



Relazione Annuale 2010

Bilancio d'esercizio e consolidato al 31 dicembre 2010

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal Capitale sociale al 31 dicembre 2010 US\$ 149.949.907

Il documento è disponibile sul sito www.damicointernationalshipping.com





Indice

4	Lettera del Presidente agli Azionisti
5	Organi di Amministrazione e Controllo
6	Dati di sintesi
7	Relazione sulla gestione
7	Struttura del Gruppo
8	Gruppo d'Amico International Shipping
12	Il settore delle navi cisterna
14	Azionisti
16	Risorse umane
17	Gestione delle navi
19	Responsabilità sociale d'impresa
20	Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario del Gruppo
28	Risultati trimestrali
30	Eventi significativi verificatisi nell'esercizio
33	Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione
	prevedibile della gestione
38	Corporate Governance
44	Piano di Stock Option
45	Articoli 36 e 39 del Regolamento Mercati
	Gruppo d'Amico International Shipping
46	Bilancio consolidato al 31 dicembre 2010
48	Conto economico consolidato
48	Conto economico consolidato complessivo
49	Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata
50	Rendiconto finanziario consolidato
51	Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato
52	Note esplicative
	d'Amico International Shipping S.A.
84	Resoconto di gestione e bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2010
86	Resoconto di gestione
91	d'Amico International Shipping S.A Bilancio e note esplicative al 31 dicembre 2010

Relazioni della Società di Revisione

Lettera del Presidente agli Azionisti

Dopo la flessione della domanda di prodotti petroliferi registrata nel 2009, il miglioramento dello scenario economico nel 2010 non si è tradotto in una piena ripresa dei noli nel segmento delle navi cisterna. Per far fronte all'aumento della domanda di prodotti petroliferi si è dovuto attingere anche alle ampie scorte di greggio, incrementando la capacità di raffinazione e aumentando l'offerta di nuove navi sul mercato. Il contesto operativo è stato inoltre caratterizzato da un leggero aumento dell'attività di 'compravendita' e da un parziale incremento del valore di mercato delle navi rispetto ai più bassi livelli del 2009.

Nonostante il generalmente difficile contesto operativo, d'Amico International Shipping ha confermato la propria competitività, realizzando performance superiori a quelle della media del mercato di riferimento. La solida posizione finanziaria e le significative risorse finanziarie disponibili pongono in evidenza la capacità della Società di minimizzare gli effetti negativi derivanti dall'attuale non favorevole ciclo del mercato delle navi cisterna. Nel 2010 d'Amico International Shipping ha consolidato ulteriormente la propria reputazione, la forza del marchio e le competenze nel settore della navigazione, grazie anche all'ottimizzazione del suo modello di business, privilegiando le relazioni a lungo termine con partner strategici come le principali compagnie petrolifere e i più importanti operatori del mercato delle materie prime. I nostri risultati finanziari del 2010 riflettono un miglioramento del quadro di riferimento di mercato, ma non ancora sufficiente ai fini del consequimento di utili netti.

Continua regolarmente il programma di consegna di nuove navi: all'inizio del 2011 sono state consegnate a GLENDA International Shipping, la joint venture costituita tra DIS e Glencore Group, le ultime tre delle sei navi MR ordinate, due delle quali erano già state consegnate nel corso del 2010.

La nostra visione sulle prospettive del mercato resta cauta per i primi mesi del 2011, mentre siamo maggiormente ottimisti per i mesi successivi. Questo alla luce del progressivo consolidamento, nel corso dei prossimi anni, della capacità di raffinazione fuori dai paesi dell'area OCSE, che comporterà l'aumento della domanda di tonnellaggio per miglia e delle percentuali di utilizzo delle navi.

Una significativa quota di ricavi del 2011 è già garantita grazie ai contratti a tariffa fissa, la cui incidenza sul totale del fatturato netto dell'anno in corso è prevista del 45%, invariata rispetto all'esercizio precedente. All'inizio del 2011, DIS ha rinnovato, con alcune delle principali compagnie petrolifere, diversi contratti a tariffa fissa in scadenza Tali contratti, che confermano l'alto livello competitivo e la qualità della flotta, sono stati conclusi a tariffe di noleggio tali da rafforzare la generazione di cassa, preservando la capacità della Società di creare valore per gli azionisti. Confermiamo inoltre il nostro impegno costante a prendere in considerazione opportunità strategiche che ci consentano di crescere, aumentando il valore di d'Amico International Shipping.

Paolo d'Amico | Presidente del Consiglio di Amministrazione

Nel 2010 d'Amico International Shipping ha consolidato ulteriormente la propria reputazione, la forza del marchio e le competenze nel settore della navigazione, grazie anche all'ottimizzazione del suo modello di business, privilegiando le relazioni a lungo termine con partner strategici come le principali compagnie petrolifere e i più importanti operatori del mercato delle materie prime.

Organi di Amministrazione e Controllo

Consiglio di Amministrazione

Presidente

Paolo d'Amico¹

Amministratore delegato

Marco Fiori 1

Amministratori

Cesare d'Amico¹ Massimo Castrogiovanni² Stas Andrzej Jozwiak³ Giovanni Battista Nunziante Heinz Peter Barandun² John Joseph Danilovich²

Società di Revisione

Moore Stephens S.àr.l., Lussemburgo

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	2010	2009
Ricavi base time charter (TCE)	199.343	185.551
Risultato operativo lordo/ EBITDA	30.441	30.788
margine sul TCE in %	15,27%	16,59%
Utile (perdita) operativo / EBIT	(2.026)	(6.375)
margine sul TCE in %	(1,02)%	(3,44)%
Utile / (perdita) netto	(20.531)	(13.409)
margine sul TCE in %	(10,3)%	(7,23)%
Utile (perdita) per azione (US\$)	(0,137)	(0,089)
Flussi di cassa operativi	2.431	18.126
Investimenti lordi (CapEx)	56.583	84.502
Totale attività	709.518	725.140
Indebitamento finanziario netto	230.960	171.360
Patrimonio netto	333.106	353.499

Altri dati operativi

	2010	2009
Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) ¹	15.291	15.904
Flotta - Numero medio di navi	39,7	38,5
- Di proprietà	17,0	15,5
- A noleggio	20,1	18,1
- A noleggio attraverso pool	2,6	4,9
Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili ² (%)	2,9%	2,5%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni-nave disponibili 3 (%)	45,5%	54,8%

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

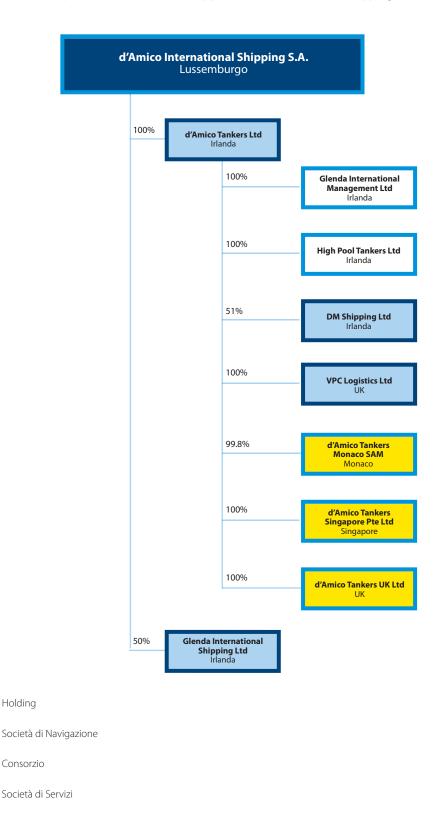
² Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (off-hire days) - inclusi i giorni di fermo nave per bacini - ed il totale dei giorni-nave disponibili (numero di giorni tra la consegna e la riconsegna della nave nell'esercizio considerato).

³ Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili (%): questo dato rappresenta il numero di giorni in cui le imbarcazioni sono impiegate con contratti time charter, ivi inclusi i giorni di non utilizzo (off-hire days), diviso per il numero dei giorni-nave disponibili, definito come il numero di giorni compresi tra la consegna e la riconsegna di tutte le imbarcazioni nell'esercizio considerato.

Relazione sulla gestione

Struttura del Gruppo

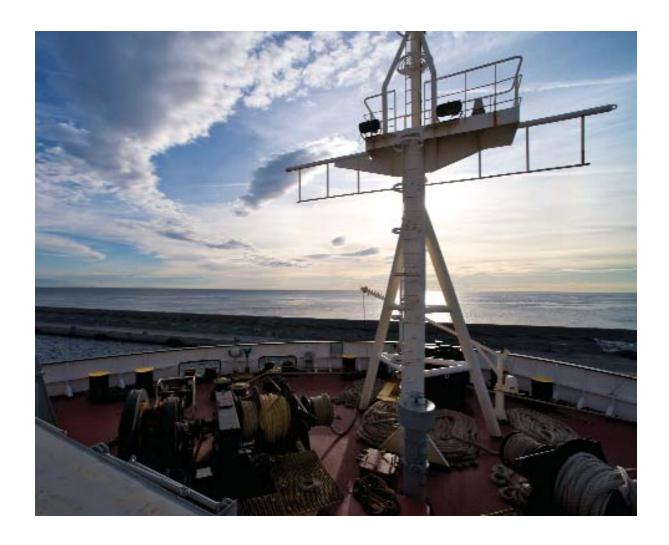
Di seguito viene riportata la struttura del Gruppo d'Amico International Shipping:



Gruppo d'Amico International Shipping

d'Amico International Shipping S.A. (DIS, il Gruppo o d'Amico International Shipping), è una società attiva nel trasporto internazionale 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 5,1 anni, rispetto ad un'età media di settore di 9,3 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 quali ExxonMobil, Total, Shell, Petrobras, ENOC, Glencore e Vitol.

Tutte le navi sono state, inoltre, 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 2010 il 67,5% delle navi della flotta d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di prodotti.



FlottaNelle tabelle seguenti sono riportate alcune informazioni sulla flotta, che al 31 dicembre 2010, comprendeva **38,5 navi:**

FI	oti	ta	M	R

Nome della nave	della nave Tpl (Dwt) Anno di costruzione Costruttore, paese		Costruttore, paese	Classe IMO
Di proprietà				
GLENDA Melanie ¹	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
GLENDA Meredith ¹	46.147	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
High Strength ²	46.800	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
GLENDA Megan ¹	47.147	2009	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
High Efficiency ²	46.547	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Venture	51.087	2006	STX, Corea del Sud	IMO III
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 III
High Performance	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO III
High Valor	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO III
High Courage	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO III
High Endurance	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO III
High Endeavour	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO III
High Challenge	46.475	1999	STX, Corea del Sud	IMO III
High Spirit	46.473	1999	STX, Corea del Sud	IMO III
High Wind	46.471	1999	STX, Corea del Sud	IMO III
A noleggio con opzione d	i acquisto			
High Enterprise	45.800	2009	Shin Kurushima, Giappone	IMO III
High Pearl	48.023	2009	Imabari, Giappone	-
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High Century	48.676	2006	Imabari, Giappone	-
High Nefeli	45.976	2003	STX, Corea del Sud	IMO III
A noleggio senza opzione	di acquisto			
High Force	53.603	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
High Saturn	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO III
High Mars	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO III
High Mercury	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO III
High Jupiter	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO III
Uzava	52.622	2008	Third May Shipyard, Croazia	IMO II
High Glory	45.700	2006	Minami Nippon, 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	-

¹ GLENDA Megan, GLENDA Meredith e GLENDA Melanie sono di proprietà di GLENDA International Shipping, in cui DIS detiene una partecipazione del 50%.

² High Efficiency e High Strength sono di proprietà di DM Shipping (in cui DIS detiene una partecipazione del 51%) e sono noleggiate a d'Amico Tankers Limited.

Flotta handysize

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Di proprietà				
Cielo di Salerno	36.032	2002	STX, Corea del Sud	IMO III
Cielo di Parigi	36.032	2001	STX, Corea del Sud	IMO III
Cielo di Londra	35.985	2001	STX, Corea del Sud	IMO III
A noleggio con opzione di	acquisto			
Malbec	38.499	2008	Guangzhou, Cina	IMO III
Marvel	38.603	2008	2008 Guangzhou, Cina	
A noleggio senza opzione o	di acquisto			
Cielo di Guangzhou¹	38.877	2006	Guangzhou, Cina	IMO II
Handytanker Liberty ²	34.620	2006	Dalian, Cina	IMO III
Cielo di Napoli	40.083	2002	Shina, Corea del Sud	

Impiego della flotta e partnership

N. 0	N. di navi di DIS				
Impiego diretto	14,5				
High Pool (navi MR)	8,0	11,0			
GLENDA Int. Mgmt (navi N	ΛR) 15,0	34,0			
Handytankers Pool	1,0				
Totale	38,5				

Al 31 dicembre 2010, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 14,5 navi: 7 MR ('Medium Range') e una nave *handysize* mediante contratti di noleggio a lungo termine con Total, Exxon e Glencore e 6 handysize, precedentemente utilizzate tramite il pool Handytankers, attualmente impiegate sul mercato spot. Il Gruppo impiega una parte consistente delle proprie navi tramite accordi di partnership che gli consentono di dispiegare una flotta significativa per dimensioni e per copertura geografica, permettendo a d'Amico International Shipping di fornire ai clienti un servizio completo e di ampliare la propria copertura geografica, cogliendo vantaggiose opportunità commerciali ed aumentando la flessibilità di utilizzo della flotta.

High Pool Tankers Limited – consorzio con Nissho Shipping Co. Limited (Giappone) e Mitsubishi Corporation, che al 31 dicembre 2010 gestiva 11 navi cisterna MR. d'Amico International Shipping, tramite d'Amico Tankers Limited, è responsabile in via esclusiva della gestione commerciale del pool, in particolare del noleggio, delle operazioni navali e dell'amministrazione.

GLENDA International Management Limited – accordo commerciale concluso con Glencore/ST Shipping per gestire le navi sotto un unico marchio commerciale, 'GLENDA'. Al 31 dicembre 2010, GLENDA International Management Limited gestiva 34 navi cisterna MR.

Oltre agli accordi consortili, DIS ha costituito assieme a importanti partner strategici due joint venture per il controllo congiunto delle navi. La prima di tali joint venture, DM Shipping Ltd, consente a d'Amico International Shipping di ampliare le proprie relazioni con il Gruppo Mitsubishi. Le due navi MR sono state consegnate nel 2009. Le navi DM Shipping vengono noleggiate a d'Amico Tankers Ltd e utilizzate nell'High

¹ Contratto di noleggio a scafo nudo

² Nave noleggiata attraverso il pool

Relazione sulla gestione

Pool. La seconda joint venture, costituita con il Gruppo Glencore e denominata GLENDA International Shipping, attualmente è proprietaria di tre navi, consegnate rispettivamente ad agosto del 2009 e a febbraio e novembre 2010. La joint venture conta inoltre fra i suoi ordinativi i contratti d'acquisto di 3 nuove navi MR 'product/chemical', con consegna prevista nel primo trimestre 2011. Tali navi verranno gestite tramite GLENDA International Management Ltd.

Handytankers Pool – consorzio costituito principalmente con A.P. Moller-Maersk. In seguito al processo di riorganizzazione, l'attuale coinvolgimento di DIS nel pool Handytankers è stato ridotto a 1 nave.

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 72,5 navi, parte di proprietà e parte a noleggio; di esse, 38,5 fanno parte della flotta di d'Amico International Shipping ed operano nel mercato delle navi cisterna, mentre le rimanenti 34 sono navi drybulk 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 sul mercato internazionale. 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 2010 il Gruppo impiegava 437 dipendenti come personale marittimo e 49 dipendenti come personale di terra.



Il settore delle navi cisterna

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

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

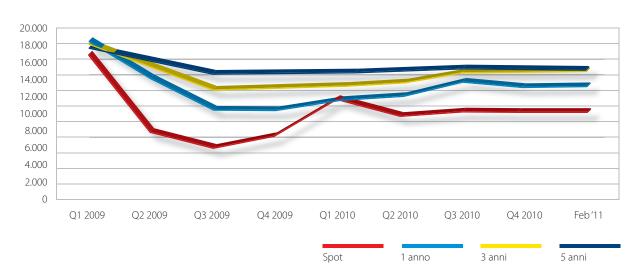
merci) e minimizzando sia i tempi di attesa che le giornate di navigazione a stive vuote.

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

Classe della nave cisterna (dwt)	Breve Raggio (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	Si	No		
% della flotta complessiva	21%	41%	39%		

¹ Fonte: Clarksons Research Services Limited al 1 gennaio 2011. % del totale delle navi cisterna (4.374 imbarcazioni). Sono escluse le imbarcazioni in acciaio inossidabile.

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





Azionisti

Investor Relations

L'Investor Relations Team di d'Amico International Shipping 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.

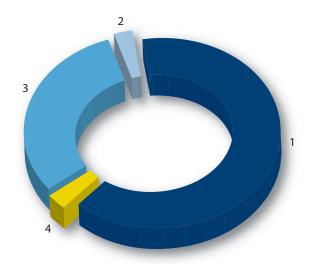
Le attività di presentazione dei risultati sono proposte trimestralmente, utilizzando conference call pubbliche, il cui accesso è possibile anche attraverso il sito internet nella sezione di *Investor Relations*. Nel corso dell'anno vengono costantemente mantenuti contatti con la comunità finanziaria attraverso incontri, *conference call* e *video conference call*, interventi presso *broker conference*, nonché tramite la partecipazione agli eventi organizzati da Borsa Italiana S.p.A. (segmento STAR). La partecipazione a *roadshow* con Azionisti e investitori è focalizzata sia presso i principali mercati finanziari di riferimento, sia verso nuove potenziali aree di interesse, dove il profilo degli stessi investitori si sposa 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, i dati storici di bilancio, i comunicati stampa, le presentazioni istituzionali, le pubblicazioni periodiche e la copertura degli analisti.

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

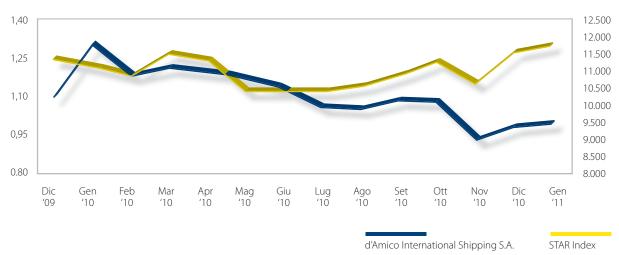
Azionisti

Il numero complessivo di azioni ordinarie emesse è pari a 149.949.907. Sulla base delle comunicazioni effettuate da parte degli azionisti ai sensi dell'art. 6 dello Statuto di d'Amico International Shipping, i seguenti investitori privati o istituzionali detengono partecipazioni che superano il 2% del totale delle azioni ordinarie emesse dalla medesima:



1	d'Amico International S.A.	65.09%
2	d'Amico International Shipping S.A.	2.90%
3	Altri	29.78%
4	Kairos Partners SGR S.p.A.	2.23%

Andamento del titolo



Nel 2010, la quotazione del titolo DIS è scesa del -10,8%, portandosi a euro 0,98, rispetto a una chiusura di dicembre 2009 pari a euro 1,10. La capitalizzazione di mercato delle azioni della Società è diminuita a euro 146 milioni a fine 2010, rispetto a euro 164 milioni a fine 2009. I volumi medi di scambi giornalieri sul titolo sono stati di 161 mila azioni su base annua.

Politica dei dividendi

La politica dei dividendi è basata sulla liquidità disponibile corrente e futura, tenendo conto della struttura di capitale del Gruppo e della sua politica di sviluppo, nonché degli andamenti futuri attesi del mercato.

Calendario finanziario

Il Calendario finanziario della Società per il 2011 è il seguente:

Bozza del bilancio annuale 2010	Martedì 22 febbraio
Assemblea annuale degli azionisti	Martedì 29 marzo
Primo resoconto intermedio di gestione 2011	Giovedì 05 maggio
Relazione finanziaria semestrale 2011	Giovedì 28 luglio
Terzo resoconto intermedio di gestione 2011	Giovedì 27 ottobre

Risorse umane

Al 31 dicembre 2010 il Gruppo impiegava 437 dipendenti come personale marittimo e 49 dipendenti come personale di terra.

Personale marittimo

La gestione degli equipaggi rappresenta uno dei fattori principali per la sicurezza e l'efficienza della flotta. Al fine di garantire un servizio di alta qualità, d'Amico International Shipping ha stipulato un accordo di assistenza infragruppo per tale servizio con la propria controllante, d'Amico Società di Navigazione S.p.A.. Tale accordo consente al Gruppo di avvalersi degli oltre 75 anni di esperienza di d'Amico Società di Navigazione nella proprietà e nella gestione di navi.

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

Per realizzare un programma di reclutamento efficace, il Gruppo mira a garantire la disponibilità di un numero consistente di dipendenti altamente qualificati. A tale proposito il Gruppo ha sviluppato un programma di selezione del personale a lungo termine per rispondere appieno alle proprie esigenze, che si basa su due attività parallele: (i) d'Amico Società di Navigazione ha costituito una base operativa nel mercato indiano mediante la controllata d'Amico Ship Ishima India Pvt. Ltd., con sede a Mumbai. Il mercato indiano è noto per la sua capacità di fornire equipaggi di qualità con conoscenza della lingua inglese. Gli equipaggi imbarcati sulle navi del Gruppo sono in maggioranza composti da personale indiano; (ii) lo scorso 1º luglio, d'Amico Società di Navigazione, insieme ad altri importanti partner istituzionali italiani, ha 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.

Il Gruppo garantisce mediante un adeguato programma di

formazione, che gli equipaggi imbarcati sulle proprie navi soddisfino gli alti standard di professionalità necessari. A tale riguardo, 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 International Shipping.

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

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

Personale di terra

La strategia del Gruppo, in linea con l'approccio adottato da d'Amico, considera la gestione di una flotta di ottima qualità e di personale altamente qualificato un fattore chiave del proprio successo e un elemento che rafforza la propria competitività. Per garantire, in un'ottica di medio-lungo termine, la combinazione ottimale tra competenze e mansioni o responsabilità del personale, la politica adottata da d'Amico per la gestione delle risorse umane attribuisce grande importanza alla formazione e alla definizione del percorso di crescita professionale di ciascuno. Sono perciò stati introdotti programmi articolati d'incentivazione, rafforzando la correlazione tra gli obiettivi dei singoli e quelli del Gruppo. Nell'ambito del programma di fidelizzazione dei dipendenti ritenuti più capaci, d'Amico organizza iniziative personalizzate destinate ai quadri (Centro di sviluppo). La politica di retribuzione è volta a favorire la competitività sul mercato del lavoro, coerentemente con gli obiettivi di sviluppo professionale e sempre nell'ottica generale di migliorare l'ambiente di lavoro.

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) e 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, come ExxonMobil, Shell, Total, Glencore, Petrobras, Vitol e Vela, annoverate fra i clienti abituali del Gruppo.

Per dimostrare la conformità delle proprie navi, d'Amico ha sviluppato e adottato un rigoroso sistema di analisi ambientale per l'individuazione delle attività delle navi che incidono sull'ambiente (acqua, aria e altri elementi), che, fra tali interazioni, analizza quelle che potrebbero avere un impatto ambientale rilevante. 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 quello 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 allegati, 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 relativi parti di ricambio, nonché incaricando consulenti e supervisori 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 ed 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 ed 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 a garantire 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 Enviroment*, ovvero Sicurezza, Qualità ed Ambiente). Tali procedure sono operative per tutte le navi della flotta, in conformità con gli standard qualitativi ISO 9001:2000 a ISO 14001:2004 introdotti dall'*International Organisation for Standardisation*, e sono state certificate dal Registro Italiano Navale (RINA S.p.A.) nel 2003.

Ogni anno il team SQE di d'Amico esegue un audit interno (a bordo e a terra) al fine di individuare e analizzare tutti i fattori (ad esempio operazioni di bunkering e di trasporto, pulizia dei prodotti petroliferi/chimici, carico/trasporto/scarico dei prodotti), dei prodotti o servizi che abbiano o possano avere un rilevante impatto ambientale, minimizzando così il rischio e cercando di ridurre le emissioni di CO2. L'analisi si basa su numerosi dati, come il tipo di carburanti, il

consumo di acqua, le misurazioni dell'inquinamento acustico ed elettromagnetico, i dati costruttivi, il layout della nave e degli impianti, le procedure e la frequenza di manutenzione. Il Gruppo tiene conto anche degli aspetti ambientali indiretti, legati alle attività svolte da terzi, come lo smaltimento dei rifiuti solidi che vengono scaricati e le operazioni di bacino.

In linea con la filosofia di d'Amico, incentrata sulla ricerca di continui miglioramenti, nel 2010 i dirigenti tecnici del Gruppo hanno avviato numerosi progetti volti a garantire il più alto livello di sicurezza e di rispetto dell'ambiente, superiore ai requisiti minimi previsti dalla Convenzioni internazionali. Riportiamo di seguito alcuni tra i principali progetti gestiti nel 2010:

- la riqualificazione energetica di tutte le 'caldaie ausiliarie', per garantire il rispetto della direttiva dell'Unione europea sul tenore minimo di zolfo nei carburanti:
- per rispettare i più alti standard fissati dal programma TMSA, è stata applicata la procedura che prevede la redazione di una lista esaustiva dei "pezzi di ricambio essenziali e delle apparecchiature essenziali" a bordo delle navi;
- tutte le copie cartacee di schemi di progettazione, manuali e disegni sono stati convertiti in formato digitale per agevolarne la disponibilità e facilitarne il controllo e l'aggiornamento.



Responsabilità sociale d'impresa

La strategia del Gruppo d'Amico prevede anche il disegno 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 nonché dal riconoscimento della propria responsabilità nel contribuire ad uno sviluppo sostenibile.

I programmi CSR consistono in principi e politiche che coinvolgono le diverse funzioni di una società. Alcuni dei punti fondamentali delle politiche di gestione tecnica delle navi riportati nel paragrafo precedente, come il sistema delle procedure in materia di SQE (Safety, Quality and Enviroment, ovvero Sicurezza, Qualità ed Ambiente), costituiscono parte integrante del programma quadro di responsabilità sociale d'impresa. La precedente sezione relativa alla gestione del Personale Marittimo dimostra l'importanza che il Gruppo d'Amico attribuisce alle condizioni d'impiego, alla sicurezza e alla salute sul lavoro del proprio personale.

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 temperature delle merci);
- 6. Energy Conservation Awareness Plan (Programma di consapevolezza in materia di risparmio energetico), 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 quella del 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

Sintesi dei risultati dell'esercizio 2010

Dopo la flessione della domanda di prodotti petroliferi registrata nel 2009, nel 2010 i risultati di d'Amico International Shipping (DIS) sono migliorati. Nel corso dell'anno la domanda è aumentata a ritmi che, ogni trimestre, hanno costantemente superato le previsioni. L'incremento più significativo è stato registrato nei paesi in via di sviluppo non appartenenti all'area OCSE, seguiti più recentemente anche dai paesi OCSE che hanno messo a segno una ripresa superiore alle aspettative. Il miglioramento dello scenario economico non si è tradotto in una piena ripresa dei noli nel segmento delle navi cisterna. Nonostante l'incremento dei tassi di utilizzo di questo tipo di navi, per far fronte all'aumento della domanda di prodotti petroliferi si è dovuto attingere anche alle ampie scorte di greggio, incrementando la capacità di raffinazione e aumentando l'offerta di nuove navi sul mercato. Nel 2010, i periodi caratterizzati da tariffe di nolo delle navi cisterna più elevate sono dipesi da una stagione invernale particolarmente rigida, da un incremento della domanda di benzina durante l'estate e, da ultimo, da difficoltà di fornitura di gasolio in Asia nonché da opportunità di arbitraggio nei mercati della nafta.

I dati del 2010 riflettono un miglioramento del quadro di riferimento di mercato, ma non ancora sufficiente ai fini del conseguimento di utili netti. Per una migliore comprensione della performance finanziaria è importante sottolineare che la perdita netta di US\$ 20,5 milioni comprende una perdita su cambi di US\$ 7,8 milioni derivante dalla conversione del debito espresso in yen giapponesi. Tale perdita è stata causata dalla debolezza del dollaro USA rispetto allo divisa nipponica, elemento che continua peraltro a caratterizzare l'economia mondiale. Escludendo tale posta di carattere meramente contabile, sia per il 2010 che per l'esercizio precedente, la perdita netta è stata di US\$ 12,7 milioni nel 2010 rispetto a una perdita netta di US\$ 16,0 milioni nel 2009. Il miglioramento dei risultati è stato particolarmente evidente nel secondo semestre dell'esercizio rispetto agli ultimi due trimestri del 2009. Il risultato dell'ultimo trimestre del 2010, nonostante sia stato peggiore rispetto ai precedenti trimestri dello stesso anno, è significativamente migliore rispetto a quello realizzato nello stesso periodo del 2009: tale trimestre si è chiuso infatti con una perdita netta di US\$ 6,5 milioni (US\$ 5,0 milioni escludendo le perdite su cambi) rispetto alla perdita netta di US\$ 9,2 milioni del quarto trimestre del 2009 (US\$ 12,5 milioni escludendo gli utili su cambi).

Nonostante il generalmente difficile contesto operativo che ha caratterizzato l'esercizio, DIS ha confermato la propria competitività, realizzando performance superiori a quelle della media del mercato di riferimento, grazie anche all'ottimizzazione del suo modello di business. La solida posizione finanziaria e le significative risorse finanziarie disponibili pongono in evidenza la capacità di DIS di contenere al minimo le conseguenze finanziarie negative derivanti dall'attuale non favorevole ciclo del mercato delle navi cisterna. I flussi di cassa da attività operative generati nel corso dell'esercizio sono stati parzialmente compensati dagli utilizzi di cassa intervenuti nell'ultimo trimestre, ma il saldo rimane positivo su base annua.

Risultati operativi

US\$ migliaia	2010	2009
Ricavi	305.592	260.039
Costi diretti di viaggio	(106.249)	(74.488)
Ricavi base time charter	199.343	185.551
Costi per noleggi passivi	(102.314)	(91.336)
Altri costi operativi diretti	(53.367)	(45.901)
Costi generali ed amministrativi	(18.778)	(21.386)
Altri proventi operativi	5.557	3.860
Risultato operativo lordo	30.441	30.788
Ammortamenti	(32.467)	(37.163)
Utile/(Perdita) del periodo	(2.026)	(6.375)
Proventi (oneri) finanziari netti	(19.018)	(5.283)
Utile/(Perdita) ante imposte	(21.044)	(11.658)
Imposte sul reddito	513	(1.751)
Utile/(Perdita) del periodo	(20.531)	(13.409)

I *ricavi* nel 2010 sono stati di US\$ 305,6 milioni rispetto a un fatturato lordo di US\$ 260,0 milioni dell'esercizio precedente. L'incremento è dovuto principalmente all'aumento delle navi della flotta e la maggiore esposizione al mercato spot: il numero medio di navi della flotta nel 2010 è stato di 39,7 (38,5 navi nel 2009). Nel 2009 la percentuale di giorni-nave disponibili è stata del 2,9% (rispetto al 2,5% nel 2009), con una variazione spiegata dalla diversa tempistica degli interventi di bacino.

I *costi diretti di viaggio* risentono della sopra menzionata variazione dei ricavi, legata all'evoluzione della flotta e all'utilizzo delle navi, e della diversa incidenza dei costi variabili negli anni. Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato spot, e non quelle noleggiate, per le quali tali costi non

sono sostenuti, ammontano a US\$ 106,2 milioni nel 2010 (US\$ 74,5 milioni nel 2009). Su tale incremento, oltre all'utilizzo della flotta, hanno inciso il trend dei prezzi del carburante (bunker), parzialmente compensato e assorbito dal livello delle tariffe spot lorde

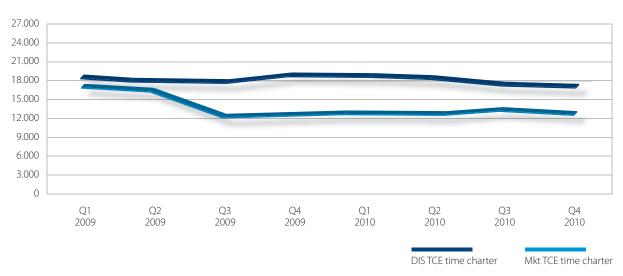
Nel 2010 i *ricavi base time charter* (TCE) sono stati di US\$ 199,3 milioni, in aumento del 7% rispetto all'esercizio precedente (US\$ 185,6 milioni). L'incremento di US\$ 13.7 milioni dei ricavi netti è stato sostenuto, oltre che dall'aumento nel numero di navi impiegate in media nel 2010, anche dalla ripresa delle tariffe spot rispetto al secondo semestre 2009.

La tabella che segue mette a confronto il trend delle tariffe TCE di DIS nel 2009 e nel 2010:

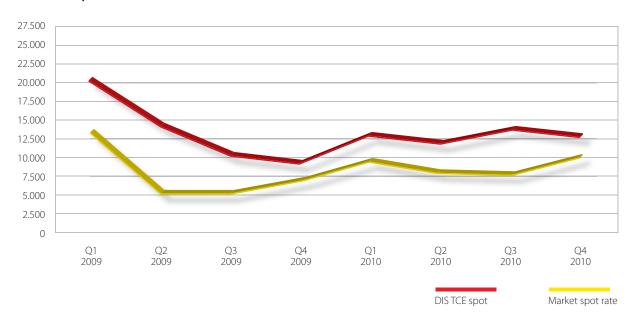
Tariffe giornaliere TCE di DIS		2	009					2010		
(Dollari USA)	Q1	Q2	Q3	Q4	FY	Q1	Q2	Q3	Q4	FY
Spot	20.358	14.422	10.248	9.343	13.069	12.961	11.960	13.690	12.864	12.854
Fissa	18.632	18.405	17.978	18.868	18.403	19.023	18.416	17.464	17.136	18.034
Media	19.375	16.504	13.879	14.235	15.891	15.901	15.260	15.336	14.809	15.291

Andamento tariffe giornaliere DIS

DIS tariffe TC



DIS tariffe spot



Dopo i livelli relativamente elevati di inizio 2010 (gennaio), dovuti all'inverno rigido, nel corso dell'esercizio i noli spot di DIS, migliorati del 25/30% rispetto al secondo semestre 2009, si sono stabilizzati, facendo poi registrare un'ulteriore crescita temporanea nei mesi di luglio e agosto. Nonostante la loro sostanziale stabilità, i noli di alcune rotte e aree

geografiche sono pur tuttavia stati caratterizzati da una certa volatilità. Si sottolinea che, ancora una volta, DIS, grazie alle partnership strategiche e al proprio posizionamento competitivo nel segmento delle navi cisterna, ha realizzato, nel periodo in esame, una performance costantemente migliore rispetto all'andamento generale del mercato spot.

Fonte: Clarksons Febbraio 2011

Nel 2010, coerentemente con la politica commerciale di DIS, la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa ('copertura') è stata del 45,5% in media, rispetto alla percentuale di copertura del 54,8% nel 2009. La diminuzione del ricavo medio giornaliero relativo ai contratti a tariffa fissa, registrata nel 2010, è dovuta agli effetti di alcuni contratti rinnovati/stipulati nel corso dell'esercizio, ed aventi l'obiettivo di consolidare ulteriormente i rapporti con le principali compagnie petrolifere, aspetto questo essenziale della strategia di DIS.

I *costi per noleggi passivi*, relativi alle navi a noleggio che compongono la flotta DIS, nel 2010 sono stati di US\$ 102,3 milioni (US\$ 91,3 milioni nel 2009). Tale aumento è dovuto al più elevato numero di navi a noleggio (una media di 20,1 nel 2010 rispetto a 18,1 nel 2009). I costi giornalieri per noleggi passivi sono rimasti stabili. I costi per le navi noleggiate attraverso pool (2,6 in media nel corso del 2010 e solo 1,0 alla chiusura dell'esercizio), sono inclusi nella voce Ricavi base *time charter*.

Gli *altri costi operativi diretti*, US\$ 53,4 milioni nel 2010 (US\$ 45,9 milioni nel 2009), comprendono i costi per equipaggi, spese tecniche, lubrificanti e quelli assicurativi e derivano principalmente dalla gestione delle navi di proprietà. Il lieve incremento registrato rispetto agli esercizi precedenti è dipeso principalmente dall'aumento del numero di navi della flotta e alla diversa tempistica delle spese per interventi di manutenzione ordinaria e di natura tecnica, che può dare origine a scostamenti tra un periodo e quello precedente di confronto. L'aumento dei costi operativi giornalieri resta invece contenuto. Le navi di proprietà gestite nel 2010 sono state 17,0, rispetto a una media di 15,5 nell'esercizio precedente. È importante sottolineare come il mantenimento di un ottimo livello qualitativo della flotta, il monitoraggio costante dei costi operativi, la scelta di equipaggi altamente qualificati, e l'applicazione delle procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente) volte a consentire il rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore, costituiscono fattori cruciali della politica strategica di d'Amico. Nella relazione sulla gestione sono riportate informazioni specifiche e dettagliate sulla politica di gestione della flotta e degli equipaggi adottata dal Gruppo d'Amico.

Nel 2010 si conferma la costante diminuzione dei **costi generali ed amministrativi** iniziata nel 2009, consentendo a DIS di ridurre ulteriormente tali costi, che comprendono principalmente i costi per il personale di

terra, nonché i costi relativi ad immobili, consulenze, viaggi e altre attività, da US\$ 21,4 milioni nel 2009 a US\$ 18,8 milioni nel 2010, con un miglioramento del 12%. Tali efficienze gestionali sono state inoltre favorite dall'andamento favorevole del tasso di cambio del dollaro USA rispetto all'euro nel 2010.

Gli *altri proventi operativi* sono stati di US\$ 5,6 milioni nel 2010 (US\$ 3,9 milioni nel 2009). Oltre alle commissioni di noleggio generate dalla gestione di navi di terzi attraverso i pool, il saldo comprende indennizzi assicurativi incassati in seguito a richieste di risarcimento.

Il *risultato operativo lordo (EBITDA)* nel 2010 è stato di US\$ 30,4 milioni (15,3% di margine sui ricavi base time charter), sostanzialmente in linea, su base annua, con il risultato dell'esercizio precedente (US\$ 30,8 milioni). Nel 2009 la maggior parte del risultato operativo lordo era stato realizzato nell'ancora forte primo trimestre seguito però poi da trimestri caratterizzati da un peggioramento nei risultati. Nel 2010, grazie al miglioramento dello scenario di mercato, il trend è stato completamente diverso, con il risultato operativo lordo in ripresa e caratterizzato da un'inversione di tendenza nel trend relativo. Nell'ultimo trimestre del 2010, in seguito a un relativo indebolimento dei noli, l'EBITDA è stato inferiore rispetto ai precedenti trimestri dello stesso esercizio attestandosi a US\$ 4,2 milioni. Tale dato rappresenta comunque un significativo miglioramento rispetto al livello molto basso del quarto trimestre dell'esercizio precedente (US\$ 2,1 milioni).

Gli *ammortamenti* ammontano a US\$ 32,5 milioni nel 2010 (US\$ 37,2 milioni nel 2009). La diminuzione è dovuta principalmente alla modifica della stima inerente la possibilità di utilizzo delle navi di DIS, passato da 17 a 20 anni, per tenere conto in modo più adeguato delle caratteristiche, delle condizioni commerciali e dell'impiego della flotta d'Amico, in seguito al confronto (*'benchmarking'*) con i criteri prevalentemente adottati nello stesso segmento di mercato.

Il *risultato operativo (EBIT)* dell'esercizio è stato di poco negativo (US\$ 2,0 milioni), ma migliorato rispetto alla perdita operativa di US\$ 6,4 milioni del 2009. L'EBITDA dell'ultimo trimestre non ha consentito a DIS di realizzare un EBIT positivo, diversamente da quanto accaduto non solo nel secondo ma anche nel terzo trimestre del 2010. Nonostante il mancato sostegno derivante dalle tariffe dei noli, le migliori condizioni del mercato e l'efficiente monitoraggio dei costi hanno

permesso a DIS di chiudere l'esercizio, a livello operativo, in sostanziale pareggio.

Gli oneri finanziari netti ammontavano a US\$ 19,0 milioni nel 2010 (US\$ 5,3 milioni nel 2009). Sul saldo ha inciso in misura rilevante la differenza di cambio negativa derivante dalla conversione in US\$ dei finanziamenti espressi in yen giapponesi, dovuta alla debolezza della divisa statunitense rispetto a quella nipponica, che ha causato una perdita non realizzata di US\$ 7,8 milioni (US\$ 2,6 milioni di utile nel 2009). Escludendo tale posta, la voce comprende gli interessi passivi su finanziamenti, di complessivi US\$ 11,2 milioni. Il leggero incremento rispetto al 2009 (US\$ 10,0 milioni) è dovuto a debiti verso banche relativi al programma di costruzione di nuove navi. Si segnala inoltre che i proventi finanziari netti realizzati nel 2009 di US\$ 2,2 milioni derivano dai contratti di noleggio a scafo nudo.

La *perdita ante imposte* per l'esercizio concluso al 31 dicembre 2010 è stata di US\$ 21,0 milioni (rispetto a una perdita di US\$ 11,7 milioni nel 2009).

La voce *imposte sul reddito* registra un saldo positivo di US\$ 0,5 milioni nel 2010 rispetto al costo di US\$ 1,7 milioni nel 2009. Tali importi, derivanti dall'assoggettamento della principale controllata operativa d'Amico Tankers Limited al regime di *tonnage tax* irlandese, sono stati compensati dallo storno del debito di imposta in precedenza accantonato e relativo ad alcuni ricavi ed indennizzi per i quali non era stato ritenuto applicabile il regime di *tonnage tax*.

La perdita netta nel 2010 è stata di US\$ 20,5 milioni, rispetto a quella di US\$ 13,4 milioni del 2009. In conseguenza della significativa incidenza delle perdite derivanti dalla conversione delle poste in valuta e nonostante il debole miglioramento del quadro di mercato, il risultato netto non ha potuto ancora beneficiare dell'inversione di tendenza registrata nelle performance 2010 a livello di risultati operativi. Per raggiungere un risultato netto positivo è necessario un rafforzamento delle tariffe di noleggio e, di conseguenza, una ripresa più marcata del mercato di riferimento delle navi cisterna.

Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata (stato patrimoniale)

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2010	Al 31 dicembre 2009
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	544.283	522.717
Attività correnti	165.235	202.423
Totale attività	709.518	725.140
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	333.106	353.499
Passività non correnti	284.658	261.220
Passività correnti	91.754	110.421
Totale passività e patrimonio netto	709.518	725.140

Le attività non correnti sono rappresentate dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al costo storico, al netto degli ammortamenti. Negli ultimi due anni il settore delle navi cisterna è stato caratterizzato da un significativo calo del valore di mercato stimato di questo tipo di navi. Nello stesso periodo, in seguito alla recessione dell'economia globale, l'industria navale ha inoltre registrato una notevole riduzione nel numero di transazioni, sia per navi usate che per nuovi ordini. Nel 2010 l'attività di 'compravendita' è leggermente aumentata e, grazie

anche minore pressione sulle tariffe dei noli, si è registrato un generale incremento del valore di mercato delle navi. Il valore di mercato della flotta di DIS è salito del 10% rispetto al dicembre 2009. Secondo le valutazioni fornite da un importante broker all'inizio di gennaio 2011, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS, inclusa la parte relativa alle nuove navi in costruzione, è di US\$ 492,5 milioni, rispetto a un valore contabile netto della flotta di US\$ 544,2 milioni. Il valore recuperabile dall'utilizzo delle navi è maggiore rispetto

al relativo valore di libro e, conseguentemente, non si sono rese necessarie svalutazioni per 'impairment'.

Gli *Investimenti lordi* nel 2010 sono stati di US\$ 56,6 milioni, relativi alle rate pagate ai cantieri per le navi in costruzione nell'ambito della joint venture GLENDA International Shipping Ltd. Tali investimenti comprendono inoltre i costi di bacino capitalizzati relativi alle navi di proprietà.

Le attività correnti al 31 dicembre 2010 erano pari a US\$ 165,2 milioni. Oltre alle voci del capitale circolante, ovvero rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 21,2 milioni e US\$ 41,0 milioni, le attività correnti comprendono crediti finanziari a breve per US\$ 76,5 milioni, di cui US\$ 8,2 milioni per investimenti di tesoreria e US\$ 68,3 milioni di disponibilità liquide e mezzi equivalenti. Al 31 dicembre 2010 i saldi delle rimanenze e dei crediti commerciali sono entrambi aumentati rispetto all'esercizio precedente (i saldi del 2009 erano infatti di US\$ 15,1 milioni e US\$ 28,3 milioni). L'incremento è dovuto all'aumentato numero di navi della flotta e alla maggiore percentuale di viaggi spot, che generalmente danno origine a crediti aggiuntivi derivanti da controstallie. Il saldo 2009 includeva inoltre crediti

finanziari correnti per US\$ 56,3 milioni relativi al rimborso degli anticipi pagati ai cantieri SLS in seguito alla cancellazione delle quattro navi cisterna, che sono stati interamente incassati nel corso del primo semestre 2010.

Le *passività non correnti* (US\$ 284,7 milioni) accolgono la parte dei debiti a lungo termine verso banche e sono commentate nella sezione successiva, relativa all'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, debiti commerciali e altre passività, per un totale di US\$ 68,9 milioni. Come per le attività correnti, anche i debiti commerciali hanno registrato un incremento rispetto alla fine del 2009 a US\$ 63,2 milioni in seguito essenzialmente all'aumento delle navi utilizzate sul mercato spot.

Il saldo del *patrimonio netto* al 31 dicembre 2010 era di US\$ 333,1 milioni (US\$ 353,5 milioni al 31 dicembre 2009). La variazione rispetto all'esercizio precedente è essenzialmente dovuta alla perdita netta sostenuta nel corso dell'esercizio.



Indebitamento netto

L'indebitamento netto al 31 dicembre 2010 ammontava a US\$ 231,0 milioni. L'aumento rispetto al saldo di US\$ 171,4 milioni registrato al termine dell'esercizio precedente è dovuto principalmente alle rate pagate per le navi in costruzione. Il rapporto tra indebitamento netto e patrimonio netto di 0,69 (0,48 al 31 dicembre

2009) è ampiamente positivo, nonostante l'aumento dell'indebitamento. Un'ulteriore conferma della solida posizione finanziaria di DIS nel corso dell'anno viene dall'importante riduzione dell'indebitamento a breve, il cui saldo al 31 dicembre 2010 era di soli US\$ 11,1 milioni.

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2010	Al 31 dicembre 2009
Liquidità		
Disponibilità liquide e Mezzi equivalenti	68.266	92.243
Crediti finanziari correnti		
Verso terzi	+	56.332
Attività finanziarie correnti	8.250	-
Totale attività finanziarie correnti	76.516	148.575
Debiti verso banche – correnti	11.065	44.983
Altri finanziatori	+	1.541
Altre passività finanziarie correnti		
Verso terzi (<i>fair value</i> dei contratti IRS)	11.753	12.191
Totale passività finanziarie correnti	22.818	58.716
Indebitamento finanziario netto corrente	(53.698)	(89.859)
Debiti verso banche – non correnti	284.658	250.436
Altre passività finanziare non correnti		
Verso terzi	+	10.783
Totale passività finanziarie non correnti	284.658	261.220
Indebitamento finanziario netto	230.960	171.360

Le risorse finanziarie a breve termine (*Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* oltre agli investimenti in tesoreria inclusi nelle *Attività finanziarie correnti*) continuano a mantenersi a livelli elevati, con un saldo di US\$ 76,5 milioni. Tale livello di liquidità consente a DIS di affrontare adeguatamente l'attuale andamento del mercato, ancora sotto pressione, nonché di finanziare la parte di capitale destinata agli investimenti già previsti per i prossimi esercizi nell'ambito del programma di costruzione di nuove navi.

I *Crediti finanziari correnti* relativi agli anticipi pagati ai cantieri navali SLS per la costruzione dell'ultima delle quattro navi originariamente ordinate da GLENDA International Shipping, la joint venture costituita tra DIS e Glencore Group, sono stati completamente recuperati nel 2010.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 31 dicembre 2010 era di US\$ 295,7 milioni (US\$ 295,4 milioni al 31 dicembre 2009), comprensivo

di US\$ 11,1 milioni con scadenza a un anno. L'indebitamento di DIS si articola nelle due linee di credito a favore di d'Amico Tankers Limited (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo: (i) debito di US\$ 149,0 milioni relativo alla linea di credito revolving concessa da Crediti Agricole su un periodo di 10 anni (con la partecipazione di altri istituti bancari); (ii) debito di US\$ 31,5 milioni relativo al prestito sindacato concesso da Mizuho Bank. L'indebitamento di DIS comprende inoltre la quota dei finanziamenti concessi alle due joint venture, GLENDA International Shipping Ltd e DM Shipping Ltd, consolidate proporzionalmente nel bilancio di DIS: (i) finanziamento Commerzbank AG Global Shipping e Credit Suisse per US\$ 84,1 milioni per le navi di nuova costruzione della joint venture GLENDA International Shipping Ltd Hyundai-Mipo, di cui tre già consegnate e con consegna delle restanti tre nel primo trimestre del 2011; (ii) linea di credito Mitsubishi UFJ Lease di US\$ 30,8 milioni in relazione al finanziamento delle due navi di DM Shipping Ltd consegnate nel 2009.

L'indebitamento netto comprende inoltre, alla voce Altre passività finanziarie correnti, il fair value negativo di US\$ 11,8 milioni degli strumenti di copertura derivati (essenzialmente contratti di swap su tassi di interesse). L'importo di US\$ 12,2 milioni, relativo al 31 dicembre 2009 alla voce Altri finanziatori, che rappresentava il debito di GLENDA International Shipping verso ST Shipping (per rimborso degli anticipi sulle navi in

costruzione), è stato liquidato in seguito all'accordo stipulato nel mese di febbraio 2010, e riportato nella voce Eventi significativi verificatisi nel periodo, riferendosi al trasferimento a d'Amico Tankers Limited e a ST Shipping and Transport Pte. Limited – Singapore rispettivamente di 2 navi cisterna MR Hyundai per il trasporto di prodotti chimici e 2 navi cisterna Hyundai da 74.000 dwt per il trasporto di prodotti petroliferi.

Flussi di cassa

I *flussi di cassa netti* dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010, sul cui andamento hanno influito gli investimenti significativi relativi al pagamento delle rate relative alle navi in costruzione, sono stati negativi per un importo di US\$ 24,1 milioni. Al netto degli investimenti finanziari a

breve termine di US\$ 8,3 milioni, gli utilizzi di cassa netti sono stati di US\$ 15,8 milioni. Sul saldo 2009 aveva influito positivamente l'incasso dei proventi della vendita di due navi.

US\$ migliaia	2010	2009
Flussi di cassa da attività operative	2.431	18.258
Flussi di cassa da attività di investimento	(54.062)	(28.677)
Flussi di cassa da attività finanziarie	27.548	61.262
Variazione della liquidità	(24.083)	50.843
Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(24.083)	50.843
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	92.243	41.482
Differenze di conversione su disponibilità liquide e mezzi equivalenti	106	(82)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	68.266	92.243

I *flussi di cassa da attività operative* nel 2010 sono stati di US\$ 2,4 milioni (rispetto a US\$ 18,3 milioni nel 2009, interamente generati però nel primo semestre dell'esercizio). Nel 2010 DIS, grazie ad un migliore, ma

ancora difficile mercato, ha confermato la propria capacità di generare flussi di cassa positivi, tali da mitigare gli effetti derivanti dal *momentum* negativo.

	Q1	Q2	Q3	Q4	FY
(Dollari USA)					
Flussi di cassa operativi	1.990	2.484	4.293	(6.336)	2.431

I *flussi di cassa da attività di investimento* sono stati di US\$ 54,1 milioni (utilizzi), comprensivi di investimenti lordi relativi al pagamento degli anticipi per le navi di nuova costruzione, nonché dei costi di bacino, per un totale di US\$ 56,6 milioni. Il saldo del periodo è al netto di US\$ 2,5 milioni relativi al trasferimento delle navi da GLENDA International Shipping a d'Amico Tankers Limited e a ST Shipping and Transport Pte. Limited.

Il saldo netto dei *flussi di cassa da attività finanziarie*

nel 2010 è stato di US\$ 27,5 milioni. Il saldo è stato inoltre influenzato dal rimborso dei finanziamenti bancari e dall'effetto dell'incasso, conformemente alla Garanzia di rimborso, dei rimborsi relativi alle rate già versate ai cantieri SLS per le quattro nuove navi i cui contratti di costruzione sono stati cancellati (US\$ 56,7 milioni), al netto del rimborso alla banca del prestito relativo (US\$ 34,0 milioni). Nel secondo semestre 2010 la Società ha inoltre effettuato investimenti a finanziari a breve termine (US\$ 8,3 milioni).

Risultati trimestrali

Risultati del quarto trimestre

Di seguito sono riportati i prospetti analitici relativi al conto economico per il quarto trimestre 2010 e 2009:

US\$ migliaia	4° Trimestre 2010	4° Trimestre 2009
Ricavi	81.664	71.352
Costi diretti di viaggio	(32.746)	(26.908)
Ricavi base time charter	48.918	44.444
Costi per noleggi passivi	(26.288)	(24.855)
Altri costi operativi diretti	(14.499)	(12.153)
Costi generali ed amministrativi	(5.528)	(6.264)
Altri proventi operativi	1.580	918
Risultato operativo lordo/ EBITDA	4.183	2.090
Ammortamenti	(8.147)	(10.044)
Utile (perdita) operativo/ EBIT	(3.964)	(7.954)
Proventi (oneri) finanziari netti	(4.377)	154
Utile / (perdita) ante imposte	(8.341)	(7.800)
Imposte sul reddito	1.851	(1.382)
Utile / (perdita) netto	(6.490)	(9.182)

Analisi per trimestre del mercato e dei principali dati operativi

	Q1	Q2	Q3	Q4	FY
Numero medio di navi					
2010	41,5	39,1	39,5	38,6	39,7
2009	36,0	37,4	38,5	41,1	38,5
Giorni di off-hire/giorni nave dispon	ibili (%)				
2010	2,4%	2,3%	3,0%	3,76%	2,9%
2009	2,5%	4,1%	2,5%	1,1%	2,5%
Ricavi base time charter per giorno d	li utilizzo (US\$)				
2010	15.901	15.260	15.336	14.809	15.291
2009	19.375	16.504	13.879	14.235	15.891

Risultati per trimestre

I dati trimestrali del 2010 rispecchiano sostanzialmente le condizioni di mercato sopra descritte.

US\$ migliaia	Q1	Q2	Q3	Q4	FY
Ricavi	72.236	71.369	80.323	81.664	305.592
Costi diretti di viaggio	(21.123)	(23.242)	(29.138)	(32.746)	(106.249)
Ricavi base time charter	51.113	48.127	51.185	48.918	199.343
Costi per noleggi passivi	(25.506)	(23.552)	(26.968)	(26.288)	(102.314)
Altri costi operativi diretti	(14.069)	(12.307)	(12.492)	(14.499)	(53.367)
Costi generali ed amministrativi	(4.580)	(4.690)	(3.916)	(5.592)	(18.778)
Altri proventi operativi	226	1.788	1.899	1.644	5.557
Risultato operativo lordo/ EBITDA	7.184	9.366	9.708	4.183	30.441
Ammortamenti	(8.019)	(8.036)	(8.265)	(8.147)	(32.467)
Utile (perdita) operativo/ EBIT	(835)	1.330	1.443	(3.964)	(2.026)
Proventi (oneri) finanziari netti	(2.280)	(5.976)	(6.385)	(4.377)	(19.018)
Utile / (perdita) ante imposte	(3.115)	(4.646)	(4.942)	(8.341)	(21.044)
Imposte sul reddito	(337)	(838)	(163)	1.851	513
Utile / (perdita) netto	(3.452)	(5.484)	(5.105)	(6.490)	(20.531)

La seguente tabella mostra l'Indebitamento netto alla chiusura del quarto trimestre 2010 rispetto agli stessi dati alla fine del terzo trimestre dello stesso anno:

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2010	Al 30 settembre 2010
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	68.266	84.881
Attività finanziarie correnti	8.250	6.228
Passività finanziarie correnti	22.819	23.346
Passività finanziarie non correnti	284.658	260.942
Indebitamento finanziario netto	230.961	193.179

Eventi significativi verificatisi nell'esercizio

Flotta controllata - d'Amico Tankers Limited

Nel corso del 2010 la flotta controllata da d'Amico Tankers Limited ha registrato i seguenti cambiamenti:

- Nel corso del primo semestre 2010 è stato attuato un processo di riorganizzazione della flotta del pool Handytankers, finalizzato principalmente alla razionalizzazione delle interessenze dei partner del pool nelle navi noleggiate tramite il pool stesso. Contestualmente d'Amico Tankers ha inoltre deciso di ridurre la propria esposizione nel pool Handytankers. Quale risultato di tale decisione, a fine dicembre 2010, d'Amico Tankers Limited impiegava una sola nave attraverso Handytankers. Le navi che d'Amico Tankers Limited ha ritirato dal pool nel 2010 sono attualmente impiegate direttamente;
- Aprile 2010 la M/T Cielo di Roma, nave handysize noleggiata, e la M/T High Trader, nave MR noleggiata, sono state riconsegnate ai rispettivi armatori;
- Luglio 2010 la M/T Uzava, nave cisterna MR, è stata noleggiata per un periodo di un anno da d'Amico Tankers Limited:
- Settembre 2010 la M/T Cielo di Milano, nave cisterna handysize, è stata riconsegnata da d'Amico ai rispettivi armatori.

Flotta controllata – GLENDA International Shipping Limited

Nel corso del 2010 la flotta controllata da GLENDA International Shipping Limited, joint venture 50:50 fra d'Amico International Shipping S.A. ed il Gruppo Glencore, ha registrato i seguenti cambiamenti:

- Febbraio 2010 la M/T GLENDA Meredith, nave MR di proprietà, è stata consegnata a GLENDA International Shipping Limited;
- Aprile 2010 la M/T Dauntless, nave MR, è stata noleggiata per un periodo di 2 anni da GLENDA International Shipping Limited. In seguito al cambio di proprietà, la nave è stata riconsegnata ai rispettivi armatori a metà ottobre;
- Novembre 2010 la M/T GLENDA Melanie, nave MR di proprietà, è stata consegnata a GLENDA International Shipping Limited.

GLENDA International Shipping Limited – Pubblicazione dei lodi arbitrali relativi ai contenziosi tra GLENDA e SLS Shipbuilding Co. Ltd. e conseguente restituzione di tutte le rate versate conformemente alla garanzia di rimborso

Il 2 febbraio 2010 e il 27 aprile 2010 sono stati rispettivamente resi noti i lodi relativi ai primi tre ed al quarto arbitrato tra GLENDA International Shipping Ltd ("GLENDA") - joint venture 50:50 fra d'Amico International Shipping S.A. ed il Gruppo Glencore - e il cantiere SLS Shipbuilding Co. Ltd, Tongyeong, Corea ("Cantiere SLS"), relativi alla terminazione anticipata dei contratti riguardanti la costruzione della navi cisterna product/chemical (51.000 DWT) con rispettivamente n. S510, n. S511, n. S512 e n. S513 (i "Contratti") stipulati il 7 dicembre 2006 e successivamente novati il 19 novembre 2007. I collegi arbitrali hanno dichiarato la validità della cancellazione dei quattro Contratti di costruzione delle navi, richiesta da GLENDA, e riconosciuto il diritto di guest'ultima al completo rimborso di tutti gli anticipi pagati per i contratti di costruzione delle quattro navi. Successivamente alla pubblicazione dei relativi lodi arbitrali, Kookmin Bank, Corea del Sud, in qualità di garante di SLS Shipbuilding Co. Ltd, Tongyeong, Corea, ha direttamente rimborsato a GLENDA, in data 3 marzo e 27 maggio 2010, tutte le rate versate ai sensi dei contratti cancellati relativi alle navi in oggetto. Il rimborso totale, comprensivo di interessi, è stato pari a US\$ 113,4 milioni. Al netto del rimborso alla banca del relativo finanziamento, il capitale rimborsato a GLENDA è stato di circa US\$ 45,3 milioni.

GLENDA International Shipping Limited – Trasferimento di 2 navi cisterna Hyundai MR per il trasporto di prodotti chimici di proprietà di GLENDA a d'Amico Tankers Limited e di 2 navi cisterna Hyundai LR1 per il trasporto di prodotti petroliferi sempre di proprietà di GLENDA a ST Shipping Transport PTE. LTD

II 3 marzo 2010 GLENDA International Shipping Limited ("GLENDA") - joint venture 50:50 fra d'Amico International Shipping S.A. ed il Gruppo Glencore – ha

trasferito: (i) tutti i diritti e gli obblighi relativi a 2 navi cisterna MR Hyundai per il trasporto di prodotti chimici con scafo n. 2164 e n. 2188 (di seguito le "Navi cisterna") a d'Amico Tankers Limited - Irlanda, la società operativa completamente controllata da DIS e; (ii) tutti i diritti e gli obblighi relativi a 2 navi cisterna Hyundai da 74.000 dwt per il trasporto di prodotti petroliferi con scafo n. 2292 e n. 2293 a ST Shipping and Transport Pte. Limited -Singapore. Il costo delle navi cisterna trasferite a d'Amico Tankers Limited è stato ridotto da US\$ 50,5 milioni a una media di US\$ 45,7 milioni per ciascuna nave, per un totale di impegni finanziari residui di US\$ 56,2 milioni. È stato inoltre convenuto con Hyundai Mipo Dockyard Co. Limited - Corea di aumentare la stazza delle navi da 46.000 dwt a 52.000 dwt ed infine, di posticipare, senza costi aggiuntivi, le rispettive date di consegna da marzo 2011 al primo trimestre 2012.

d'Amico Tankers Limited – Conclusione di contratti *time charter*

Nel corso dell'esercizio, la controllata operativa d'Amico Tankers Limited (Irlanda) ha siglato contratti di noleggio per cinque delle sue navi, di cui due rinnovi, con alcune delle più importanti società petrolifere e di trading del mondo. Tre delle navi sono state 'fissate' per un anno, con opzione di rinnovo per un ulteriore anno, mentre le altre due navi rispettivamente per uno e tre anni. Inoltre, i pool tramite i quali d'Amico Tankers Limited impiega una parte significativa della propria flotta, hanno stipulato due ulteriori contratti di noleggio della durata di tre anni con importanti società petrolifere e di trading. Tali contratti sono stati conclusi a tariffe di noleggio tali da generare flussi di cassa positivi, permettendo, allo stesso tempo a DIS di aumentare la percentuale di copertura, ovvero la quota di ricavi generati da contratti a tariffa fissa.

Struttura organizzativa

In data 8 luglio 2010 Michael Valentin, Direttore Operativo e Commerciale, ha lasciato il Gruppo. In data 9 novembre 2010 è stata annunciata la nomina a questa carica di Flemming Carlsen, che dal 1° gennaio 2011 ha assunto la responsabilità delle attività operative e di noleggio di DIS, riferendo all'Amministratore Delegato Marco Fiori. Flemming Carlsen ha iniziato la sua carriera in A.P. Møller – Maersk Group, dove ha ricoperto il ruolo

di Direttore commerciale e marketing strategico. Le sue precedenti esperienze professionali includono i ruoli di Responsabile operativo per l'Europa in Neptune Orient Lines (Londra) e, recentemente, di Direttore generale di UPT United Product Tankers (Amburgo).

Nell'ultimo trimestre dell'anno DIS ha portato a termine il piano di riorganizzazione delle proprie attività operative. L'attuale struttura organizzativa, oltre alla holding con sede in Lussemburgo (DIS), è incentrata sulle seguenti sedi principali:

- Dublino, come sede della principale società operativa d'Amico Tankers Limited, delle società che gestiscono i pool e delle joint-venture;
- Londra e Singapore, quali sedi del personale dedicato alle funzioni commerciali ed operative, a copertura geografica rispettivamente degli emisferi occidentale e orientale, fornendo il supporto alla sede di Dublino nella propria gestione strategica e commerciale della flotta.



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

Flotta controllata

La M/T GLENDA Melody e la M/T GLENDA Meryl, navi MR di proprietà, sono state consegnate a GLENDA International Shipping Limited rispettivamente il 27 gennaio e il 16 febbraio 2011. La consegna dell'ultima delle sei navi cisterna Hyundai-Mipo Dockyard per il trasporto di prodotti chimici ordinate dalla joint venture

tra d'Amico e il Gruppo Glencore, la *M/T GLENDA Melissa*, è prevista per la fine di febbraio 2011, completando così con successo il programma di costruzione di nuove navi.

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

	Al 31 dicembre 2010		Al	Al 22 febbraio 2011		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	14,5	3,0	17,5	16,0	3,0	19,0
A noleggio	16,0	4,0	20,0	16,0	3,0	19,0
A noleggio attraverso pool	-	1,0	1,0	-	1,0	1,0
Totale	30,5	8,0	38,5	32,0	7,0	39,0

d'Amico Tankers Limited – Conclusione di contratti *time charter* con una delle principali compagnie petrolifere mondiali

All'inizio del 2011, d'Amico Tankers Limited ha rinnovato per ulteriori due anni, con opzione di rinnovo per un ulteriore anno, i contratti di noleggio per tre delle sue navi siglati con una società petrolifera. Tali contratti sono stati conclusi a tariffe di noleggio che consentiranno alla Società di incrementare i flussi di cassa operativi, permettendo così a DIS di portare la percentuale di copertura, ovvero la quota di ricavi generati da contratti a tariffa fissa, al 45% circa nel 2011.

degli Stati Uniti, si prevede un incremento, ancorché non molto significativo, della domanda di navi cisterna e delle tariffe di nolo nel corso dell'anno, con maggiori opportunità offerte dalla dislocazione dei prodotti e di arbitraggi.

d'Amico International Shipping conferma la propria visione prudente sulle prospettive del mercato per i primi mesi del 2011, manifestando maggiore ottimismo per i periodi successivi. Questo alla luce del progressivo consolidamento, nel corso dei prossimi anni, della capacità di raffinazione fuori dai paesi dell'area OCSE, che comporterà l'aumento della domanda di tonnellaggio per miglia e dei tassi di utilizzo della capacità di raffinazione.

Evoluzione prevedibile della gestione

Il 2011 è iniziato con dati e sentiment in assoluto migliori degli ultimi tre anni. Le previsioni sulla domanda di prodotti petroliferi per il 2011, soprattutto quale conseguenza del miglioramento delle stime sulla dinamica del PIL formulate da organismi come il FMI, sono state nuovamente riviste dall'Agenzia Internazionale per l'Energia (IEA). Le previsioni relative alla crescita economica mondiale per il 2011 sono state ritoccate al rialzo, principalmente grazie all'inaspettata crescita economica dei paesi appartenenti all'area OCSE. A seguito della riduzione delle scorte di prodotti petroliferi nell'ultimo trimestre del 2010, ad eccezione

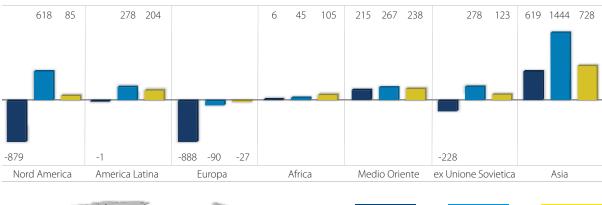
I principali fattori che dovrebbero condizionare il mercato dei trasporti delle navi cisterna e la performance di d'Amico International Shipping sono: (i) la crescita della domanda di prodotti petroliferi e del PIL a livello mondiale e (ii) il significativo numero di nuove navi consegnate negli ultimi anni. 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 qui di seguito:

Domanda di navi cisterna

- La IEA ha rivisto nuovamente al rialzo le stime della domanda mondiale di prodotti petroliferi per il 2010 e 2011, prevista attualmente a una media di 87,72 milioni di barili al giorno nel 2010, con un incremento di 280.000 barili al giorno rispetto alle precedenti previsioni;
- Nel 2010 si è registrata una ripresa della domanda di prodotti petroliferi, aumentata di 2,74 milioni di barili al giorno rispetto al 2009, compensando ampiamente i cali del 2008 e del 2009;
- Sono state riviste anche le stime relative alla domanda nel 2011, che si prevede sarà di 89,13 milioni di barili al giorno, superiore cioè di 360.000 barili al giorno rispetto alle precedenti previsioni (pari a un incremento di 1,41 milioni di barili al giorno su base annua);
- La capacità di raffinazione è prevista in aumento, seppur con qualche ritardo, in misura rilevante tra il 2010 e il 2015, raggiungendo i 9 milioni di barili al giorno, principalmente nei paesi emergenti. La nuova capacità produttiva a basso costo del continente asiatico ha portato a una progressiva razionalizzazione della produzione nei paesi OCSE, con la chiusura definitiva di molte raffinerie e conseguente diminuzione della capacità produttiva di 640.000 barili al giorno negli ultimi sei mesi, principalmente in Europa;

- Tale aumento della capacità produttiva a basso costo in Asia dovrebbe favorire in maniera strutturale gli scambi commerciali su rotte più lunghe. Pertanto l'incremento della domanda di tonnellaggio-miglia dovrebbe influire positivamente sulla domanda di navi cisterna;
- Il governo cinese ha chiesto alle aziende pubbliche di ridurre le esportazioni di gasolio e aumentare le importazioni. Le sanzioni imposte dall'EU all'Iran hanno spinto gli esportatori a ricercare nuovi mercati in India, con conseguente incremento della domanda di tonnellaggio-miglia;
- L'India aumenterà di 1,1 milioni di barili al giorno entro il 2015 la propria capacità di distillazione del greggio e, secondo le stime attuali, dovrebbe superare il Giappone come quarto raffinatore di petrolio a livello mondiale entro il 2013. Questo aumento della capacità di raffinazione implica la disponibilità di prodotti per l'esportazione;
- Con la ripresa delle importazioni di gasolio da parte dell'Europa e l'incremento della domanda di prodotti petroliferi in Cina, le esportazioni di prodotti raffinati dall'India sono passate a un massimo di oltre 1 milione di barili al giorno in dicembre dai minimi di 660.000 di barili al giorno di novembre.

Crescita della domanda globale di prodotti petroliferi per il periodo 2009-2010-2011



2009



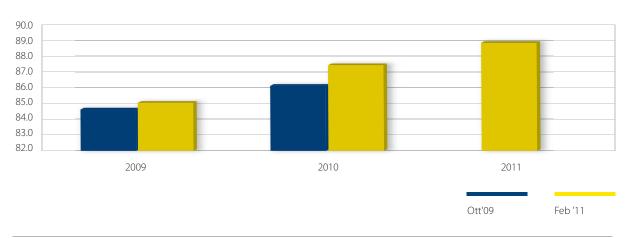
Crescita della domanda globale (mb/d)

2010

2011

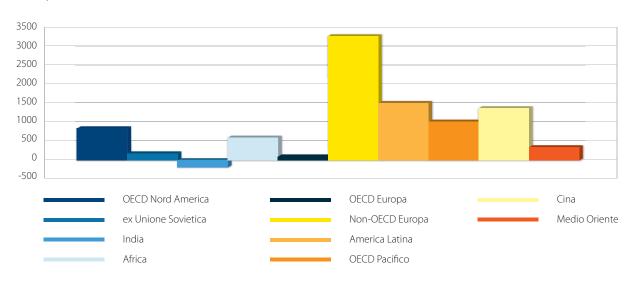
2009	-1.16	-1.3%
2010	2.84	3.3%
2011	1.46	1.7%

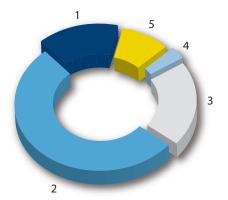
Stime dell'IEA relative alla domanda globale di prodotti petroliferi per il periodo 2009-2011



Aumento della capacita' di distillazione del greggio

(millbpd)





1	Medio Oriente	15%
2	Asia	53%
3	Altri Paesi	20%
4	Europa	3%
5	Nord America	9%

Fonte: relazione "Medium Term Oil Market report" dell'IEA, Febbraio 2011

Offerta di navi cisterna

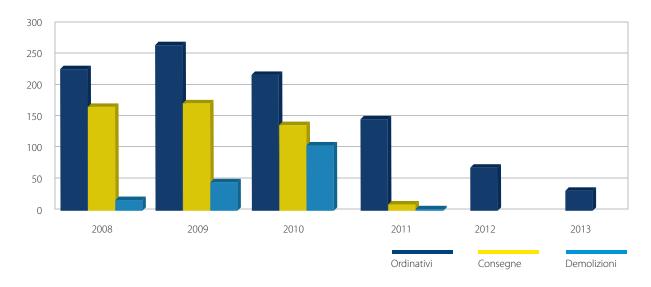
- Negli ultimi esercizi gli ordinativi di navi cisterna si sono collocati su livelli minimi; è d'altra parte evidente che non tutte le navi che avrebbero dovuto essere consegnate lo sono state effettivamente. Negli ultimi tre esercizi la percentuale di navi con capacità di trasporto (dwt) compresa tra 25-55.000 tonnellate non consegnate va dal 25 al 30%;
- Questa diminuzione del 25-30% della prevista offerta di tonnellaggio può essere attribuita a una diminuzione delle consegne, alla cancellazione/rinegoziazione di alcuni contratti e alla conversione delle navi;
- La demolizione è un fattore da tenere presente nel settore navale, anche se la scadenza stabilita dall'IMO e le tariffe relativamente modeste dell'esercizio 2010 hanno accelerato il processo di ritiro delle navi. Nel segmento 25-55.000 dwt sono state ritirate definitivamente dall'attività operativa navi pari a una capacità di trasporto di circa 3 milioni settecento mila (3.700.000) tonnellate;
- In questo segmento è più difficile prevedere l'andamento della crescita netta. La riduzione delle consegne e il ritiro delle navi dall'attività operativa stanno riportando la crescita a una percentuale di incremento a una sola cifra;

 Il prezzo del petrolio è ritornato ad essere di poco superiore ai cento dollari al barile; ciò si è tradotto in un conseguente aumento dei costi del carburante bunker

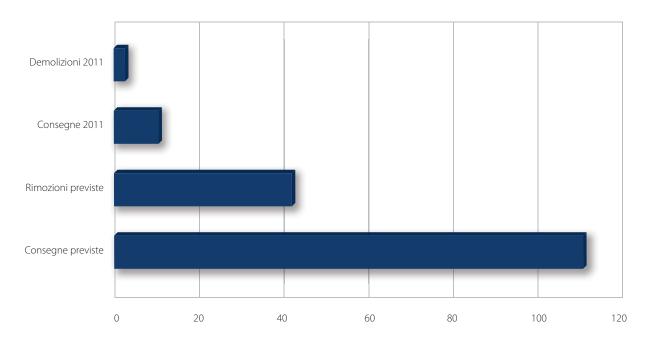
Gli elementi sopra delineati sono quelli che potrebbero condizionare i futuri sviluppi e le performance. Nella precedente sezione 'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale finanziario' sono stati illustrati la posizione finanziaria del gruppo, i flussi di cassa e l'indebitamento netto. d'Amico International Shipping, oltre alle significative riserve di "disponibilità liquide", grazie alle proprie linee di credito, ha a disposizione ulteriori e rilevanti risorse finanziarie. Inoltre, una parte significativa dei ricavi è stata garantita e la percentuale di copertura da contratti a tariffa fissa per il 2011, derivante da contratti di noleggio *time charter*, dovrebbe essere in media di circa il 45%. Di conseguenza, tali risorse e un modello di business equilibrato consentono al management della Società di ritenere che. nonostante l'attuale incertezza delle prospettive economiche mondiali, la posizione di DIS sia adequata per un'efficace gestione dei rischi d'impresa.

Rapporto fra consegne e demolizioni di navi cisterna MR

Rapporto fra ordinativi e consegne di navi cisterna MR 2008-2011



Previsione del rapporto fra ordinativi e consegne di navi cisterna MR 2008-2011



Corporate Governance

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società") è una società regolarmente costituita il 9 febbraio 2007 ed operante secondo le leggi lussemburghesi vigenti. La Società è quotata sul segmento STAR del Mercato Telematico Azionario (M/TA), organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A. ("Borsa Italiana"). 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 il Codice di Autodisciplina delle Società Quotate in Italia, emanato ed approvato da Borsa Italiana il 14 marzo del 2006 (di seguito "Codice di Autodisciplina", consultabile sul sito di Borsa Italiana S.p.A. www.borsaitaliana.it e sul Sito Internet della Società). La Società è altresì soggetta ad obblighi informativi relativi alla propria attività societaria e all'obbligo di informativa periodica, stabiliti dalla Legge lussemburghese in materia di trasparenza dell'11 gennaio 2008 e, se diversi, da Consob (Organo di Vigilanza sui Mercati Finanziari in Italia), con proprie comunicazioni in data 5 e 12 aprile 2007, secondo quanto previsto all'art. 114 del regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 di attuazione delle normative sugli emittenti previste dal Decreto Legislativo n. 58 del 24 febbraio 1998 e successive modifiche (di seguito il "Regolamento Emittenti Consob"), nonché ai sensi dell'art. 2.1.4 del Regolamento dei Mercati organizzati e gestiti da Borsa Italiana (di seguito "Regolamento di Borsa Italiana"). In conformità alle disposizioni contenute nelle Istruzioni al Regolamento dei Mercati organizzati e gestiti da Borsa Italiana (di seguito "Istruzioni di Borsa Italiana"), in occasione dell'Assemblea Annuale degli Azionisti chiamata ad approvare il Bilancio di Esercizio della Società, la Relazione sulla Corporate Governance e sull'assetto proprietario 2010 (di seguito la "Relazione") è depositata presso Borsa Italiana e presso Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di OAM, nonché resa disponibile sia presso la sede legale della Società che nella sezione Investor Relations del sito Internet della www.damicointernationalshipping.com (di seguito, il "Sito Internet") che contiene ulteriori documenti relativi al sistema di Corporate Governance della Società.

Consiglio di Amministrazione

Conformemente a quanto previsto dallo Statuto della Società, l'Assemblea Annuale degli Azionisti tenutasi in data 31 marzo 2009 ha fissato in otto (8) il numero dei membri del Consiglio di Amministrazione, e ha nominato due (2) nuovi membri, Heinz Peter Barandun e John Joseph Danilovic. Ciascuno dei nuovi Consiglieri di Amministrazione resterà in carica per il periodo di due anni, e il loro mandato si concluderà, come per gli altri membri, in occasione dell'Assemblea Annuale degli Azionisti convocata per l'approvazione del Bilancio della Società per l'esercizio 2010. Alla data della presente Relazione, il Consiglio di Amministrazione è composto da otto (8) Amministratori, di cui tre (3) Esecutivi e cinque (5) Non-Esecutivi; di guesti ultimi, quattro (4) sono Amministratori Indipendenti. Il numero effettivo di Amministratori Indipendenti, previa ulteriore valutazione svolta dal Comitato per le Nomine e la Remunerazione, è stato ritenuto adequato con riferimento alle dimensioni del Consiglio di Amministrazione ed all'attività della Società.

In conformità alle raccomandazioni contenute nel Codice di Autodisciplina, il Consiglio di Amministrazione riunitosi in data 6 maggio 2008, tenuto conto delle finalità e delle dimensioni della Società e del gruppo del quale essa fa parte, nonché della partecipazione degli amministratori della Società a diversi comitati costituiti fra i suoi membri, ha deliberato che, per poter garantire un efficace svolgimento delle proprie funzioni, gli amministratori della Società non possono ricoprire più di quindici (15) incarichi nei consigli di amministrazione e/o nei collegi sindacali di altre società quotate su mercati regolamentati (anche esteri), in società finanziarie, bancarie, assicurative o di rilevanti dimensioni. A tal fine, il Consiglio di Amministrazione ha inoltre deliberato di non tenere conto, nel computo del numero globale di incarichi, di tutte le società che appartengono al medesimo gruppo della Società e di considerare come un incarico unico tutti gli incarichi ricoperti in società appartenenti a un medesimo gruppo diverso da quello della Società.

Nella seguente tabella è evidenziata la composizione del Consiglio di Amministrazione e il numero dei relativi incarichi ricoperti da ciascun Amministratore nelle suddette altre società.

Nome	Incarico	Dal	Esecutivo	Non	Indipendente	% di	Altri incarichi
				esecutivo		presenza	di rilievo
Paolo d'Amico	Presidente	23.02.2007	Χ			75%	5
Marco Fiori	Amministratore Delegato	09.02.2007	Χ			100%	-
Cesare d'Amico	Amministratore	23.02.2007	Χ			100%	6
Stas Andrzej Jozwiak*	Amministratore	23.02.2007		Χ	Χ	100%	-
Massimo Castrogiovanni	Amministratore	23.02.2007		X	Χ	100%	-
Giovanni Battista Nunziante	Amministratore	23.02.2007		Χ		100%	1
Heinz Peter Barandun	Amministratore	31.03.2009		X	Χ	100%	3
John Joseph Danilovich	Amministratore	31.03.2009		Χ	Χ	100%	-

^{*}Amministratore non Esecutivo – Lead Independent Director

Alla data della presente relazione, tre (3) Amministratori sono amministratori esecutivi: Paolo d'Amico, Cesare d'Amico e Marco Fiori, Inoltre, nella riunione del Consiglio di Amministrazione tenutasi in data 6 maggio 2008, è stata deliberata la conferma della nomina del Sig. Paolo d'Amico a **Presidente** del Consiglio di Amministrazione, senza specifica delega di poteri, del Sig. Marco Fiori ad Amministratore **Delegato** della Società, con responsabilità e rappresentanza nei limiti degli atti di ordinaria amministrazione, nonché con possibilità di impegnare la Società con firma singola per importi fino a cinque (5) milioni di dollari USA (o equivalente in altra valuta); è stato inoltre istituito un Comitato Esecutivo con i seguenti compiti:

- determinare l'assetto organizzativo della Società;
- esaminare, analizzare e valutare il piano strategico, industriale e finanziario della Società e delle sue controllate, nonché i budget, il business plan ed eventuali altri documenti, piani e proposte relativi alla Società e alle sue controllate ed eventuali aggiornamenti dei suddetti documenti;
- fornire istruzioni di voto ai rappresentanti della Società presenti negli organi di amministrazione delle
- designare i consiglieri di amministrazione e/o i membri del comitato esecutivo e i membri degli organi di controllo delle controllate:
- assumere, licenziare, trasferire e conferire poteri ai dipendenti della società che ricoprono mansioni direttive, e impartire alle controllate istruzioni in merito;
- esaminare, analizzare e valutare, sulla base del piano strategico, industriale e finanziario della Società e delle sue controllate, tutti i contratti, atti e documenti relativi alle nuove costruzioni, all'acquisto, alla vendita, ai noleggi a lungo termine attivi e passivi delle navi.

Attualmente i componenti del Comitato Esecutivo sono: Paolo d'Amico, Cesare d'Amico e Marco Fiori. Nell'esercizio 2010 la presenza alle due (2) riunioni del Comitato Esecutivo da parte dei suoi membri nominati è stata del 100%. Inoltre, in data 29 luglio 2008 il Consiglio di Amministrazione, su richiesta del Comitato stesso, ha deliberato l'approvazione del Regolamento del Comitato Esecutivo, che ne regola il funzionamento, i compiti e i diritti.

Alla data della presente Relazione, gli A**mministratori** non Esecutivi sono cinque (5): Massimo Castrogiovanni, Stas Andrzej Jozwiak, Heinz Peter Brandun, John Joseph Danilovich e Giovanni Battista Nunziante.

Un numero adeguato di **Amministratori Indipendenti** è essenziale per la tutela degli interessi degli Azionisti (in particolare degli azionisti di minoranza) e degli interessi di terzi, garantendo che vengano risolti in maniera imparziale i potenziali conflitti fra gli interessi della Società e quelli dell'Azionista di Controllo. Alla data della presente Relazione, sulla base delle dichiarazioni effettuate dalle parti interessate, gli Amministratori Non-Esecutivi Indipendenti sono quattro (4): Massimo Castrogiovanni, Heinz Peter Barandun, John Joseph Danilovich e Stas Andrzej Jozwiak. In linea con le raccomandazioni del Codice di Autodisciplina, il numero degli Amministratori Indipendenti è sufficiente a garantire che le loro opinioni abbiano un peso significativo nel processo decisionale del Consiglio di Amministrazione. I requisiti di indipendenza sono quelli stabiliti agli articoli 3.C.1. e 3.C.2. del Codice di Autodisciplina. Sulla base delle informazioni fornite dagli Amministratori interessati, e di quelle in possesso della Società, nelle riunioni tenutesi rispettivamente il 6 maggio 2008 e il 28 aprile 2009, il Consiglio di Amministrazione ha adequatamente verificato al momento del rinnovo della nomina degli Amministratori autodichiaratisi Indipendenti che ciascuno di essi possedeva i requisiti di indipendenza previsti dal Codice di Autodisciplina. I risultati del processo di valutazione sono stati resi noti al mercato tramite un comunicato stampa. Tale tipo di valutazione viene effettuata periodicamente, e come conseguenza di essa il Consiglio di Amministrazione viene valutato affinché gli Amministratori Indipendenti non intrattengano con esso rapporti tali da pregiudicarne l'autonomia di giudizio.

Poiché il Presidente del Consiglio di Amministrazione è Amministratore Esecutivo nonché uno degli Azionisti di Controllo, il Consiglio di Amministrazione, secondo quanto previsto dal Codice di Autodisciplina, nel corso della riunione tenutasi in data 6 maggio 2008, ha nominato il Sig. Stas Andrzej Jozwiak Lead Independent Director (Amministratore non Esecutivo) incaricato di coordinare l'attività e le richieste degli Amministratori non Esecutivi, ed in particolare degli Amministratori Indipendenti. Tale ruolo è sicuramente volto a fornire un punto di riferimento e di coordinamento per le esigenze degli Amministratori Indipendenti, e per i loro suggerimenti.

Operazioni rilevanti e operazioni significative con parti correlate

Conformemente a quanto previsto all'Articolo 9 del Codice di Autodisciplina, in data 7 febbraio 2008 il Consiglio di Amministrazione, previo parere del Comitato di Controllo Interno, ha approvato e adottato un insieme di regole interne volte a garantire la trasparenza e la correttezza sostanziale e procedurale delle operazioni poste in essere dalla Società direttamente o per il tramite delle sue Controllate, che abbiano un rilevante peso sull'attività della Società, sui suoi bilanci, sui dati economici e finanziari, in considerazione della loro natura, importanza strategica o dimensione, con particolare riferimento a Operazioni Significative poste in essere dalla Società o dalle sue Controllate nei confronti di Parti Correlate. In data 18 febbraio 2009 il Consiglio di Amministrazione, su precedente raccomandazione del Comitato di Controllo Interno, ha approvato una versione modificata delle suddette regole (di seguito le "Regole").

Le Regole individuano quali sono le Operazioni Rilevanti e le Operazioni Significative poste in essere con Parti Correlate, da cui sono però escluse le cosiddette

Operazioni intersocietarie con Parti Correlate realizzate tra la Società o le sue controllate e quelle società il cui capitale è detenuto, direttamente o indirettamente, unicamente dalla Società stessa. Inoltre tali Regole, e le successive modifiche, riservano esclusivamente al Consiglio di Amministrazione il diritto di preventiva approvazione (per le operazioni di diretta competenza della Società) o di preventiva valutazione (per le operazioni su cui hanno competenza le Controllate dirette o indirette della Società) nel caso di Operazioni Rilevanti definite come tipiche o usuali in quanto coerenti con l'attività principale della Società e delle sue Controllate (ad esempio la vendita di navi, l'acquisto o il noleggio attivo o passivo delle stesse, la stipula di contratti per la costruzione di nuove navi e altre operazioni strettamente legate alle precedenti). Il processo decisionale relativo a tutte le Operazioni Rilevanti e alle Operazioni Significative con le Parti Correlate resta di esclusiva competenza del Consiglio di Amministrazione, in termini di preventiva approvazione e/o valutazione, previa consultazione con il Comitato di Controllo Interno. Le suddette Regole prevedono inoltre che gli Amministratori forniscano al Consiglio di Amministrazione, con ragionevole anticipo, una sintetica analisi di tutti gli aspetti di rilievo relativi alle Operazioni Rilevanti ed alle Operazioni Significative con Parti Correlate che siano state sottoposte alla loro attenzione, nonché le informazioni in merito alla natura della relazione, alle modalità di svolgimento dell'operazione, alle condizioni economiche e di altro tipo, alle procedure di valutazione impiegate, alla motivazione a monte dell'operazione, all'interesse della Società o delle Controllate alla sua attuazione ed ai rischi connessi, alla coerenza strategica, alla fattibilità economica ed al ritorno previsto per la Società o le Controllate ("Informazioni Rilevanti").

Nel corso dell'esercizio 2010 la Società o le sue controllate operative non hanno posto in essere principali e significative operazioni con parti correlate tali da richiedere l'applicazione dei provvedimenti previsti dalle suddette norme interne.

Comitati costituiti dal Consiglio di Amministrazione

In conformità alle raccomandazioni di cui all'Articolo 5 del Codice di Autodisciplina, nella riunione tenutasi in data 6 maggio 2008 il Consiglio di Amministrazione ha confermato la delibera di istituzione di un Comitato per

le Nomine, un Comitato per la Remunerazione ed un Comitato di Controllo Interno. Ai sensi della suddetta delibera, tutti i Comitati così istituiti sono composti da tre Consiglieri di Amministrazione non Esecutivi, due dei quali Amministratori Indipendenti e uno con adequata e recente esperienza in materia contabile e finanziaria, come evidenziato da parte del Consiglio di Amministrazione nella delibera di nomina di Massimo Castrogiovanni, Stas Andrzej Jozwiak e Giovanni Battista Nunziante. Il numero di Amministratori Indipendenti è stato ritenuto adequato per consentire l'istituzione dei suddetti Comitati. Inoltre, su proposta di ciascun Comitato, e per ognuno di essi, il Consiglio di Amministrazione ha approvato un Regolamento sul funzionamento interno, sulle procedure operative, sui doveri e sui diritti. In data 28 aprile 2009 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato l'approvazione della fusione del Comitato per le Nomine e del Comitato per la Remunerazione in un unico comitato, denominato il Comitato per le Nomine e la Remunerazione, a cui sono demandate tutte le funzioni previste dal Codice di Autodisciplina applicabili alla Società nonché tutte le funzioni previste rispettivamente dai Regolamenti del Comitato per le Nomine e di quello per la Remunerazione. Il comitato risultante dalla fusione è composto dagli stessi tre (3) membri ed è disciplinato da un Regolamento debitamente approvato in data 29 luglio 2009.

Sistema di controllo interno

Nella riunione del 7 febbraio 2008, il Consiglio di Amministrazione, a seguito di parere positivo del Comitato di Controllo Interno, ha deliberato l'approvazione delle Linee Guida per il Sistema di Controllo Interno (di seguito, "Linee Guida"), redatte al fine di garantire la corretta individuazione, misurazione, gestione e controllo dei principali rischi per la Società e per le sue Controllate, al fine di prevenirli e di tutelare il patrimonio aziendale coerentemente con i principi di buona gestione. Nella riunione del Consiglio di Amministrazione tenutasi il 29 luglio 2010, su parere favorevole del Comitato di Controllo Interno, sono state approvate le modifiche della politica di Gestione del Rischio Societario, tenendo conto dei vari rischi finanziari ai quali la Società è esposta nell'operatività ordinaria d'impresa. Tale politica ha come finalità la riduzione dell'esposizione degli utili societari alle fluttuazioni cicliche.

Nella riunione tenutasi in data 6 maggio 2008 il

Consiglio di Amministrazione ha individuato e nominato il Presidente della Società quale Amministratore Esecutivo incaricato di sovrintendere alla funzionalità del Sistema di Controllo Interno ed alla sua efficace applicazione (di seguito "Amministratore Esecutivo incaricato di sovraintendere al Sistema di Controllo Interno"). L'Amministratore così incaricato fornisce al Consiglio di Amministrazione il supporto per l'esecuzione delle funzioni di controllo interno, e, operando nei limiti e sulla base delle Linee Guida stabilite dal Consiglio di Amministrazione, è responsabile di quanto seque:

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

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

Nella riunione del 28 ottobre 2010, il Consiglio di Amministrazione della Società ha deliberato, su proposta del Presidente, nella sua qualità di Amministratore Esecutivo incaricato di sovrintendere al Sistema di Controllo Interno, e previo parere fornito dallo stesso Comitato di Controllo Interno, la nomina del nuovo **Preposto al Controllo Interno**, decidendo, conformemente alle raccomandazioni contenute nel Codice di Autodisciplina e al fine di ridurre i costi nonché nell'ambito della riorganizzazione strutturale, di

continuare ad affidare tale incarico a un soggetto esterno alla Società in possesso delle qualifiche professionali e dell'indipendenza necessarie, ossia alla Sig.ra Loredana Saccomanno, dipendente dell'azionista di controllo indiretto della Società. Il nuovo Preposto al Controllo Interno è responsabile della funzione *Internal Audit* della Società e non ha responsabilità su alcuna area operativa, non dipende gerarchicamente da alcun responsabile di aree operative e ha diretto accesso a tutte le informazioni utili per lo svolgimento dell'incarico. Il Preposto al Controllo Interno è incaricato di svolgere i seguenti compiti:

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

Sebbene la Società sia soggetta alle norme di legge e ai regolamenti vigenti in Lussemburgo, poiché essa è quotata sul segmento STAR del mercato M/TA organizzato e gestito da Borsa Italiana, in base al Regolamento emanato da Borsa Italiana è dunque tenuta ad applicare il Decreto Legislativo n. 231 dell'8 giugno 2001 (di seguito il "Decreto 231"), il quale ha introdotto la responsabilità amministrativa di società e rispettivi enti per specifiche tipologie di illeciti previsti dal Codice penale (quali ad esempio gli illeciti contro la pubblica amministrazione, i reati societari, l'abuso di mercato, ecc.) che siano stati commessi in Italia da parte di Soggetti in Posizione Apicale o da dipendenti nell'interesse e a vantaggio della società, e che siano ivi perseguibili. Il Decreto prevede tuttavia una specifica forma di esonero da responsabilità se l'ente prova di avere adottato ed efficacemente attuato:

a) un adeguato programma di compliance per la creazione di un sistema organico e strutturato di procedure, regole e controlli cui deve essere data attuazione ex ante ed ex post al fine di ridurre e prevenire in maniera consistente il rischio che vengano commesse le varie tipologie di illeciti, in particolare mediante l'individuazione e la relativa redazione di una procedura per ciascuna delle attività sensibili identificate come maggiormente a rischio di illecito e individuate nel Codice penale (c.d. "Modello di organizzazione, Gestione e Controllo", o "Modello");

b) il compito di vigilare sul funzionamento e l'osservanza del Modello e di curare il suo aggiornamento è stato affidato a un organismo specifico dell'ente (il "Comitato di Vigilanza") dotato di autonomi poteri di iniziativa e di controllo.

La Società, previa valutazione del Comitato di Controllo Interno, il 12 marzo 2008, ha formalmente adottato il Modello e attuato specifiche procedure operative per prevenire la perpetrazione degli illeciti. Nella stessa riunione il Consiglio di Amministrazione ha inoltre approvato e adottato il **Codice Etico**, il quale contiene i principi etici fondamentali ai quali la Società si attiene e che gli amministratori, i sindaci, i dipendenti, i consulenti, i partner e in generale tutti coloro che agiscono in nome e per conto della Società sono tenuti a rispettare. Il Codice Etico è disponibile nella sezione *Investor Relations* del Sito Internet.

In data 12 marzo 2008 il Consiglio di Amministrazione ha approvato, su proposta del Comitato per le Nomine, l'istituzione di un Organismo di Vigilanza con i seguenti compiti:

- a) supervisionare l'efficacia del Modello, attuare procedure di controllo per specifiche azioni o atti della Società, assicurarsi inoltre del coordinamento con le altre funzioni aziendali, per attuare un miglior monitoraggio delle attività a rischio;
- b) controllare periodicamente l'efficienza e l'adeguatezza del Modello, accertandosi che gli elementi stabiliti in ogni parte relativa ai diversi tipi di illeciti siano appropriate a quanto richiesto per l'osservanza delle disposizioni previste dal Decreto e occuparsi dell'identificazione delle attività aziendali per aggiornare la mappatura delle attività a rischio;
- c) valutare l'opportunità di aggiornamento del Modello quando necessario per aggiornarlo in base ai requisiti o alle condizioni aziendali;
- d) garantire i necessari flussi informativi, anche promuovendo idonee iniziative per la consapevolezza e la comprensione del Modello e cooperando alla redazione e all'integrazione delle regole interne.

Il Organismo di Vigilanza della Società è composto da tre (3) membri nominati a seguito di opportuna valutazione e considerazione dei seguenti requisiti previsti dal Decreto 231 per tale funzione: capacità di iniziativa autonoma, indipendenza, professionalità, continuità d'azione, assenza di eventuali conflitti d'interesse e onorabilità.

In seguito alla revoca dell'incarico al precedente Preposto al Controllo Interno, anche membro del Organismo di Vigilanza, il Consiglio di Amministrazione, su proposta del Comitato per le Nomine, il 19 giugno 2009 ha deliberato la nomina di un membro esterno. Gli altri due membri, anch'essi esterni, sono stati nominati, con la medesima procedura, il 12 marzo 2008. Tutti gli attuali membri rimarranno in carica fino al termine del mandato del Consiglio di Amministrazione che scadrà in concomitanza con l'approvazione del bilancio dell'esercizio 2010. Inoltre, il 29 luglio 2008 la Società, su proposta dell'Organismo stesso, ha approvato il Regolamento interno del Organismo di Vigilanza, che ne governa funzionamento, procedure operative, diritti e compiti. Il 23 febbraio 2010 il Consiglio di Amministrazione, su proposta del Organismo di Vigilanza, ha deliberato l'avvio di un nuovo processo di valutazione dei rischi, al fine di aggiornare il Programma di controllo di rischi della Società in seguito all'introduzione di nuovi casi di illecito nel Decreto Legislativo n. 231/2001.

Sulla base delle relazioni periodiche del Organismo di Vigilanza relative all'attuazione, al funzionamento, all'adeguatezza e all'efficacia del Modello, il Consiglio di Amministrazione, a seguito di opportuna valutazione, ha ritenuto il Organismo di Vigilanza adeguato in termini di struttura organizzativa e poteri ad esso conferiti e non ha altresì ritenuto necessaria alcuna modifica e/o integrazione.

Revisori

In base all'Articolo 17 dello Statuto, le operazioni societarie e la situazione contabile periodica della Società, compresi più specificatamente i libri contabili e le scritture contabili, sono sottoposti a revisione da parte di uno o più *Commissaires aux Comptes* e/o, se previsto ai sensi della normativa vigente, da revisori esterni, obbligatoriamente non azionisti della Società. I *Commissaires aux Comptes* e/o revisori esterni verranno incaricati dall'Assemblea degli Azionisti per un mandato che avrà durata non superiore ai sei (6) anni, e resteranno in carica fintanto che non ne saranno stati eletti i successori. Essi sono rieleggibili e possono essere rimossi dall'incarico in qualsiasi momento (anche senza una giusta causa), mediante delibera adottata dall'Assemblea degli Azionisti.

Poiché sia il bilancio consolidato che quello di esercizio della Società vengono regolarmente verificati da Revisori Esterni ("Réviseur d'entreprises") incaricati, in base alle leggi e alle prescrizioni del Lussemburgo, la Società non è più obbligata a nominare un Sindaco ("Commissaire aux Comptes").



Piano di Stock Option

Il 6 settembre 2007 l'Assemblea Straordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping S.A. aveva approvato un Piano di Stock Option, già accettato dal Consiglio di Amministrazione nella riunione tenutasi il 1° agosto 2007 e giunto a scadenza il 31 luglio 2010. Le relative condizioni e i dettagli completi vengono meglio descritti nel "Documento Informativo" pubblicato sul sito web del Gruppo.

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

Il Piano di Stock Option giunto a scadenza prevedeva l'assegnazione di n. 2.631.774 opzioni suddivise in 4 tranche, con possibilità di accumulo, incorporanti il diritto all'acquisto

di n. 2.631.774 azioni della Società (pari all'1,7% delle azioni che risulteranno emesse a completamento del piano). Tutte le opzioni avrebbero dovuto essere esercitate entro o il 31 luglio 2010. Il prezzo di esercizio delle opzioni per tutti i beneficiari del Piano di Stock Option e per ciascuna delle tranche assegnate era stato fissato ad € 3,50 ad azione e non era dunque collegato al prezzo del titolo in borsa.

Per Marco Fiori, il Piano di Stock Option giunto a scadenza prevedeva l'assegnazione di n. 1.315.887 opzioni, incorporanti il diritto di sottoscrivere o acquistare n. 1.315.887 azioni. Il suddetto Piano prevedeva l'assegnazione a Michael Valentin di n. 1.052.710 opzioni incorporanti il diritto ad acquistare o sottoscrivere 1.052.710 azioni. Per Alberto Mussini il Piano di Stock Option prevedeva l'assegnazione di n. 263.177 opzioni, incorporanti il diritto di acquistare o a sottoscrivere 263.177 azioni. Dalla data di approvazione del Piano di Stock Option e fino al 31 luglio 2010 nessuno dei beneficiari ha esercitato i diritti di cui era titolare.

Stock Option assegnate ad amministratori e dirigenti della Società, relative ad azioni della Società e delle sue controllate

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

			zioni pos ercizio 201		N. di opzioni assegnate nel corso dell'esercizio 2010		N. di opzioni esercitate nel corso dell'esercizio 2010		N. di opzioni scadute nel corso d e	fine esercizio 2010					
Nome	Società	Carica	N. opzioni	medio di	D a t a media di scadenza		medio di	D a t a media di scadenza		medio di	Prezzo medio azioni in data d'esercizi	esercizio	N. opzioni	medio di	D a t a media di scadenza
Marco Fiori		Amm.re Delegato	1.315.887	€3,50	31/7/2010	-	-	-	-	-	-	1.315.887	-	-	-
	d'Amico Tankers Ltd ⁽²⁾	Direttore Operativo e Amm.re	1.052.710	€3,50	31/7/2010	-	=	-	-	-	-	1.052.710	ž.	-	2
		Direttore Finanziario	263.177	€3,50	31/7/2010	-	-	-	-	-	-	263.177	-	-	-

Oltre alla carica in d'Amico International Shipping S.A., ricopre le seguenti cariche: Presidente e Direttore generale di COMARFIN S.A.M. e d'Amico Tankers Monaco S.A.M., Amministratore di CO.GE.MA. S.A.M., d'Amico Shipping UK Ltd, Hanford Investment Inc., St. Andrew Estates Inc., d'Amico Tankers Ltd, d'Amico Tankers UK Ltd, DM Shipping Ltd, Glenda International Management Ltd, High Pool Tankers Ltd, VPC Logistics Ltd, Glenda International Shipping Ltd e d'Amico Tankers Singapore Pte Ltd.

⁽²⁾ Oltre alla carica in d'Amico Tankers Ltd, ha ricoperto le seguenti cariche fino a quando ha lasciato il Gruppo d'Amico, in data 8 luglio 2010: Amministratore di d'Amico Tankers Singapore Pte Ltd, DM Shipping Ltd, Glenda International Management Ltd, High Pool Tankers Ltd, VPC Logistics Ltd, Glenda International Shipping Ltd e d'Amico Tankers UK Ltd.

⁽³⁾ Oltre alla carica in d'Amico International Shipping S.A., ricopre la seguente carica: Direttore Finanziario e Amministratore di d'Amico Tankers Limited.

Articoli 36 e 39 del Regolamento 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 ed 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.







Gruppo d'Amico International Shipping

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2010

Gruppo d'Amico International Shipping

Conto economico consolidato

US\$ migliaia	Note	2010	2009
Ricavi	(4)	305.592	260.039
Costi diretti di viaggio	(5)	(106.249)	(74.488)
Ricavi base time charter	(6)	199.343	185.551
Costi per noleggi passivi	(7)	(102.314)	(91.336)
Altri costi operativi diretti	(8)	(53.367)	(45.901)
Costi generali ed amministrativi	(9)	(18.778)	(21.386)
Altri proventi operativi	(10)	5.557	3.860
Risultato operativo lordo		30.441	30.788
Ammortamenti		(32.467)	(37.163)
Utile/(Perdita) del periodo		(2.026)	(6.375)
Proventi (oneri) finanziari netti	(11)	(19.018)	(5.283)
Utile/(Perdita) ante imposte		(21.044)	(11.658)
Imposte sul reddito	(12)	513	(1.751)
Utile/(Perdita) del periodo		(20.531)	(13.409)

La perdita netta è interamente di pertinenza della Capogruppo

Utile/(Perdita) per azione (1)	(0,137)	(0,089)
--------------------------------	---------	---------

Conto economico consolidato complessivo

US\$ migliaia	2010	2009
Utile/(Perdita) del periodo	(20.531)	(13.409)
Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (<i>"cash flow hedge"</i>) Utile/(Perdita) netto complessivo	437 (20.094)	4.355 (9.054)
Utile/(Perdita) per azione (1)	(0,134)	(0,060)

La perdita netta complessiva è interamente di pertinenza della Capogruppo

¹ Poiché non sono presenti strumenti di diluizione, non sono stati contabilizzati utili diluiti per azione (le azioni detenute nell'ambito del piano di stock option sono considerati strumenti anti diluizione dato che riducono la perdita per azione)

Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

US\$ migliaia	Note	Al 31 dicembre 2010	Al 31 dicembre 2009
ATTIVITÀ			
Attività non correnti			
Immobilizzazioni materiali	(13)	544.283	522.717
Totale attività non correnti		544.283	522.717
Attività correnti			
Rimanenze	(14)	21.172	15.118
Crediti a breve ed altre attività correnti	(15)	67.547	38.730
Crediti finanziari correnti	(16)	-	56.332
Attività finanziarie correnti	(17)	8.250	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(18)	68.266	92.243
Totale attività correnti		165.235	202.423
Totale attività		709.518	725.140
iotale attività		709.510	723.140
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Patrimonio netto			
Capitale sociale		149.950	149.950
Utili portati a nuovo		139.446	155.589
Altre riserve		43.710	47.960
Patrimonio netto totale	(19)	333.106	353.499
Passività non correnti			
Banche e altri finanziatori	(20)	284.658	261.220
Totale passività non correnti		284.658	261.220
Passività correnti			
Banche e altri finanziatori	(20)	11.065	46.524
Debiti a breve ed altre passività correnti	(21)	68.855	50.172
Altre passività finanziarie correnti	(22)	11.754	12.191
Debiti d'imposta	(23)	80	1.534
Totale passività correnti		91.754	110.421
Totale passività e patrimonio netto		709.518	725.140

Le tabelle del bilancio d'esercizio riportate da pagina 48 a pagina 82 sono state approvate per la pubblicazione in data 22 febbraio 2011 per conto del Consiglio di Amministrazione da:

Paolo d'Amico, Presidente

Marco Fiori, Amministratore Delegato

Rendiconto finanziario consolidato

US\$ migliaia	2010	2009
Utile/(Perdita) del periodo	(20.531)	(13.409)
Ammortamenti	32.467	37.163
Imposte correnti e differite	(513)	1.751
Oneri finanziari	11.195	7.799
Variazioni di fair value su attività finanziarie	7.823	(2.625)
Altri componenti che non influenzano le disponibilità liquide	29	604
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	30.470	31.283
Variazioni delle rimanenze	(6.054)	(8.108)
Variazioni dei crediti a breve	(28.817)	(5.023)
Variazioni dei debiti a breve	18.684	8.213
Imposte pagate	(1.077)	(413)
Interessi corrisposti	(10.775)	(7.694)
Flussi di cassa netti da attività operative	2.431	18.258
Acquisto di immobilizzazioni materiali	(56.583)	(84.859)
Ricavi da vendita/cancellazione di immobilizzazioni	2.521	(1) 56.182
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(54.062)	(28.677)
Altre variazioni del patrimonio netto	(300)	2.829
Variazioni di altri crediti finanziari	56.332	(2) 46.554
Variazioni di altri debiti finanziari	(12.324)	-
Variazioni di altre attività finanziarie	(8.250)	-
Rimborso finanziamenti bancari	(48.480)	(35.802)
Utilizzo finanziamenti bancari	40.570	67.083
Dividendi	-	(19.402)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	27.548	61.262
Variazione della liquidità	(24.083)	50.843
Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(24.083)	50.843
Disponibilità liquide ad inizio periodo	92.243	41.482
Differenze di conversione su disponibilità liquide	106	(82)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	68.266	92.243

⁽¹⁾ L'importo riportato riguarda la riclassificazione delle immobilizzazioni materiali a crediti finanziari (cancellazione navi SLS).

⁽²⁾ L'importo riportato nel 2009 risulta dalla diminuzione dei crediti finanziari dopo il pagamento delle navi High Harmony e High Consensus e dall'aumento dovuto alla cancellazione di un'immobilizzazione materiale (cancellazione della nave SLS).

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

US\$ migliaia	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve Altro Cash-Flow hedge		Totale
Saldo al 1° gennaio 2010	149.950	155.589	60.150	(12.190)	353.499
Altre variazioni	-	4.388	(4.687)	-	(299)
Utile (perdita) complessivo	-	(20.531)	-	437	(20.094)
Saldo al 31 dicembre 2010	149.950	139.446	55.463	(11.753)	333.106

US\$ migliaia	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	A Altro	ltre riserve Cash-Flow hedge	Totale
Saldo al 1° gennaio 2009	149.950	195.661	58.773	(16.545)	387.839
Rettifiche di competenza del precede	ente				
esercizio	-	(7.261)	-	-	(7.261)
Saldo rettificato al 1º gennaio 2009	9 149.950	188.400	58.773	(16.545)	380.578
Dividendi (13 cent per azione)	-	(19.402)	-	-	(19.402)
Altre variazioni	-	-	1.377	-	1.377
Utile (perdita) complessivo	-	(13.409)	-	4.355	(9.054))
Saldo al 31 dicembre 2009	149.950	155.589	60.150	(12.190)	353.499

Note esplicative

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 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 2010.

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 scarico a scarico' (c.d. discharge-to-discharge) per tutti i viaggi spot e per quelli relativi a contratti COA (contracts of affreightment - contratti di trasporto). Utilizzando tale metodo, i ricavi da trasporti sono iscritti a bilancio nel periodo che intercorre fra la partenza 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 allo scarico di un'imbarcazione. I proventi da 'controstallie' sono iscritti a bilancio al momento del completamento del viaggio. Tali ricavi sono contabilizzati al netto della svalutazione effettuata in previsione del mancato recupero delle penalità da controstallia.

Costi diretti di viaggio ed altri costi operativi diretti

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

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

Costi generali ed amministrativi

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

Proventi e oneri finanziari

I proventi e oneri finanziari comprendono gli interessi, le 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 (con sede in Irlanda) viene tassata in base al regime fiscale della tonnage tax in vigore in Irlanda, relativamente a tutte le attività a cui tale regime è applicabile. Nel 2009 le controllate congiunte DM Shipping Limited e Glenda International Shipping Ltd hanno richiesto di aderire formalmente al suddetto regime fiscale a partire dal 1° gennaio 2009; i loro bilanci sono stati pertanto redatti tenendo conto dell'adesione di tali società al regime fiscale irlandese della tonnage tax, relativamente a tutte le attività a cui esso 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 2010, 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 bilancio direttamente imputabili al c.d. "comprehensive income" o reddito complessivo; in tal caso l'onere fiscale differito verrà anch'esso imputato al reddito complessivo.

Immobilizzazioni (flotta)

Navi

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

L'ammortamento viene effettuato a quote costanti in relazione alla stimata vita utile delle principali componenti delle navi e sino a concorrenza del valore residuo di presumibile realizzo. Per le navi nuove, la vita utile residua stimata è generalmente pari a 20 anni, a seconda delle specifiche tecniche e del tipo di impiego previsto. Il valore residuo viene stimato in base al tonnellaggio a vuoto di ciascuna imbarcazione

moltiplicato per le tariffe correnti di rottamazione per tonnellata, che vengono riviste ogni anno. I rivestimenti delle cisterne delle navi sono ammortizzati in dieci anni, mentre i costi degli interventi in bacino sono ammortizzati nel periodo che prevedibilmente intercorre fino alla successiva entrata in bacino. La valutazione della vita utile residua è effettuata alla data di acquisto o di consegna da parte del cantiere ed è periodicamente rivista.

Le navi in corso di costruzione (le c.d. newbuilding) sono iscritte in bilancio al costo sostenuto al netto di eventuali perdite di valore che siano state identificate. Il costo delle newbuilding 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.

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

Spese di bacino

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

Per le *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 primo 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 iscritto 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; 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 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); 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 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 adequata 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.

Piano di remunerazione mediante azioni (pagamenti basati su azioni)

Il Gruppo concede ad alcuni dirigenti dei benefici aggiuntivi tramite piani di remunerazione mediante azioni (piani di stock option). In conformità a quanto previsto all'IFRS 2 - Remunerazioni basati su azioni, tali piani rappresentano -per coloro che ne beneficiano - una componente della remunerazione. Il relativo costo, corrispondente al *fair value* delle opzione alla data di assegnazione, viene rilevato nel conto economico a quote costanti per il periodo che intercorre fra la data di assegnazione e la data di maturazione, ed il corrispondente credito viene iscritto direttamente a patrimonio netto.

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

Fondi rischi ed oneri

Vengono iscritti a bilancio quando il Gruppo ha un obbligo 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 azioni proprie, vengono iscritte a bilancio al costo storico, e

separatamente evidenziate in diminuzione del patrimonio netto. Il costo di acquisto e i ricavi da eventuali successive vendite vengono evidenziati come variazioni del patrimonio netto.

Dividendi

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

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

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

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. Il Gruppo non ritiene quindi necessario fornire informativa geografica specifica per segmenti.

Nuovi principi contabili

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2010

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 2009.

Principi contabili, variazioni ed interpretazioni non ancora in vigore e che non sono oggetto di adozione anticipata da parte del Gruppo

I seguenti standard contabili e le variazioni agli standard contabili esistenti sono stati pubblicati e sono obbligatori per i periodi contabili successivi al 1° gennaio 2010, ma non sono stati oggetto di adozione anticipata da parte del Gruppo:

IFRS 9 Strumenti finanziari – si applicherà ai periodi contabili che decorreranno dal 1° gennaio 2013. Lo standard, pubblicato nel novembre 2009 ed applicabile daottobre 2010, al momento riquarda la contabilizzazione e la valutazione delle attività e delle passività finanziarie nonché i criteri per la rimozione delle attività finanziarie dallo stato patrimoniale. Tali attività devono essere valutate al costo ammortizzato o al fair value rilevato a conto economico, con l'opzione irrevocabile, decisa al momento dell'iscrizione iniziale, di contabilizzare alcune attività finanziarie rappresentate da azioni al fair value, nel reddito complessivo. Un'attività finanziaria può essere valutata esclusivamente al costo ammortizzato se il modello di business del Gruppo prevede che tale attività venga detenuta per raccogliere i flussi di cassa contrattuali sottostanti e tali flussi di cassa si manifestino a date specifiche, unicamente ai fini del pagamento del capitale investito e dei relativi interessi sulla guota inevasa. Con l'adozione dello standard il Gruppo dovrà riclassificare le proprie attività finanziarie distinguendo in particolare tra quelle disponibili per la vendita e quelle che verranno detenute fino alla scadenza. La maggior parte delle passività finanziarie continuerà ad essere contabilizzata al costo ammortizzato anche se una parte (ad esempio gli strumenti derivati) dovrà essere valutata al *fair value* rilevato a conto economico, riportando la relativa variazione del rischio di credito nel reddito complessivo. I principi di disconoscimento dallo stato patrimoniale previsti dallo IAS 39, 'Strumenti finanziari: contabilizzazione e valutazione', trasferiti all'IFRS 9, probabilmente non avranno un impatto in tal senso sul bilancio consolidato quando lo standard verrà applicato.

Il Gruppo non ha ancora completamente valutato la portata dell'impatto che l'applicazione di tale standard potrà avere sul bilancio d'esercizio.

Diversi IFRS sono stati modificati dal Piano di miglioramento annuale nel 2009 e 2010. Le modifiche non ancora entrate in vigore non avranno probabilmente un impatto sostanziale sul bilancio consolidato, salvo ove ante specificato.

2. Gestione dei rischi

Le attività poste in essere da 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 di trasporto e dei prezzi delle navi. La gestione del rischio ha come finalità complessiva 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; (iv) il Gruppo stipula, direttamente o tramite pool, contratti di trasporto (COA) a tariffe fisse, che prevedono il trasporto di un numero predefinito di futuri carichi a tariffe prestabilite; 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) 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 del requisiti esterni, quali ad esempio i requisiti normativi, di certificazione, ecc.; (ii) Prezzi dei carburanti bunker -DTL ha rivisto la propria esposizione ai costi dei carburanti bunker relativamente ai contratti di trasporto a tariffa fissa. Dove necessario, per coprire le future oscillazioni dei prezzi dei carburanti bunker si decide di ricorrere a contratti swap su prodotti petroliferi; (iii) Contratti per interventi in bacino - la gestione tecnica comprende anche gli interventi in bacino e viene analogamente coordinata con il supporto del gruppo consentendo economie d'Amico. nell'organizzazione dei bacini e nella valutazione dei relativi livelli di costo/qualità. La gestione dei costi di riparazione avviene in maniera analoga. La politica di mantenimento di una flotta giovane contribuisce anch'essa alla minimizzazione del rischio; (iv) Assicurazione della flotta - Eventi avversi ed incidenti di varia natura possono verificarsi nel corso dell'attività operativa delle imbarcazioni, e possono determinare perdite finanziare, 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 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; (v) 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'adequatezza delle coperture assicurative attualmente in vigore, per far sì che gli eventi derivanti da situazioni particolari risultino adequatamente 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 guando 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 esclusivamente sullo scafo, ovvero come avaria comune (che riguarda quindi anche le merci trasportate) quando le navi sono cariche; (c) Perdita del noleggio - 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 – Irlanda) finanziamenti denominati in yen giapponesi, nonché varie opzioni di acquisto denominate in yen potenzialmente esercitabili nei prossimi anni. Le strategie di gestione del rischio che vengono applicate sono le sequenti: (i) politica di copertura dell'esposizione del finanziamenti in yen giapponesi, a seconda delle condizioni e delle aspettative del mercato valutario; (ii) a seconda delle date di scadenza dei pagamenti degli anticipi per le navi in costruzione da corrispondere in yen giapponesi; se i tassi di cambio correnti sono considerati favorevoli, si può ricorrere a un contratto forward su valute a copertura del prezzo in yen giapponesi, per il periodo fino alla data di scadenza prevista; (iii) laddove l'esercizio dell'opzione di acquisto è considerato probabile (alla luce del tempo rimanente per l'esercizio, e del prezzo di esercizio), e se i tassi di cambio correnti sono considerati favorevoli, si ricorre a un contratto forward su valute a copertura del prezzo previsto in yen, per il periodo fino alla data prevista; (iv) laddove possibile, il gruppo opera in dollari USA; (v) nel caso in cui i dividendi vengano dichiarati e distribuiti in Euro, si provvede a dare copertura a tale importo detenendo una specifica disponibilità in tale valuta.

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 adequato per l'azienda, consentendo così a DIS e DTL di ridurre il rischio di fluttuazioni significative dei tassi di interesse. 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. navigazione marittima e che godono di eccellente reputazione; (vi) il Gruppo effettua il monitoraggio della propria esposizione contrattuale complessiva.

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, DIS e DTL mantengono 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) la gestione del rischio prevede che il portafoglio clienti sia composto essenzialmente da un numero significativo di primarie compagnie petrolifere e da società chimiche multinazionali caratterizzate da bassa rischiosità. I crediti commerciali in essere vengono puntualmente analizzati. Il recupero delle controstallie 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: per l'High Pool e per il pool Glenda, 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

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 stakeholders, 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. Oltre al patrimonio netto, la struttura del capitale è principalmente composta dalla linea di credito revolving di US\$ 350 milioni concessa da Crédit Agricole Credit and Investment Bank / Crédit Agricole (in precedenza Calyon) e dalla linea di credito di 10 miliardi di yen giapponesi concessa da Mizuho Corporate Bank Ltd. Risultano inoltre in essere dei finanziamenti in capo a Glenda International Shipping Ltd, la joint venture con il Gruppo Glencore, per il finanziamento del piano di nuove costruzioni della società, per un impegno complessivo di US\$ 195 milioni. Tale struttura di capitale viene analizzata nel corso dell'esercizio, e se necessario variata in base alle esigenze di capitale del Gruppo, ai cambiamenti delle condizioni economiche generali e del rischio che caratterizza il settore. Il Gruppo effettua il monitoraggio del proprio capitale sulla base di un indice di copertura patrimoniale ("asset cover ratio") di utilizzo della linea di credito rispetto al valore di mercato delle navi di proprietà. Sulle navi sono iscritte ipoteche a garanzia della linea di credito; l'indice di copertura non deve essere superiore al 66,6% sia per la linea di credito Crédit Agricole che per quella di Mizuho. A fine 2010 l'indice di copertura era del 53,3% per la linea di credito Crédit Agricole (54,6% al 31 dicembre 2009), e di 66,5% per il finanziamento Mizuho. Quale misura aggiuntiva del rischio di indebitamento, il Gruppo effettua un costante monitoraggio dell'indice di indebitamento rispetto al patrimonio netto. Al 31 dicembre 2010 tale indice era pari a 0,69 rispetto allo 0,48 rilevato al 31 dicembre 2009.

4. Ricavi

US\$ migliaia	2010	2009
Ricavi	305.592	260.039

I ricavi sono i proventi derivanti dall'attività delle navi per noli, trasporti, controstallie e partecipazione a pool. Oltre il 10% dei ricavi del Gruppo proviene da un solo cliente, per un totale di US\$ 52,5 milioni nel 2010; nel 2009 lo stesso cliente ha generato ricavi per US\$ 36,0 milioni.

5. Costi diretti di viaggio

US\$ migliaia	2010	2009
Carburanti (Bunker)	69.408	38.000
Commissioni	5.329	5.303
Oneri portuali	24.595	19.164
Altri costi	6.917	12.021
Totale	106.249	74.488

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	2010	2009
Ricavi base time charter	199.343	185.551

I ricavi base *time charter* sono i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Nel 2010 circa il 46% dei ricavi base *time charter* sono stati originati da contratti a tariffa fissa di durata superiore ai 12 mesi (55% nel 2009).

7. Costi per noleggi passivi

US\$ migliaia	2010	2009
Costi per noleggi passivi	102.314	91.336

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

8. Altri costi operativi diretti

US\$ migliaia	2010	2009
Costi per equipaggi	23.736	21.217
Spese tecniche	14.008	10.668
Gestione tecnica e controllo qualità	3.783	3.591
Altri costi operativi diretti	11.840	10.425
Totale	53.367	45.901

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

Costo del personale

Al 31 dicembre 2010 d'Amico International Shipping S.A. e le sue controllate impiegavano 437 dipendenti come personale marittimo e 49 come personale di terra. Il numero medio di dipendenti è stato di 410 (400 nel 2009). I costi del personale di terra sono compresi fra i costi generali ed amministrativi. Il Gruppo non presenta rilevanti passività con riferimento ai trattamenti pensionistici

9. Costi generali ed amministrativi

US\$ migliaia	2010	2009
Costo del personale	11.140	13.642
Altri costi generali ed amministrativi	7.638	7.744
Totale	18.778	21.386

Nei costi generali ed amministrativi sono compresi i costi del personale di terra, di cui US\$ 0,1 milioni (US\$ 0,7 milioni nel 2009) rappresenta il valore nozionale relativo al 2010 del piano di opzioni basato su azioni concesso ai dirigenti il cui *fair value* viene rilevato a conto economico, a quote costanti, per il periodo che intercorre fra la data di assegnazione e la data di maturazione, nel mese di luglio 2010. Ulteriori informazioni sul piano vengono fornite nella nota n. 19. I costi del personale comprendono inoltre US\$ 1,7 milioni (US\$ 1,5 milioni nel 2009) di emolumenti corrisposti agli amministratori e US\$ 5,0 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 d'Amico International Shipping, fra cui anche i costi di gestione infragruppo relativi al marchio commerciale, ai servizi informatici, ai servizi legali e di controllo interno per US\$ 1,2 milioni, nonché US\$ 0,8 milioni per perdite su crediti.

10. Altri proventi operativi

US\$ migliaia	2010	2009
Altri proventi operativi	5.557	3.860

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. Tale voce include inoltre i ricavi assicurativi relativi a risarcimenti per l'esercizio.

11. Proventi (oneri) finanziari netti

US\$ migliaia	2010	2009
Da debiti e crediti:		
Interessi - da Banche	677	221
Proventi finanziari da noleggio a scafo nudo	-	2.194
Da valutazione al fair value,	/conto economico:	
Utili su contratti forward	21	-
Altri proventi finanziari	1.247	3.595
Totale proventi finanziar	i 1.945	6.010

Altre oneri finanziari correnti al costo ammortizzato:					
Interessi – a Banche	(10.520) (9.6				
Da valutazione al fair value/conto economico:					
Perdite su contratti forward	Perdite su contratti forward -				
Altri oneri finanziari (10.443) (1.69					
Totale oneri finanziari (20.963) (11.293					

Oneri finanziari netti	(19.018)	(5.283)
------------------------	----------	---------

Nei proventi finanziari sono compresi i proventi da interessi su conti correnti bancari; la voce Altri proventi finanziari si riferisce agli utili da differenze cambio per US\$ 1,2 milioni, derivanti da transazioni commerciali e dai saldi in valute diverse dal dollaro USA. I contratti forward su valute stipulati dal Gruppo nel 2010 non hanno raggiunto un livello di rilevanza, mentre nel 2009 il Gruppo non ha sottoscritto contratti di questo tipo.

Gli oneri finanziari comprendono gli interessi passivi relativi ai finanziamenti bancari per US\$ 11,2 milioni (US\$ 10,0 milioni nel 2009), gli oneri relativi ai contratti di swap e le commissioni corrisposte alle banche in

relazione ai finanziamenti bancari. Sulla voce Altri oneri finanziari, che si riferisce a perdite su cambi non realizzate per US\$ 7,8 milioni (rispetto a un utile di US\$ 2,6 milioni nel 2009) derivanti dalla conversione a fine esercizio dei prestiti in essere in yen giapponesi, ha influito notevolmente il deprezzamento del dollaro USA rispetto alla valuta nipponica.

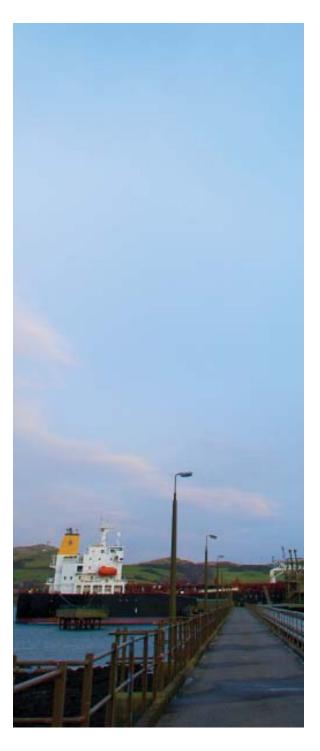
12. Imposte sul reddito

US\$ migliaia	2010	2009
Imposte correnti sul reddito	513	(1.325)
Imposte differite	-	-
Altre imposte	-	(426)
Totale	513	(1.751)

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.

Secondo tale regime, l'imposizione fiscale è basata sui ricavi presunti conseguiti dalla flotta controllata, definiti in relazione al tonnellaggio totale netto. L'accantonamento per la tonnage tax effettuato da d'Amico Tankers Limited e DM Shipping nel 2010 è pari a US\$ 0,2 milioni. Le imposte sul reddito si riferiscono alle attività a cui non può essere applicato il regime della tonnage tax, tassate al 25%. Il saldo 2010 include gli storni per accantonamenti in eccesso.

A fine 2010 la holding d'Amico International Shipping S.A. ha accumulato perdite fiscali da riportare a nuovo per circa Euro 33,8 milioni (equivalenti a US\$ 45,1 milioni; US\$ 43,5 milioni nel 2009). In Lussemburgo l'aliquota fiscale teorica per i redditi societari è pari al 30%. Poiché la società non ha esercitato nessuna attività commerciale, non sono state contabilizzate attività fiscali differite. 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 2010.



13. Immobilizzazioni materiali

US\$ migliaia	Flotta	Bacino	Altre attività	Totale
Costi				
Al 1° gennaio 2010	643.899	11.640	2.336	657.875
Incrementi	77.185	4.728	204	82.117
Dismissioni	(28.088)	(4.246)	(5)	(32.339)
Differenze di Cambio	-	-	2	2
Al 31 dicembre 2010	692.996	12.122	2.537	707.655
Ammortamenti				
Al 1° gennaio 2010	128.189	6.116	853	135.158
Quota di ammortamento del periodo	27.660	4.444	363	32.467
Dismissioni	-	(4.245)	(6)	(4.251)
Differenze di Cambio	-	-	(2)	(2)
Al 31 dicembre 2010	155.849	6.315	1.208	163.372
Valore Contabile Netto				
Al 31 dicembre 2010	537.147	5.807	1.329	544.283

La seguente tabella mostra, a fini comparativi, le variazioni intervenute nel 2009 per le immobilizzazioni.

US\$ migliaia	Flotta	Bacino	Altre attività	Totale
Costi				
Al 1° gennaio 2009	620.744	7.696	1.942	630.382
Incrementi	79.620	5.066	401	85.087
Dismissioni		(1.122)	-	(1.122)
Altri movimenti	(56.465)	-	=	(56.465)
Differenze di Cambio	-	-	(7)	(7)
Al 31 dicembre 2009	643.899	11.640	2.336	657.875
Ammortamenti				
Al 1° gennaio 2009	95.540	3.159	412	99.111
Quota di ammortamento del periodo	32.649	4.079	435	37.163
Dismissioni	-	(1.122)	-	(1.122)
Differenze di Cambio	-	-	6	6
Al 31 dicembre 2009	128.189	6.116	853	135.158
Valore Contabile Netto				
Al 31 dicembre 2009	515.710	5.524	1.483	522.717

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 2010 riguardano principalmente le rate per la costruzione di nuove navi, per un importo complessivo, a livello di Gruppo, di US\$ 56,6 milioni (US\$ 53,4 milioni nel 2009), mentre gli interessi capitalizzati ammontano a US\$ 1,0 milioni (US\$ 0,7 milioni nel 2009). Il valore di bilancio delle navi in costruzione è di US\$ 93,3 milioni (US\$ 99,7 milioni nel 2009). Su 17.5 imbarcazioni di proprietà del Gruppo sono iscritte delle ipoteche. Per ulteriori dettagli si rimanda alla nota n. 19.

Alla luce dell'attuale debolezza dello scenario economico, che influenza negativamente anche la determinazione del valore delle navi, 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 previsioni future, basandosi sulle sequenti principali assunzioni: (i) ricavi: sulla base dei contratti conclusi di recente e delle stime sulle tariffe future; (ii) vita utile residua di 20 anni; (iii) tariffe di rottamazione correnti 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 6,0%, 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. A bilancio non è stata iscritta alcuna perdita di valore, in quanto i valori d'uso risultano significativamente superiori al valore netto contabile iscritto a bilancio delle navi. La direzione aziendale tiene conto del fatto che questi calcoli sono particolarmente sensibili al cambiamento di assunzioni-chiave su futuri valori dei noli e su tassi di sconto. Il valore di mercato complessivo della flotta, secondo la valutazione fornita da un importante broker del settore navale a fine dicembre 2010, è pari a US\$ 492,5 milioni.

Nel periodo in esame la Società ha rivisto le proprie stime relative alla vita economica residua della flotta da 17 a 20 anni a partire dal 1° gennaio 2010. Tale variazione ha determinato una riduzione della quota di ammortamento di US\$ 8,2 milioni per l'esercizio.

Bacino

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

Altre attività

Comprendono arredi, accessori e attrezzature per ufficio.

14. Rimanenze

US\$ migliaia	Al 31 dic 2010	Al 31 dic 2009
Rimanenze	21.172	15.118

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

15. Crediti a breve e altre attività correnti

US\$ migliaia	Al	Al	
	31 dic 2010	31 dic 2009	
Crediti commerciali a breve	40.983	28.340	
Altri crediti esigibili	5.214	269	
Anticipi, ratei e risconti			
attivi	21.350	10.121	
Totale	67.547	38.730	

Nei crediti a breve al 31 dicembre 2010 sono compresi crediti commerciali per US\$ 41,0 milioni, al netto del fondo svalutazione per US\$ 1,0 milioni. Le altre attività correnti comprendono soprattutto anticipi e ratei e risconti attivi per US\$ 26,6 milioni.

16. Crediti finanziari correnti

US\$ migliaia	Al 31 dic 2010	Al 31 dic 2009
Crediti finanziari correnti	-	56.332

In seguito all'esito favorevole degli arbitrati relativi alla cancellazione dei contratti per la costruzione di quattro navi a suo tempo stipulati con SLS Shipbuilding Co. Ltd., l'importo totale dei crediti finanziari correnti al 31 dicembre 2009 è stato incassato nel corso del primo semestre del 2010.

17. Attività finanziarie correnti

US\$ migliaia	Al 31 dic 2010	Al 31 dic 2009	
Attività finanziarie correnti	8.250	-	

L'importo di US\$ 8,3 milioni rappresenta il *fair value* degli importi investiti durante l'esercizio nell'acquisto di obbligazioni con rating elevato. I titoli a reddito fisso sono quotati in mercati regolamentati e sono rimborsabili a tre o cinque anni, con rendimenti effettivi intorno al 3,28%.

18. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

US\$ migliaia	Al 31 dic 2010	Al 31 dic 2009
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	68.266	92.243

Tale voce è rappresentata principalmente da depositi a breve termine e comprende circa US\$ 1,8 milioni di disponibilità liquide detenute presso le società dei Pool (High Pool Tankers Ltd e Glenda International Management Ltd), che verranno distribuite ai partecipanti del pool stesso. Nel saldo è compreso l'importo di US\$ 2,1 milioni a garanzia del finanziamento Mizuho e US\$ 20,0 milioni depositati presso Mees Pierson/ ABN Amro Bank N.V.

19. Patrimonio netto

US\$ migliaia	Al 31 dic 2010	Al 31 dic 2009
Capitale sociale	149.950	149.950
Utili portati a nuovo	139.201	155.589
Altre riserve	43.955	47.960
Totale	333.106	353.499

Capitale sociale

Il capitale autorizzato del Gruppo ammonta a US\$ 200 milioni ed è rappresentato da 200.000.000 di azioni senza valore nominale. Al 31 dicembre 2010 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammontava a US\$ 149.950.000, corrispondente a 149.949.907 azioni ordinarie senza valore nominale.

Utili riportati a nuovo

Comprendono gli utili dell'attuale e del precedente esercizio, nonché alcune detrazioni derivanti dalla distribuzione dei dividenti; nel 2010, al termine del piano di stock option, l'accantonamento a copertura del costo totale delle opzioni azionarie è stato stornato e riversato negli utili riportati a nuovo.

Altre riserve

Comprendono le seguenti voci:

US\$ migliaia	Al	Al
	31 dic 2010	31 dic 2009
Riserva sovrapprezzo azioni	71.389	71.389
Azioni proprie	(15.680)	(15.680)
Riserva opzioni su azioni	-	4.388
Riserva fair value	(11.754)	(12.191)
Altre	_	54
Totale	43.955	47.960

Riserva sovrapprezzo azioni

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

Azioni proprie

Comprendono n. 4.390.495 azioni ordinarie per un importo pari a US\$ 15,7 milioni, corrispondenti al 2,93% del capitale emesso alla data del bilancio. Tali azioni sono state acquistate nel corso del secondo semestre 2007 e

durante il 2008 in seguito all'approvazione del programma di riacquisto azioni proprie.

Riserva opzioni su azioni

In data 6 settembre 2007 la Società ha approvato l'assegnazione di opzioni su azioni ai dirigenti. Tale piano aveva una durata limitata di quattro anni e, come di seguito evidenziato in dettaglio, prevedeva l'emissione di quattro tranche di azioni in numero massimo pari a 2.631.774. In tutti i casi le opzioni sarebbero state emesse al prezzo di esercizio di euro 3,50. Il piano si è concluso nel luglio 2010 senza che venisse esercitata alcuna opzione.

I dettagli del piano erano i seguenti:

	Tranche 1 - 2007	Tranche 2 - 2008	Tranche 3 - 2009	Tranche 4 - 2010	Totale
Data di maturazione	1° ott. 2007	1° aprile 2008	1° aprile 2009	1° aprile 2010	
Amministratore Delegato	263.177	350.903	350.903	350.904	1.315.887
Direttore Operativo	210.542	280.723	280.723	280.722	1.052.710
Direttore Finanziario	52.635	70.181	70.181	70.180	263.177
	526.354	701.807	701.807	701.806	2.631.774

Le azioni erano esercitabili inizialmente per un periodo di tre mesi dopo l'approvazione del bilancio relativo al precedente esercizio. Eventuali opzioni non esercitate in precedenza venivano cumulate e potevano essere esercitate nei periodi successivi e fino alla conclusione del piano, il 31 luglio 2010. Le opzioni sarebbero state pagate sotto forma di azioni.

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

US\$ migliaia	2010	2009
Opzioni in essere all'inizio dell'esercizio	2.631.774	2.631.774
Opzioni assegnate nel corso dell'esercizio	-	_
Opzioni esercitate nel corso dell'esercizio	-	-
Opzioni scadute	(2.631.774)	-
Opzioni in essere alla chiusura dell'esercizio	-	2.631.774

Il fair value complessivo delle opzioni assegnate è stato stimato, alla data di assegnazione, in Euro 3,2 milioni,

sulla base di un fair value per opzione pari a 1,23 Euro. Il fair value è stato calcolato utilizzando il modello Black-Scholes per la valutazione del prezzo delle opzioni, basandosi sulle seguenti ipotesi:

Titolo sottostante	d'Amico International Shipping S.A.
Numero di opzioni assegnate	2.631.774
Periodo di maturazione	4 tranche
Prezzo di esercizio dell'opzione	Euro 3,5
Prezzo corrente del titolo (alla data di assegnazione)	Euro 3,67
Data di scadenza del piano	31 luglio 2010
Volatilità implicita ⁽¹⁾	50%
Tasso di interesse privo di rischio	4,50%

La porzione di *fair value* rispetto al piano di stock option contabilizzata fra i Costi generali ed amministrativi (Personale dipendente) nel 2010 è stata di US\$ (0,1) milioni, derivanti dalle rettifiche per differenze di conversione in dollari USA del valore in Euro dell'opzione (oneri per US\$ 0,7 milioni nel 2009). Il medesimo importo è stato iscritto a riserva.

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

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\$ 11,8 milioni (fra le passività). I dettagli sul *fair value* degli strumenti finanziari derivati sono evidenziati nella nota n. 24.

20. Banche e altri finanziatori

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2010	Al 31 dicembre 2009
Passività non correnti		
Banche ed altri finanziatori	284.658	261.220
Passività correnti		
Banche ed altri finanziatori	11.065	46.524
Totale	295.723	307.744

Nel saldo sono compresi i seguenti debiti:

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2010		Al 31	dicembre 20	009	
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Crédit Agricole	149.258	-	149.258	149.027	-	149.027
Mizuho	26.858	4.730	31.588	27.783	7.161	34.944
Commerzbank	-	-	-	-	34.020	34.020
Commerzbank-Crédit Suisse	80.926	3.174	84.100	46.552	1.022	47.574
ST Shipping	-	-	-	10.783	1.541	12.324
Mitsubishi UFJ Lease	27.616	3.161	30.777	27.075	2.780	29.855
Totale	284.658	11.065	295.723	261.220	46.524	307.744

Linea di credito Crédit Agricole Credit and Investment Bank (in precedenza Calyon)

I debiti verso banche ed altri finanziatori al 31 dicembre 2010, per un importo complessivo di US\$ 149,2 milioni (al lordo della quota parte non ammortizzata degli oneri accessori di US\$ 1 milione, corrisposti al momento dell'accensione del finanziamento), sono relativi alla linea di credito revolving per US\$ 350,0 milioni (di cui al 31 dicembre 2010 US\$ 241,5 milioni risultano disponibili per l'utilizzo) negoziata da d'Amico Tankers Limited (Irlanda) con Crédit Agricole 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 tredici navi 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%. Secondo la relazione di valutazione della flotta al 28 dicembre 2010 la valutazione di tali navi è di US\$ 281.3 milioni, con un asset cover ratio del 53.3%.

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. Tale rapporto è calcolato prendendo a base l'importo complessivo degli interessi stimati, che dovranno essere corrisposti da d'Amico Tankers Limited, nei sei mesi successivi all'utilizzo della linea di credito, e non può scendere al di sotto del rapporto di 1,65:1. 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 da bilancio non inferiore al 35,0%. Al 31 dicembre 2010, i suddetti rapporti sono conformi a quanto previsto dai vincoli di gestione della linea di credito.

Tale linea è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping S.A. e prevede (i) al 31 dicembre 2010, ipoteche iscritte su tredici delle imbarcazioni di proprietà della Società; (ii) la cessione a favore dei soggetti finanziatori dei contratti di nolo *time charter* stipulati dalla Società; e (iii) un pegno su un conto aperto presso Crédit Agricole, sul quale la Società si obbliga a versare i ricavi derivanti dalle attività operative.

La linea di credito esistente è stata iscritta fra i debiti a lungo termine poiché l'ammortamento degli importi utilizzati non è previsto contrattualmente e poiché la disponibilità della linea di credito nei prossimi 12 mesi, al netto delle riduzioni previste, non sarà inferiore all'indebitamento al 31 dicembre 2010.

Linea di credito Mizuho

Il saldo di US\$ 31,6 milioni è relativo alla linea di credito concessa sino ad un massimo di dieci (10) miliardi di yen. Questa transazione è stata organizzata dalla Mizuho Corporate Bank Ltd. ed è stata sindacata 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 2010 la linea di credito risultava utilizzata per un importo pari a JPY 5,0 miliardi e il debito attuale è pari a JPY 2,6 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, 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, l'importo massimo che la d'Amico Tankers Limited può prendere in prestito dipende anche dal rapporto EBITDA-costo del finanziamento, che non può essere inferiore a 1,65:1. Le altre clausole a garanzia sono le stesse previste dalla linea di credito del Crédit Agricole: (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 non inferiore a US\$ 100,0 milioni e (iii) rapporto fra patrimonio netto ed attivo non inferiore al 35,0%. Al 31 dicembre 2010, 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 (i) al 31 dicembre 2010, ipoteche iscritte su due delle navi di proprietà del Gruppo, (ii) la cessione a favore dei finanziatori dei proventi derivanti dalle navi finanziate e (iii) un pegno su un conto aperto presso la Mizuho, sul quale d'Amico Tankers Limited si obbliga a versare i ricavi derivanti dalle attività operative relative a tali navi.

La linea di credito in essere indicata nelle passività correnti si riferisce agli importi da pagare nel corso del 2011.

Prestito Glenda International Shipping / Commerzbank

In seguito al ricevimento dei crediti finanziari correnti derivanti dall'esito favorevole dell'arbitrato relativo alla cancellazione dei contratti per la costruzione di quattro navi nel primo semestre 2010, il saldo al 31 dicembre 2009 della linea di credito in essere concessa da Commerzbank AG Global Shipping per Glenda International Shipping Ltd di US\$ 56,3 milioni è stato completamente rimborsato. Il prestito fu riclassificato nei debiti a breve termine nel secondo semestre 2009.

Prestito Glenda International Shipping Limited / Commerzbank – Crédit Suisse

L'ulteriore importo di US\$ 84,1 milioni è relativo alla linea di credito concessa da Commerzbank AG Global Shipping e da Credit Suisse alla Glenda International Shipping Ltd per le costruzione di sei nuove navi cisterna MR da 47.000 dwt (Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd – Corea).

L'importo di US\$ 168,2 milioni è relativo alla linea di credito concessa da Commerzbank AG Global Shipping e da Credit Suisse, per un totale di US\$ 195,0 milioni, per le suddette sei navi della Glenda International Shipping Limited. 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, a seconda del rapporto fra il finanziamento ed il valore complessivo delle navi finanziate (value to loan ratio). Le garanzie fornite riguardano principalmente ipoteche di primo grado sulle imbarcazioni. Negli accordi è altresì previsto un vincolo di gestione relativo al rapporto fra valore complessivo delle navi e finanziamenti concessi, che deve essere almeno pari al 130%. Al 31 dicembre 2010 i suddetti rapporti sono in linea con quanto stabilito dalle condizioni del prestito.

DM Shipping Limited – Mitsubishi UFJ Lease

Il saldo è relativo al 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. Debiti a breve ed altre passività correnti

US\$ migliaia	Al	Al		
	31 dic 2010	31 dic 2009		
Debiti commerciali	52.828	47.155		
Altri debiti	5.648	1.946		
Ratei e risconti passivi	10.379	1.071		
Totale	68.855	50.172		

I debiti a breve e le altre passività correnti al 31 dicembre 2010 comprendono principalmente debiti commerciali, di cui US\$ 11,3 milioni per carburanti bunker dovuti alla parte correlata Rudder SAM.

22. Altre passività finanziarie correnti

US\$ migliaia	Al 31 dic 2010	Al 31 dic 2009
Fair value degli strumenti derivati	11.754	12.191

Il saldo a fine 2010 rappresenta il *fair value* degli Interest Rate Swap, strumenti derivati di copertura. Il *fair value* degli strumenti derivati viene evidenziato nella nota n. 24.

23. Debiti d'imposta

US\$ migliaia	Al 31 dic 2010	Al 31 dic 2009
Debiti d'imposta	80	1.534

Il saldo a fine 2010 rispecchia principalmente le imposte sul reddito e la *tonnage tax* dovute dalle controllate alla chiusura dell'esercizio.

24. Strumenti derivati

Gli strumenti derivati in essere al 31 dicembre 2010 erano i seguenti:

US\$ migliaia	Fair value al 31 dicembre 2010	Conto economico Proventi / (oneri) finanziari	Riserva del patrimonio netto
Contabilizzazione delle coperture			
Swap su tassi di interesse	(11.754)	-	(11.754)
Contratti forward su valute	(497)	(497)	-
Total	(12.251)	(497)	(11.754)

US\$ migliaia	Fair value al 31 dicembre 2009	Conto economico Proventi / (oneri) finanziari	Riserva del patrimonio netto
Contabilizzazione delle coperture			
Swap su tassi di interesse	(12.191)	-	(12.191)
Totale	(12.191)	-	(12.191)

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



Swap su tassi di interesse

Nell'ultimo trimestre del 2007 d'Amico Tankers Ltd (IRL) ha sottoscritto tre contratti di swap su tassi di interesse, per un importo nozionale complessivo pari a US\$ 150 milioni e durata di cinque anni. Tali contratti hanno finalità di copertura contro i rischi relativi ai tassi di interesse sulla linea di credito *revolving* Crédit Agricole in essere.

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. La scadenza degli swap sui tassi di interesse è la seguente: entro un anno US\$ 5,8 milioni, oltre l'anno US\$ 5,8 milioni.

Contratti forward su valute

Nel corso dell'esercizio d'Amico Tankers Limited ha stipulato due contratti forward su valute la cui prossima scadenza è il 28 febbraio 2011, a fini di copertura del rischio dei depositi in liquidità denominati in Euro. Si tratta di strumenti considerati di livello 1 dato che la valutazione del *fair value* avviene sulla base di valori quotati.

25. Informazioni sul rischio finanziario

Come evidenziato nella nota n. 2, 'Gestione del Rischio', il Gruppo d'Amico International Shipping è esposto ad alcuni rischi finanziari relativi all'attività operativa. Nelle presente sezione vengono date informazioni di tipo quantitativo e qualitativo riguardo all'effetto che tali rischi possono avere sul Gruppo.

Rischio di mercato

Il rischio del prezzo di mercato è il rischio che il valore degli strumenti finanziari subisca fluttuazioni in seguito alle variazioni dei prezzi di mercato.

Il portafoglio di investimenti del Gruppo è pertanto soggetto al rischio di prezzo di mercato derivante dall'incertezza sui prezzi futuri. Un rialzo dei prezzi del mercato del 5% al 31 dicembre 2010 avrebbe provocato una diminuzione della perdita del Gruppo di US\$ 0,4 milioni e un incremento del patrimonio netto dello

stesso importo, mentre un ribasso del 5% avrebbe avuto un effetto uquale e contrario.

Rischio di cambio

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

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. A seguito dell'accensione in data 30 settembre 2008 della linea di credito Mizuho (denominata in yen giapponesi e di importo fino a 10 miliardi di yen) il Gruppo è esposto al rischio derivante dalle fluttuazioni del tasso di cambio dello yen giapponese. In mancanza di strumenti di copertura, tale rischio potrebbe influire sugli oneri finanziari, tenuto conto del profilo debitorio e delle condizioni di rimborso (1/52 a trimestre).

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 2010 tali pagamenti sono stati pari a US\$ 30,6 milioni, ossia il 10,5% del totale delle spese operative, amministrative, finanziarie e degli oneri fiscali (US\$ 24,8 milioni nel 2009), di cui il 73% riferito ad operazioni in Euro. Fra le altre valute di rilievo si segnalano i dollari di Singapore (14,13%) e le sterline britanniche (2,9%). Una fluttuazione del 10% del tasso di cambio del dollaro USA rispetto a tutte le altre valute avrebbe determinato una variazione dell'utile del Gruppo pari a US\$ 3,1 milioni per l'esercizio in esame (US\$ 2,7 milioni nel 2009). Al 31 dicembre 2010, in caso 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\$ 2,9 milioni o una diminuzione di US\$ 3,2 milioni.

Rischio di tasso di interesse

Il Gruppo è esposto al rischio di tasso di interesse derivante dal fatto che linee di credito e depositi bancari sono indicizzati a tasso di interesse variabile e che gli swap su tassi di interesse vengono stimati sulla base dei tassi futuri previsti.

A parità di condizioni, un aumento di 100 punti base nei tassi di interesse avrebbe determinato un aumento degli oneri finanziari netti pari a US\$ 0,6 milioni, (US\$ 0,5 milioni nel 2009) mentre una riduzione di 100 punti base avrebbe determinato un analogo effetto positivo. Al 31 dicembre 2010, 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 rispettivamente determinato un aumento o una diminuzione del patrimonio netto di circa US\$ 2,7 milioni, senza effetti sul conto economico dato che gli swap su tassi di interesse sono considerati strumenti di copertura dei flussi finanziari.

ritiene che i fondi e le linee di credito più importanti attualmente disponibili, nonché la liquidità generata dalle attività operative, consentiranno al Gruppo di fare fronte alle necessità derivanti dalle attività di investimento, alle esigenze di capitale circolante e all'adempimento degli obblighi di rimborso dei debiti alle loro normali scadenze.

Rischio di fair value

La direzione aziendale considera il *fair value* di attività e passività finanziarie prossimo al valore contabile alla data della posizione finanziaria, facente eccezione il finanziamento con Mitsubishi UFJ. Tale finanziamento è riportato al costo ammortizzato, la valutazione al *fair value* darebbe origine ad un aumento del valore contabile di US\$ 1,84 milioni.

Rischio di credito

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

Per quanto riguarda questi ultimi, il rischio riguarda essenzialmente crediti a breve per controstallie ed alcune spese per noleggi, che vengono analizzati uno per uno e, se necessario, svalutati. Al 31 dicembre 2010 i corrispondenti accantonamenti erano pari a US\$ 1,0 milioni (contro US\$ 0,9 milioni nel 2009).

Il Gruppo detiene consistenti depositi di liquidità presso Crédit Agricole Bank e Mees Pierson, con rating pari rispettivamente a AA - e AA3.

Rischio di liquidità

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

I dettagli relativi alla linea di credito del Gruppo sono evidenziati alla nota 20, mentre i dettagli relativi agli impegni sono contenuti alla nota 29. Il management

26. Classificazione degli strumenti finanziari

US\$ migliaia	Finanziamenti e crediti a breve	Derivati utilizzati a copertura	Attività non finanziare	Totale 2010
Attività		·		
Immobilizzazioni materiali	-	=	544.283	544.283
Rimanenze	-	=	21.172	21.172
Crediti a breve ed altre attività correnti	67.547	=	-	67.547
Crediti finanziari correnti	8.250	=	-	8.250
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	68.266	-	-	68.266
Passività				
Banche ed altri finanziatori	295.723	-	-	295.723
Altre passività finanziarie correnti	-	11.754	-	11.754
Debiti a breve e altre passività correnti	68.855	-	-	68.855
Debiti per imposte correnti	80	-		80

US\$ migliaia	Finanziamenti e Derivati utilizzati crediti a breve a copertura		Attività non finanziare	Totale 2009
Attività				
Immobilizzazioni materiali	-	-	522.717	522.717
Rimanenze	-	-	15.118	15.118
Crediti a breve ed altre attività correnti	38.730	-	-	38.730
Crediti finanziari correnti	56.332	-	-	56.332
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	92.243	-	-	92.243
Passività				
Banche ed altri finanziatori	307.744	-	-	307.744
Altre passività finanziarie correnti	-	12.191	=	12.191
Debiti a breve e altre passività correnti	50.172	-	-	50.172
Debiti per imposte correnti	1.534	-	-	1.534

27. Operazioni con parti correlate

Nel corso del 2010 d'Amico International Shipping ha effettuato operazioni con parti correlate, fra le quali anche la controllante italiana capofila d'Amico Società di Navigazione S.p.A. (DSN), e con alcune delle controllate della DSN (Gruppo d'Amico). Tali operazioni sono state effettuate sulla base di accordi negoziati a condizioni ordinarie, secondo termini e condizioni di mercato. La controllante diretta del Gruppo d'Amico International Shipping è la d'Amico International S.A., società costituita in Lussemburgo.

Tali operazioni comprendono un accordo per la gestione di servizi (servizi tecnici, di equipaggio ed informatici) con le società del Gruppo d'Amico, nonché il pagamento dei diritti di utilizzo del marchio a d'Amico Società di Navigazione S.p.A., per un costo complessivo pari a US\$ 3,5 milioni. Inoltre, i costi per il noleggio di tre imbarcazioni Handy Size di d'Amico Shipping Italia, che le detiene in noleggio a scafo nudo da terzi, sono stati di US\$ 9,3 milioni. Fra le operazioni con parti correlate, anche l'acquisto per US\$ 69,0 milioni di Intermediate

Fuel Oil e di Marine Diesel Oil presso la Rudder SAM, una delle società controllate dal Gruppo d'Amico, compresi i costi per i carburanti bunker per l'esercizio.

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

Gli effetti delle operazioni fra parti correlate sul conto economico consolidato 2010 e 2009 del Gruppo sono i seguenti:

US\$ migliaia	Totale	2010 Di cui con parti correlate	Totale	2009 Di cui con parti correlate
	Totale	Dicurcomparticorielate	Totale	Di cui con parti coneiate
Ricavi	305.592		260.039	-
Costi diretti di viaggio	(106.249)	(68.976)	(74.488)	(38.000)
Costi per noleggi passivi	(102.314)	(9.345)	(91.336)	(12.830)
Altri costi operativi diretti	(53.367)	(4.950)	(45.901)	(4.933)
Costi generali ed amministrativi	(18.778)	(1.184)	(21.386)	(950)
Altri proventi operativi	5.557	-	3.860	-
Proventi (oneri) finanziari netti	(19.018)		(5.283)	

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2010 e al 31 dicembre 2009 sono i seguenti:

US\$ migliaia	Al Totale	31 dicembre 2010 Di cui con parti correlate	Al Totale	31 dicembre 2009 Di cui con parti correlate
ATTIVITÀ				
Attività non correnti				
Immobilizzazioni materiali	544.183	-	522.717	-
Immobilizzazioni finanziarie	-	-	-	-
Attività correnti				
Rimanenze	21.172	-	15.118	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	67.547		38.730	-
Crediti finanziari correnti			56.332	-
Attività finanziarie correnti	8.250	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	68.266	-	92.243	-
PASSIVITÀ				
Passività non correnti				
Banche ed altri finanziatori	284.658	-	261.220	-
Passività correnti				
Banche ed altri finanziatori	11.065	-	46.524	-
Altre passività finanziarie correnti	11.754	-	12.191	=
Debiti a breve ed altre passività correnti	68.855	3.876	50.172	5.496
Debiti per imposte correnti	80	-	1.534	-

Gruppo d'Amico International Shipping

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato 2010 del Gruppo sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping SA	Cogema SAM	Rudder SAM	d'Amico Shipping Italia SpA	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Ireland Ltd	Compagnia Generale Telemar SpA
	(consolidato)						
Costi diretti di viaggio	(106.249)						
di cui							
Bunker	(68.976)		(68.976)	-	-	-	-
Costi per noleggi passivi	(102.314)						
di cui							
Contratti di noleggio navi	(9.345)		-	(9.345)	-	-	-
Altri costi operativi diretti	(53.367)						
di cui							
Contratti di gestione	(3.522)		-	-	(3.522)	-	-
Spese tecniche	(1.428)						(1.428)
Costi generali ed amministrativi	(18.778)						
di cui							
Accordi di fornitura di servizi	(1.184)	(183)	-	-	(975)	(26)	-
Totale		(183)	(68.976)	(9.345)	(4.497)	(26)	(1.428)

Il prospetto seguente illustra l'effetto (suddiviso per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sul conto economico del Gruppo dell'esercizio 2009:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping SA (consolidato)	Rudder SAM	d'Amico Shipping Italia SpA	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Ireland Ltd	Compagnia Generale Telemar SpA
Costi diretti di viaggio	(74.488)					
di cui	(74.400)					
Bunker	(38.000)	(38.000)	-	-	-	-
Costi per noleggi passivi	(91.336)					
di cui						
Contratti di noleggio navi	(12.830)	-	(12.830)	-	=	-
Altri costi operativi diretti	(45.901)					
di cui						
Contratti di gestione	(3.532)	-	-	(3.532)	=	-
Spese tecniche	(1.401)	-	-	-	-	(1.401)
Costi generali ed amministrativi	(21.386)					
di cui						
Accordi di fornitura di servizi	(950)	-		(845)	(105)	
Totale		(38.000)	(12.830)	(4.377)	(105)	(1.401)

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2010 sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping SA	Rudder SAM	d'Amico Shipping Italia SpA	d'Amico Società di Nav. SpA	Cogema SAM	d'Amico Ireland Ltd	d'Amico Dry Ltd	Compagnia Generale Telemar
	(consolidato)							
Crediti a breve e altre attività correnti di cui verso parti correlate	67.547 -	_	_	_	_	_	_	_
Debiti a breve e altre passività correnti	68.855							
di cui verso parti correlate	3.876	3.198	94	356	14	10	41	163
Totale		3.198	94	356	14	10	41	163

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2009 erano i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping SA (consolidato)	Rudder SAM	d'Amico Shipping Italia SpA	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Ireland Ltd	d'Amico Dry Ltd	d'Amico Shipping Singapore	Compagnia Generale Telemar
Crediti a breve e altre attività correnti di cui verso parti correlate	38.730	-	-	-				-
Debiti a breve e altre passività correnti di cui verso parti correlate	50.172 5.496	4.992	94	131	13	103	3 18	145
Totale		4.992	94	131	13	103	18	145

28. Impegni e passività potenziali

Impegni finanziari

Al 31 dicembre 2010 gli impegni finanziari del Gruppo erano pari a US\$ 70,7 milioni, di cui US\$ 52,0 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi.

US\$ milioni	Al 31 dicembre 2010	Al 31 dicembre 2009
Fino a un anno	52,0	79,1
Tra 1 e 3 anni	18,7	49,2
Tra 3 e 5 anni	-	-
Oltre 5 anni	-	-
Totale	70,7	128,3

Gli impegni finanziari sono relativi ai pagamenti di cinque navi cisterna 'product/chemical' da 46.000 dwt costruite da Hyundai-Mipo Dockyard e non ancora consegnate.

Leasing operativi - navi in noleggio passivo 1

Alla data del 31 dicembre 2010 gli impegni minimi del Gruppo per noleggi operativi erano pari a US\$ 379,5 milioni, di cui pagamenti nei successivi 12 mesi per US\$ 92,8 milioni.

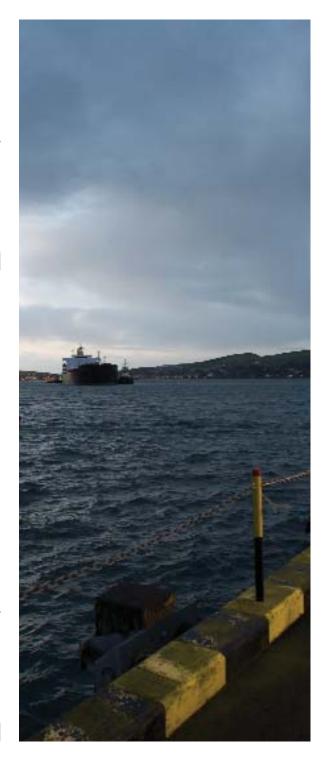
US\$ milioni	Al	Al
	31 dic 2010	31 Dic 2009
Fino a un anno	92,8	116,6
Tra 1 e 3 anni	147,7	158,9
Tra 3 e 5 anni	86,8	118,3
Oltre 5 anni	52,3	88,7
Totale	379,6	482,5

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, oltre ai costi per noleggi passivi per la nave noleggiata attraverso il pool (Handytankers). Al 31 dicembre 2010, DIS gestiva in qualità di locataria l'equivalente di 21 imbarcazioni in time-charter, all'epoca con una vita media residua contrattuale di 3,5 anni (4,9 anni compresi i periodi opzionali). Alcuni dei contratti di noleggio passivo prevedono opzioni per l'acquisto in futuro di imbarcazioni; i dettagli sono riportati più avanti.

Altri leasing operativi

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

US\$ milioni	Al	Al
	31 dic 2010	31 dic 2009
Fino a un anno	0,8	0,7
Tra 1 e 3 anni	0,8	1,3
Tra 3 e 5 anni	0,1	0,2
Oltre 5 anni	-	0
Totale	1,7	2,2



⁽¹⁾ Non comprende i periodi opzionali. Comprende la proporzione di competenza dei costi delle navi in time charter presso il Pool Handytankers.

Opzioni di acquisto

Attualmente la d'Amico Tankers Ltd. detiene 7 opzioni di acquisto su navi in *time charter* già operative. L'esercizio di tali opzioni è a discrezione della Società, che terrà conto delle condizioni in essere al momento in cui l'opzione diverrà esercitabile.

La tabella che segue evidenzia i dettagli delle opzioni di acquisto. I prezzi di esercizio espressi in yen giapponesi sono stati convertiti in dollari USA al 31 dicembre 2010, al tasso di cambio di chiusura.

Opzioni di acquisto su navi Handysize

Nave	Prima data di esercizio	Prezzo di esercizio (in milioni) ⁽²⁾	Anzianità alla prima data di esercizio ⁽²⁾	Periodo di esercizio
Handy 1	Gennaio 2014	38,5	6,0	N/D
Handy 2	Luglio 2014	38,5	6,0	N/D
Totale		77,0		

Opzioni di acquisto su navi MR (2)

Nave	Prima data	Prezzo di esercizio	Anzianità alla prima data	Periodo
	di esercizio	(in milioni) ⁽²⁾	di esercizio ⁽²⁾	di esercizio
MR 1	Marzo 2011	30,3	8,0	N/D
MR 2	Luglio 2011	32,9	5,0	4 anni
MR 3	Ottobre 2011	32,9	5,0	4 anni
MR 4	Agosto 2014	45,5	5,0	6 anni
MR 5	Marzo 2017	36,9	8,0	N/D
Totale		178,5		

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. La maggior parte delle controversie in corso riguardano per lo più richieste di danni per contaminazione del carico trasportato. Sono in corso inoltre controversie relative a collisioni e vertenze relative a contratti di noleggio *time charter*. Le controversie risultano coperte per la maggior parte da assicurazione presso il nostro P&I Club (Club mutualistico fra armatori); il Gruppo ritiene quindi che l'esposizione finanziaria sarà limitata al valore delle relative franchigie assicurative.

Tassazione differita in regime di tonnage tax

A partire dal 1° gennaio 2007 la Società è stato ammessa al regime di *tonnage tax* irlandese, il quale 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 a tassazione secondo il regime ordinario.

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

⁽²⁾ Prezzo di esercizio ed età della nave alla prima data di esercizio. Per le opzioni caratterizzate da un periodo di esercizio, il prezzo di esercizio diminuisce nel corso di tale periodo

29. Società del Gruppo d'Amico International Shipping

La seguente tabella mostra l'elenco completo delle società del Gruppo, e per ciascuna la quota detenuta in capo a DIS, 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	149.949.907	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
VPC Logistics Limited	Londra / Regno Unito	50.000	USD	100,0%	Integrale
DM Shipping Ltd	Dublino / Irlanda	100.000	USD	51,0%	Proporzionale
d'Amico Tankers Monaco SAM	Monaco	150.000	EUR	100,0%	Integrale
d'Amico Tankers UK Ltd	Londra / Regno Unito	50.000	USD	100,0%	Integrale
d'Amico Tankers Singapore Pte Ltd	Singapore	50.000	USD	100,0%	Integrale

L'area di consolidamento 2010 non differisce rispetto al 2009.

Partecipazioni in entità a controllo congiunto

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

	Ricavi	Risultato netto	Totale attività	Patrimonio netto
Al 31 dicembre 2010				
Glenda International Shipping Ltd	7.567	(7.568)	299.169	128.474
DM Shipping Ltd	5.888	(7.189)	94.191	(16.535)
Al 31 dicembre 2009				
Glenda International Shipping Ltd	2.707	(2.440)	361.995	171.267
DM Shipping Ltd	3.480	(2.221)	98.522	(2.438)

30. Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio

Flotta controllata

La M/T GLENDA Melody e la M/T GLENDA Meryl, navi MR di proprietà, sono state consegnate a GLENDA International Shipping Limited rispettivamente il 27 gennaio e il 16 febbraio 2011. La consegna dell'ultima delle sei navi cisterna Hyundai-Mipo Dockyard per il trasporto di prodotti chimici ordinate dalla joint venture tra d'Amico e il Gruppo Glencore, la M/T GLENDA

Melissa, è prevista per la fine di febbraio 2011, completando così con successo il programma di costruzione di nuove navi.

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

		Al 31 dicembre	2010	Al 22 febbraio 2011		
	MR	MR Handysize Totale MR				Totale
Di proprietà	14,5	3,0	17,5	16,0	3,0	19,0
A noleggio	16,0	4,0	20,0	16,0	3,0	19,0
A noleggio attraverso pool	-	1,0	1,0	-	1,0	1,0
Totale	30,5	8,0	38,5	32,0	7,0	39,0







d'Amico International Shipping S.A.

Resoconto di gestione e Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2010

RCS LUXEMBOURG B 124 790

d'Amico International Shipping S.A.

Resoconto di gestione

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

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

In data 3 maggio 2007 d'Amico International Shipping S.A. ha portato a termine l'operazione di offerta pubblica iniziale delle proprie azioni, che sono quindi quotate alla Borsa Valori di Milano (Italia).

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

Risultati operativi

La perdita della Società dell'esercizio 2010 è stata di US\$ 2,9 milioni. Il conto economico della Società viene sintetizzato nella seguente tabella.

US\$ migliaia	Al	Al
	31 dic 2010	31 dic 2009
Proventi da investimenti (dividendi)	-	5.000
Costo del personale	(627)	(1.456)
Altri costi generali ed amministrativi	(2.257)	(2.714)
Proventi (oneri) finanziari	(51)	(232)
Utile netto	(2.935)	598

Nel 2010 non sono stati percepiti proventi da investimenti.

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

Stato Patrimoniale

US\$ migliaia	Al	Al
	31 dic 2010	31 dic 2009
Investimenti	252.057	265.893
Attività correnti	12.467	490
Totale attività	264.524	266.383
Patrimonio netto	221.694	224.753
Passività correnti	42.834	41.630
Totale passività e		
patrimonio netto	264.528	266.383

Le Attività totali della società comprendono principalmente le partecipazioni di US\$ 252 milioni nella controllate d'Amico Tankers Limited - 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, nonché un prestito concesso dagli azionisti alla stessa GIS.

Le attività correnti includono un portafoglio di investimenti in titoli a basso rischio e le disponibilità liquide detenute presso banche. I ratei e i risconti non rappresentano importi significativi.

Eventi significativi verificatisi nell'esercizio Flotta controllata - d'Amico Tankers Limited

Nel corso del 2010 la flotta controllata da d'Amico Tankers Limited ha registrato i seguenti cambiamenti:

- Nel corso del primo semestre 2010 è stato attuato un processo di riorganizzazione della flotta del pool Handytankers, finalizzato principalmente alla razionalizzazione delle interessenze dei partner del pool nelle navi noleggiate tramite il pool stesso. Contestualmente d'Amico Tankers ha inoltre deciso di ridurre la propria esposizione nel pool Handytankers. Quale risultato di tale decisione, a fine dicembre 2010, d'Amico Tankers Limited impiegava una sola nave attraverso Handytankers. Le navi che d'Amico Tankers Limited ha ritirato dal pool nel 2010 sono attualmente impiegate direttamente;
- Aprile 2010 la M/T Cielo di Roma, nave handysize noleggiata, e la M/T High Trader, nave MR noleggiata, sono state riconsegnate ai rispettivi armatori;
- Luglio 2010 la M/T Uzava, nave cisterna MR, è stata noleggiata per un periodo di un anno da d'Amico Tankers Limited;
- Settembre 2010 la M/T Cielo di Milano, nave cisterna handysize, è stata riconsegnata da d'Amico ai rispettivi armatori.

Flotta controllata – GLENDA International Shipping Limited

Nel corso del 2010 la flotta controllata da GLENDA International Shipping Limited, joint venture 50:50 fra d'Amico International Shipping S.A. ed il Gruppo Glencore, ha registrato i seguenti cambiamenti:

- Febbraio 2010 la M/T GLENDA Meredith, nave MR di proprietà, è stata consegnata a GLENDA International Shipping Limited;
- Aprile 2010 la M/T Dauntless, nave MR, è stata noleggiata per un periodo di 2 anni da GLENDA International Shipping Limited. In seguito al cambio di proprietà, la nave è stata riconsegnata ai rispettivi armatori a metà ottobre;
- Novembre 2010 la M/T GLENDA Melanie, nave MR di proprietà, è stata consegnata a GLENDA International Shipping Limited.

GLENDA International Shipping Limited – Pubblicazione dei lodi arbitrali relativi ai contenziosi tra GLENDA e SLS Shipbuilding Co. Ltd. e conseguente restituzione di tutte le rate versate conformemente alla garanzia di rimborso

Il 2 febbraio 2010 e il 27 aprile 2010 sono stati rispettivamente resi noti i lodi relativi ai primi tre ed al quarto arbitrato tra GLENDA International Shipping Ltd ("GLENDA") - joint venture 50:50 fra d'Amico International Shipping S.A. ed il Gruppo Glencore - e il cantiere SLS Shipbuilding Co. Ltd, Tongyeong, Corea ("Cantiere SLS"), relativi alla conclusione anticipata dei contratti riguardanti la costruzione della navi cisterna product/chemical (51.000 DWT) con rispettivamente n. S510, n. S511, n. S512 e n. S513 (i "Contratti") stipulati il 7 dicembre 2006 e successivamente novati il 19 novembre 2007. I collegi arbitrali hanno dichiarato la validità della cancellazione dei quattro Contratti di costruzione delle navi richiesta da GLENDA, e riconosciuto il diritto di quest'ultima al completo rimborso di tutti gli anticipi pagati per i contratti di costruzione delle quattro navi. Successivamente alla pubblicazione dei relativi lodi arbitrali, Kookmin Bank, Corea del Sud, in qualità di garante di SLS Shipbuilding Co. Ltd, Tongyeong, Corea, ha direttamente rimborsato a GLENDA, in data 3 marzo e 27 maggio 2010, tutte le rate versate ai sensi dei contratti cancellati relativi alle navi in costruzione in oggetto. Il rimborso totale, comprensivo di interessi, è stato pari a US\$ 113,4 milioni. Al netto del rimborso alla banca del relativo finanziamento, il capitale rimborsato a GLENDA è stato di circa US\$ 45,3 milioni.

GLENDA International Shipping Limited – Trasferimento di 2 navi cisterna Hyundai MR per il trasporto di prodotti chimici di proprietà di GLENDA a d'Amico Tankers Limited e di 2 navi cisterna Hyundai LR1 per il trasporto di prodotti petroliferi sempre di proprietà di GLENDA a ST Shipping Transport PTE. LTD

Il 3 marzo 2010 GLENDA International Shipping Limited ("GLENDA") - joint venture 50:50 fra d'Amico International Shipping S.A. ed il Gruppo Glencore – ha trasferito: (i) tutti i diritti e gli obblighi relativi a 2 navi cisterna MR Hyundai per il trasporto di prodotti chimici con scafo n. 2164 e n. 2188 (di seguito le "Navi cisterna") a d'Amico Tankers Limited - Irlanda, la società operativa completamente controllata da DIS e; (ii) tutti i diritti e gli obblighi relativi a 2 navi cisterna Hyundai da 74.000 dwt

per il trasporto di prodotti petroliferi con scafo n. 2292 e n. 2293 a ST Shipping and Transport Pte. Limited - Singapore. Il costo delle navi cisterna trasferite a d'Amico Tankers Limited è stato ridotto da US\$ 50,5 milioni a una media di US\$ 45,7 milioni per ciascuna nave, per un totale di impegni finanziari residui di US\$ 56,2 milioni. È stato inoltre convenuto con Hyundai Mipo Dockyard Co. Limited – Corea di aumentare la stazza delle navi da 46.000 dwt a 52.000 dwt ed infine, di posticipare, senza costi aggiuntivi, le rispettive date di consegna da marzo 2011 al primo trimestre 2012.

d'Amico Tankers Limited – Conclusione di contratti time charter

Nel corso dell'esercizio, la controllata operativa d'Amico Tankers Limited (Irlanda) ha siglato contratti di noleggio per cinque delle sue navi, di cui due rinnovi, con alcune delle più importanti società petrolifere e di trading del mondo. Tre delle navi sono state 'fissate' per un anno, con opzione di rinnovo per un ulteriore anno, mentre le altre due navi rispettivamente per uno e tre anni. Inoltre, i pool tramite i quali d'Amico Tankers Limited impiega una parte significativa della propria flotta, hanno stipulato due ulteriori contratti di noleggio della durata di tre anni con importanti società petrolifere e di trading. Tali contratti sono stati conclusi a tariffe di noleggio tali da generare flussi di cassa positivi, permettendo, allo stesso tempo a DIS di aumentare la percentuale di copertura, ovvero la quota di ricavi generati da contratti a tariffa fissa.

Struttura organizzativa

In data 8 luglio 2010 Michael Valentin, Direttore Operativo e Commerciale, ha lasciato il Gruppo. In data 9 novembre 2010 è stata annunciata la nomina a questa carica di Flemming Carlsen, che dal 1° gennaio 2011 ha assunto la responsabilità delle attività operative e di noleggio di DIS, riferendo all'Amministratore Delegato Marco Fiori. Flemming Carlsen ha iniziato la sua carriera in A.P. Møller – Maersk Group, dove ha ricoperto il ruolo di Direttore commerciale e marketing strategico. Le sue precedenti esperienze professionali includono i ruoli di Responsabile operativo per l'Europa in Neptune Orient Lines (Londra) e, recentemente, di Direttore generale di UPT United Product Tankers (Amburgo).

Nell'ultimo trimestre dell'anno DIS ha portato a termine il piano di riorganizzazione delle proprie attività operative. L'attuale struttura organizzativa, oltre alla holding con sede in Lussemburgo (DIS), è incentrata sulle sequenti sedi principali:

- Dublino, come sede della principale società operativa d'Amico Tankers Limited, delle società che gestiscono i pool e delle joint-venture;
- Londra e Singapore, quali sedi del personale dedicato alle funzioni commerciali ed operative, a copertura geografica rispettivamente degli emisferi occidentale e orientale, fornendo il supporto alla sede di Dublino nella propria gestione strategica e commerciale della flotta.

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

Flotta controllata

La M/T GLENDA Melody e la M/T GLENDA Meryl, navi MR di proprietà, sono state consegnate a GLENDA International Shipping Limited rispettivamente il 27 gennaio e il 16 febbraio 2011. La consegna dell'ultima delle sei navi cisterna Hyundai-Mipo Dockyard per il trasporto di prodotti chimici ordinate dalla joint venture tra d'Amico e il Gruppo Glencore, la M/T GLENDA

Melissa, è prevista per la fine di febbraio 2011, completando così con successo il programma di costruzione di nuove navi.

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

		Al 31 dicembre	2010	Al 22 febbraio 2011		
	MR	MR Handysize Totale MR Ha				Totale
Di proprietà	14,5	3,0	17,5	16,0	3,0	19,0
A noleggio	16,0	4,0	20,0	16,0	3,0	19,0
A noleggio attraverso pool	-	1,0	1,0	-	1,0	1,0
Totale	30,5	8,0	38,5	32,0	7,0	39,0

d'Amico Tankers Limited – Conclusione di contratti time charter con una delle principali compagnie petrolifere mondiali

All'inizio del 2011, d'Amico Tankers Limited ha rinnovato per ulteriori due anni, con opzione di rinnovo per un ulteriore anno, i contratti di noleggio per tre delle sue navi siglati con una società petrolifera. Tali contratti sono stati conclusi a tariffe di noleggio che consentiranno alla Società di incrementare i flussi di cassa operativi, permettendo così a DIS di portare la percentuale di copertura, ovvero la quota di ricavi generati da contratti a tariffa fissa, al 45% circa nel 2011.

Evoluzione prevedibile della gestione

Il 2011 è iniziato con dati e sentiment in assoluto migliori degli ultimi tre anni. Le previsioni sulla domanda di prodotti petroliferi per il 2011, soprattutto quale conseguenza del miglioramento delle stime sulla dinamica del PIL formulate da organismi come il FMI, sono state nuovamente riviste dall'Agenzia Internazionale per l'Energia (IEA). Le previsioni relative alla crescita economica mondiale per il 2011 sono state ritoccate al rialzo, principalmente grazie all'inaspettata crescita economica dei paesi appartenenti all'area OCSE. A seguito della riduzione delle scorte di prodotti petroliferi nell'ultimo trimestre del 2010, ad eccezione degli Stati Uniti, si prevede un incremento, ancorché non molto significativo, della domanda di navi cisterna e delle tariffe di nolo nel corso dell'anno, con maggiori opportunità offerte dalla dislocazione dei prodotti e dalle possibilità di arbitraggio. d'Amico

International Shipping conferma la propria visione prudente sulle prospettive del mercato per i primi mesi del 2011, manifestando maggiore ottimismo per i periodi successivi. Questo alla luce del progressivo consolidamento, nel corso dei prossimi anni, della capacità di raffinazione fuori dai paesi dell'area OCSE, che comporterà sia l'aumento della domanda di tonnellaggio per miglia che dei tassi di utilizzo della capacità di raffinazione.

I principali fattori che dovrebbero condizionare il mercato dei trasporti delle navi cisterna e la performance di d'Amico International Shipping sono: (i) la crescita della domanda di prodotti petroliferi e del PIL a livello mondiale e (ii) il significativo numero di nuove navi consegnate negli ultimi anni. 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 qui di seguito.

Domanda di navi cisterna

- La IEA ha rivisto nuovamente al rialzo le stime della domanda mondiale di prodotti petroliferi per il 2010 e 2011, prevista attualmente a una media di 87,72 milioni di barili al giorno nel 2010, con un incremento di 280.000 barili al giorno rispetto alle precedenti previsioni;
- Nel 2010 si è registrata una ripresa della domanda di prodotti petroliferi, aumentata di 2,74 milioni di barili al giorno rispetto al 2009, compensando ampiamente i cali del 2008 e del 2009;
- Sono state riviste anche le stime relative alla domanda nel

- 2011, che si prevede sarà di 89,13 milioni di barili al giorno, superiore cioè di 360.000 barili al giorno rispetto alle precedenti previsioni (pari a un incremento di 1,41 milioni di barili al giorno su base annua);
- La capacità di raffinazione è prevista in aumento, seppur con qualche ritardo, in misura rilevante tra il 2010 e il 2015, raggiungendo i 9 milioni di barili al giorno, principalmente nei paesi emergenti. La nuova capacità produttiva a basso costo del continente asiatico ha portato a una progressiva razionalizzazione della produzione nei paesi OCSE, con la chiusura definitiva di molte raffinerie e conseguente diminuzione della capacità produttiva di 640.000 barili al giorno negli ultimi sei mesi, principalmente in Europa;
- Tale aumento della capacità produttiva a basso costo in Asia dovrebbe favorire in maniera strutturale gli scambi commerciali su rotte più lunghe. Pertanto l'incremento della domanda di tonnellaggio-miglia dovrebbe influire positivamente sulla domanda di navi cisterna;
- Il governo cinese ha chiesto alle aziende pubbliche di ridurre le esportazioni di gasolio e aumentare le importazioni. Le sanzioni imposte dall'EU all'Iran hanno spinto gli esportatori a ricercare nuovi mercati in India, con conseguente incremento della domanda di tonnellaggio-miglia;
- L'India aumenterà di 1,1 milioni di barili al giorno entro il 2015 la propria capacità di distillazione del greggio e, secondo le stime attuali, dovrebbe superare il Giappone come quarto raffinatore di petrolio a livello mondiale entro il 2013. Questo aumento della capacità di raffinazione implica la disponibilità di prodotti per l'esportazione;
- Con la ripresa delle importazioni di gasolio da parte dell'Europa e l'incremento della domanda di prodotti petroliferi in Cina, le esportazioni di prodotti raffinati dall'India sono passate a un massimo di oltre 1 milione di barili al giorno in dicembre dai minimi di 660.000 di barili al giorno di novembre.

Offerta di navi cisterna

 Negli ultimi esercizi gli ordinativi di navi cisterna si sono collocati su livelli minimi; è d'altra parte evidente che non tutte le navi che avrebbero dovuto essere consegnate lo sono state effettivamente. Negli ultimi tre esercizi la

- percentuale di navi con capacità di trasporto (dwt) compresa tra 25-55.000 tonnellate non consegnate va dal 25 al 30%;
- Questa diminuzione del 25-30% della prevista offerta di tonnellaggio può essere attribuita a una diminuzione delle consegne, alla cancellazione/rinegoziazione di alcuni contratti e alla conversione delle navi;
- La demolizione è un fattore da tenere presente nel settore navale, anche se la scadenza stabilita dall'IMO e le tariffe relativamente modeste dell'esercizio 2010 hanno accelerato il processo di ritiro delle navi. Nel segmento 25-55.000 dwt sono state ritirate definitivamente dall'attività operativa navi pari a una capacità di trasporto di circa 3 milioni settecento mila (3.700.000) tonnellate;
- In questo segmento è più difficile prevedere l'andamento della crescita netta. La riduzione delle consegne e il ritiro delle navi dall'attività operativa stanno riportando la crescita a una percentuale di incremento ad una sola cifra;
- Il prezzo del petrolio è ritornato ad essere di poco superiore ai cento dollari al barile; ciò si è tradotto in un conseguente aumento dei costi del carburante bunker che a sua volta ha indotto gli armatori a ridurre la velocità delle navi;
- Sul rapporto tra offerta e domanda hanno inciso positivamente la scelta di molti armatori di diminuire la velocità delle navi e l'allungamento dei periodi di permanenza in porto che causa ritardi.

Gli elementi sopra delineati sono quelli che potrebbero condizionare i futuri sviluppi e le performance. Nella precedente sezione 'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario' sono stati illustrati la posizione finanziaria del gruppo, i flussi di cassa e l'indebitamento netto. d'Amico International Shipping, oltre alle significative riserve di disponibilità liquide, grazie alle proprie linee di credito, ha a disposizione ulteriori e rilevanti risorse finanziarie. Inoltre, una parte significativa dei ricavi è stata garantita e la percentuale di copertura da contratti a tariffa fissa per il 2011, derivante da contratti di noleggio time charter, dovrebbe essere in media di circa il 45%. Di conseguenza, tali risorse e un modello di business equilibrato consentono al management della Società di ritenere che, nonostante l'attuale incertezza delle prospettive economiche mondiali, la posizione di DIS sia adequata per un'efficace gestione dei rischi d'impresa.

Per il Consiglio di Amministrazione 22 febbraio 2011

Paolo d'Amico, Presidente

Marco Fiori, Amministratore Delegato

d'Amico International Shipping S.A. - Bilancio e note esplicative al 31 dicembre 2010

Conto Economico Complessivo

US\$	Note	2010	2009
Ricavi	(2)	-	5.000.000
Costi generali ed amministrativi	(3)	(2.873.964)	(4.157.306)
Risultato operativo lordo		(2.873.964)	842.694
Ammortamenti		(10.065)	(17.333)
Risultato operativo		(2.884.029)	825.361
Proventi (oneri) finanziari netti	(4)	(50.567)	(227.020)
Utile/(Perdita) ante imposte		(2.934.596)	598.341
Imposte	(5)	(630)	-
Utile/(Perdita) del periodo		(2.935.226)	598.341
Utile/(Perdita) netto complessivo del periodo		(2.935.226)	598.341

La perdita netta è interamente di pertinenza della Capogruppo.

Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

US\$	Note	Al	Al	Al
ATTIVITÀ		31 dic 2010	31 dic 2009	1 gen 2009
Attività non correnti Immobilizzazioni materiali	(6)	2.666	12.721	20.004
	(6)	3.666	13.731	29.894
Immobilizzazioni finanziarie	(7)	252.057.334	265.879.334	252.482.334
Totale attività non correnti		252.061.000	265.893.065	252.512.228
Attività correnti				
Crediti a breve ed altre attività correnti	(8)	83.474	95.421	128.780
Crediti finanziari correnti	(9)	8.250.169	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(10)	4.133.765	393.917	2.538.295
Totale attività correnti		12.467.408	489.338	2.667.075
Totale attività		264.528.408	266.382.403	255.179.303
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO				
Patrimonio netto				
Capitale sociale	(11)	149.949.907	149.949.907	149.949.907
Utili portati a nuovo	(11)	23.799.529	22.500.138	43.477.765
Altre riserve	(11)	47.944.656	52.302.701	49.475.185
Patrimonio netto totale		221.694.092	224.752.746	242.902.857
Passività correnti				
Debiti a breve ed altre passività correnti	(12)	12.043.975	122.044	306.812
Altre passività finanziarie correnti	(13)	30.790.341	41.237.604	11.699.625
Debiti d'imposta	(14)	=	270.009	270.009
Totale passività correnti	, ,	42.834.316	41.629.657	12.276.446
Totale passività e patrimonio netto		264.528.408	266.382.403	255.179.303

Il bilancio d'esercizio riportato da pagina 91 a pagina 112 e' stato approvato per la pubblicazione in data 22 febbraio per conto del Consiglio di Amministrazione da:

Paolo d'Amico, Presidente

Marco Fiori, Amministratore Delegato

Rendiconto finanziario

US\$	2010	2009
Utile/(Perdita) del periodo	(2.935.226)	598.341
Ammortamenti	10.065	17.333
Imposte correnti e differite	630	-
Oneri finanziari	50.567	227.020
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	(2.873.964)	842.694
Variazioni dei crediti a breve	11.946	33.360
Variazioni dei debiti a breve	199.782	(184.768)
Imposte pagate	(270.009)	-
Interessi corrisposti	45.704	(39.041)
Flussi di cassa netti da attività operative	(2.866.541)	652.245
Acquisto di immobilizzazioni materiali	-	(1.170)
Spesa per investimenti	(8.250.169)	-
Variazione di altre attività finanziarie	13.822.000	(13.397.000)
Flussi di cassa netti da attività di investimento	5.571.831	(13.398.170)
Variazioni di altri debiti finanziari	1.177.985	29.350.000
Azioni proprie	-	
Altre riserve	(123.427)	653.628
Dividendi	-	(19.402.081)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	1.054.558	10.601.547
Variazione della liquidità	3.739.848	(2.144.378)
Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	3.739.848	(2.144.378)
Disponibilità liquide ad inizio periodo	393.917	2.538.295
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	4.133.765	393.917

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

US\$	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve	Totale
Saldo al 1° gennaio 2010	149.949.907	22.500.138	52.302.701	224.752.746
Riserva legale	-	(29.918)	29.918	-
Altre variazioni	-	4.264.535	(4.387.962)	(123.427)
Utile (perdita) totale	-	(2.935.226)	=	(2.935.226)
Saldo al 31 dicembre 2010	149.949.907	23.799.529	47.944.656	221.694.093

US\$	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve	Totale
Saldo al 1° gennaio 2009	149.949.907	43.477.765	49.475.185	242.902.857
Dividendi (13 cent per azione)	=	(19.402.080)	-	(19.402.080)
Riserva legale	-	(2.173.888)	2.173.888	-
Altre variazioni	-	-	653.628	653.628
Utile (perdita) totale	-	598.341	-	598.341
Saldo al 31 dicembre 2009	149.949.907	22.500.138	52.302.701	224.752.746

Note esplicative

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) 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 presente bilancio di esercizio rientra nel campo di applicazione dell'IFRS 1 – 'Prima adozione degli International Financial Reporting Standard', in quanto bilancio redatto per la prima volta conformemente agli IFRS.

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, adottati per la prima volta. La spiegazione di come il passaggio agli IFRS ha influito sul bilancio, sulla performance e sui flussi di cassa della società è riportata nella nota 19.

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

Riconoscimento dei ricavi

Sono costituiti dai dividendi distribuiti dalle imprese controllate.

Costi generali ed amministrativi

I costi generali ed amministrativi comprendono i costi

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

come voce di costo o di ricavo, eccetto se siano riferibili a voci di bilancio direttamente imputabili al c.d. "comprehensive income" o reddito complessivo; in tal caso l'onere fiscale differito verrà anch'esso imputato al reddito complessivo.

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

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.

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 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.

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

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.

Piano di remunerazione mediante azioni (pagamenti basati su azioni)

La Società concede ad alcuni dirigenti dei benefici aggiuntivi tramite piani di remunerazione mediante azioni (piani di stock option). In conformità a quanto previsto all'IFRS 2 - Remunerazioni basati su azioni, tali piani rappresentano per coloro che ne beneficiano una componente della remunerazione. Il relativo costo, corrispondente al *fair value* delle opzione alla data di assegnazione, viene rilevato nel conto economico a quote costanti per il periodo che intercorre fra la data di assegnazione e la data di maturazione, ed il corrispondente credito viene iscritto direttamente a patrimonio netto.

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

Fondi rischi ed oneri

Vengono iscritti a bilancio quando 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.

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 2010

Versione rivista dello IAS 1 – Presentazione del bilancio, entrato in vigore per gli esercizi che decorrono dal 1° gennaio 2009. Il presente bilancio riflette pertanto le integrazioni e modifiche ivi previste. Tale revisione ha l'obiettivo di consentire agli 'utilizzatori' del bilancio di migliorare la possibilità di analisi e confronto delle informazioni fornite in bilancio. Le modifiche apportate allo standard prevedono la necessità di aggregare le informazioni di bilancio in base a caratteristiche comuni. e di introdurre un nuovo prospetto del c.d. "comprehensive income" o reddito complessivo. Questo consente ai lettori del bilancio di analizzare separatamente le variazioni del patrimonio netto della società derivanti da operazioni con la proprietà in quanto tale (quali ed esempio distribuzione di dividendi e acquisto di azioni proprie) rispetto a variazioni 'non collegate alla proprietà' (quali ad esempio operazioni con terzi). Il reddito complessivo include gli utili e le

perdite del periodo, più le altre voci che concorrono a formare il reddito complessivo, come gli utili o le perdite da strumenti di copertura gli utili o le perdite derivanti dalla rivalutazione di attività finanziarie disponibili per la vendita e le variazioni della riserva di rivalutazione.

Principi contabili, variazioni ed interpretazioni non ancora in vigore e che non sono oggetto di adozione anticipata da parte della Società

I seguenti standard contabili e le variazioni agli standard contabili esistenti sono stati pubblicati e sono obbligatori per i periodi contabili successivi al 1° gennaio 2010, ma non sono stati oggetto di adozione anticipata da parte del Gruppo:

IFRS 9 Strumenti finanziari – si applicherà ai periodi contabili che decorreranno dal 1° gennaio 2013. Lo standard, pubblicato nel novembre 2009 ed applicabile daottobre 2010, al momento riguarda contabilizzazione e la valutazione delle attività e delle passività finanziarie nonché i criteri per la rimozione delle attività finanziarie dallo stato patrimoniale. Tali attività devono essere valutate al costo ammortizzato o al fair value rilevato a conto economico, con l'opzione irrevocabile, decisa al momento dell'iscrizione iniziale, di contabilizzare alcune attività finanziarie rappresentate da azioni al fair value, nel reddito complessivo. Un'attività finanziaria può essere valutata esclusivamente al costo ammortizzato se il modello di business del Gruppo prevede che tale attività venga detenuta per raccogliere i flussi di cassa contrattuali sottostanti e tali flussi di cassa si manifestino a date specifiche, unicamente ai fini del pagamento del capitale investito e dei relativi interessi sulla quota inevasa. Con l'adozione dello standard il Gruppo dovrà riclassificare le proprie attività finanziarie distinguendo in particolare tra quelle disponibili per la vendita e quelle che verranno detenute fino alla scadenza. La maggior parte delle passività finanziarie continuerà ad essere contabilizzata al costo ammortizzato anche se una parte (ad esempio gli strumenti derivati) dovrà essere valutata al fair value rilevato a conto economico, riportando la relativa variazione del rischio di credito nel reddito complessivo. I principi di disconoscimento dallo stato patrimoniale previsti dallo IAS 39, 'Strumenti finanziari: contabilizzazione e valutazione', trasferiti all'IFRS 9, probabilmente non avranno un impatto in tal senso sul bilancio consolidato quando lo standard verrà applicato.

La Società non ha ancora completamente valutato la

portata dell'impatto che l'applicazione di tale standard potrà avere sul bilancio d'esercizio.

Diversi sono gli IFRS modificati dal Piano di miglioramento annuale nel 2009 e 2010. Le modifiche non ancora entrate in vigore non avranno probabilmente un impatto sostanziale sul bilancio, salvo ove diversamente specificato.

2. Ricavi

US\$	2010	2009
Ricavi	-	5.000.000

Nel 2010 non sono stati realizzati ricavi dall'attività di holding. Ad aprile 2009 era stato incassato un dividendo di US\$ 5,0 milioni distribuito da d'Amico Tankers Limited, la principale controllata operativa.

3. Costi generali ed amministrativi

US\$	2010	2009
Costo del personale	(626.968)	(1.455.882)
Altri costi di gestione	(2.246.996)	(2.701.424)
	(2.873.964)	(4.157.306)

Dipendenti

Dipendenti della Società sono due manager e due impiegati amministrativi, dato rimasto invariato dal 2009.

I costi totali per stipendi e salari ammontano a US\$ 626.968 (US\$ 1.455.882 nel 2009) e includono l'ultima tranche di uno schema di remunerazione a incentivi destinato ai dirigenti.

In occasione dell'assemblea straordinaria degli azionisti del 6 settembre 2007, su indicazione del Comitato per le Remunerazioni, è stato approvato un piano di opzioni su azioni. Le opzioni assegnate all'Amministratore Delegato, al Direttore Operativo e al Direttore Finanziario del Gruppo d'Amico International Shipping sono state 2.631.774 L'adozione di tale schema di remunerazione ad incentivi rientra nella tipologia dei compensi variabili (bonus) - in percentuale dello stipendio complessivo. Il piano è durato 36 mesi, mediante 4 tranche di

assegnazioni, cumulabili, con pagamenti mediante consegna fisica dei titoli. La valutazione del fair value degli strumenti di partecipazione e dei corrispondenti servizi ricevuti dalla società è stata effettuata con riferimento alla data di assegnazione.

A luglio 2010, data di conclusione del piano, non era stata esercitata alcuna opzione.

Altri costi di gestione

L'importo di US\$ 2.246.996 relativo al 2010 include i costi per parcelle professionali e costi per consulenze sostenuti dalla società durante l'esercizio, funzionali alla quotazione (US\$ 2.701.424 nel 2009).

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% (US\$ 984.000 al netto della ritenuta d'acconto del 20% nel 2009).

4. Proventi (oneri) finanziari netti

US\$	2010	2009
Proventi (oneri)		
finanziari netti	(50.568)	(227.020)

Gli oneri finanziari ammontano a US\$ 50.568 (US\$ 227.020 nel 2009) e riguardano principalmente gli interessi passivi sui prestiti ricevuti da d'Amico Tankers Limited, pari a US\$ 96.902 (US\$ 187.979 nel 2009).

Gli importi residui sono costituiti da perdite su cambi per i 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.

5. Imposte

US\$	2010	2009
Imposte	(630)	-

Le imposte per il 2010 includono un'imposta

patrimoniale minima relativa all'esercizio in esame, a cui si aggiunge la parte conseguente all'accertamento finale sulla consistenza del patrimonio netto della Società nel 2008, effettuato dall'amministrazione fiscale lussemburghese.

Poiché in Lussemburgo i dividendi non sono assoggettati all'imposta sui redditi delle società, a fine 2010 la holding d'Amico International Shipping S.A. ha accumulato perdite fiscali da riportare a nuovo per circa Euro 35,5 milioni (US\$ 47,4 milioni). In seguito allo storno l'accantonamento a copertura del costo totale delle opzioni azionarie totalizzato negli esercizi 2007-2010, come descritto nella nota 11 (conformemente alla normativa lussemburghese in materia tributaria), nel 2010 si è prodotto un credito d'imposta che ha ridotto le perdite fiscali da riportare a nuovo a circa Euro 33,5 milioni. In Lussemburgo l'aliquota fiscale teorica per i redditi societari è pari al 30%. Poiché la Società non ha esercitato attività commerciale, non sono state contabilizzate attività fiscali differite.

La d'Amico International Shipping è assoggettata al regime fiscale patrimoniale netto in vigore in Lussemburgo; per il 2009-2010 il calcolo degli attivi patrimoniali netti non ha generato oneri fiscali.

6. Immobilizzazioni materiali

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

US\$	2010	2009
Costo		
Al 1° gennaio	52.440	51.270
Incrementi	-	1.170
Al 31 dicembre	52.440	52.440
Ammortamenti		
Al 1° gennaio	38.709	21.376
Quota di ammortamento del periodo	10.065	17.333
Al 31 dicembre	48.774	38.709
Valore Contabile Netto		
Al 31 dicembre	3.666	13.731

7. Attività finanziarie

Partecipazioni in imprese controllate

Società	Paese	Partecipazione	Valuta	Incrementi (decrementi)	Valore di bilancio al 31 dic 2010
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 è la societàveicolo 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.

Finanziamento soci

Società	Valuta	31 dicembre 2010	31 dicembre 2009
Glenda International Shipping Ltd.	USD	-	13.822.000

Durante l'esercizio il finanziamento soci infruttifero (fondo partecipazioni) ha subito un decremento in seguito al rimborso degli anticipi versati per finanziare ulteriori rate relative alle navi la cui costruzione è stata

poi definitivamente annullata. Il finanziamento soci verrà nuovamente incrementato nel 2011 per finanziare altre navi in costruzione.

Partecipazione detenute tramite d'Amico Tankers Limited:

Company	% di partecipazione	Paese	Attività
High Pool Tankers Limited	100%	Irlanda	Società Consortile
Glenda International Management Limited	100%	Irlanda	Società Consortile
VPC Logistics Limited	100%	Regno Unito	Navigazione
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

8. Crediti a breve e altre attività correnti

US\$	Al	Al
	31 dic 2010	31 dic 2009
Crediti a breve e altre attività correnti	83.474	95.421

Nel 2010 e nel 2009 il saldo si compone di ratei attivi e crediti diversi della società.

9. Attività finanziarie correnti

US\$	Al 31 dic 2010	Al 31 dic 2009
Attività finanziarie correnti	8.250.169	-

L'importo di US\$ 8.250.169 rappresenta il *fair value* della liquidità eccedente investita durante l'esercizio nell'acquisto di obbligazioni con rating elevato. I titoli a reddito fisso sono quotati in mercati regolamentati e sono rimborsabili a medio termine (da tre a cinque anni), con rendimenti effettivi intorno al 3,28%.

10. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

US\$	Al	Al
	31 dic 2010	31 dic 2009
Disponibilità liquide e		
mezzi equivalenti	4.133.765	393.917

Tale voce è rappresentata principalmente da depositi a breve termine.

11. Capitale e riserve

Capitale sottoscritto

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

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	Al	Al	
	31 dic 2010	31 dic 2009	
Riserva sovrapprezzo azioni	60.582.975	60.582.976	
Azioni proprie	(15.680.151)	(15.680.151)	
Riserva opzioni su azioni	-	4.387.962	
Riserva legale	3.041.832	3.011.914	
Totale	47.944.656	52.302.701	

Riserva sovrapprezzo azioni

Il fondo sovrapprezzo azioni è stato costituito a seguito dell'operazione di IPO, ed è relativo all'aumento del capitale sociale effettuato a inizio maggio del 2007. Tale ammontare è al netto dei costi e delle spese strettamente connessi all'aumento di capitale.

Azioni proprie

Comprendono n. 4.390.495 azioni ordinarie per un importo pari a US\$ 15,7 milioni, corrispondenti all'2,93% del capitale emesso alla data del bilancio. Tali azioni sono state acquistate nel corso del secondo semestre 2007 e durante il 2008 in seguito all'approvazione del programma di riacquisto azioni proprie.

Riserva opzioni su azioni

In data 6 settembre 2007 la Società ha approvato l'assegnazione di opzioni su azioni ai dirigenti. Tale piano aveva una durata limitata di quattro anni e, come di seguito evidenziato in dettaglio, prevedeva l'emissione di quattro tranche di azioni in numero massimo pari a 2.631.775. In tutti i casi le opzioni sarebbero state emesse al prezzo di esercizio di euro 3,50. La riserva è stata costituita per l'importo corrispondente al costo totalizzato alla fine di ogni esercizio. Il piano si è concluso nel luglio 2010 e alla data di maturazione non era stata esercitata alcuna opzione.

I dettagli del piano erano i seguenti:

	Tranche 1 - 2007	Tranche 2 - 2008	Tranche 3 - 2009	Tranche 4 - 2010	Totale
Data di maturazione	1° ott. 2007	1° aprile 2008	1° aprile 2009	1° aprile 2010	
Amministratore Delegato	263.177	350.903	350.903	350.904	1.315.887
Direttore Operativo	210 542	280.723	280.723	280.722	1.052.710
Direttore Finanziario	52.635	70.181	70.181	70.180	263.177
	526.354	701.807	701.807	701.806	2.631.774

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

Titolo sottostante	d'Amico International Shipping S.A.
Numero di opzioni assegnate	2.631.774
Periodo di maturazione	4 tranche
Prezzo di esercizio dell'opzione	Euro 3,5
Prezzo corrente del titolo (alla data di assegnazione)	Euro 3,67
Data di scadenza del piano	31 luglio 2010
Volatilità implicita ⁽¹⁾	50%
Tasso di interesse privo di rischio	4,50%

La porzione di *fair value* rispetto al piano di stock option contabilizzata fra i Costi generali ed amministrativi (Personale dipendente) nel 2010 è stata di US\$ 123.000, derivanti dalle rettifiche per differenze di conversione (oneri per US\$ 0,7 milioni nel 2009). Il medesimo importo è stato iscritto a riserva; alla scadenza del piano non era stata esercitata alcuna opzione. Dopo la conclusione del piano di stock option, la riserva opzioni su azioni è stata trasferita negli utili riportati a nuovo.

Riserva legale

È prevista dalla legge lussemburghese ed è stata costituita destinandovi il 5% degli utili realizzati nel 2007, 2008 e nel 2009.

Riserva azioni proprie

È stata costituita per un importo equivalente a quello delle azioni proprie acquistate sul mercato.

12. Debiti a breve ed altre passività correnti

US\$	Al	Al
	31 dic 2010	31 dic 2009
Debiti a breve verso Glenda		
International Shipping S.A.	11.722.150	-
Altre passività correnti	321.825	122.044
Totale	12.043.975	122.044

Nel corso dell'esercizio Glenda International Shipping S.A. ha rimborsato un importo superiore al suo fondo partecipazioni, dando così origine a un credito nei confronti di d'Amico International Shipping S.A.; ciò è stato possibile grazie al rimborso da parte del cantiere delle rate versate per finanziare alcune navi la cui costruzione è stata poi definitivamente annullata. Il finanziamento soci verrà nuovamente incrementato nel 2011 per finanziare altre navi in costruzione.

Nel 2010 e nel 2009 risulta un importo residuo di passività derivanti dall'attività amministrativa ordinaria della Società.

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

13. Altre passività finanziarie correnti

US\$	Al 31 dic 2010	Al 31 dic 2009
Altre passività finanziarie correnti	30.790.341	41.237.604

La società ha un debito finanziario a breve termine nei confronti di d'Amico Tankers Limited (DTL). Tale finanziamento è fruttifero di interessi al tasso LIBOR a 3 mesi sul dollaro USA, più un margine corrispondente alle condizioni di mercato. Nel corso del 2010 il suddetto tasso ha oscillato tra lo 0,24% e lo 0,53%.

Nel corso dell'esercizio tale debito a breve termine è stato parzialmente rimborsato e al 31 dicembre 2010 l'importo dovuto era di US\$ 30.790.341 rispetto a US\$ 41.237.604 al 31 dicembre 2009.

14. Debiti d'imposta

US\$	Al 31 dic 2010	AI 31 dic 2009
Debiti d'imposta	-	270.009

Nel 2010 sono stati pagati tutti i debiti d'imposta insoluti, mentre il saldo al 31 dicembre 2009 comprendeva un accantonamento per l'imposta patrimoniale.



15. Operazioni con parti correlate

Nel corso del 2010 d'Amico International Shipping ha effettuato operazioni con parti correlate, fra le quali anche la controllante italiana capofila d'Amico Società di Navigazione S.p.A. (DSN), e con alcune delle controllate della DSN (Gruppo d'Amico). Tali operazioni sono state effettuate sulla base di accordi negoziati a condizioni ordinarie, secondo termini e condizioni di mercato. La controllante diretta del Gruppo d'Amico International Shipping è la d'Amico International S.A., società costituita in Lussemburgo.

Tali operazioni comprendono un accordo per la gestione di servizi (risorse umane, consulenza giuridica, servizi informatici e di audit interno) con le società del Gruppo d'Amico, nonché un contratto di finanziamento con la controllata d'Amico Tankers Limited e un contratto di noleggio con la controllante diretta, per un costo complessivo pari a US\$ 277.000.

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni fra parti correlate sul conto economico 2010 della Società sono i seguenti:

Interessi da partecipazioni finanziarie Totale	(96.902)	(90.233)	(57.159)	(96.902)	(32.744)
di cui					
Proventi (oneri) finanziari netti	(50.568)				
Accordi di fornitura di servizi	(180.136)	(90.233)	(57.159)	-	(32.744)
di cui					
Costi generali ed amministrativi	(2.873.964)				
Dividendi	-	-	-	-	-
di cui					
Ricavi	-	-	-	-	-
	Shipping SA	Nav. SpA	371171	Limited	S.A.
US\$	d'Amico International	d'Amico Società di	Cogema SAM	d'Amico Tankers	d'Amico International

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni fra parti correlate sul conto economico 2009 della Società sono i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping SA	d'Amico Società di Nav. SpA	Cogema SAM	d'Amico Tankers Limited	d'Amico International S.A.
Ricavi	5.000.000	-	-	5.000.000	-
di cui					
Dividendi	-	-	-	=	-
Costi generali ed amministrativi	(4.157.306)				
di cui					
Accordi di fornitura di servizi	(331.357)	(214.358)	(79.713)	-	(37.286)
Proventi (oneri) finanziari netti	(227.020)				
di cui					
Interessi da partecipazioni finanziarie	(187.979)	-	-	(187.979)	-
Totale		(214.358)	(79.713)	4.812.021	(37.286)

d'Amico International Shipping S.A.

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria della Società al 31 dicembre 2010 sono i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping SA	d'Amico Tankers Limited	d'Amico Società di Nav. SpA	Cogema SAM
Crediti a breve e altre attività correnti	83.474			
di cui verso parti correlate	-	-	-	-
Debiti a breve e altre passività correnti	321.825			
di cui verso parti correlate	36.768	-	28.673	8.095
Altre passività finanziarie correnti	30.790.341			
di cui verso parti correlate	30.790.341	30.790.341	-	-
Totale		30.790.341	28.673	8.095

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2009 sono i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping SA	d'Amico Tankers Limited	d'Amico Tankers Monaco SAM	d'Amico International SA
Crediti a breve e altre attività correnti	95.421			
di cui verso parti correlate	(2.697)	(2.697)	-	-
Debiti a breve e altre passività correnti	122.044			
di cui verso parti correlate	12.930		6.419	6.511
Altre passività finanziarie correnti	41.237.604			
di cui verso parti correlate	41.237.604	41.237.604	-	-
Totale		41.234.907	6.419	6.511

16. Controllante capofila

La controllante diretta del Gruppo 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.

17. Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio

Flotta controllata

La M/T GLENDA Melody e la M/T GLENDA Meryl, navi MR di proprietà, sono state consegnate a GLENDA International Shipping Limited rispettivamente il 27 gennaio e il 16 febbraio 2011. La consegna dell'ultima delle sei navi cisterna Hyundai-Mipo Dockyard per il trasporto di prodotti chimici ordinate dalla joint venture tra d'Amico e il Gruppo Glencore, la M/T GLENDA Melissa, è prevista per la fine di febbraio 2011, completando così con successo il programma di costruzione di nuove navi.

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

	Al 31 dicembre 2010			Al 22 febbraio 2011		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Total
Di proprietà	14,5	3,0	17,5	16,0	3,0	19,0
A noleggio	16,0	4,0	20,0	16,0	3,0	19,0
A noleggio attraverso pool	-	1,0	1,0	-	1,0	1,0
Totale	30,5	8,0	38,5	32,0	7,0	39,0

18. Impegni fuori Bilancio

Garanzie emesse per conto di imprese controllate

d'Amico International Shipping ha fornito garanzie alle proprie controllata, d'Amico Tankers Limited, relative alle linee di credito Calyon e Mizuho rispettivamente di US\$ 350,0 milioni e JPY 10 miliardi.



19. Spiegazione del passaggio agli IFRS (International Financial Reporting Standard)

La Società ha scelto di adottare da quest'anno gli IFRS per la redazione del bilancio d'esercizio. Il presente bilancio è il primo che la Società redige conformemente a tali principi contabili. Il bilancio chiuso al 31 dicembre 2009 è stato l'ultimo ad essere redatto in base ai principi contabili generalmente accettati in Lussemburgo (Lux GAAP). La data di passaggio agli IFRS è stata il 1° gennaio 2009.

La riconciliazione del patrimonio netto al 31 dicembre 2009 (data dell'ultimo bilancio redatto in base ai Lux GAAP) è la seguente:

US\$	Note	Lux GAAP 2009	Riconciliazione	IFRS 2009
ATTIVITÀ				
Attività non correnti				
Immobilizzazioni materiali		13.731	-	13.731
Immobilizzazioni finanziarie		265.879.334	-	265.879.334
Azioni proprie	a)	15.680.151	(15.680.151)	-
Totale attività non correnti		281.573.216	(15.680.151)	265.893.065
Attività correnti				
Crediti a breve ed altre attività correnti		17.138	-	17.138
Anticipi, ratei e risconti attivi		78.283	-	78.283
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		393.917	-	393.917
Totale attività correnti		489.338	-	489.338
Totale attività		282.062.554	(15.680.151)	266.382.403
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO				
Patrimonio netto				
Capitale sociale		149.949.907	-	149.949.907
Utili portati a nuovo		22.500.138	=	22.500.138
Riserva legale		3.011.914	-	3.011.915
Riserva sovrapprezzo azioni	a)	44.902.825	15.680.151	60.582.975
Riserva azioni proprie	a)	15.680.151	(31.360.302)	(15.680.151)
Riserva opzioni su azioni		4.387.962	-	4.387.962
Patrimonio netto totale		240.432.897	(15.680.151)	224.752.746
Passività correnti				
Debiti a breve ed altre passività correnti		122.044	-	122.044
Altre passività finanziarie correnti		41.237.604	-	41.237.604
Debiti d'imposta		270.009	-	270.009
Totale passività correnti		41.629.657	-	41.629.657
Totale passività e patrimonio netto		282.062.554	(15.680.151)	266.382.403

Notes

a) Nel passaggio dai Lux GAAP agli IFRS si tratta della rettifica riguardante le azioni proprie: ai sensi dei principi contabili vigenti in Lussemburgo, le Azioni proprie sono iscritte alla voce "Attività finanziarie – azioni proprie" ed è prevista la costituzione di un'apposita riserva non distribuibile alla voce "Patrimonio netto". Ai sensi degli IFRS, le Azioni proprie vengono detratte direttamente dal Patrimonio netto.

d'Amico International Shipping S.A.

La riconciliazione tra i costi ed i ricavi iscritti ai sensi dei Lux GAAP per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 e quelli ai sensi degli IFRS per lo stesso esercizio è la seguente:

US\$	Note	Lux GAAP 2009	Riconciliazione	IFRS 2009
COSTI				
Rettifiche di valore relative alle immobilizzazioni		17.333	-	17.333
Costo del personale	b)	1.447.793	(1.447.793)	-
Altri costi di gestione	b)	2.696.111	(2.696.111)	-
Costi generali e amministrativi		-	4.157.305	4.157.305
Interessi e costi assimilati	b)	325.135	(13.401)	311.734
Utile dell'esercizio		598.341	=	598.341
Costi totali		5.084.713	-	5.084.713
RICAVI				
Proventi da partecipazioni		5.000.000	=	5.000.000
Altri ricavi per interessi e proventi analoghi		84.713	=	84.713
Ricavi totali		5.084.713	-	5.084.713

Notes

b) Riclassificazione dei costi nell'ambito delle rettifiche previste dagli IFRS – Ai sensi degli IFRS tutti i componenti della voce Costo del personale sono compresi nei Costi generali e amministrativi, mentre in base ai Lux GAAP è prevista una specifica voce di costo che indica i costi sostenuti per il personale dipendente e i relativi contributi previdenziali; in base agli IFRS la voce Compensi per gli amministratori è considerata parte del Costo del personale e pertanto viene riclassificata tra i Costi generali e amministrativi (ai sensi dei Lux GAAP sono invece contabilizzati alla voce Altri costi di gestione). Negli IFRS la voce Costi generali e amministrativi include anche le Spese bancarie (che secondo i Lux GAAP sono invece contabilizzate come Interessi e costi assimilati).

La riconciliazione del Patrimonio netto al 1° gennaio 2009 è la seguente:

US\$	Note	Lux GAAP 1 gen 2009	Riconciliazione	IFRS 1 gen 2009
ATTIVITÀ				
Attività non correnti				
Immobilizzazioni materiali		29.894	-	29.894
Immobilizzazioni finanziarie		252.482.334	-	252.482.334
Azioni proprie	c)	15.680.151	(15.680.151)	-
Totale attività non correnti		268.192.379	(15.680.151)	252.512.228
Attività correnti				
Crediti a breve ed altre attività correnti		22.301	=	22.301
Anticipi, ratei e risconti attivi		106.479	-	106.479
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		2.538.295	-	2.538.295
Totale attività correnti		2.667.075	-	2.667.075
Totale attività		270.859.454	(15.680.151)	255.179.303
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO				
Patrimonio netto				
Capitale sociale		149.949.907	=	149.949.907
Utili portati a nuovo		43.477.765	-	43.477.765
Riserva legale		838.026	-	838.026
Riserva sovrapprezzo azioni	c)	44.902.825	15.680.151	60.582.976
Riserva azioni proprie	c)	15.680.151	(31.360.302)	(15.680.151)
Riserva opzioni su azioni		3.734.334	-	3.734.334
Patrimonio netto totale		258.583.008	(15.680.151)	242.902.857
Passività correnti				
Debiti a breve ed altre passività correnti		306.812	-	306.812
Altre passività finanziarie correnti		11.699.625	-	11.699.625
Debiti d'imposta		270.009	=	270.009
Totale passività correnti		12.276.446	-	12.276.446
Totale passività e patrimonio netto		270.859.454	(15.680.151)	255.179.303

Nel passaggio dai Lux GAAP agli IFRS si tratta della rettifica riguardante le azioni proprie: ai sensi dei principi contabili vigenti in Lussemburgo, le Azioni proprie sono iscritte alla voce "Attività finanziarie – azioni proprie" ed è prevista la costituzione di un'apposita riserva non distribuibile alla voce "Patrimonio netto". Ai sensi degli IFRS, le Azioni proprie vengono detratte direttamente dal Patrimonio netto.

Altre informazioni

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

Compensi corrisposti ad amministratori e dirigenti della Società con responsabilità strategiche

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

Nome	Carica ricoperta	Periodo di permanenza in carica	Data di scadenza ⁽¹⁾	Compenso percepito per la carica ricoperta nella società	Benefit di natura non monetaria	Bonus e altri incentivi ⁽²⁾	Altri compensi percepiti ³⁾
Paolo d'Amico	Presidente	2009	2011	331	-	-	278
Marco Fiori	Amministratore Delegato	2009	2011	192	-	159	778
Cesare d'Amico	Direttore Esecutivo	2009	2011	73	-	-	-
Massimo Castrogiovanni	Direttore non esecutivo	2009	2011	73	-	-	7
Stas Jozwiak	Direttore non esecutivo	2009	2011	73	-	-	-
Giovanni Battista Nunziante	Direttore non esecutivo	2009	2011	73	-	-	-
John J. Danilovich	Direttore non esecutivo	2009	2011	73	-	-	-
Heinz Peter Barandun	Direttore non esecutivo	2009	2011	73	-	-	-
Dirigenti con responsabilità strategiche ⁽⁴⁾		2009		-	-	340	2,516

⁽¹⁾ Data in cui l'Assemblea degli azionisti approva il bilancio annuale dell'esercizio 2010

⁽²⁾ Parte variabile della remunerazione

⁽³⁾ Comprende i compensi corrisposti agli amministratori e gli stipendi ricevuti da altre società del Gruppo

⁽⁴⁾ Comprende 6 manager del Gruppo d'Amico International Shipping

Partecipazioni detenute direttamente o indirettamente nelle Società o nelle controllate dagli amministratori o dai dirigenti della Società

(Articolo 79 del Regolamento Consob 11971/99)

Ai sig.ri Paolo d'Amico e Cesare d'Amico, rispettivamente Presidente e Direttore Esecutivo del Consiglio di Amministrazione della Società e entrambi membri del Comitato Esecutivo della Società, fa capo il controllo della Società stessa. Il sig. Paolo d'Amico detiene n. 5.000.000 azioni con diritto di voto, che costituiscono il 50% del capitale sociale della d'Amico Società di Navigazione S.p.A. Il sig. Cesare d'Amico detiene n. 1.793.350 azioni con diritto di voto, che costituiscono il 17,93% del capitale sociale della d'Amico Società di Navigazione S.p.A. e, mediante una partecipazione di controllo (54%) nella Fi.Pa. Finanziaria di Partecipazione S.p.A. (società di proprietà del sig. Cesare d'Amico e delle sorelle, sigg. re Maria Cristina d'Amico e Giovanna d'Amico), detiene indirettamente ulteriori n. 3.206.350 azioni con diritto di voto, che costituiscono il 32,07% del capitale sociale di d'Amico Società di Navigazione S.p.A., la quale detiene il 100% del capitale sociale della d'Amico International S.A., che a sua volta detiene il 65,09% del capitale sociale della Società. Di conseguenza, i signori Paolo d'Amico e Cesare d'Amico detengono indirettamente il 65,09% delle azioni della Società e delle sue controllate.

Il manager responsabile della redazione del bilancio, Alberto Mussini, 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.

22 febbraio 2011

Alberto Mussini, Direttore Finanziario



MOORE STEPHENS

SOCIETE A RESPONSABILITE LIMITEE

16, Allée Marconi 1-2120 LUXEMBOURG B P 260 I.-2012 LUXEMBOURG

Tel: +352 26 44 03 65 Fax: +352 45 31 47 mail@moore-stephens.lu www.moore stephens.lu

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

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

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

Responsabilità degli amministratori sul bilancio

Gli amministratori della società sono responsabili per la redazione e corretta presentazione del bilancio redatto secondo gli International Financial Standards adottati dall'Unione Europea, e sono responsabili nel determinare i controlli interni ritenuti necessari per la preparazione del bilancio privo di errori significativi sia dovuti a frode o ad 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 Secleur 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 planificare procedure di revisione appropriate, ma non esprimono alcun giudizio sui controlli interni.

> Mouse Stephens S.a. r.l. B.C.S. Laternharg Nr. & 42 165 Capital Social 12:500 EUR. TVA LU 158 51 107

An independent areaber from of Moore Stephens Internationa Limited - members in principal uities throughout the world



Il procedimento di revisione include anche la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei principi contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime contabili offottuato 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 2010 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.

Horst Schneider March 14, 2011

MOORE STEPHENS S.à.r.I.

Allee Marconi, 16 L-2120 Luxembourg

MOORE STEPHENS

SOCIETE A RESPONSABILITE LIMITEE

16, Allée Marconi L-2120 LUXEMBOURG B.P. 260 L-2012 LUXEMBOURG

Tel: +352 26 44 03 65 Fax: +352 45 31 47 mail@moore-stephens.lu www.moore-stephens.lu

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

Abbiamo effettuato la revisione contabile del bilancio consolidato, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal prospetto di conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note illustrative della d'Amico International Shipping S.A. e sue controllate al 31 dicembre 2010.

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

Responsabilità degli amministratori sul bilancio consolidato

Gli amministratori della società sono responsabili per la redazione e corretta presentazione del bilancio redatto secondo gli International Financial Standards adottati dall'Unione Europea, e sono responsabili nel determinare i controlli interni ritenuti necessari per la preparazione del bilancio privo di errori significativi sia dovuti a frode o ad 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.

> Moore Stephens S 3 r 1 B.C.S. Luncuburg No. B 42 565 Capital Social 12-500 1910 TVA 121 155 S 1 807

> An independent member firm of Moore Supplews Investational Limital members in principal artes throughout the world



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 2010 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 d'esercizio.

Horst Schneider March 14, 2011

MOORE STEPHENS S.a.r.I.

Allèe Marconi, 16 L-2120 Luxembourg



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

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 Battery Road #14-07 Singapore 049909 Tel. +65 6586 0860

www. damic ointernational shipping. com

