanziamenti bancari. Non sono stati registrati altri oneri finanziari che erano invece pari a US\$ 3,8 milioni nel 2011 e includevano tutte le differenze di cambio, di cui US\$ 2,9 milioni derivanti dalla conversione in dollari USA dei prestiti denominati in yen giapponesi.

13. Imposte sul reddito

US\$ migliaia	2012	2011
IMPOSTE CORRENTI SUL REDDITO	1.097	636

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

Secondo tale regime, l'imposizione fiscale è basata sui ricavi presunti conseguiti dalla flotta controllata, definiti in relazione al tonnellaggio totale netto. L'accantonamento per la *tonnage tax* effettuato da d'Amico Tankers Limited, DM Shipping e Glenda International Shipping nel 2012 è pari a US\$ 0,5 milioni. Le imposte sul reddito si riferiscono alle attività a cui non può essere applicato il regime della *tonnage tax*, tassate tra il 12,5% e il 25%.

A fine 2012 la holding d'Amico International Shipping SA ha accumulato perdite fiscali da riportare a nuovo per circa euro 32,6 milioni (equivalenti a US\$ 43,0 milioni). In Lussemburgo l'aliquota fiscale teorica per i redditi societari è pari al 30%. Non sono state contabilizzate attività fiscali differite poiché la direzione non ritiene che vengano conseguiti utili soggetti a tassazione dai quali detrarre le perdite fiscali accumulate. La società holding è assoggettata al regime fiscale che prevede un'imposta sul patrimonio netto. L'applicazione di tale normativa non ha dato luogo ad alcuna imposta per l'esercizio 2012.



14. Immobilizzazioni materiali

US\$ migliaia	Flotta	Bacino	Altre attività	Totale
COSTI				
Al 1° gennaio 2012	728.779	9.799	2.531	741.109
Incrementi	77.118	8.132	15	85.265
Dismissioni	(35.101)	(6.652)	(774)	(42.527)
Differenze di cambio	-	-	50	50
Al 31 dicembre 2012	770.796	11.279	1.822	783.897
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				
Al 1° gennaio 2012	187.496	4.528	1.451	193.475
Quota di ammortamento del periodo	32.798	5.307	249	38.354
Svalutazioni	85.000	-	-	85.000
Dismissioni	(26.168)	(4.931)	(734)	(31.833)
Differenze di cambio	-	-	(21)	(21)
Al 31 dicembre 2012	279.126	4.904	945	284.975
VALORE CONTABILE NETTO				
AL 31 DICEMBRE 2012	491.670	6.375	876	498.922

La seguente tabella mostra, a fini comparativi, le variazioni intervenute nel 2011 per le immobilizzazioni.

US\$ migliaia	Flotta	Bacino	Altre attività	Totale
COSTI				
Al 1° gennaio 2011	692.996	12.122	2.537	707.655
Incrementi	59.783	4.889	28	64.700
Dismissioni	(24.000)	(7.212)	(32)	(31.244)
Differenze di cambio	-	-	(2)	(2)
Al 31 dicembre 2011	728.779	9.799	2.531	741.109
AMMORTAMENTI				
Al 1° gennaio 2011	155.849	6.315	1.208	163.372
Quota di ammortamento del periodo	32.069	4.703	278	37.050
Dismissioni	(422)	(6.490)	(32)	(6.944)
Differenze di cambio	-	-	(3)	(3)
Al 31 dicembre 2011	187.496	4.528	1.451	193.475
VALORE CONTABILE NETTO				
AL 31 DICEMBRE 2011	541.283	5.271	1.080	547.634

Le immobilizzazioni materiali si riferiscono a:

Flotta

Sono compresi i costi di acquisizione delle navi di proprietà ed i pagamenti ai cantieri per quelle in costruzione. Gli incrementi del 2012 riguardano principalmente le rate per la costruzione di nuove navi – in particolare, la *M/T High Seas* e la *M/T High Tide* consegnate a d'Amico Tankers – e l'acquisto della *M/T High Prosperity*, unitamente alla prima rata delle navi Eco-Shallowmax, scafi n. 2385 e n. 2386, ed Eco-MR Product Tanker, scafi n. 2407 e n. 2408, appena ordinate. Le rate capitalizzate e il prezzo di acquisto contrattuale a livello di Gruppo per il 2012 ammontano a US\$ 72,3 milioni (US\$ 35,7 milioni nel 2011), mentre gli interessi capitalizzati ammontano a US\$ 0,2 milioni (US\$ 0,1 milioni nel 2011). Su tutte le imbarcazioni di proprietà del Gruppo sono iscritte delle ipoteche. Per ulteriori dettagli si rimanda alla nota n. 20.

In base a una valutazione fornita da un importante broker del settore navale, a fine dicembre 2012 il valore di mercato totale della flotta del Gruppo ammonta a US\$ 450,2 milioni.

Esecuzione dell'*impairment test*

Il valore netto contabile iscritto a bilancio è stato rivisto per verificare che non esistessero le condizioni per una svalutazione (*'impairment'*). Il valore di recupero viene definito come il maggior valore fra il valore di mercato del bene al netto dei costi di vendita ed il valore d'uso del bene stesso. Per la determinazione del valore d'uso del bene si procede al calcolo del valore attuale dei prevedibili flussi di cassa futuri per la durata della vita utile residua del bene stesso.

Per poter effettuare il cosiddetto *impairment test*, le stime effettuate dal management tengono conto delle informazioni di mercato disponibili, fra cui i dati relativi alla vendita di navi simili, nonché le aspettative, basandosi sulle seguenti principali assunzioni: (i) ricavi: sulla base dei contratti conclusi e delle stime sulle tariffe future; (ii) vita utile residua di 20 anni; (iii) valore economico previsto al termine della vita utile; (iv) i costi riflettono l'attuale struttura di d'Amico; (v) i dati sono stati attualizzati a un tasso del 6,5%, che rappresenta il profilo attuale e previsto del costo medio ponderato del capitale della società sulla base dell'attuale costo del finanziamento e della redditività del capitale proprio. Rispetto all'*impairment test* effettuato per il bilancio del

2011, è stato aggiornato lo scenario delle tariffe di nolo e, attualizzando il tasso di sconto da 6,0% a 6,5%. La direzione aziendale tiene conto del fatto che questi calcoli sono particolarmente sensibili al cambiamento di assunzioni-chiave come i futuri valori dei noli e i tassi di sconto.

Sulla base della valutazione del valore di recupero e considerando che il valore futuro utilizzato per i calcoli non tiene più conto del valore svalutato delle navi, la direzione del Gruppo ha deciso che fosse necessario svalutare di US\$ 85,0 milioni il valore contabile netto della flotta. Tale decisione è stata presa tenendo conto del fatto che, nei primi sei mesi del 2012, le valutazioni teoriche effettuate dai broker sono scese di un ulteriore 15% rispetto alla fine del precedente esercizio, registrando il calo più significativo dal 2008/2009, e che le previsioni di mercato hanno rinviato l'aumento delle tariffe di nolo delle navi cisterna dal 2012 al 2015. Le suddette valutazioni sono rimaste sostanzialmente invariate nel corso del secondo semestre dell'anno. L'*impairment test* è stato eseguito presupponendo la continuità aziendale della Società; inoltre la direzione ritiene che la disponibilità di nuove navi cisterna a basso consumo avrà effetti sui risultati delle navi esistenti.

A parità dei restanti fattori, si prevedono le seguenti reazioni agli eventi: una futura oscillazione delle tariffe di nolo delle navi cisterna di US\$ 500 al giorno nelle previsioni a lungo termine determinerebbe una variazione della svalutazione della flotta di US\$ 5,0 milioni, mentre un'oscillazione dell'1% del tasso di sconto causerebbe una variazione della svalutazione di US\$ 11,0 milioni.

Bacino

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

Altre attività

Comprendono arredi, accessori e attrezzature per ufficio.

15. Rimanenze

US\$ migliaia	AI 31 Dic 2012	AI 31 Dic 2011
RIMANENZE	20.221	17.522

Le rimanenze si riferiscono alle scorte di Intermediate Fuel Oil (IFO) e di Marine Diesel Oil (MDO) nonché di lubrificanti a bordo delle navi. Gli importi spesi nel periodo sono riportati in dettaglio nelle note 5 e 8.

16. Crediti a breve e altre attività correnti

US\$ migliaia	AI 31 Dic 2012	AI 31 Dic 2011
Crediti commerciali a breve	27.151	23.208
Altri crediti esigibili	262	279
Anticipi, ratei e risconti attivi	11.965	16.130
TOTALE	39.378	39.617

Nei crediti a breve al 31 dicembre 2012 sono compresi crediti commerciali per US\$ 27,2 milioni, al netto del fondo svalutazione per US\$ 1,1 milioni (2011: US\$ 0,8 milioni). Le altre attività correnti comprendono soprattutto anticipi e ratei e risconti attivi per US\$ 12,2 milioni. Di seguito vengono riportate le scadenze dei crediti commerciali.

US\$ migliaia	AI 31 Dic 2012	AI 31 Dic 2011
0-60 giorni	21.881	17.389
61-90 giorni	2.375	1.972
91-120 giorni	2.895	3.847
TOTALE	27.151	23.208

17. Attività finanziarie correnti

US\$ migliaia	AI 31 Dic 2012	AI 31 Dic 2011
ATTIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	757	14.396

L'importo a fine 2012 rappresenta il *fair value* degli strumenti derivati (contratti forward su valute); le obbligazioni in portafoglio pari a US\$ 14,4 milioni a fine 2011 sono state vendute nel corso dell'anno.

18. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

US\$ migliaia	AI 31 Dic 2012	AI 31 Dic 2011
DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	117.617	51.068

Tale voce è rappresentata principalmente da depositi a breve termine e comprende circa US\$ 0,8 milioni di disponibilità liquide detenute presso iPool (High Pool Tankers Ltd e Glenda International Management Ltd), che verranno distribuite ai partecipanti del pool stesso nel gennaio 2013. Nel saldo è compreso l'importo di US\$ 3,4 milioni a garanzia del finanziamento Mizuho e il deposito per richieste di versamento di margine su strumenti finanziari.

19. Patrimonio netto

US\$ migliaia	AI 31 Dic 2012	AI 31 Dic 2011
Capitale sociale	35.988	149.950
Utili portati a nuovo	12.439	118.433
Altre riserve	245.781	47.098
TOTALE	294.208	315.481

Capitale sociale

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

Il 2 ottobre 2012 l'Assemblea Straordinaria degli Azionisti, sulla base di una relazione straordinaria del Consiglio di Amministrazione, ha deliberato inizialmente la riduzione del capitale azionario emesso della Società dall'importo originario di US\$ 149.949.907 a US\$ 14.949.990,70 e ha contabilizzato l'ammontare corrispondente a tale riduzione in un apposito conto di capitale. Gli azionisti hanno inoltre approvato la modifica del capitale sociale autorizzato portandolo a US\$ 50.000.000 suddiviso in 500.000.000 di azioni senza valore nominale. In seguito ai due ulteriori aumenti di capitale deliberati dal Consiglio di Amministrazione, il capitale sociale della società ammonta attualmente a US\$ 35.987.977,40 suddiviso in 359.879.774 azioni senza valore nominale.

Tutte le azioni appartengono alla categoria delle azioni ordinarie e conferiscono gli stessi diritti di voto e di percezione dei dividendi, hanno godimento regolare e con le medesime caratteristiche delle attività residue della Società e in generale conferiscono gli stessi diritti e obblighi previsti dallo Statuto societario e dalle leggi lussemburghesi vigenti.

Contestualmente, la Società ha emesso 69.976.622 warrants il cui esercizio è disciplinato dall'informativa allegata al Prospetto. In particolare, nel rispetto dei termini e delle condizioni per l'esercizio dei warrants, i detentori possono esercitare il loro diritto durante i seguenti periodi di esercizio: durante ciascun giorno di negoziazione del mese di gennaio 2014 al prezzo di euro 0,36 cadauno, durante ciascun giorno del mese di gennaio 2015 al prezzo di euro 0,40 cadauno e durante ciascun giorno del mese di gennaio 2016 al prezzo di euro 0,46 cadauno, sebbene il Consiglio d'Amministrazione possa, all'occorrenza di determinati eventi, dichiarare ulteriori periodi di sottoscrizione oppure sospendere tale periodo.

Utili riportati a nuovo

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

Altre riserve

Comprendono le seguenti voci:

US\$ migliaia	AI	AI
	31 Dic 2012	31 Dic 2011
Riserva sovrapprezzo azioni	269.098	71.389
Azioni proprie	(16.356)	(16.356)
Riserva <i>fair value</i>	(6.656)	(7.617)
Altre	(305)	(319)
TOTALE	245.781	47.097

Riserva sovrapprezzo azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è derivata dall'operazione di IPO e dal relativo aumento di capitale effettuato a inizio maggio 2007, nonché dall'ulteriore aumento di capitale effettuato a dicembre 2012. Determinati costi e oneri strettamente connessi alla procedura di quotazione e all'aumento di capitale (principalmente commissioni ed oneri bancari e per le relative consulenze)- sono stati dedotti.

Azioni proprie

A fine 2012 le azioni proprie comprendevano n. 5.090.495 azioni ordinarie (n. 5.090.495 nel 2011) per un importo pari a US\$ 16,4 milioni (US\$ 16,4 milioni nel 2011), corrispondenti all'1,41% del capitale emesso alla data del bilancio (3,39% nel 2011). Tali azioni sono state acquistate principalmente nel 2007 e nel 2008 e durante il secondo semestre 2011, in seguito al programma di riacquisto azioni proprie autorizzato.

Riserva *fair value*

La riserva *fair value* accoglie gli effetti della valutazione a *fair value* dei contratti di swap su tassi di interesse collegati alla linea di credito Crédit Agricole contabilizzati al *fair value* di US\$ 6,7 milioni (fra le passività). I dettagli sul *fair value* degli strumenti finanziari derivati sono evidenziati nella nota n. 23.

20. Banche e altri finanziatori

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2012	Al 31 Dicembre 2011
PASSIVITÀ NON CORRENTI		
Banche ed altri finanziatori	284.264	282.492
PASSIVITÀ CORRENTI		
Banche ed altri finanziatori	28.160	14.864
TOTALE	312.424	297.356

Nel saldo sono compresi i seguenti debiti:

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2012			Al 31 Dicembre 2011		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Crédit Agricole	139.162	-	139.162	149.460	-	149.460
Mizuho	16.623	4.467	21.090	23.407	4.967	28.374
Crédit Agricole – DNB	40.910	3.087	43.997	10.565	-	10.565
Commerzbank-Crédit Suisse	67.213	6.216	73.429	73.382	6.578	79.960
Mitsubishi UFJ Lease	20.356	2.985	23.341	25.678	3.319	28.997
Danish Ship Finance	-	11.405	11.405	-	-	-
TOTALE	284.264	28.160	312.424	282.492	14.864	297.356

Linea di credito Crédit Agricole Corporate & Investment Bank (in precedenza Calyon)

Il debito al 31 dicembre 2012, per un importo complessivo di US\$ 139,6 milioni (US\$ 139,2 milioni al netto della quota parte non ammortizzata degli oneri accessori di US\$ 0,4 milioni, corrisposti al momento dell'accensione del finanziamento), sono relativi alla linea di credito revolving di originari US\$ 350,0 milioni negoziata da d'Amico Tankers Limited con Crédit Agricole CIB e altri istituti (Intesa Sanpaolo S.p.A., Fortis Bank (Nederland) N.V., The Governor and the Company of the Bank of Ireland, Norddeutsche Landesbank Girozentrale e Scotiabank (Ireland) Limited). I termini e le condizioni principali relativi a tale linea di credito sono riportati di seguito: il capitale disponibile sulla linea di credito decennale viene progressivamente ridotto di US\$ 15,5 milioni ogni sei mesi, per arrivare infine a scadenza nel 2017 con un'ultima riduzione sino a US\$ 40,0 milioni. Il rapporto (il c.d. "asset cover ratio") fra l'importo utilizzato ed il valore di mercato stimato delle navi interessate di proprietà di d'Amico Tankers Limited (il "debitore") sulle quali sono iscritte le ipoteche relative alla linea di credito non deve comunque mai superare il 66,6%. Gli interessi sugli importi utilizzati della linea di credito vengono calcolati ad un tasso pari al LIBOR con

uno spread dello 0,65% se il rapporto tra l'importo utilizzato della linea di credito e il valore di mercato delle navi di proprietà di d'Amico Tankers Limited e delle sue controllate risulta inferiore al 50%, ed al LIBOR più 0,95% se tale rapporto è pari o superiore al 50%. L'importo massimo utilizzabile dipende anche da un determinato rapporto fra EBITDA e costo del finanziamento. Esistono, inoltre, i seguenti abituali vincoli: (i) livello minimo di liquidità disponibile (compresa quella relativa a linee di credito non utilizzate con scadenza superiore ai 12 mesi) di importo non inferiore a US\$ 40,0 milioni; (ii) valore patrimoniale netto (definito come patrimonio netto contabile più finanziamenti subordinati, iscritti nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria) non inferiore a US\$ 100,0 milioni e (iii) il rapporto fra patrimonio netto ed attivo non deve essere inferiore al 35,0%. Tale linea è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping S.A. e prevede ipoteche iscritte su tredici delle imbarcazioni di proprietà della Società. La linea di credito esistente è stata iscritta fra i debiti a lungo termine poiché l'ammortamento degli importi utilizzati non è previsto contrattualmente e poiché la disponibilità della linea di credito nei prossimi 12 mesi, al netto delle riduzioni previste, non sarà inferiore all'indebitamento al 31 dicembre 2012.

Linea di credito Mizuho

Il saldo di US\$ 21,1 milioni (JPY 1,87 miliardi) è relativo alla linea di credito coordinata da Mizuho Corporate Bank Ltd. e concessa da un consorzio composto da alcune fra le più importanti banche e istituzioni finanziarie giapponesi. Obiettivo di tale linea di credito è quello di finanziare l'acquisizione di navi cisterna giapponesi per le quali la d'Amico Tankers Limited dispone di opzioni di acquisto e/o l'acquisizione di altre navi cisterna. Al 31 dicembre 2012 la linea di credito risultava utilizzata per un importo pari a JPY 5 miliardi e il debito attuale è pari a JPY 1,87 miliardi. Il contratto, della durata di 10 anni, prevede il rimborso di rate trimestrali ed un tasso di interesse corrispondente al LIBOR a 3 mesi sullo yen giapponese, più un margine compreso tra 100 e 125 punti base legato all'*advance ratio* delle navi finanziate. Come per la linea di credito Crédit Agricole CIB, le principali condizioni del finanziamento Mizuho prevedono che il rapporto fra l'importo utilizzato ed il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di d'Amico Tankers Limited ("*advance ratio*") sulle quali sono iscritte le ipoteche relative alla linea di credito (attualmente su due navi) non superi il 66,6%. Come per linea di credito del Crédit Agricole CIB, l'importo massimo che la d'Amico Tankers Limited può prendere in prestito dipende anche dal rapporto EBITDA-costo del finanziamento. Le altre clausole a garanzia sono le stesse previste dalla linea di credito del Crédit Agricole CIB. Al 31 dicembre 2012, i suddetti rapporti sono conformi a quanto previsto dai vincoli di gestione della linea di credito. La linea di credito è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping S.A., e prevede ipoteche iscritte su due delle navi di proprietà del Gruppo.

Linea di credito Crédit Agricole Corporate & Investment Bank & DNB NOR Bank ASA

I debiti verso banche e altri finanziatori al 31 dicembre 2012 è relativo, per l'importo non rimborsato di US\$ 43,9 milioni, a una linea di credito di US\$ 48,0 milioni negoziata da d'Amico Tankers Limited con Crédit Agricole CIB e DNB NOR Bank ASA (concessa al 50% dai due istituti) e stipulata il 26 luglio 2011 per finanziare l'acquisto di due nuove navi costruite dai cantieri Hyundai Mipo Dockyard CO. Ltd, n. di scafo 2307 (*M/T High Seas*) e 2308 (*M/T High Tide*), consegnate rispettivamente a fine marzo e a fine aprile del 2012. L'ammontare del finanziamento, della durata di sette anni, verrà rimborsato in 28 rate trimestrali consecutive, con un pagamento finale di US\$ 12,8 milioni per nave.

Il rapporto tra l'importo non rimborsato, in qualsiasi momento, e il valore di mercato delle navi interessate ("*asset cover ratio*") di proprietà di Tankers Limited (il "*mutuatario*"), sulle quali sono attualmente iscritte le ipoteche della linea di credito, non deve superare il 65%. Il tasso di interesse da corrispondere è pari al LIBOR più il 2,10%. Il finanziamento prevede inoltre i seguenti vincoli: (i) livello minimo di liquidità disponibile (compresa quella relativa a linee di credito non utilizzate con scadenza superiore ai 12 mesi) di importo non inferiore a US\$ 40,0 milioni; (ii) valore patrimoniale netto (definito come patrimonio netto contabile più finanziamenti subordinati, iscritti nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria) non inferiore a US\$ 100,0 milioni e (iii) il rapporto fra patrimonio netto ed attivo non deve essere inferiore al 35,0%. La linea di credito è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping S.A., e prevede ipoteche iscritte sulle due navi di proprietà del Gruppo.

Linea di credito Danish Ship Finance A/S

L'importo non rimborsato al 31 dicembre 2012 di US\$ 11,4 milioni (al netto della quota parte non ammortizzata degli oneri accessori di US\$ 0,2 milioni, corrisposti al momento dell'accensione del finanziamento) è relativo alla linea di credito concessa da Danish Ship Finance A/S a d'Amico Tankers Limited per finanziare l'acquisto della *M/T High Prosperity* a maggio 2012. Il capitale del finanziamento sarà rimborsato in unica soluzione alla scadenza, dopo 18 mesi dall'utilizzo. Il rapporto tra il valore di mercato della nave e l'importo ancora non rimborsato (il "*rapporto di salvaguardia della copertura di garanzia*") non potrà essere inferiore al 175%. Il tasso di interesse da corrispondere è pari al LIBOR sul dollaro USA più il 2,0%. La linea di credito è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping S.A., e prevede ipoteche iscritte sulla nave finanziata di proprietà della Società.

Prestito Glenda International Shipping Limited / Commerzbank – Crédit Suisse

L'importo consolidato di US\$ 79,9 milioni è relativo alla parte consolidata della linea di credito concessa da Commerzbank AG Global Shipping e da Credit Suisse alla Glenda International Shipping Ltd per la costruzione di sei nuove navi cisterna MR (Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd – Corea). L'accordo riguarda finanziamenti per singole imbarcazioni, con scadenza decennale a decorrere dalla consegna delle navi, per un importo complessivo fino a US\$ 195,0 milioni (pari al 67% del prezzo contrattuale da

corrispondere per le navi), nonché un tasso di interesse indicizzato al LIBOR in US\$ più uno spread compreso fra i 90 e i 110 punti base. La garanzia fornita riguarda principalmente ipoteche di primo grado sulle imbarcazioni. Negli accordi è altresì previsto un vincolo di gestione relativo al rapporto fra il finanziamento concesso ed il valore complessivo delle navi finanziate, che deve essere almeno pari al 130%. Sulla base del debito residuo e la valutazione delle navi a fine dicembre ricevuta dai broker, il rapporto fra il finanziamento concesso ed il valore complessivo delle navi era 118%, cioè inferiore a quanto richiesto dai termini contrattuali. L'istituto finanziario ha accettato una garanzia di gruppo da parte degli azionisti al fine di continuare ad assicurare la conformità con i termini contrattuali e al momento di questa relazione la documentazione definitiva era in corso di redazione.

Finanziamento DM Shipping Limited – Mitsubishi UFJ

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

21. Importi dovuti alla società controllante

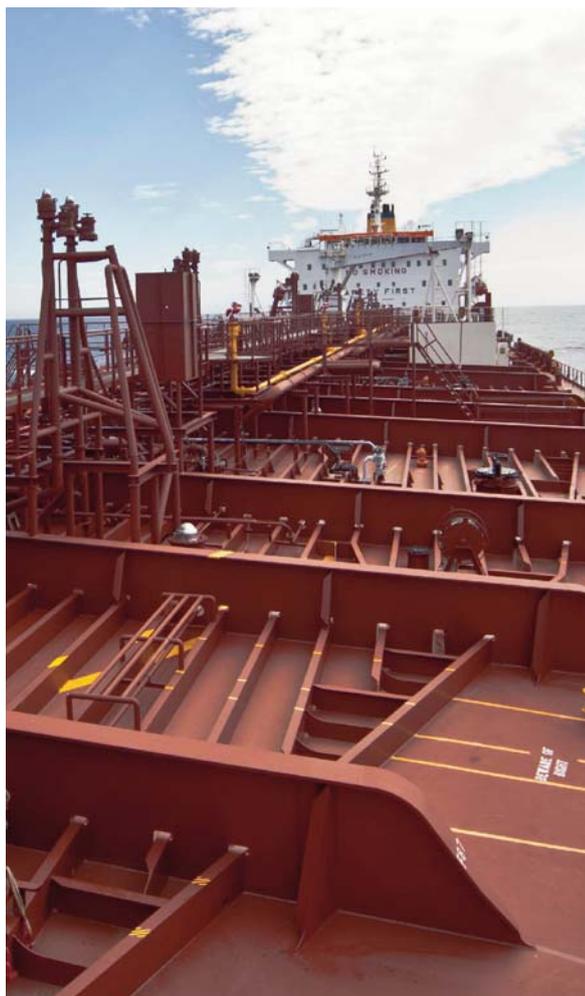
US\$ migliaia	AI 31 Dic 2012	AI 31 Dic 2011
D'AMICO INTERNATIONAL S.A.	20.000	-

Il saldo rappresenta il finanziamento a breve termine concesso dalla controllante ed è stato rimborsato a gennaio 2013 utilizzando i proventi derivate dall'aumento di capitale.

22. Debiti a breve ed altre passività correnti

US\$ migliaia	AI 31 Dic 2012	AI 31 Dic 2011
Debiti commerciali	28.720	38.336
Altri debiti	11.855	8.559
Ratei e risconti passivi	2.434	2.783
TOTALE	43.009	49.678

I debiti a breve e le altre passività correnti al 31 dicembre 2012 comprendono principalmente debiti commerciali, di cui US\$ 9,6 milioni per carburanti *bunker* dovuti alla parte correlata Rudder SAM. Il Gruppo ha predisposto strategie di finanziamento del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze stabilite (cfr. nota 2).



23. Altre passività finanziarie

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2012			Al 31 Dicembre 2011
	Non correnti	Correnti	Totale	Totale
Altre passività finanziarie	-	45	45	56
<i>Fair value</i> degli strumenti derivati	4.523	2.133	6.656	7.617
TOTALE ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE	4.523	2.178	6.701	7.673

Il saldo a fine 2012 rappresenta principalmente il *fair value* degli swap su tassi di interesse, strumenti derivati di copertura. Il *fair value* degli strumenti derivati viene evidenziato nella nota n. 25.

24. Debiti per imposte correnti

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2012	Al 31 Dicembre 2011
DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI	553	49

Il saldo a fine 2012 rispecchia le imposte sul reddito e la *tonnage tax* dovute dalle controllate alla chiusura dell'esercizio.

25. Strumenti derivati

Gli strumenti derivati in essere al 31 dicembre 2012 erano i seguenti:

US\$ migliaia	<i>Fair value</i> al 31 Dicembre 2012	Conto economico Proventi / (oneri) finanziari	Riserva del patrimonio netto
CONTABILIZZAZIONE DELLE COPERTURE			
Swap su tassi di interesse	(6.656)	-	(6.656)
Contratti forward su valute	757	757	-
TOTALE	(5.899)	757	(6.656)

US\$ migliaia	<i>Fair value</i> al 31 Dicembre 2011	Conto economico Proventi / (oneri) finanziari	Riserva del patrimonio netto
CONTABILIZZAZIONE DELLE COPERTURE			
Swap su tassi di interesse	(7.617)	-	(7.617)
Contratti forward su valute	50	50	-
TOTALE	(7.567)	50	(7.617)

Il *fair value* negativo degli strumenti derivati in essere a fine esercizio è evidenziato nella voce Altre passività finanziarie correnti.

Swap su tassi di interesse

A fine 2012 d'Amico Tankers Ltd ha in essere due contratti di swap su tassi di interesse (IRS) rinegoziati nel 2011 per un importo di US\$ 50,0 milioni ciascuno, con scadenza prevista nel 2014 e nel 2016. Tali contratti hanno finalità di copertura contro i rischi relativi ai tassi di interesse sulla linea di credito revolving Crédit Agricole CIB. Nel 2012, d'Amico Tankers Ltd ha stipulato quattro nuovi contratti di swap su tassi di interesse a fini di copertura contro i rischi legati ai tassi di interesse sulla linea di credito Crédit Agricole CIB/DnB NOR di US\$ 48,0 milioni.

I contratti di swap su tassi di interesse sono considerati strumenti finanziari di secondo livello in quanto il loro *fair value* si ricava da elementi differenti dai valori quotati osservabili.

Contratti forward su valute

Nel 2012 d'Amico Tankers Limited ha stipulato alcuni contratti forward su valute ai fini di copertura del rischio dell'esposizione a spese tecniche e costi amministrativi denominati in euro, yen giapponesi, dollari di Singapore e sterline britanniche, iscritti al *fair value* nel conto economico.

Si tratta di strumenti considerati di livello 2 secondo livello in quanto il loro *fair value* si ricava da elementi differenti dai valori quotati osservabili.

L'utile realizzato di tali contratti è pari a US\$ 3,2 milioni mentre l'utile non realizzato è di US\$ 0,8 milioni.

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. Durante il processo di determinazione del bilancio preventivo, il Gruppo individua gli opportuni livelli di mercato nell'analisi di tutti i rischi impliciti in modo da intraprendere sistematicamente tutte le azioni necessarie per ridurre, neutralizzare o fornire una copertura alle esposizioni assunte nel corso dell'esercizio, tenendo conto delle condizioni di mercato e in linea con le stime relative all'andamento della propria attività. Sono state istituite specifiche politiche di controllo del rischio e

relative linee guida al fine di determinare quotidianamente il limite di contrattazione complessivo e la variazione del delta. Il corretto monitoraggio delle procedure di controllo interno è garantito sia dal nostro *back office* che dal *front office*. Nella presente sezione vengono fornite informazioni di tipo quantitativo e qualitativo riguardo all'effetto che tali rischi possono avere sul Gruppo.

Rischio di mercato

In quanto Gruppo multinazionale DIS opera in tutto il mondo ed è pertanto principalmente esposto a quel rischio di mercato che è il rischio di cambio.

Rischio di cambio

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

Il Gruppo sottopone a costante monitoraggio il rischio valutario. Il management non ritiene che, per quanto riguarda le attività operative, il Gruppo abbia un'esposizione significativa al rischio di cambio, poiché i ricavi del Gruppo e gran parte dei costi operativi, sono espressi in dollari statunitensi. Per quanto riguarda l'attività di finanziamento, a seguito dell'accensione della linea di credito Mizuho e del finanziamento Mitsubishi (denominati in yen giapponesi), la Società è esposta al rischio derivante dalle fluttuazioni del tasso di cambio dello yen giapponese. Il Gruppo determina e controlla sistematicamente la propria esposizione alle fluttuazioni delle valute estere al fine di prevedere i potenziali effetti negativi e adottare le misure necessarie per ridurne l'eventuale impatto tramite il ricorso, se necessario, a strumenti derivati. In particolare, l'esposizione al rischio di cambio sui previsti flussi di finanziamento e commerciali è coperta con swap su valute, contratti *forward* su valute e opzioni su valute, conformemente a specifiche politiche di gestione del rischio e alle relative linee guida nonché a procedure di controllo interno.

Escludendo l'esposizione debitoria in yen giapponesi, il rischio di cambio è relativo ai flussi di cassa non denominati in dollari USA, costituiti principalmente da alcune spese amministrative e costi operativi

denominati in euro. Nel 2012 tali pagamenti sono stati pari a US\$ 19,8 milioni, ossia il 6,3% del totale delle spese operative, amministrative, finanziarie e degli oneri fiscali, di cui il 4,9% riferito ad operazioni in euro. Fra le altre valute di rilievo si segnalano i dollari di Singapore (0,7%) e le sterline britanniche (0,7%). Nell'ambito dell'analisi di sensibilità, una fluttuazione del 10% del tasso di cambio del dollaro USA rispetto a tutte le altre valute avrebbe determinato una variazione della perdita del Gruppo pari a +/-US\$ 2,0 milioni per l'esercizio in esame (US\$ 4,3 milioni nel 2011). Al 31 dicembre 2012, in caso di apprezzamento/deprezzamento dello yen giapponese rispetto al dollaro USA pari al 5% e presupponendo costanti tutte le altre variabili, le attività nette e il risultato d'esercizio avrebbero subito rispettivamente un aumento di US\$ 2,3 milioni o una diminuzione di US\$ 2,5 milioni. La sensibilità complessiva del Gruppo al rischio valutario è rimasta praticamente invariata rispetto all'esercizio precedente.

Rischio di tasso di interesse

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

A parità di condizioni, un aumento di 100 punti base nei tassi di interesse avrebbe determinato un aumento degli oneri finanziari netti pari a US\$ 1,2 milioni (US\$ 1,2 milioni nel 2011), mentre una riduzione di 100 punti base avrebbe determinato un decremento degli oneri finanziari netti di US\$ 0,4 milioni (US\$ 2,3 milioni nel 2011). Al 31 dicembre 2012, se i tassi di interesse fossero stati più alti o più bassi dell'1% e tutte le altre variabili fossero rimaste costanti, la valutazione degli swap avrebbe determinato un aumento - rispettivamente una diminuzione - del patrimonio netto di circa US\$ 5,0 milioni. Non ci sarebbero effetti sul conto economico dato che gli swap su tassi di interesse sono considerati strumenti di copertura dei flussi finanziari. La sensibilità complessiva del Gruppo al rischio di tasso di interesse è rimasta praticamente invariata rispetto all'esercizio precedente.

Rischio di credito

Il Gruppo è esposto al rischio di credito derivante da possibili inadempienze delle proprie controparti, principalmente clienti. Il Gruppo tratta solitamente con controparti affidabili in termini di qualità di credito e la sua esposizione a questo rischio è oggetto di monitoraggio costante.

I dieci maggiori clienti nel corso del 2012 hanno rappresentato circa il 47% dei ricavi della Società (2011: 72%). Alla fine del periodo di bilancio il 66% del totale crediti commerciali era dovuto dai 10 maggiori clienti del Gruppo (2011: 72%). Per quanto riguarda i clienti, il rischio riguarda essenzialmente crediti a breve per controspallie ed alcune spese per noleggi, che vengono analizzati uno ad uno e, se necessario, svalutati. Al 31 dicembre 2012 i corrispondenti accantonamenti erano pari a US\$ 1,1 milioni (US\$ 0,8 milioni nel 2011).

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

Il Gruppo ha adottato politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze stabilite.

Rischio di liquidità

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

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

gamma di finanziamenti a prezzi competitivi tramite le istituzioni finanziarie e recentemente (dicembre 2012) sul mercato dei capitali (si vedano le note 19 e 20).

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

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

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2011				
	< 1 anno	1-2 anni	2-5 anni	> 5 anni	Totale
Crédit Agricole	-	32.500	61.460	55.500	149.460
Mizuho	4.967	4.967	14.900	3.540	28.374
Crédit Agricole – DNB	-	3.200	7.365	-	10.565
Commerzbank-Crédit Suisse	6.578	6.114	16.110	51.158	79.960
Mitsubishi UFJ Lease	3.319	3.319	9.958	12.401	28.997
Danish Ship Finance	-	-	-	-	-
TOTALE	14.864	50.100	109.793	122.599	297.356

Rischio di *fair value* e tecniche di valutazione

Il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie sono determinati come segue:

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



27. Classificazione delle attività e delle passività

US\$ migliaia	Finanziamenti e crediti a breve	Derivati utilizzati a copertura	Attività non finanziarie	Totale 2012
ATTIVITÀ				
Immobilizzazioni materiali	-	-	498.922	498.922
Rimanenze	-	-	20.221	20.221
Crediti a breve ed altre attività correnti	39.378	-	-	39.378
Attività finanziarie correnti	-	757	-	757
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	117.617	-	-	117.617
PASSIVITÀ				
Banche ed altri finanziatori	312.424	-	-	312.424
Importi dovuti alla società controllante	20.000	-	-	20.000
Altre passività finanziarie correnti	-	6.701	-	6.701
Debiti a breve e altre passività correnti	43.009	-	-	43.009
Debiti per imposte correnti	553	-	-	553

US\$ migliaia	Finanziamenti e crediti a breve	Attività detenute per la negoziazione	Derivati utilizzati a copertura	Attività non finanziarie	Totale 2011
ATTIVITÀ					
Immobilizzazioni materiali	-	-	-	547.634	547.634
Rimanenze	-	-	-	17.522	17.522
Crediti a breve ed altre attività correnti	39.617	-	-	-	39.617
Attività finanziarie correnti	-	14.396	-	-	14.396
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	51.068	-	-	-	51.068
PASSIVITÀ					
Banche ed altri finanziatori	297.356	-	-	-	297.356
Altre passività finanziarie correnti	56	-	7.617	-	7.673
Debiti a breve e altre passività correnti	49.678	-	-	-	49.678
Debiti per imposte correnti	49	-	-	-	49

28. Operazioni con parti correlate

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

DIS ha effettuato operazioni con parti correlate, fra cui la sua diretta controllante d'Amico International S.A.,

società costituita in Lussemburgo, la sua controllante italiana capofila, d'Amico Società di Navigazione S.p.A. (DSN) e con alcune delle controllate della DSN (Gruppo d'Amico), alle condizioni commerciali normalmente applicate nei rispettivi mercati, tenuto conto delle caratteristiche dei beni e dei servizi oggetto delle stesse; tali operazioni sono state effettuate sulla base di accordi negoziati secondo termini e condizioni commerciali di mercato.

Le operazioni in oggetto sono principalmente quelle di natura commerciale, che hanno esercitato un impatto diretto su costi diretti di viaggio, costi operativi, costi

generali e amministrativi nonché crediti e debiti commerciali.

Nel corso del 2012, le transazioni finanziarie più importanti hanno riguardato, tra l'altro, un accordo per la gestione di servizi (servizi tecnici, di equipaggio ed informatici) con le società del Gruppo d'Amico, nonché il pagamento dei diritti di utilizzo del marchio a d'Amico Società di Navigazione S.p.A., per un costo complessivo pari a US\$ 4,3 milioni e l'acquisto di *Intermediate Fuel Oil* e di *Marine Diesel Oil* presso la Rudder SAM, una delle società controllate dal Gruppo d'Amico, per US\$ 104,2 milioni, compresi tra i costi per

i carburanti *bunker* per l'esercizio. Le operazioni con parti correlate sono inoltre relative ad un accordo di finanziamento con l'azionista d'Amico International S.A. per US\$ 20,0 milioni.

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

Gli effetti delle operazioni fra parti correlate sul conto economico consolidato 2012 e 2011 del Gruppo sono i seguenti:

US\$ migliaia	2012		2011	
	Totale	Di cui con parti correlate	Totale	Di cui con parti correlate
Ricavi	325.253	-	291.721	-
Costi diretti di viaggio	(141.832)	(104.206)	(104.716)	(76.788)
Costi per noleggi passivi	(91.714)	-	(89.761)	(498)
Altri costi operativi diretti	(57.541)	(6.209)	(53.403)	(5.559)
Costi generali ed amministrativi	(17.478)	(5.450)	(19.330)	(1.299)
Altri proventi operativi	2.053	249	3.205	-
Utile dalla vendita di navi	1.473	-	3.286	-
Proventi (oneri) finanziari netti	(1.757)	(135)	(14.329)	-

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata del

Gruppo al 31 dicembre 2012 e al 31 dicembre 2011 sono i seguenti:

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2012		Al 31 Dicembre 2011	
	Totale	Di cui con parti correlate	Totale	Di cui con parti correlate
ATTIVITÀ				
<i>Attività non correnti</i>				
Immobilizzazioni materiali	498.922	-	547.634	-
<i>Attività correnti</i>				
Rimanenze	20.221	-	17.522	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	39.378	738	39.617	317
Attività finanziarie correnti	757	-	14.396	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	117.617	-	51.068	-
PASSIVITÀ				
<i>Passività non correnti</i>				
Banche ed altri finanziatori	284.264	-	282.492	-
Altre passività finanziarie non-correnti	4.523	-	-	-
<i>Passività correnti</i>				
Banche ed altri finanziatori	28.160	-	14.864	-
Importi dovuti alla società controllante	20.000	20.000	-	-
Debiti a breve ed altre passività correnti	43.009	11.733	49.678	4.105
Altre passività finanziarie correnti	2.178	-	7.673	-
Debiti per imposte correnti	553	-	49	-

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

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

Il seguente prospetto illustra gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato 2011 del Gruppo:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping S.A. (consolidato)	Ishima Pte. Ltd.	Rudder S.A.M.	d'Amico Shipping Italia S.p.A.	d'Amico Società di Nav. S.p.A.	d'Amico Ireland Ltd.	Compagnia Generale Telemar S.p.A.
Costi diretti di viaggio	(104.716)						
<i>di cui</i>							
Bunker	(76.788)	-	(76.788)	-	-	-	-
Costi per noleggi passivi	(89.761)						
<i>di cui</i>							
Contratti di noleggio navi	(498)	-	-	(498)	-	-	-
Altri costi operativi diretti	(53.403)						
<i>di cui</i>							
Contratti di gestione	(3.652)	(48)	-	-	(3.604)	-	-
Spese tecniche	(1.907)	-	-	-	-	-	(1.907)
Costi generali ed amministrativi	(19.330)						
<i>di cui</i>							
Accordi di fornitura di servizi	(1.299)	-	-	-	(1.215)	(94)	-
TOTALE		(48)	(76.788)	(498)	(4.819)	(94)	(1.907)

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

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

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2011 erano i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping S.A. (consolidato)	Rudder S.A.M.	Cogema S.A.M.	d'Amico Dry	d'Amico Shipping Italia S.p.A.	d'Amico Societa' di Navigaz. S.p.A.	Ishima Pte.Ltd.	d'Amico Finance Ltd	Compagnia Generale Telemar
Crediti a breve e altre attività correnti	39.617								
<i>di cui verso parti correlate</i>	317	-	-	-	30	-	270	17	-
Debiti a breve e altre passività correnti	49.678								
<i>di cui verso parti correlate</i>	4.105	2.977	6	2		96	230	-	794
TOTALE		(2.977)	(6)	(2)	30	(96)	40	17	(794)

29. Impegni e passività potenziali

Impegni finanziari

Al 31 dicembre 2012 gli impegni finanziari del Gruppo erano pari a US\$ 178,9 milioni, di cui US\$ 37,6 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi.

US\$ milioni	Al 31 Dic 2012	Al 31 Dic 2011
Fino a un anno	37,6	37,4
Tra 1 e 3 anni	141,3	-
Tra 3 e 5 anni	-	-
Oltre 5 anni	-	-
TOTALE	178,9	37,4

Gli impegni finanziari sono relativi ai pagamenti di due nuove navi cisterna 'product/chemical' da 40.000 dwt e di ulteriori 4 nuove navi cisterna 'product/chemical' da 50.000 dwt costruite dai cantieri Hyundai-Mipo, la cui consegna è prevista nel 2014 e nel 2015.

Leasing operativi – navi in noleggio passivo

Alla data del 31 dicembre 2012 gli impegni minimi del Gruppo per noleggi operativi erano pari a US\$ 212,0 milioni, di cui dovuti nei successivi 12 mesi per US\$ 71,5 milioni.

US\$ milioni	Al 31 Dic 2012	Al 31 Dic 2011
Fino a un anno	71,5	85,4
Tra 1 e 3 anni	88,3	119,3
Tra 3 e 5 anni	39,1	60,1
Oltre 5 anni	13,2	28,7
TOTALE	212,1	293,5

Tali importi comprendono l'impegno del 49% fra DM Shipping Limited (nella quale DIS ha una partecipazione del 51%) e d'Amico Tankers Limited per le due navi DM.

Al 31 dicembre 2012, DIS gestiva in qualità di locataria l'equivalente di 18 navi in *time-charter*, all'epoca con una vita media residua contrattuale di 2,2 anni (3,5 anni compresi i periodi opzionali). Alcuni dei contratti di noleggio passivo prevedono opzioni per l'acquisto futuro delle navi.

Altri leasing operativi

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

US\$ milioni	AI	AI
	31 Dic 2012	31 Dic 2011
Fino a un anno	1,1	0,6
Tra 1 e 3 anni	1,5	0,3
Tra 3 e 5 anni	0,6	-
Oltre 5 anni	0,1	-
TOTALE	3,3	0,9

Controversie legali in corso

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

Tassazione differita in regime di tonnage tax

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

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



30. Società del Gruppo d'Amico International Shipping

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

Denominazione	Sede legale	Capitale sociale	Valuta	% di partecipazione	Metodo di consolidam.
d'Amico International Shipping S.A.	Lussemburgo	35.987.977	USD		
d'Amico Tankers Limited	Dublino / Irlanda	100.001	EUR	100,0%	Integrale
High Pool Tankers Limited	Dublino / Irlanda	2	EUR	100,0%	Integrale
Glenda International Management Ltd	Dublino / Irlanda	2	EUR	100,0%	Integrale
Glenda International Shipping Ltd	Dublino / Irlanda	202	USD	50,0%	Proporzionale
DM Shipping Ltd	Dublino / Irlanda	100.000	USD	51,0%	Proporzionale
d'Amico Tankers Monaco SAM	Monaco	150.000	EUR	100,0%	Integrale
d'Amico Tankers UK Ltd	Londra / Regno Unito	50.000	USD	100,0%	Integrale
d'Amico Tankers Singapore Pte Ltd	Singapore	50.000	USD	100,0%	Integrale

L'area di consolidamento del 2012 ha subito modifiche con rispetto a quella dell'anno 2011 dato che la società di servizi VPC Logistics è stata liquidata alla fine del terzo trimestre dell'esercizio; nello stesso periodo, d'Amico Tankers Singapore ha iniziato la procedura di liquidazione.

Partecipazioni in entità a controllo congiunto

Il Gruppo detiene le seguenti importanti partecipazioni in joint venture:

- una partecipazione azionaria del 50%, con equivalenti diritti di voto, in Glenda International Shipping Ltd, entità a controllo congiunto con Glencore Group, con sede in Irlanda.
- una partecipazione azionaria del 51%, con il 50% di diritti di voto, in DM Shipping Ltd, entità a controllo

congiunto con Mitsubishi Group, con sede in Irlanda.

Negli esercizi 2012 e 2011 non sono state registrate modifiche nella quota di proprietà detenuta dal Gruppo o nei relativi diritti di voto nelle suddette joint venture.

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

Denominazione	Ricavi	Risultato netto	Totale attività	Patrimonio netto
AI 31 Dicembre 2012				
Glenda International Shipping Ltd	31.111	(14.799)	273.098	114.777
DM Shipping Ltd	11.313	(6.103)	68.798	(29.231)
AI 31 Dicembre 2011				
Glenda International Shipping Ltd	30.156	1.087	302.102	129.576
DM Shipping Ltd	11.549	(6.582)	88.529	(23.128)





d'Amico International Shipping S.A.

Resoconto di gestione e
Bilancio d'esercizio
al 31 dicembre 2012

RCS LUXEMBOURG B 124 790



Il documento è disponibile sul sito
www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.

Resoconto di gestione

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

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

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

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

Risultati operativi

La perdita della Società dell'esercizio 2012 è stata di US\$ 1,6 milioni. Il conto economico della Società viene sintetizzato nel seguente prospetto.

US\$ migliaia	31 Dic 2012	31 Dic 2011
Proventi da investimenti (dividendi)	800	600
Costo del personale	(541)	(566)
Altri costi generali ed amministrativi	(1.963)	(2.458)
Proventi (oneri) finanziari	75	(345)
UTILE (PERDITA) NETTO	(1.629)	(2.769)

Nel 2012 sono stati percepiti proventi da investimenti (dividendi) per US\$ 800.000.

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

Stato Patrimoniale

US\$ migliaia	AI 31 Dic 2012	AI 31 Dic 2011
Attività non correnti	252.068	257.338
Attività correnti	69.939	16.310
TOTALE ATTIVITÀ	322.007	273.648
Patrimonio netto	300.447	218.249
Passività correnti	21.560	55.399
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	322.007	273.648

Le Attività non correnti della Società comprendono le partecipazioni di US\$ 252,0 milioni in d'Amico Tankers Limited (DTL), la principale controllata operativa del Gruppo, iscritta a bilancio per un importo di US\$ 178,9 milioni, e GLENDA International Shipping Ltd (GIS), iscritta a bilancio per US\$ 73,1 milioni, la società di joint venture con il Gruppo Glencore.

Le attività correnti includono US\$ 35,5 milioni di crediti finanziari dalle controllate e US\$ 34,3 milioni di disponibilità liquide detenute presso banche.

Durante il quarto trimestre 2012 si è proceduto a un aumento del capitale della società e il patrimonio netto è stato incrementato con nuovi fondi tramite un'opzione su azioni concessa ai vecchi azionisti.

Eventi significativi verificatisi nell'esercizio

Nel corso del 2012 i seguenti eventi principali hanno interessato l'attività del Gruppo d'Amico International Shipping:

d'Amico International Shipping:

- Delibere dell'Assemblea Straordinaria degli Azionisti:** il 2 ottobre 2012 l'Assemblea Straordinaria degli Azionisti di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato la modifica del capitale sociale autorizzato portandolo a US\$ 50.000.000 suddiviso in 500.000.000 di azioni senza valore nominale ed ha autorizzato il Consiglio di Amministrazione ad aumentare il capitale sociale, in una o più volte, entro i limiti sopra menzionati, per un periodo di cinque (5) anni dalla data di pubblicazione del relativo verbale deliberando la conseguente modifica dello Statuto della Società. L'Assemblea Straordinaria ha inoltre approvato la riduzione a US\$ 0,10 del valore contabile di ciascuna azione che costituisce il capitale sociale versato dalla Società, fissando l'ammontare totale del capitale sociale versato a US\$ 14.994.990,70 e modificando conseguentemente lo Statuto della Società.
- Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato di aumentare il capitale sociale mediante l'emissione di un numero massimo di 209.929.867 nuove azioni con contestuale emissione gratuita di warrant per la sottoscrizione di un numero massimo di ulteriori 69.976.622 azioni di compendio:** in data 6 novembre 2012, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società" o il "Gruppo"), – nell'esercizio dei poteri di delega conferiti dall'Assemblea Straordinaria degli Azionisti del 2 ottobre 2012 – ha deliberato:

 - di approvare un'emissione di diritti riservata agli azionisti della Società che consiste in (i) un'offerta di diritti (i "Diritti di Opzione") da assegnare agli azionisti della Società per la sottoscrizione di nuove azioni della Società (le "Nuove Azioni") con emissione contestuale gratuita di warrant (i "Warrant") che se esercitati danno diritto alla sottoscrizione di azioni di compendio della Società (le "Azioni di Compendio" e, complessivamente, l'"Offerta dei Diritti") e (ii) un'asta pubblica organizzata dalla Société de la Bourse de Luxembourg S.A. ("Borsa Valori del Lussemburgo") per la vendita dei Diritti di Opzione non esercitati (l'"Asta

Pubblica" e – insieme all'Offerta dei Diritti – l'"Offerta");

- di approvare un aumento di capitale sociale a pagamento, nei limiti del capitale autorizzato, fino a un importo massimo dell'equivalente in dollari USA di euro 65,1 milioni (comprensivo di sovrapprezzo), mediante emissione di un numero massimo di 209.929.867 Nuove Azioni, aventi godimento regolare e con le medesime caratteristiche delle azioni ordinarie della Società in circolazione alla data di emissione, da offrire in opzione agli aventi diritto a un prezzo di offerta per Nuova Azione di euro 0,310 (il "Prezzo di Offerta"), nel rapporto di 7 Nuove Azioni ogni 5 Diritti di Opzione esercitati (il "Rapporto di Assegnazione") e con contestuale emissione gratuita di un numero massimo di 209.929.867 Warrant nel rapporto di 7 Warrant per ogni 5 Diritti di Opzione esercitati, a seguito di deliberazione attuativa di un procuratore speciale all'uopo nominato dal Consiglio di Amministrazione; e
- di approvare un ulteriore aumento del capitale sociale a pagamento, nei limiti del capitale autorizzato, fino a un importo massimo dell'equivalente in dollari USA di euro 32,2 milioni (comprensivo di sovrapprezzo), mediante emissione – in una o più tranches – di un numero massimo di 69.976.622 Azioni di Compendio, aventi godimento regolare e con le medesime caratteristiche di quelle in circolazione alla data di emissione e riservate esclusivamente all'esercizio dei Warrant, a seguito di deliberazione attuativa di un procuratore speciale all'uopo nominato dal Consiglio di Amministrazione.

Prospetto

Il 6 novembre 2012 la Commission de Surveillance du Secteur Financier ("CSSF") del Lussemburgo ha approvato un prospetto relativo (i) all'offerta di azioni in opzione (ii) all'ammissione alla negoziazione delle Nuove Azioni, dei Warrant e delle Azioni di Compendio sul segmento STAR dell'MTA (il "Prospetto"). Su richiesta della Società, CSSF ha trasmesso alla Commissione Nazionale per le Società e la Borsa ("CONSOB") e alla Società la certificazione attestante che il Prospetto Informativo è stato redatto in conformità alla Direttiva 2003/71/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 4 novembre 2003 sui prospetti da

pubblicare per l'offerta al pubblico o l'ammissione alla negoziazione di strumenti finanziari che modifica la Direttiva 2001/34/CE, come modificata e con le relative misure attuative lussemburghesi, e in particolare la legge lussemburghese del 10 luglio 2005 sui prospetti per strumenti finanziari, e successive integrazioni e modificazioni.

Warrant

La negoziazione dei Warrant sul Mercato Telematico Azionario di Borsa Italiana è iniziata il 17 dicembre 2012 con codice ISIN LU0849020044.

In conformità con il Regolamento dei Warrant, i detentori di Warrant hanno avuto il diritto di sottoscrivere Azioni di Compendio secondo un rapporto di 1 Azione di Compendio per ogni 3 Warrant da esercitarsi sulla base dei seguenti prezzi di esercizio e durante i periodi di seguito indicati:

- EUR 0,360, per i Warrant esercitati in tutti i giorni di Borsa aperta del mese di gennaio 2014;
- EUR 0,400, per i Warrant esercitati in tutti i giorni di Borsa aperta del mese di gennaio 2015;
- EUR 0,460, per i Warrant esercitati in tutti i giorni di Borsa aperta del mese di gennaio 2016.

Dal 1° dicembre 2013 al 31 dicembre 2015, il Consiglio di Amministrazione – alle condizioni stabilite dall'articolo 3 del Regolamento dei Warrant – potrà deliberare l'approvazione di periodi addizionali di esercizio dei Warrant.

Il Regolamento dei Warrant è allegato al Prospetto.

- **d'Amico International Shipping S.A. annuncia i risultati preliminari dell'aumento di capitale – sottoscritto circa l'86,7% durante il periodo di sottoscrizione – i proventi lordi corrispondono all'equivalente in USD di circa 56,5 milioni di euro:** il 12 dicembre 2012 d'Amico International Shipping S.A., in relazione alla propria offerta di azioni in opzione riservata agli azionisti della Società (i "Diritti di Opzione") per un massimo di 209.929.867 nuove azioni (le "Nuove Azioni") con abbinati 209.929.867 Warrant (i "Warrant", che saranno denominati "d'Amico International Shipping Warrant 2012 – 2016") a un prezzo di emissione pari a EUR 0,31 per Nuova Azione (il "Prezzo di Emissione"), annuncia che attraverso l'esercizio dei relativi Diritti di Opzione sono state sottoscritte 182.082.775

Nuove Azioni con abbinati 182.082.775 Warrant. Ciò significa, sul totale di 65,1 milioni di euro di aumento di capitale, un'adesione pari a circa l'86,7%. L'aumento di capitale (incluso il sovrapprezzo) è pari all'equivalente in dollari statunitensi di circa 56,5 milioni di euro su un aumento di capitale massimo (incluso il sovrapprezzo) pari all'equivalente in dollari statunitensi di 65,1 milioni di euro, senza tener conto dei ricavi dell'esercizio dei Warrant.

Risultati del periodo di opzione

Durante il periodo di esercizio dei Diritti di Opzione, iniziato il 12 novembre 2012 e chiuso l'11 dicembre 2012 (il "Periodo di Sottoscrizione"), sono stati complessivamente esercitati 130.059.125 Diritti di Opzione equivalenti a circa l'86,7% del totale dei Diritti di Opzione. Dato il rapporto di cambio pari a 7 Nuove Azioni con 7 Warrant abbinati per 5 Diritti di Opzione esercitati, il 14 dicembre 2012 la Società ha emesso 182.082.775 Nuove Azioni con abbinati 182.082.775 Warrant gratuiti, il cui esercizio dà diritto a ricevere azioni (le "Azioni di Compendio"), a favore di coloro che hanno sottoscritto nel corso del Periodo di Sottoscrizione. La consegna delle Nuove Azioni e dei Warrant è stata effettuata il 14 dicembre 2012. Il codice ISIN delle Nuove Azioni è LU0290697514, che è il codice ISIN attribuito alle azioni DIS.

- **d'Amico International Shipping S.A. annuncia i risultati dell'asta pubblica e i risultati finali dell'offerta di azioni in opzione – Successo per l'Aumento di Capitale DIS - Sottoscritto il 100% del capitale in offerta – I proventi lordi corrispondono all'equivalente in USD di circa 65,1 milioni di euro:** il 20 dicembre 2012, d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: DIS) (la "Società"), in relazione alla propria offerta di azioni in opzione riservata agli azionisti della Società (i "Diritti di Opzione") per un massimo di 209.929.867 nuove azioni (le "Nuove Azioni") con abbinati 209.929.867 Warrant (i "Warrant", denominati "d'Amico International Shipping Warrant 2012 – 2016") a un prezzo di emissione pari a EUR 0,31 per Nuova Azione (il "Prezzo di Emissione"), annuncia di avere ricevuto, a seguito dell'asta pubblica dei Diritti di Opzione non esercitati, organizzata dalla Société de la Bourse de Luxembourg S.A. (la "Borsa Valori del Lussemburgo") per il 19 dicembre 2012 (l'"Asta Pubblica"), attraverso l'esercizio dei relativi Diritti di Opzione in sede d'Asta Pubblica, ulteriori

sottoscrizioni per 27.847.092 Nuove Azioni con abbinati 27.847.092 Warrant. Ciò significa un ulteriore aumento di capitale - incluso il sovrapprezzo - pari all'equivalente in dollari USA di circa 8,6 milioni di euro.

Risultati finali dell'offerta di azioni in opzione

Quanto sottoscritto in sede d'Asta Pubblica, in aggiunta a quanto sottoscritto durante il periodo di esercizio dei Diritti di Opzione iniziato il 12 novembre 2012 e chiusosi l'11 dicembre 2012 (il "Periodo di Sottoscrizione") e corrispondente a circa l'86,7%, è pari al 100% dell'offerta complessiva di azioni in opzione. Il 14 dicembre 2012 ha avuto luogo un primo aumento di capitale per l'importo di USD 18.208.277,50, maggiorato del pagamento di un sovrapprezzo di importo pari a USD 55.605.712,41 (per un ammontare complessivo di USD 73.813.989,91 equivalenti a EUR 56.445.660,25 incassati a seguito delle sottoscrizioni effettuate durante il Periodo di Sottoscrizione). Il 14 dicembre 2012 sono state quindi emesse 182.082.775 Nuove Azioni con abbinati 182.082.775 Warrant. Dal 14 dicembre 2012 il capitale della Società ammonta a USD 33.203.268,20, suddiviso in 332.032.682 azioni prive di valore nominale. Considerato l'aumento di capitale del 14 dicembre 2012, quello totale - incluso il sovrapprezzo - a seguito dell'offerta di Diritti di Opzione nel suo complesso, rappresenterà l'equivalente in dollari statunitensi di circa EUR 65,1 milioni (esclusi i ricavi che deriveranno dall'eventuale esercizio dei Warrant).

Risultati dell'Asta Pubblica dei Diritti di Opzione non esercitati

I 19.890.780 Diritti di Opzione non esercitati durante il Periodo di Sottoscrizione sono stati messi in vendita nel corso dell'Asta Pubblica tenutasi il 19 dicembre 2012, a esito della quale sono stati interamente venduti.

I ricavi lordi derivanti dalla vendita in sede di Asta Pubblica dei Diritti di Opzione non esercitati ammontano a euro 10.000. Al netto di costi e commissioni connessi all'Asta Pubblica complessivamente pari a euro 2.158,99, i ricavi totali derivanti dalla vendita in sede di Asta Pubblica dei Diritti di Opzione non esercitati ammontano a euro 7.841,01. Tali ricavi netti sono stati distribuiti il 27 dicembre 2012 ai titolari dei Diritti di Opzione non

esercitati. I pagamenti non riscossi relativi al prezzo di vendita dei Diritti di Opzione non esercitati venduti in sede d'Asta Pubblica saranno tenuti a disposizione, al netto di tutti i relativi costi, degli azionisti per un periodo di cinque (5) anni, al termine del quale saranno definitivamente attribuiti alla Società. Dato il rapporto di cambio pari a 7 Nuove Azioni con 7 Warrant abbinati ogni 5 Diritti di Opzione esercitati durante l'Asta Pubblica del 19 dicembre 2012, il 27 dicembre 2012 la Società ha emesso 27.847.092 Nuove Azioni con abbinati 27.847.092 Warrant gratuiti, il cui esercizio attribuisce a coloro che hanno acquisito e contestualmente sottoscritto in sede di Asta Pubblica i Diritti di Opzione non esercitati il diritto di ricevere azioni (le "Azioni di Compendio"). Il Prezzo di Emissione delle Nuove Azioni sottoscritte durante l'Asta Pubblica e la massima offerta relativa ai Diritti di Opzione acquistati nel corso di detta Asta Pubblica sono liquidi ed esigibili con valuta 21 dicembre 2012 e la consegna delle 27.847.092 Nuove Azioni con abbinati 27.847.092 Warrant è stata effettuata il 27 dicembre 2012. Il codice ISIN delle Nuove Azioni è LU0290697514, che è il codice ISIN attribuito alle azioni DIS. Con il secondo aumento di capitale del 27 dicembre 2012, il capitale della Società ammonterà a USD 35.987.977,40 suddiviso in 359.879.774 azioni prive di valore.

d'Amico Tankers Limited:

- **Acquisto di una nave:** a marzo 2012 d'Amico Tankers Limited ha stipulato l'acquisto della *M/T High Prosperity*, nave cisterna a medio raggio (MR) a doppio scafo costruita nel 2006 da Imabari Shipbuilding Co. Ltd (Giappone), al prezzo di US\$ 22,5 milioni. Il contratto di noleggio prevedeva un'opzione di acquisto, precedentemente non esercitata poiché non rientrava nella convenienza. Questo acquisto ci ha permesso di abbassare il livello di break even sulla nave per un eccedente di US\$ 2.500 al giorno. La nave è stata consegnata a d'Amico Tankers a maggio 2012.
- **Consegne di navi di nuova costruzione:** la *M/T High Seas* e la *M/T High Tide*, due navi di nuova costruzione a medio raggio (MR) di proprietà, sono state consegnate a d'Amico Tankers Limited dal cantiere sudcoreano Hyundai-Mipo rispettivamente a marzo e aprile 2012.

- **Vendita di una nave:** il 25 ottobre 2012 d'Amico Tankers Limited ha stipulato la vendita della *M/T High Wind*, nave cisterna a medio raggio (MR) a doppio scafo, costruita nel 1999 dal cantiere sudcoreano STX, al prezzo di US\$ 12,2 milioni. Questa vendita ha generato un utile di US\$ 1,5 milioni, riducendo allo stesso tempo l'età media della flotta di DIS.
- **Flotta 'in noleggio passivo':** nel gennaio 2012, la *M/T Freja Hafnia*, nave a medio raggio (MR) costruita nel 2006, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di un anno. In aprile 2012, la *M/T Eastern Force*, nave a medio raggio (MR) costruita nel 2009, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di un anno, con opzione di rinnovo per un ulteriore anno. A maggio 2012, la *M/T Torm Hellerup*, nave a medio raggio (MR) costruita nel 2008, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited per un periodo di noleggio di un anno, con opzione di rinnovo per un ulteriore anno.
- **Ordine di due navi cisterna Eco 40 ShallowMax di nuova costruzione:** a luglio 2012 d'Amico Tankers Limited, società operativa interamente controllata da d'Amico International Shipping S.A., ha stipulato con il cantiere coreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd i contratti di costruzione di due navi cisterna "product/chemical" (scafi 2385 e 2386 - Handysize da 40.000 dwt), la cui consegna è prevista all'inizio del 2014 al prezzo di US\$ 30,65 milioni ciascuna, con l'opzione, da esercitare entro la fine del 2012 (si veda di seguito), di acquistare alle stesse condizioni altre due navi. Le due navi in costruzione, oltre ad essere a doppio scafo, operativamente flessibili e IMO II, appartengono a una nuova generazione di navi che si caratterizzano per consumi molto bassi. Il progetto di queste navi denominato "HMD ECO 40 ShallowMax" è il risultato del più recente studio di HMD di combinare bassi consumi, alta efficienza, portata e immersione. Queste navi sono progettate per risparmiare dalle 5 alle 6 tonnellate di carburante al giorno, rispetto alla media della flotta esistente della stessa tipologia, permettendo costi operativi inferiori, alla stessa velocità di 14 nodi, compresi tra i 2.000 e i 4.000 US\$ al giorno. Altro vantaggio d'ordine finanziario per questi modelli viene riscontrato nel fatto che incorporano tutti i più recenti requisiti normativi per cui non è necessaria alcuna modifica al fine del loro utilizzo. È stato calcolato che queste migliorie hanno

un impatto di almeno US\$ 700 al giorno sui costi del tonnellaggio più vecchio. Da ultimo, queste navi cisterna sono di operatività più flessibile, dal momento che possiedono un pescaggio di 9,5 metri invece degli oltre 10 metri dei modelli precedenti. Inoltre d'Amico Tankers Limited ha siglato contratti quinquennali di noleggio di queste due navi con una primaria compagnia petrolifera. Tali contratti di noleggio sono stati conclusi a tariffe fissate a livelli interessanti e consentono a DIS di aumentare la percentuale di copertura fissa ovvero la quota di ricavi generati da contratti a tariffa fissa.

- **Ordine di due navi cisterna 'eco design' Medium Range di nuova costruzione:** nel settembre 2012 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato la stipula, tra la sua controllata operativa d'Amico Tankers Limited (Irlanda) e il cantiere coreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., dei contratti di costruzione di due nuove navi cisterna "product/chemical" (scafi 2407 e 2408 - Medium Range da 50.000 dwt), la cui consegna è prevista nel 2014, al prezzo d'acquisto di US\$ 33,0 milioni ciascuna. Le due navi di nuova costruzione, progettate conformemente alle più recenti norme IMO II MR, permettono la massima efficienza in termini di consumo di carburante. Questo progetto HMD è all'avanguardia per quanto riguarda la forma dello scafo e l'efficienza propulsiva che porta le navi a un risparmio di 6-7 tonnellate al giorno di carburante rispetto a navi più datate. Le navi avranno, infatti, un eccezionale indice di efficienza energetica (EEDI) del 31,5% inferiore al limite massimo di riferimento IMO applicabile e rispetteranno già, pertanto, anche la riduzione dell'indice prevista dalla fase 3 dell'IMO che verrà applicata alle navi costruite dopo il 1° gennaio 2025 rispetto ai consumi medi del naviglio MR attualmente in navigazione in tutto il mondo. Per garantire a DIS il massimo sostegno in questo nuovo progetto d'investimento, d'Amico International S.A. (Lussemburgo) le ha concesso un prestito subordinato di US\$ 20,0 milioni. Il prestito, caratterizzato da termini e condizioni analoghi a quelli attualmente praticati nei mercati finanziari per operazioni dello stesso tipo, sarà destinato a finalità generali della società, futuri possibili acquisti di navi e a nuovi ordini di costruzione.
- **Ordine di due nuove navi cisterna 'eco design':** nel dicembre 2012, d'Amico International Shipping S.A., ha reso noto che la propria controllata operativa

d'Amico Tankers Limited (Irlanda) stipulerà con il cantiere coreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., contratti di costruzione di due nuove navi cisterna "product/chemical" (Medium Range da 50.000 dwt), la cui consegna è prevista tra la fine del 2014 e l'inizio del 2015, al prezzo d'acquisto di US\$ 32,0 milioni ciascuna. A d'Amico International Shipping S.A. è stata offerta l'opportunità di acquistare queste nuove navi tramite l'esercizio di un'opzione di acquisto, e successive modifiche, inserita nei contratti stipulate in seguito all'ordine delle due navi ECO-40 ShallowMax, come reso noto il 26 luglio 2012. Le due navi di nuova costruzione, progettate conformemente alle più recenti norme IMO II MR, permettono la massima efficienza in termini di risparmio di carburante. Questo progetto HMD è all'avanguardia per quanto riguarda la forma dello scafo e l'efficienza propulsiva che porta le navi a un risparmio di 6-7 tonnellate al giorno di carburante rispetto a navi più datate. Le navi avranno, infatti, un eccezionale indice di efficienza energetica (EEDI) del 31,5% inferiore al limite massimo di riferimento IMO applicabile e rispetteranno già, pertanto, anche la riduzione dell'indice prevista dalla fase 3 dell'IMO che verrà applicata alle navi costruite dopo il 1° gennaio 2025.

Struttura organizzativa

Il 25 ottobre il Direttore finanziario Alberto Mussini ha lasciato il Gruppo. Lo stesso giorno il Consiglio di Amministrazione ha reso nota la nomina di Giovanni Barberis in qualità di Direttore finanziario. Giovanni Barberis, che vanta una solida esperienza professionale in Italia e all'estero in diversi settori e in importanti società quotate, è stato nominato in settembre e manterrà la sua carica di Direttore finanziario anche per il Gruppo d'Amico.

Nel corso dell'ultimo trimestre dell'esercizio, DIS ha attuato un programma di riorganizzazione degli incarichi operativi. I servizi di noleggio e gestione di d'Amico Tankers Singapore sono stati trasferiti a una società correlata di DIS appartenente al Gruppo d'Amico, che continua a coprire l'emisfero orientale coadiuvando la sede di Dublino nella gestione strategica e commerciale della flotta, dopodiché la società ha avviato la procedura di liquidazione.

Vpc Logistic Limited, controllata al 100% da d'Amico Tankers Limited, ha portato a termine la procedura di liquidazione e il 2 ottobre 2012 è stata sciolta e cancellata dal registro inglese delle società.



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

Flotta controllata

- **Flotta in 'noleggio passivo':** nel gennaio 2013, la *M/T High Nefeli*, nave a medio raggio (MR) costruita nel 2003 e presa a noleggio da d'Amico Tankers Limited, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.
- Sempre in gennaio 2013, il contratto relativo alla *M/T Freja Hafnia*, nave a medio raggio (MR) costruita nel 2006 e consegnata a d'Amico Tankers Limited nel gennaio 2012 per un periodo di noleggio di un anno, è stato rinnovato fino a gennaio 2015.
- In febbraio 2013, la *M/T Torm Hellerup*, nave a medio raggio (MR) costruita nel 2008 e consegnata a d'Amico Tankers Limited nel maggio 2012 per un periodo di noleggio di un anno, con opzione di rinnovo di un ulteriore anno, ha cambiato il proprio nome in *M/T Hallinden*, in seguito a un passaggio di proprietà.

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

	Al 31 Dicembre 2012			Al 28 Febbraio 2013		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	18,0	3,0	21,0	18,0	3,0	21,0
A noleggio	15,0	3,0	18,0	14,0	3,0	17,0
TOTALE	33,0	6,0	39,0	32,0	6,0	38,0

Evoluzione prevedibile della gestione

Le stime della domanda mondiale di prodotti petroliferi per il 2013 sono state riviste leggermente al ribasso, a 90,7 milioni di barili al giorno, in seguito al ridimensionamento delle previsioni dell'FMI sull'attività economica. Nell'ultima edizione della pubblicazione *World Economic Outlook* (Prospettive economiche internazionali), il Fondo monetario internazionale ha ridotto dal precedente 3,6% al 3,5% le stime riguardanti la crescita mondiale del PIL nel 2013.

Nel primo trimestre l'intero mercato dei prodotti petroliferi sarà influenzato dalle problematiche legate ai rifornimenti. Gli interventi di manutenzione ordinaria delle raffinerie influiranno sull'andamento delle scorte e sostanzialmente dovrebbero sostenere i prodotti petroliferi. L'annuncio di Hess della chiusura della propria raffineria di Port Reading ha contribuito a sostenere il mercato dei prodotti raffinati, con un conseguente aumento delle tariffe di nolo transatlantiche, che a gennaio e febbraio hanno raggiunto i valori massimi rispetto allo stesso periodo degli ultimi cinque esercizi.

All'inizio di febbraio le importazioni di prodotti raffinati dirette verso la Costa orientale sono aumentate notevolmente, raggiungendo circa 665.000 barili al

giorno nella prima settimana del mese, rispetto a circa 500.000 barili al giorno in media nel periodo dicembre-gennaio.

Le raffinerie libiche non sono ancora tornate a pieno regime e dovranno importare benzina, nella misura di circa 3 milioni di tonnellate nel 2013, per far fronte alla domanda interna.

La capacità di raffinazione del Venezuela continua a subire il forte impatto dell'interruzione del funzionamento della raffineria di Amuay (645.000 barili al giorno) in seguito all'incendio e all'esplosione verificatisi alla fine di agosto, che hanno dimezzato la produzione. Attualmente l'impianto non è ancora operativo a pieno regime e il paese sarà costretto a importare prodotti petroliferi probabilmente ancora per tutto il primo trimestre 2013.

L'attività delle raffinerie degli Stati Uniti è scesa dai tassi di utilizzo del 90% di dicembre all'86% in gennaio. In dicembre 2012 la produzione statunitense di greggio ha raggiunto il record mensile di 15,4 milioni di barili al giorno per effetto dell'intensa domanda di esportazione proveniente dall'America Latina. Argentina e Brasile

hanno importato circa 350.000 barili al giorno nel primo semestre del 2012 rispetto a circa 50.000 barili a inizio 2010.

Data la situazione economica attuale, nel breve periodo le prospettive restano deboli. Nonostante i segnali di miglioramento in Cina e negli Stati Uniti, le condizioni economiche poco incoraggianti probabilmente freneranno la crescita della domanda di prodotti petroliferi a livello mondiale. Continuano a prevalere le preoccupazioni riguardanti l'attuale situazione delle economie europee. Le prospettive a lungo termine sono favorevoli, ma un aumento consistente della domanda è subordinato all'attuale congiuntura economica, che potrebbe frenare la crescita potenziale. Pertanto, considerato quanto sopra, all'inizio del nuovo trimestre l'atteggiamento di d'Amico International Shipping resta improntato alla cautela.

I principali fattori che dovrebbero condizionare il mercato dei trasporti delle navi cisterna e la performance di d'Amico International Shipping sono: (1) la crescita della domanda mondiale di prodotti petroliferi (2) l'aumento del Pil a livello mondiale e (3) il significativo numero di nuove navi. I fattori che potrebbero mitigare e parzialmente controbilanciare sul lungo termine l'attuale scenario della domanda/offerta di navi cisterna sono descritti in maggior dettaglio di seguito:

Domanda di navi cisterna

- La capacità di distillazione del greggio delle raffinerie cinesi è aumentata di circa mezzo milione di barili al giorno nel 2012 e di ulteriori 300.000 barili al giorno nel 2013. Questo incremento è attualmente superiore alla domanda interna e a qualsiasi aumento potenziale della domanda. Ciò avrà come conseguenza l'aumento delle scorte di prodotti petroliferi e potenzialmente delle esportazioni. La nuova capacità di raffinazione di America Latina e Africa non sarà sufficiente a far fronte alla crescita prevista della domanda, che richiederà pertanto la necessità di effettuare importazioni nel medio termine.
- Nel 2012 si è intensificata la razionalizzazione delle raffinerie nei paesi dell'OCSE e da dicembre 2011 in poi le chiusure di impianti già effettuate o previste hanno determinato una riduzione della capacità produttiva di 1,3 milioni di barili al giorno.
- Per il momento le restanti raffinerie di benzina in

Europa hanno evitato la chiusura in seguito a un incremento della domanda all'esportazione verso l'America Latina e l'Africa Occidentale. Tuttavia il calo della domanda nei paesi dell'OCSE costringerà il settore a effettuare ulteriori razionalizzazioni entro il 2017.

- Circa un terzo degli impianti di raffinazione australiana verrà chiuso. Il governo australiano ha infatti dichiarato che le raffinerie produrranno soltanto un po' più della metà del carburante consumato nel paese e il resto verrà importato. I produttori di petrolio ritengono che l'Australia possa presto superare l'Indonesia e diventare il principale importatore di prodotti petroliferi raffinati nella regione Asia-Pacifico.
- La maggior parte dei nuovi impianti produttivi è ubicata nei paesi asiatici non appartenenti all'OCSE. In base ai dati disponibili, nel 2012 la capacità produttiva è aumentata di un altro milione di barili. I trasporti petroliferi via mare dovrebbero beneficiare del trasferimento delle attività di raffinazione di greggio dall'occidente in oriente.
- Gli Stati Uniti, che in passato erano il primo importatore di prodotti petroliferi, oggi sono diventati il secondo principale esportatore dopo la Russia. Le loro esportazioni hanno toccato in media i 3,1 milioni di barili al giorno da gennaio a ottobre 2012, rispetto a 2,9 milioni di barili al giorno nel 2012 e a solo 1 milione nel 2005.

Offerta di navi cisterna

- Il portafoglio ordini si è arricchito delle nuove navi commissionate nel 2012 e il totale degli ordini sembrerebbe in eccesso di un centinaio di unità nel settore MR.
- La quantità elevata di ordini ha creato preoccupazioni nel settore e dovrebbe scoraggiare futuri investimenti in questo segmento di mercato che sta ancora assorbendo il grande numero di navi consegnate tra il 2007 e il 2012.
- I rinvii o le cancellazioni delle consegne e le riconversioni sono stati un importante fattore che ha influenzato l'andamento della costruzione di nuove navi. I rinvii delle consegne sono stati in media pari al 35% negli ultimi cinque esercizi toccando un picco del 50% nel 2012.
- Secondo diversi broker il portafoglio ordini previsto per il 2013 dovrebbe aggirarsi tra le 86 e le 134 navi, anche se, sulla base del trend negli ultimi cinque esercizi, si prevede che le consegne effettive non saranno numerose.

- Le demolizioni hanno eliminato 1,48 milioni di tonnellate di capacità di trasporto nel 2012, portando l'incremento netto a un più che gestibile 2% circa.
- Fino al 2016 l'incremento netto medio nel settore delle navi MR dovrebbe oscillare tra un ristretto 2% e il 4%, restando così al di sotto della crescita del commercio marittimo prevista nello stesso periodo.
- In futuro il miglioramento del rapporto tra domanda e offerta sul mercato delle navi cisterna dovrebbe continuare a influire positivamente sull'andamento delle tariffe spot e di nolo.
- La possibilità di ottenere i finanziamenti necessari e in tempi brevi continua a essere un problema importante. Per questo continua a circolare un certo scetticismo sull'effettiva consegna di tutte le navi ordinate.
- Il graduale aumento dei tassi di utilizzo, la riduzione della velocità di navigazione e il congestionamento dei porti stanno influenzando positivamente sull'offerta. Con l'intensificazione della domanda prevediamo che, tra il 2013 e i 2015, i tassi di utilizzo superino l'80% in media rispetto al minimo del 75% toccato nel 2008.
- Le quantità raffinate sono costantemente riviste al ribasso e le esportazioni di prodotti petroliferi trasportati dai mercati emergenti ridurranno sostanzialmente l'offerta di tonnellaggio-miglia delle navi cisterna e sono destinate ad aumentare.

Per il Consiglio di Amministrazione
28 febbraio 2013



Paolo d'Amico, Presidente



Marco Fiori, Amministratore Delegato



d'Amico International Shipping S.A.

Bilancio e note esplicative al 31 dicembre 2012

Conto economico complessivo

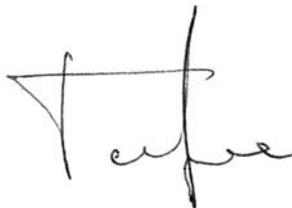
US\$	Note	2012	2011
Ricavi	(3)	800.000	600.000
Costi generali ed amministrativi	(4)	(2.499.626)	(3.018.332)
RISULTATO OPERATIVO LORDO		(1.699.626)	(2.418.332)
Ammortamenti		(3.236)	(3.668)
RISULTATO OPERATIVO		(1.702.862)	(2.422.000)
Proventi (oneri) finanziari netti	(5)	75.496	(344.869)
UTILE/(PERDITA) ANTE IMPOSTE		(1.627.366)	(2.766.869)
Imposte	(6)	(2.100)	(2.321)
UTILE/(PERDITA) DEL PERIODO		(1.629.466)	(2.769.190)
UTILE/(PERDITA) NETTO COMPLESSIVO DEL PERIODO		(1.629.466)	(2.769.190)

La perdita netta è interamente di pertinenza degli azionisti.

Situazione patrimoniale-finanziaria

US\$	Note	Al 31 Dicembre 2012	Al 31 Dicembre 2011
ATTIVITÀ			
<i>Attività non correnti</i>			
Immobilizzazioni materiali	(7)	10.727	3.244
Immobilizzazioni finanziarie	(8)	252.057.334	252.057.334
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		252.068.061	252.060.578
<i>Attività correnti</i>			
Crediti a breve ed altre attività correnti	(9)	109.010	110.571
Attività finanziarie correnti	(10)	-	14.325.851
Crediti finanziari correnti	(11)	35.535.296	5.277.850
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(12)	34.294.565	1.873.436
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		69.938.871	21.587.708
TOTALE ATTIVITÀ		322.006.932	273.648.286
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO			
<i>Patrimonio netto</i>			
Capitale sociale	(13)	35.987.977	149.949.907
Utili portati a nuovo	(13)	19.334.408	20.963.874
Altre riserve	(13)	245.124.272	47.334.872
PATRIMONIO NETTO TOTALE		300.446.657	218.248.653
<i>Passività correnti</i>			
Debiti a breve ed altre passività correnti	(14)	1.560.275	359.153
Altre passività finanziarie correnti	(15)	20.000.000	55.040.480
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		21.560.275	55.399.633
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		322.006.932	273.648.286

Il bilancio d'esercizio riportato da pagina 92 a pagina 106 è stato approvato per la pubblicazione in data 28 febbraio 2013 per conto del Consiglio di Amministrazione da:



Paolo d'Amico, Presidente



Marco Fiori, Amministratore Delegato

Rendiconto finanziario

US\$	2012	2011
UTILE/(PERDITA) DEL PERIODO	(1.629.466)	(2.769.190)
Dividendi	(800.000)	(600.000)
Ammortamenti	3.236	3.668
Imposte correnti e differite	2.100	2.321
Proventi (oneri) finanziari	(75.496)	344.869
FLUSSI DI CASSA DA ATTIVITÀ OPERATIVE AL LORDO DELLA VARIAZIONE DI CAPITALE CIRCOLANTE	(2.499.626)	(3.018.332)
Variazioni dei crediti a breve	19.770	(27.096)
Variazioni dei debiti a breve	1.253.463	37.324
Imposte pagate	(2.100)	(2.321)
Interessi e altri risultati finanziari (corrisposti) ricevuti	(280.545)	333.152
FLUSSI DI CASSA NETTI DA ATTIVITÀ OPERATIVE	(1.509.038)	(2.677.273)
Acquisto di immobilizzazioni materiali	(10.718)	(3.244)
Spesa per investimenti	-	(6.600.000)
Variazione di altre attività finanziarie	14.325.851	(17.000.000)
Proventi da investimenti - Dividendi	800.000	600.000
FLUSSI DI CASSA NETTI DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO	15.115.133	(23.003.244)
Aumento del capitale sociale	20.992.997	-
Altre variazioni del patrimonio netto	63.039.347	-
Azioni proprie	-	(676.249)
Altre riserve	80.616	-
Variazioni di altri debiti finanziari	(35.040.480)	24.096.437
Variazioni di altri crediti finanziari	(30.257.446)	-
FLUSSI DI CASSA NETTI DA ATTIVITÀ FINANZIARIE	18.815.034	23.420.188
VARIAZIONE DELLA LIQUIDITÀ	32.421.129	(2.260.329)
Disponibilità liquide ad inizio periodo	1.873.436	4.133.765
VARIAZIONE NETTA IN AUMENTO/(DIMINUZIONE) DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	32.421.129	(2.260.329)
DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE PERIODO	34.294.565	1.873.436

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

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

US\$	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve	Totale
SALDO AL 1° GENNAIO 2011	149.949.907	23.799.529	47.944.656	221.694.092
Riserva legale	-	(66.465)	66.465	-
Azioni proprie	-	-	(676.249)	(676.249)
Utile (perdita) totale	-	(2.769.190)	-	(2.769.190)
SALDO AL 31 DICEMBRE 2011	149.949.907	20.963.874	47.334.872	218.248.653

Note

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

d'Amico International Shipping S.A. ha adottato gli IFRS (International Financial Reporting Standard) e gli IAS (*International Accounting Standard*) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) e recepiti dall'articolo 26 della legge lussemburghese del 10 dicembre 2010. Nel termine "IFRS" sono inclusi anche tutti gli IAS in vigore, nonché tutte le interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), denominato in precedenza *Standing Interpretations Committee* (SIC).

Il Gruppo d'Amico International Shipping dispone di adeguate risorse, tali da garantire la propria operatività per il prossimo futuro; il bilancio viene quindi redatto sulla base del principio di continuità aziendale.

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

1. Principi contabili

Il presente bilancio d'esercizio è stato redatto in base al principio del costo storico e conformemente agli IFRS (International Financial Reporting Standard) applicabili.

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

Riconoscimento dei ricavi

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

Costi generali ed amministrativi

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

Proventi e oneri finanziari

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

Imposte

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

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

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

Operazioni in valuta

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

Immobilizzazioni materiali

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

Strumenti finanziari

Gli strumenti finanziari sono contratti che danno origine ad attività e a passività finanziarie, ovvero a strumenti rappresentativi di capitale per un'altra entità, come definiti nello IAS 32 (Strumenti Finanziari: esposizione nel bilancio e informazioni integrative); essi vengono iscritti a bilancio a valore di mercato (*fair value*) nel momento in cui il Gruppo diviene controparte contrattuale dell'operazione relativa allo strumento (data di negoziazione). Le passività vengono classificate facendo riferimento alla sostanza dell'accordo contrattuale dal quale esse hanno origine, e in base alle relative definizioni di passività finanziaria. Per i contratti negoziati a prezzo di mercato, il *fair value* dello strumento è equivalente al suo costo di acquisto (valore nominale dell'operazione). Se lo strumento non è valutato al *fair value*, i costi accessori e i proventi dell'operazione direttamente attribuibili alla negoziazione, quali ad esempio i costi di intermediazione, vengono presi in considerazione in occasione dell'iniziale iscrizione a bilancio dello strumento. A seconda delle caratteristiche dello strumento, la valutazione delle attività finanziarie viene effettuata al *fair value* o sulla base del costo ammortizzato. Le passività finanziarie vengono valutate sulla base del costo ammortizzato. La valutazione al *fair value* viene applicata esclusivamente alle passività

finanziarie detenute per la negoziazione e agli strumenti finanziari derivati. Il *'fair value'* è il corrispettivo al quale un'attività può essere scambiata, o una passività estinta in una libera transazione fra parti consapevoli e disponibili. La valutazione al costo ammortizzato prevede l'iscrizione a bilancio dell'attività o della passività al valore rilevato inizialmente, al netto di rimborsi di capitale, aumentati o diminuiti per l'ammortamento, applicando il metodo dell'interesse effettivo sulle differenze fra il valore iniziale e il valore a scadenza. Tali importi potranno comunque essere rettificati a seguito di diminuzioni di valore o in caso di irrecuperabilità. Il tasso di interesse effettivo è quel tasso che riporta all'origine i futuri flussi finanziari in uscita all'importo netto dell'attività o della passività finanziaria. Nel calcolo sono comprese le spese ed i proventi esterni direttamente imputati in fase di iniziale iscrizione a bilancio dello strumento finanziario. Vengono di seguito evidenziati i principi contabili adottati per specifiche attività e passività.

Attività finanziarie non correnti (partecipazioni in imprese controllate)

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

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

Crediti

I crediti vengono inizialmente valutati al loro valore nominale (che rappresenta il *'fair value'* dell'operazione); successivamente vengono valutati al costo ammortizzato, al netto delle svalutazioni per perdite di valore, e vengono iscritti nel conto economico quando vi sia la prova oggettiva che l'attività si è svalutata. Tali svalutazioni vengono calcolate come differenza fra il valore di bilancio e il valore attuale dei flussi di cassa futuri, scontato al tasso di interesse effettivo applicabile

in origine all'attività. In particolare, con riferimento ai crediti commerciali a breve, ed in considerazione della scarsa significatività dell'elemento temporale, la valutazione a costo ammortizzato coincide con il valore nominale al netto delle svalutazioni per perdita di valore.

Le svalutazioni vengono applicate quando la direzione aziendale considera sia in dubbio il pieno recupero del credito. Se l'ammontare viene giudicato non recuperabile, si procede alla sua totale svalutazione nel conto economico complessivo.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Debiti

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

Strumenti derivati

La Società non utilizza strumenti finanziari derivati.

Fondi rischi ed oneri

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

Azioni proprie

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

Dividendi

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

Warrants

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

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

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio la direzione aziendale effettua valutazioni e, ove necessario, adotta delle stime. Le decisioni degli amministratori sono basate sull'esperienza passata e sulle previsioni connesse al verificarsi di eventi futuri, e pertanto sono da considerarsi ragionevoli. Procedimenti di stima coinvolgono le diverse aree di business. Di seguito si riportano quelle aree maggiormente interessate da tali procedimenti.

Valore di bilancio degli investimenti

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

Accantonamenti per debiti d'imposta

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

Nuovi principi contabili

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2012

Non ci sono nuovi IFRS (*International Financial Reporting Standards*) o IFRIC applicabili rispetto a quelli applicati alla relazione di bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011.

Principi contabili, variazioni ed interpretazioni non ancora in vigore

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

IFRS 7 "Strumenti finanziari: Informazioni integrative — Trasferimenti di attività finanziarie": prevede maggiori

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

IFRS 9 "Strumenti finanziari": riguarda la contabilizzazione e la valutazione delle attività finanziarie, per determinare se tali attività debbano essere iscritte al costo ammortizzato o al *fair value*, e il relativo metodo di contabilizzazione dei derivati incorporati nelle attività finanziarie. Il principio contabile si applicherà ai periodi contabili che decorreranno dal 1° gennaio 2015, anche se è consentita la sua adozione anticipata.

IFRS 13 "Valutazione del *fair value*": fornisce indicazioni su come determinare il *fair value* qualora ciò sia richiesto o permesso da altri principi contabili internazionali e contiene ulteriori obblighi informativi che consentano agli utilizzatori del bilancio di valutare i metodi utilizzati dalle imprese per effettuare le valutazioni del *fair value* e gli effetti di tali misurazioni sui risultati finanziari. Il principio contabile si applicherà ai periodi contabili che decorreranno dal 1° gennaio 2013, anche se è consentita la sua adozione anticipata. Gli amministratori non prevedono che l'adozione dei principi contabili e delle relative interpretazioni già emessi ma non ancora entrati in vigore avrà un impatto sostanziale sul bilancio.

2. Informativa sul capitale

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

Il capitale del Gruppo è stato costituito a inizio 2007 in occasione dell'operazione di IPO, tenendo conto dei rischi riguardanti d'Amico International Shipping in quanto società e l'intero settore in cui operano le controllate. Nel mese di dicembre 2012 il capitale della Società è stato aumentato coerentemente con la strategia di sostegno della continua crescita ed espansione sui mercati tradizionali delle sue società operative, tramite l'ordine di sei nuove navi con caratteristiche innovative (navi Eco) che consentono di

ridurre il consumo di carburante. Il capitale emesso è interamente versato e comprende le riserve e gli utili riportati a nuovo come descritto nella nota 13.

Oltre al patrimonio netto, la struttura del capitale di d'Amico International Shipping comprende da un finanziamento a breve termine concesso dall'azionista d'Amico International S.A. (cfr. nota 15).

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

3. Ricavi

US\$	2012	2011
RICAVI	800.000	600.000

Il dividendo di US\$ 800.000 percepito è stato distribuito dalla principale controllata operativa d'Amico Tankers Limited nel mese di giugno. Nel 2011 ammontava a US\$ 600.000.

4. Costi generali ed amministrativi

US\$	2012	2011
Costo del personale	(541.297)	(555.814)
Altri costi di gestione	(1.958.329)	(2.462.518)
TOTALE	(2.499.626)	(3.018.332)

Dipendenti

I dipendenti della Società sono due manager e due impiegati amministrativi, dato rimasto invariato dal 2011.

I costi totali per stipendi e salari ammontano a US\$ 541.297 (US\$ 555.814 nel 2011).

Altri costi di gestione

L'importo di US\$ 1.958.329 relativo al 2012 include i costi per parcelle professionali e costi per consulenze sostenuti dalla società durante l'esercizio, funzionali alla quotazione (US\$ 2.462.518 nel 2011).

Gli emolumenti sono stati corrisposti agli amministratori della Società per i servizi da essi resi alla società stessa e per la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione. L'importo complessivamente corrisposto è stato di EUR 725.000, di cui EUR 580.000 per parcelle al netto della ritenuta d'acconto del 20% (dato invariato rispetto al 2011).

5. Proventi (oneri) finanziari netti

US\$	2012	2011
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI	75.496	(344.869)

I proventi finanziari netti ammontano a US\$ 75.496 (oneri pari a US\$ 344.869 nel 2011) e comprendono gli utili realizzati su transazioni finanziarie (plusvalenze da cessioni del portafoglio unitamente agli interessi su obbligazioni) al netto degli interessi passivi sul prestito ricevuto da d'Amico Tankers Limited, pari a US\$ 189.974 (US\$ 153.702 nel 2011) e dell'assistenza finanziaria ricevuta nel 2012 dall'azionista d'Amico International (US\$ 135.077).

Gli importi restanti sono costituiti da perdite su cambi nei debiti commerciali, dovute alla variazione sfavorevole del tasso di cambio del dollaro USA rispetto all'Euro, e dagli oneri finanziari corrisposti alle banche a fronte di servizi ricevuti.

6. Imposte

US\$	2012	2011
IMPOSTE	2.100	(2.321)

Le imposte per il 2012 includono gli importi minimi dell'imposta patrimoniale e dell'imposta sul reddito relative all'esercizio in esame.

Poiché in Lussemburgo i dividendi non sono assoggettati all'imposta sui redditi delle società, a fine 2012 la holding d'Amico International Shipping S.A. ha accumulato perdite fiscali da riportare a nuovo per circa euro 32,6 milioni (US\$ 43,0 milioni).

In Lussemburgo l'aliquota fiscale teorica per i redditi societari è pari al 30%. Non sono state contabilizzate attività fiscali differite, in quanto la direzione non ritiene che vengano generati utili soggetti a imposizione in compensazione dei quali possano essere utilizzate le perdite pregresse deducibili.

La d'Amico International Shipping è assoggettata al regime fiscale patrimoniale netto in vigore in Lussemburgo; per il 2011-2012 il calcolo degli attivi patrimoniali netti imponibili non ha generato oneri fiscali.

7. Immobilizzazioni materiali

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

US\$	2012	2011
COSTO		
Al 1° gennaio 2012	55.686	52.440
Incrementi	13.962	3.246
Cessioni	(52.442)	-
Al 31 dicembre 2012	17.206	55.686
AMMORTAMENTI		
Al 1° gennaio 2012	52.442	48.774
Quota di ammortamento del periodo	3.236	3.668
Svalutazione e differenze di cambio	(49.199)	-
Al 31 dicembre 2012	6.479	52.442
VALORE CONTABILE NETTO		
AL 31 DICEMBRE 2012	10.727	3.244

8. Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni in imprese controllate

Società	Paese	Partecipazione	Valuta	Incrementi (decrementi)	Valore di bilancio al 31 Dic 2012
d'Amico Tankers Limited	IRL	100%	USD	-	178.921.920
Glenda International Shipping Ltd.	IRL	50%	USD	-	73.135.414
			USD	-	252.057.334

d'Amico Tankers Limited è la principale controllata operativa del Gruppo d'Amico International Shipping, mentre Glenda International Shipping Ltd (GIS) è la società-veicolo della joint venture con il Gruppo

Glencore, uno dei più importanti operatori a livello mondiale nel settore del commercio delle *commodities* e delle materie prime. Gli investimenti sono considerati come investimenti finanziari a lungo termine.

Partecipazione detenute tramite d'Amico Tankers Limited:

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

La direzione ritiene che i flussi di cassa netti futuri, che si prevede deriveranno da GIS nel medio termine, miglioreranno diventando utili sostenibili, grazie

all'aumento dei rendimenti nel mercato in cui opera il capitale investito.

9. Crediti a breve e altre attività correnti

US\$	Al 31 Dicembre 2012	Al 31 Dicembre 2011
CREDITI A BREVE E ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI	109.010	110.571

Nel 2012 e nel 2011 il saldo si compone di ratei attivi e crediti diversi della società.

10. Attività finanziarie correnti

US\$	Al 31 Dicembre 2012	Al 31 Dicembre 2011
ATTIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	-	14.325.851

Le obbligazioni in portafoglio, rappresentanti l'investimento della liquidità eccedente, sono state cedute nel corso dell'esercizio.

11. Crediti finanziari correnti

US\$	AI 31 Dic 2012	AI 31 Dic 2011
Glenda International Shipping Ltd.	5.277.850	5.277.850
d'Amico Tankers Limited	30.257.446	-
CREDITI FINANZIARI CORRENTI	35.535.296	5.277.850

A fine esercizio, i proventi derivanti dall'aumento di capitale sono stati trasferiti a d'Amico Tankers Limited per US\$ 50,0 milioni, allo scopo di finanziare la costruzione di sei nuove navi cisterna, portando il bilancio tra le società a un saldo di US\$ 30,3 milioni a favore di DIS. Il finanziamento comporta interessi al tasso LIBOR a 3 mesi sul dollaro USA, più un margine corrispondente alle condizioni di mercato. I tassi di interesse nel 2012 hanno oscillato da un minimo di 0,36% a 0,58%.

Il persistere della difficile situazione economica nei mercati in cui operano le controllate di DIS non ha consentito il rimborso nel 2012 del prestito in conto capitale a tasso zero concesso a Glenda International Shipping. Tuttavia la direzione ritiene che un miglioramento delle condizioni di mercato nel 2013 consentirà di rimborsare il suddetto prestito nel breve termine.

12. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

US\$	AI 31 Dic 2012	AI 31 Dic 2011
DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	34.294.565	1.873.436

Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti sono rappresentati dalla parte di fondi ricevuti a dicembre in seguito all'aumento di capitale.

13. Capitale e riserve

Capitale sottoscritto

L'attuale capitale sottoscritto e completamente versato di US\$ 35.987.977,40 (equivalente a € 27.275.294 al tasso

di cambio di fine esercizio) è rappresentato da 359.879.774 azioni senza valore nominale.

Il 2 ottobre 2012 l'Assemblea Straordinaria degli Azionisti, sulla base di una relazione specifica del Consiglio di Amministrazione, ha deliberato inizialmente la riduzione del capitale azionario emesso della Società dall'importo originario di US\$ 149.949.907 a US\$ 14.949.990,70 e ha attribuito l'ammontare corrispondente a tale riduzione a uno specifico conto di capitale. Gli azionisti hanno inoltre approvato la modifica del capitale sociale autorizzato portandolo a US\$ 50.000.000 suddiviso in 500.000.000 di azioni senza valore nominale. In seguito ai due ulteriori aumenti di capitale deliberati dal Consiglio di Amministrazione, il capitale sociale della società ammonta attualmente a US\$ 35.987.977,40 suddiviso in 359.879.774 azioni senza valore nominale. Tutte le azioni appartengono alla categoria delle azioni ordinarie e conferiscono gli stessi diritti di voto e diritto ai dividendi, vantano gli stessi diritti sul patrimonio residuo della Società ed in generale conferiscono gli stessi diritti e obblighi previsti dallo Statuto societario e dalle leggi lussemburghesi vigenti.

Contestualmente la Società ha emesso 69.976.622 warrants il cui esercizio è disciplinato dall'informativa allegata al Prospetto. In particolare, nel rispetto dei termini e delle condizioni per l'esercizio dei warrants, i detentori possono esercitare il loro diritto durante i seguenti periodi: durante ciascun giorno di negoziazione del mese di gennaio 2014 al prezzo di euro 0,36 cadauno, durante ciascun giorno di negoziazione del mese di gennaio 2015 al prezzo di euro 0,40 cadauno e durante ciascun giorno di negoziazione del mese di gennaio 2016 al prezzo di euro 0,46 cadauno, sebbene il Consiglio d'Amministrazione possa, all'occorrenza di determinati eventi, dichiarare ulteriori periodi di sottoscrizione oppure sospendere tale periodo.

Utili riportati a nuovo

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

Altre riserve

Comprendono le seguenti voci:

US\$ migliaia	AI	AI
	31 Dic 2012	31 Dic 2011
Riserva sovrapprezzo azioni	258.373.003	60.582.975
Azioni proprie	(16.357.027)	(16.356.399)
Riserva legale	3.108.296	3.108.296
TOTALE	245.124.272	47.334.872

Riserva sovrapprezzo azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è stata costituita nei precedenti esercizi a seguito dell'operazione di IPO del Gruppo, ed è relativo all'aumento del capitale sociale effettuato a inizio maggio del 2007 e in seguito al secondo aumento di capitale avvenuto a fine 2012. Tale ammontare è al netto dei costi e delle spese strettamente connessi alla procedura di quotazione e all'aumento di capitale (principalmente commissioni bancarie e relativi onorari e spese per consulenze).

Azioni proprie

Le azioni proprie a fine 2012 comprendono 5.090.495 azioni ordinarie (5.090.495 nel 2011) per un importo di US\$ 16,4 milioni (US\$ 16,4 milioni nel 2011), corrispondenti all'1,41% del capitale emesso alla data del bilancio (3,39% nel 2011). Tali azioni sono state acquistate nel 2007, nel 2008 e durante il secondo semestre del 2011, in seguito all'approvazione del programma di riacquisto azioni proprie.

Riserva legale

È prevista dalla legge lussemburghese ed è stata costituita destinandovi il 5% degli utili soggetti a tassazione.

14. Debiti a breve ed altre passività correnti

US\$	AI	AI
	31 Dic 2012	31 Dic 2011
ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI	1.560.275	359.153

L'ammontare della passività correnti nel 2012 si riferisce all'attività amministrativa ordinaria della Società e alle spese amministrative/consulenze ricevute in relazione all'aumento di capitale del quarto trimestre (US\$ 359.153 nel 2011).

15. Altre passività finanziarie correnti

US\$	AI	AI
	31 Dic 2012	31 Dic 2011
ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	20.000.000	55.040.480

Il saldo rappresenta il finanziamento a breve termine concesso dalla holding d'Amico International S.A., società di diritto lussemburghese; il finanziamento, concesso al tasso LIBOR a 3 mesi sul dollaro USA più uno spread del 2%, è stato interamente rimborsato a gennaio 2013 utilizzando i proventi dell'aumento di capitale.

Il debito finanziario nei confronti di d'Amico Tankers Limited (DTL) a fine 2011 ammontava a USD 55.040.480 ed è stato rimborsato nel corso dell'anno, consentendo a DTL di finanziare sei nuove navi moderne rispettose dell'ambiente.

16. Informazioni sul rischio finanziario

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

Rischio di cambio

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

Rischio di tasso d'interesse

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

Rischio di liquidità

La Società è esposta al rischio di liquidità derivante dal possibile disallineamento tra le necessità di cassa e i flussi di liquidità in entrata, principalmente causato dal pagamento dei costi generali e amministrativi inerenti all'attività della holding e alla sua presenza sul mercato dei capitali. Come parte del processo di programmazione dei finanziamenti, DIS gestisce il rischio di liquidità concentrandosi sulla struttura del capitale in modo da bilanciare i fondi disponibili unitamente alla liquidità che

si prevede sarà generata dalle attività operative delle controllate e dalle linee di credito, per permettere alla Società di mantenere un livello di liquidità adeguato alle sue esigenze.

La struttura del capitale del Gruppo è fissata entro i limiti stabiliti dal Consiglio di Amministrazione della Società. Nel mese di dicembre la Società ha migliorato la sua liquidità tramite un aumento del capitale sociale.

17. Operazioni con parti correlate

Nel corso del 2012 d'Amico International Shipping ha effettuato operazioni con parti correlate, fra le quali anche la controllante italiana capofila d'Amico Società di Navigazione S.p.A. (DSN), e con alcune delle controllate della DSN (Gruppo d'Amico). Tali operazioni sono state effettuate sulla base di accordi negoziati secondo termini e condizioni di mercato. La controllante diretta del Gruppo d'Amico International Shipping è la d'Amico International S.A., società costituita in Lussemburgo.

Tali operazioni comprendono la percezione di un

dividendo distribuito da d'Amico Tankers Limited e le stipule di un finanziamento fruttifero a breve termine con la stessa, di un contratto di noleggio con la controllante diretta e di accordi per la gestione di servizi (risorse umane, consulenza giuridica, servizi informatici e di audit interno) con le società del Gruppo d'Amico, per un costo complessivo pari a US\$ 652.700.

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni fra parti correlate sul conto economico 2012 della Società sono i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Tankers Limited	Tamburi Investment Partners	d'Amico International S.A.	Amministratori e dirigenti chiave
Ricavi	800.000					
<i>di cui</i>						
Dividendi	800.000	-	800.000	-	-	-
Costi generali ed amministrativi	(2.499.626)					
<i>di cui</i>						
Costo del personale	(755.000)	-	-	-	-	(755.000)
Accordo di fornitura di servizi	(1.177.464)	(293.297)		(849.778)	(34.389)	
Proventi (oneri) finanziari netti	(75.496)					
<i>di cui</i>						
Interessi da partecipazioni finanziarie	(325.051)	-	(189.974)	-	(135.077)	-
TOTALE		(293.297)	610.026	(849.778)	(169.466)	(755.000)

Il prospetto seguente illustra l'effetto (suddiviso per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sul conto economico della Società dell'esercizio 2011:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Società di Nav. S.p.A.	d'Amico Tankers Limited	d'Amico International S.A.
Ricavi	600.000	-	-	-
<i>di cui</i>				
Dividendi	600.000	-	600.000	-
Costi generali ed amministrativi	(3.018.332)			
<i>di cui</i>				
Accordo di fornitura di servizi	(169.932)	(130.896)	-	(39.036)
Proventi (oneri) finanziari netti	(344.869)			
<i>di cui</i>				
Interessi da partecipazioni finanziarie	(153.702)	-	(153.702)	-
TOTALE		(130.896)	(446.298)	(39.036)

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

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

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria della Società al 31 dicembre 2011 sono i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Finance Limited	d'Amico Tankers Limited
Crediti a breve e altre attività correnti	110.571	-	-
<i>di cui verso parti correlate</i>		16.760	16.760
Debiti a breve e altre passività correnti	(359.152)	-	-
<i>di cui verso parti correlate</i>			
Altre passività finanziarie correnti	(55.040.480)		
<i>di cui verso parti correlate</i>		(55.040.480)	(55.040.480)
TOTALE		16.760	(55.040.480)

18. Controllante capofila

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

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

19. Garanzie e impegni

Garanzie emesse per conto di imprese controllate

d'Amico International Shipping ha fornito garanzie alla propria controllata, d'Amico Tankers Limited, relative alla linea di credito revolving di originari US\$ 350,0 milioni concessa da Crédit Agricole Corporate & Investment Bank, alla linea di credito Mizuho di JPY 10,0 miliardi e alla linea di credito Crédit Agricole Corporate & Investment Bank e DNB NOR Bank ASA di US\$ 48,0 milioni. Il totale dell'esposizione riguardante tali agevolazioni al 31 dicembre 2012 ammontava a US\$ 204,2 milioni.

Il manager responsabile della redazione dei bilanci, Giovanni Barberis, dichiara, nella sua qualità di Direttore

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

28 febbraio 2013



Giovanni Barberis, Direttore finanziario



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

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

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

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

Leudelange, 1 marzo 2013

(Traduzione della relazione ufficiale redatta in inglese)

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE

Relazione sul bilancio d'esercizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, dal prospetto di conto economico complessivo, dalle variazioni del patrimonio netto, del rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative, della d'Amico International Shipping S.A. chiuso al 31 dicembre 2012.

Responsabilità degli amministratori sul bilancio

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

Responsabilità della società di revisione

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

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

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

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

Giudizio professionale

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della d'Amico International Shipping S.A. al 31 dicembre 2012 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale-finanziaria, il risultato economico, le variazioni di patrimonio netto ed i flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data.

Relazione su altri adempimenti legali e regolamentari

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

MOORE STEPHENS Audit S.A.R.L.

Horst SCHNEIDER
Réviseur d'Entreprises Agréé

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

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

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

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

Leudelange, 1 marzo 2013

(Traduzione della relazione ufficiale redatta in inglese)

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE

Relazione sul bilancio consolidato

Abbiamo effettuato la revisione contabile del bilancio consolidato, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal prospetto di conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative della d'Amico International Shipping S.A. al 31 dicembre 2012.

Responsabilità degli amministratori sul bilancio consolidato

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

Responsabilità della società di revisione

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

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

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

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

Giudizio professionale

A nostro giudizio, il bilancio consolidato della d'Amico International Shipping S.A. al 31 dicembre 2012 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico, le variazioni di patrimonio netto ed i flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data.

Relazione su altri adempimenti legali e regolamentari

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

MOORE STEPHENS Audit S.A.R.L.

Horst SCHNEIDER
Réviseur d'Entreprises Agréé

d'Amico International Shipping S.A.

Lussemburgo

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

Irlanda

d'Amico Tankers Limited
The Anchorage
17-19, Sir John Rogerson's Quay
Dublino 2 - Irlanda
Tel. +353 1 676 1840

Monaco

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

Regno Unito

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

Singapore

d'Amico Tankers Singapore Pte Limited
6 Battery Road #34-02
Singapore 049909
Tel. +65 6586 0860

www.damicointernationalshipping.com

