



d'Amico

Relazione Annuale 2009

d'Amico International Shipping S.A.





Relazione Annuale 2009

Bilancio d'esercizio e consolidato
al 31 dicembre 2009

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in
Lussemburgo, 25C Boulevard Royal
Capitale sociale al 31 dicembre 2009
US\$ 149.949.907

Assemblea del
23 febbraio 2010

Il documento è disponibile sul sito
www.damicointernationalshipping.com



d'Amico



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
8	Flotta
11	Il settore delle navi cisterna
13	Azionisti
15	Risorse umane
16	Gestione delle navi
17	Responsabilità sociale d'impresa
19	Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario del Gruppo
26	Risultati trimestrali
28	Eventi significativi verificatisi nell'esercizio
30	Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione
37	Corporate Governance
42	Piano di stock option
43	Articoli 36 e 39 del Regolamento Mercati
	Gruppo d'Amico International Shipping
44	Bilancio consolidato al 31 dicembre 2009
46	Conto economico consolidato
46	Conto economico consolidato complessivo
47	Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata
48	Rendiconto finanziario consolidato
49	Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato
50	Note esplicative
	d'Amico International Shipping S.A.
84	Management report e Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2009
86	Management report
87	Eventi significativi verificatisi nel periodo
89	Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione
92	d'Amico International Shipping – Bilancio e note esplicative al 31 dicembre 2009
101	Relazioni della Società di Revisione

Lettera del Presidente agli Azionisti

La crisi economica e finanziaria, di durata e intensità senza precedenti negli ultimi decenni, ha penalizzato significativamente, nel 2009, il mercato delle navi cisterna. La performance del mercato spot è stata ragionevolmente positiva nel corso del primo trimestre del 2009 registrando poi, a partire dall'inizio del secondo trimestre e fino alla fine dell'esercizio, una tendenza ribassista, senza precedenti, come conseguenza del generale rallentamento dell'economia mondiale.

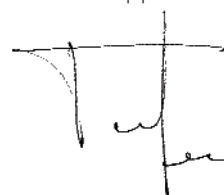
Se si considera che nell'esercizio 2009, a causa della negativa congiuntura economica mondiale, il contesto operativo di mercato, caratterizzato dal calo della domanda di prodotti petroliferi e da un'ulteriore pressione dovuta alla maggiore offerta di navi, si è rivelato il più difficile da diversi anni a questa parte, i risultati di d'Amico International Shipping S.A. (DIS) sono da ritenersi accettabili.

Nel corso del 2009, i prezzi delle navi cisterna sono diminuiti drasticamente rispetto all'esercizio precedente, e questo per tutte le classi di navi, indipendentemente dall'anzianità e dalla portata. Prevediamo però che nel 2010 tale effetto erosivo vada riducendosi. Nonostante la crisi economico-finanziaria internazionale, che influenza negativamente anche i valori di mercato delle navi, DIS risulta ancora oggi fortemente sottovalutata. d'Amico International Shipping dispone di rilevanti risorse finanziarie e di una consistente parte di ricavi già garantita da contratti a lungo termine.

Come in passato, ci siamo focalizzati sullo sviluppo dell'attività dei nostri pool, elemento considerato chiave nella nostra strategia aziendale. Nel mese di Agosto 2009 è stata consegnata la prima nuova nave di GLENDA, mentre la seconda è arrivata a febbraio di quest'anno. Nel 2009, inoltre, sono state consegnate due nuove navi di DM Shipping. Abbiamo deciso di ricorrere alle partnership strategiche al fine di rafforzare il nostro posizionamento sul mercato, una scelta che si è rivelata estremamente opportuna soprattutto in una difficile congiuntura di mercato quale quella attuale. Nel 2009, infatti, la società ha realizzato una migliore performance rispetto al generale andamento del mercato spot, e ciò grazie proprio alle partnership strategiche che le hanno consentito un migliore accesso al mercato e ad un flessibile modello di business.

Il migliore andamento delle tariffe spot, a inizio 2010, ha nuovamente stupito. Le temperature particolarmente rigide in Asia, Europa e Stati Uniti hanno sostenuto la ripresa del mercato delle navi cisterna nel mese di gennaio. Nonostante l'incertezza relativa alla presunta crescita del numero di navi sul mercato e i segnali ancora deboli e sfuocati di ripresa economica, il buon inizio del 2010 ha sicuramente ridato la necessaria fiducia al mercato.

Poiché il 2010 si rivelerà probabilmente un anno di transizione in uno scenario mondiale colpito da una crisi di dimensioni sistemiche, continueremo ad operare dedicando tutte le energie al mantenimento della nostra solida struttura finanziaria. Rimaniamo, inoltre, pronti a cogliere tutte le nuove opportunità di consolidamento e sviluppo solitamente offerte dai mercati che versano in situazioni difficili come quella attuale.



Paolo d'Amico | Presidente del Consiglio di Amministrazione

Nel 2009, infatti, la società ha realizzato una migliore performance rispetto al generale andamento del mercato spot, e ciò grazie proprio alle partnership strategiche che le hanno consentito un migliore accesso al mercato e ad un flessibile modello di business.

Organi di Amministrazione e Controllo

Consiglio di Amministrazione

Presidente

Paolo d'Amico¹

Amministratore Delegato

Marco Fiori¹

Amministratori

Cesare d'Amico¹

Massimo Castrogiovanni²

Stas Andrzej Jozwiak³

Gianni Nunziante

Heinz Peter Barandun²

John Joseph Danilovich²

Società di Revisione

Moore Stephens S.à.r.l., Luxembourg

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	2009	2008 Rettificato (*)
Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)	185.551	251.616
Risultato operativo lordo / EBITDA	30.788	102.796
<i>margin</i> sul TCE in %	16,59%	40,9%
Utile (perdita) operativo / EBIT	(6.375)	66.106
<i>margin</i> sul TCE in %	(3,44%)	26,3%
Utile / (perdita) netto	(13.409)	49.391
<i>margin</i> sul TCE in %	(7,23%)	19,6%
Utile (perdita) per azione (US\$)	(0,089)	1,034
Flussi di cassa operativi	18.126	102.682
Investimenti lordi (CapEx)	84.502	247.743
Totale attività	725.140	724.154
Indebitamento finanziario netto	171.360	142.235
Patrimonio netto	354.560	387.839

(*) A fini comparativi, i dati del 2008 non comprendono la plusvalenza da vendita di navi di US\$ 64,7 milioni

Altri dati operativi

	2009	2008
Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) ¹	15.904	21.570
Sviluppo della flotta - Numero medio di navi	38,5	36,1
- Di proprietà	15,5	16,6
- A noleggio	18,1	14,8
- A noleggio attraverso pool	4,9	4,7
Giorni di off-hire/giorni-nave disponibili ² (%)	2,5%	2,0%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni-nave disponibili ³ (%)	54,8%	52,2%

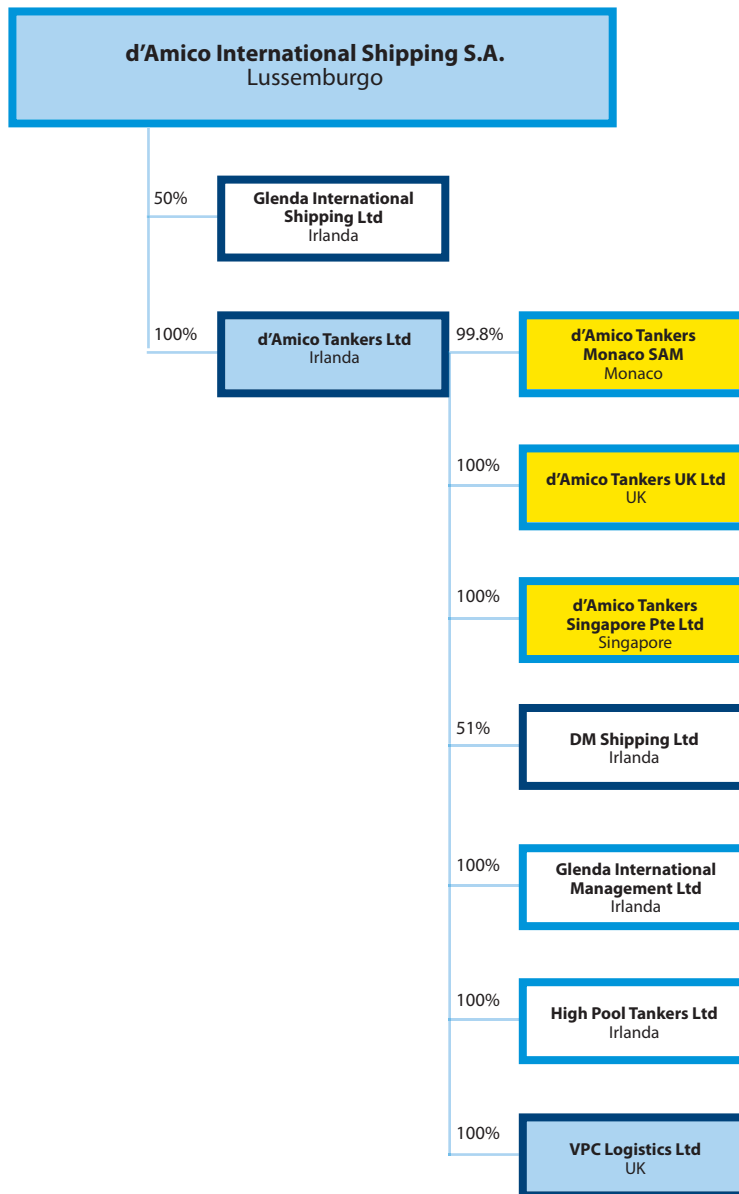
¹ Rappresenta i ricavi per navi impiegate con contratti *time charter* ed i ricavi su base *time charter* per le navi impiegate sul mercato *spot*, divisi per il numero di giorni di utilizzo, al netto delle commissioni caricate dai gestori e da broker esterni. Il calcolo esclude le navi in noleggio tramite 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 - e 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 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.

Struttura del Gruppo

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



-  Holding
-  Società di navigazione
-  Consorzio o accordo commerciale
-  Società di servizi
-  Joint venture

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 4,5 anni, rispetto ad un'età media di settore di 9,8 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, PDVSA, 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 2009 circa il 70,8% delle navi della flotta d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di prodotti.

Flotta

Nelle tabelle seguenti sono riportate alcune informazioni sulla flotta, che al 31 dicembre 2009 comprendeva **41,4 navi**:

Flotta MR

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Di proprietà				
High Efficiency ¹	46.547	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Strength ¹	46.800	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
GLEND A Megan ²	47.147	2009	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
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 di 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

¹ High Efficiency e High Strength sono di proprietà di DM Shipping (in cui DIS detiene una partecipazione del 51%) e vengono noleggiate a d'Amico Tankers Limited

² GLEND A Megan è di proprietà di GLEND A International Shipping, in cui DIS detiene una partecipazione del 50%

Flotta MR

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
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
High Glory	45.700	2006	Minami Nippon, Giappone	-
High Glow	46.846	2006	Nakai Zosen, Giappone	-
High Trader	45.879	2004	Shin Kurushima, Giappone	-
High Energy	46.874	2004	Nakai Zosen, Giappone	-
High Power	46.874	2004	Nakai Zosen, Giappone	-

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

Scafo nudo senza opzione di acquisto

Cielo di Guangzhou	38.877	2006	Guangzhou, Cina	-
--------------------	--------	------	-----------------	---

A noleggio senza opzione di acquisto

Cielo di Roma	40.081	2003	Shina, Corea del Sud	IMO III
Cielo di Milano	40.096	2003	Shina, Corea del Sud	IMO III
Cielo di Napoli	40.083	2002	Shina, Corea del Sud	IMO III

Handysize a noleggio attraverso pool

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	% di partecipazione	Classe IMO
A noleggio senza opzione di acquisto					
Handytanker Spirit	34.671	2006	Dalian, Cina	50%	IMO III
Handytanker Unity	34.620	2006	Dalian, Cina	33%	IMO III
Handytanker Liberty	34.620	2006	Dalian, Cina	33%	IMO III
Tevere	37.178	2005	Hyundai, Corea del Sud	50%	IMO III
Fox	37.025	2005	Hyundai, Corea del Sud	50%	IMO III
Elbtank Denmark ¹	37.274	2002	Hyundai, Corea del Sud	50%	IMO III
Torm Ohio ¹	37.999	2001	Hyundai, Corea del Sud	50%	IMO III

A noleggio con opzione di acquisto

Handytankers Magic	38,603	2009	Guangzhou, Cina	25%	IMO III
Handytankers Miracle	38,877	2008	Guangzhou, Cina	25%	IMO III
Melody	38,877	2008	Guangzhou, Cina	25%	IMO III
Malbec	38,499	2008	Guangzhou, Cina	100%	IMO III

¹ La Elbtank Denmark era in precedenza denominata Orontes, e la Torm Ohio era denominata Ohio.

Impiego della flotta e partnership

	N. di navi di DIS	Totale navi del Pool
Impiego diretto	10,0	n/d
GLENDIA Int. Shipping - Noleggio diretto ¹	0,5	n/d
Handytankers Pool	8,9	102,0
High Pool (navi MR) ²	7,0	10,0
GLENDIA Int. Mgmt (navi MR) ³	15,0	42,0
Totale	41,4	154,0

Al 31 dicembre 2009, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 7 navi MR ('Medium Range') e 3 handysize, principalmente mediante contratti di noleggio a medio-lungo termine con Exxon, Total e Glencore. Il Gruppo impiega una parte significativa delle proprie navi tramite accordi di partnership. Tali accordi consentono al Gruppo di dispiegare, insieme ai propri partner, 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.

Handytankers Pool – consorzio con A.P. Moller-Maersk, Chemicalien Seetransport, Seearland Shipping Management e Motia Compagnia di Navigazione S.p.A., che al 31 dicembre 2009 gestiva 102 navi.

High Pool Tankers Limited – consorzio con Nissho Shipping Co. Limited (Giappone) e Mitsubishi Corporation, che al 31 dicembre 2009 gestiva 10 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.

GLENDIA International Management Limited – accordo commerciale concluso con Glencore/ST Shipping per gestire le navi sotto un unico marchio commerciale, 'GLENDIA'. Al 31 dicembre 2009, GLENDIA International Management Limited gestiva 42 navi cisterna MR.

Oltre agli accordi consortili e commerciali, 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. La prima delle due navi MR originariamente ordinate è stata consegnata a fine luglio 2009 mentre la seconda a fine ottobre dello stesso anno. Le navi DM Shipping vengono nolleggiate a d'Amico Tankers Ltd e utilizzate nell'High Pool. La seconda joint venture, denominata GLENDIA International Shipping, rafforza la partnership commerciale con il Gruppo Glencore. La prima nave cisterna MR è stata consegnata ad agosto del 2009. La joint venture conta inoltre fra i suoi ordinativi i contratti d'acquisto di 7 nuove navi MR e 2 nuove navi cisterna LR1, con consegna prevista tra gennaio 2010 e marzo 2011. Tali navi verranno gestite tramite GLENDIA International Management Ltd.

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 77 navi, parte in proprietà e parte in noleggio; di esse, 41,4 fanno parte della flotta di d'Amico International Shipping ed operano nel mercato delle navi cisterna, mentre le rimanenti 36 sono navi dry-bulk controllate

¹ Nel Pool GLENDIA Int Mgmt Spot sono incluse le navi GIS trattate sul mercato spot.

² Includere 2 navi DM Shipping.

³ Il numero totale di navi del Pool GLENDIA Int Mgmt. include 4 navi High Pool trattate sul mercato spot e gestite a livello commerciale da GLENDIA.

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 nel 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, ed è inoltre rappresentata dagli uffici delle proprie partnership a New York, Copenhagen, Venezia e Tokyo. Alla data del 31 dicembre 2009 il Gruppo impiega 399 dipendenti come personale marittimo, e 48 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.

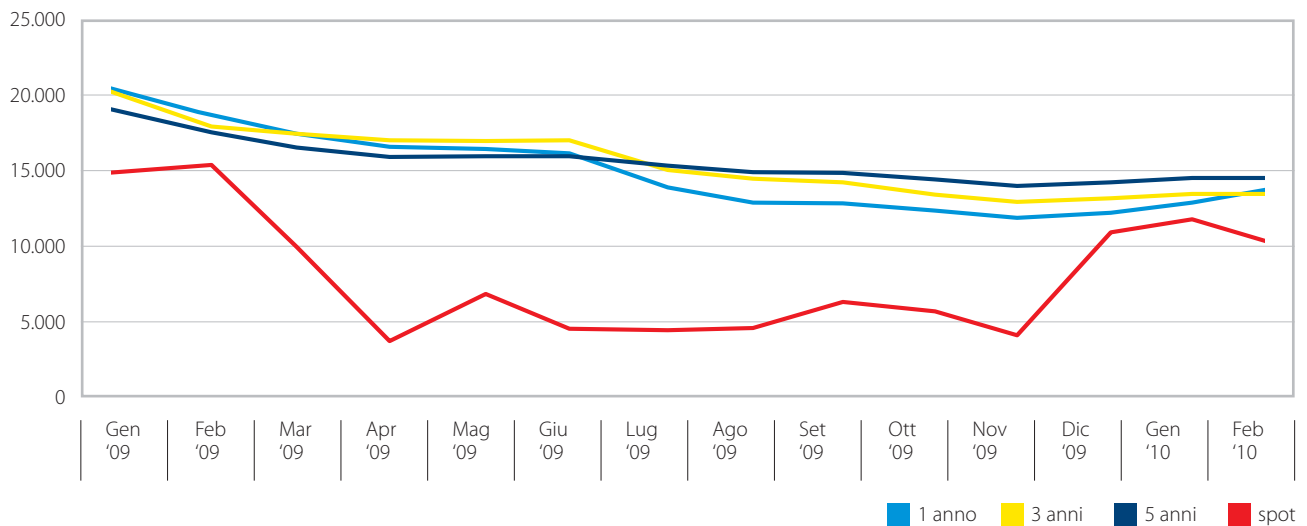
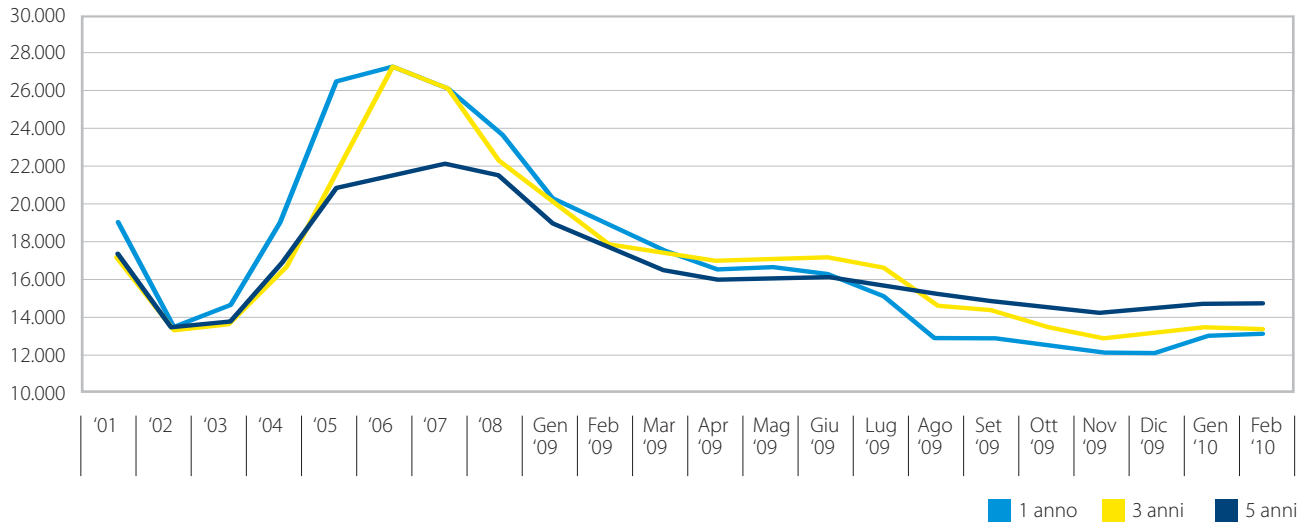
La movimentazione via mare dei prodotti petroliferi raffinati fra le differenti aree geografiche è alimentata dagli squilibri fra domanda ed offerta di tali prodotti, ed è indotta dalla mancanza di risorse o di capacità di raffinazione nei paesi consumatori. Un fenomeno tipico è l'“arbitraggio” commerciale, 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 ¹	21%	41%	39%

¹ Fonte: Clarksons Research Services Limited al 1 gennaio 2010. % del totale delle navi cisterna (4.229 imbarcazioni). Sono escluse le imbarcazioni in acciaio inossidabile.

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



Fonte: Clarkson Research Services – febbraio 2010

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.

Nel 2009 sono state avviate nuove coperture sul titolo d'Amico International Shipping, attualmente seguito da 10 *broker* che pubblicano e aggiornano i loro studi sulle *performance* del Gruppo nel corso dell'esercizio.

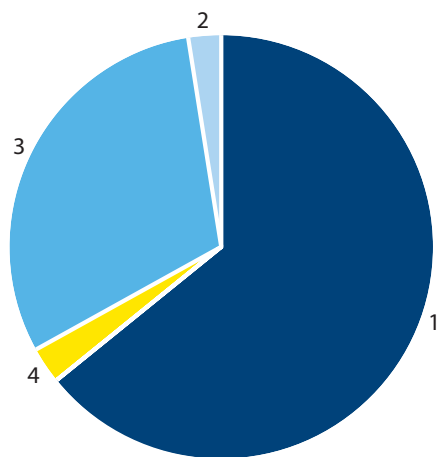
In applicazione della politica di accesso alle informazioni adottata dal Gruppo, d'Amico International Shipping pubblica trimestralmente le *Investor News*, con l'intento di mantenere aggiornati tutti i propri *stakeholder* in merito agli sviluppi della propria attività, alle opportunità del mercato,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

Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito web istituzionale del Gruppo: www.damicointernationalshipping.com. La sezione *Investor Relations* contiene 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

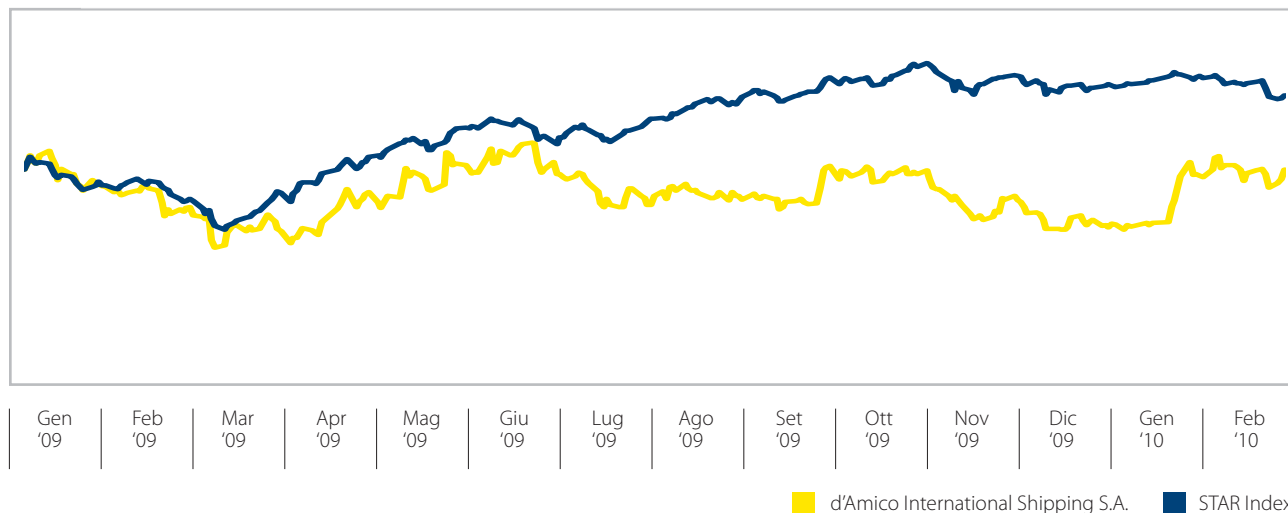
Azionisti

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 SA	64,28%
2	d'Amico International Shipping SA	2,93%
3	Market	30,56%
4	Kairos Partners SGR SpA	2,23%

Andamento del titolo



La recessione mondiale conseguente alla crisi del mercato finanziario ha influito significativamente sull'andamento dei mercati borsistici.

Il 2009 è stato un anno difficile per il mercato delle navi cisterna il cui andamento ha subito un'inversione di tendenza, registrando un rallentamento dopo anni di crescita. Come per le altre compagnie di navigazione, anche il trend del titolo DIS è stato penalizzato da tale debole scenario. A fine 2009, il prezzo del titolo d'Amico International Shipping era sceso del 15%, a Euro 1,10, rispetto alla chiusura di dicembre 2008, (Euro 1,29). I volumi medi di scambi giornalieri sul titolo sono stati di 305 mila azioni su base annua. L'inizio del 2010 ha visto una forte ripresa del prezzo del titolo DIS di circa il 20%, con volumi medi di scambio pari a 619 mila azioni.

Calendario finanziario

Il Calendario finanziario della Società per il 2010 è il seguente:

Bozza del bilancio annuale 2009	Febbraio	Martedì 23
Assemblea annuale degli azionisti	Marzo	Martedì 30
Primo resoconto intermedio di gestione 2010	Aprile	Giovedì 29
Relazione finanziaria semestrale 2010	Luglio	Giovedì 29
Terzo resoconto intermedio di gestione 2010	Ottobre	Giovedì 28

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.

Risorse umane

Al 31 dicembre 2009 il numero dei dipendenti di d'Amico International Shipping e delle società controllate era pari a 447 dipendenti, di cui 399 come personale marittimo, e 48 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, holding del gruppo d'Amico, d'Amico Società di Navigazione S.p.A.. Tale accordo consente al Gruppo di avvalersi degli oltre 70 anni di esperienza di d'Amico Società di Navigazione nella proprietà e nella gestione di navi.

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

Per realizzare un programma di reclutamento efficace, il Gruppo mira a garantire la disponibilità di un numero consistente di dipendenti altamente qualificati. A tale proposito, d'Amico Società di Navigazione ha costituito una propria sede nel mercato indiano mediante la controllata d'Amico Ships (India), con sede a Mumbai. Il mercato indiano è noto per la sua capacità di fornire equipaggi di qualità di lingua inglese. A fine 2008 la percentuale di marinai indiani negli equipaggi imbarcati sulle navi del Gruppo era pari al 79%.

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

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

Personale di terra

Negli ultimi anni il personale di terra del Gruppo è aumentato rapidamente per fare fronte al forte incremento della flotta controllata da d'Amico International Shipping e agevolare i futuri piani di sviluppo del Gruppo. In linea con gli obiettivi del Gruppo, che consistono nel disporre di una flotta di alta qualità e gestita in maniera efficiente, è stata attribuita particolare importanza alla gestione e allo sviluppo dell'organico con priorità alla crescita e alla formazione del personale degli uffici a più stretto contatto con le attività operative: noleggi, gestione operativa e supporto tecnico.

Il Gruppo sta definendo una politica di incentivi da attribuirsi al personale secondo una più forte correlazione tra la parte variabile delle retribuzioni e il livello di rendimento personale, della divisione e della Società.

Gestione delle navi

Conformità di d'Amico con gli 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 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., ultima entità Capogruppo 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 supervisor tecnici.

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

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

1. *Programme for Measuring and Monitoring Ship Efficiency* (Programma per la misurazione e il controllo dell'efficienza della nave);
2. *Voyage Optimization Programme* (Programma di ottimizzazione del viaggio), che comprende l'ottimizzazione della velocità e delle rotte prescelte, nonché dell'assetto della nave stessa;
3. *Propulsion Resistance Management Programme* (Programma di gestione della resistenza alla propulsione) con riferimento alla resistenza dello scafo e dell'elica;
4. *Machinery Optimisation Programme* (Programma di ottimizzazione dei macchinari) con particolare attenzione alla gestione e al controllo del motore, nonché all'ottimizzazione della lubrificazione e degli altri macchinari e apparecchiature;
5. *Cargo Handling Optimization* (Ottimizzazione del trattamento del carico e del controllo della temperatura delle merci);
6. *Energy Conservation Awareness Plan* (Programma di consapevolezza in materia di risparmio energetico), 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 2009

Il 2009 è stato caratterizzato dal crollo della domanda determinato dalla crisi economica mondiale che ha portato, nel corso degli ultimi nove mesi dell'esercizio, alla flessione delle tariffe spot delle navi cisterna. Il mercato *spot* è stato caratterizzato da una buona performance nel corso dei primi due mesi del 2009, ma a partire dalla fine di febbraio, e per tutti i trimestri successivi, a causa del rallentamento dell'economia e del settore delle navi cisterna, ha subito una flessione senza precedenti, pur senza manifestare oscillazioni drastiche. Il prezzo del greggio ha continuato a salire nel corso di tutto il 2009, con conseguente aumento dei costi del carburante (bunker) che ha portato a neutralizzare il miglioramento dei rendimenti *spot*. A causa della debole domanda di prodotti petroliferi raffinati, nel 2009 sono crollati sia i tassi di utilizzo della capacità di raffinazione che i relativi margini, con conseguente chiusura di alcuni impianti, soprattutto nei paesi più industrializzati. Le scorte di prodotti petroliferi sono aumentate nel corso di tutto l'esercizio, tanto da rendere economicamente conveniente la soluzione di utilizzare le navi come luoghi di stoccaggio. Contrariamente a quanto accaduto in passato, sono mancate sia la domanda di trasporto di prodotti, sia l'attività di arbitraggio su lunghe distanze. La maggiore offerta, dovuta al numero significativo di nuove navi sul mercato, ha creato notevole pressione sulle tariffe *spot*. Se si considera che l'esercizio 2009, a causa della negativa congiuntura economica mondiale, del calo della domanda di prodotti petroliferi e dell'ulteriore pressione dovuta alla maggiore offerta di navi, si è rivelato il più difficile da diversi anni a questa parte, i risultati di d'Amico International Shipping S.A. (DIS) sono da ritenersi accettabili.

Nel 2009 i ricavi base *time charter* del Gruppo sono stati di US\$ 185,6 milioni (US\$ 251,6 milioni nel 2008), mentre il risultato operativo lordo (EBITDA) è stato di US\$ 30,8 milioni, pari al 16,7% dei ricavi base *time charter* (US\$ 201,2 milioni nel 2008) con una perdita netta di US\$ 13,4 milioni rispetto a un utile netto di US\$ 147,7 milioni realizzato nel 2008. Nell'esercizio in esame i flussi di cassa operativi hanno raggiunto US\$ 18,3 milioni rispetto a US\$ 102,7 milioni nel 2008. Il confronto con i risultati dell'esercizio precedente, quando sugli utili di DIS avevano influito positivamente le rilevanti plusvalenze derivanti dalla vendita di quattro navi per un importo di US\$ 98,4 milioni, mostra chiaramente la totale diversità dello scenario in cui DIS ha svolto la propria attività nel 2009, rispetto al picco di mercato raggiunto nel 2008. La significativa percentuale di copertura dovuta ai contratti a medio-lungo termine a tariffa fissa, il forte posizionamento sul mercato, unitamente alla riduzione di alcune voci di costo, hanno consentito a DIS di mitigare gli effetti di un mercato debole, continuando a generare flussi di cassa operativi positivi, mantenendo una solida posizione finanziaria.

I dati comparativi del 2008 sono stati modificati per tenere conto di US\$ 7,3 milioni di rettifiche di competenza del precedente esercizio, già comunicate nel corso del 2009. L'importo è stato originato dalla riduzione del prezzo di vendita delle navi M/T High Harmony e M/T High Consensus. DIS, al momento della stipula del contratto originario (4° trimestre 2008), non era a conoscenza di tale riduzione. Se tali informazioni fossero state all'epoca note, la Società si sarebbe trovata nelle condizioni di contabilizzare tale rettifica a riduzione della plusvalenza realizzata e dei corrispondenti crediti nel bilancio al 31 dicembre 2008. Di conseguenza, conformemente agli standard IFRS applicabili, i dati comparativi del 2008 sono stati rettificati per tenere conto del suddetto importo come se la riduzione avesse avuto luogo alla fine dell'esercizio precedente.

Risultati operativi

US\$ migliaia	2009	2008 Rettificato
Ricavi	260.039	323.984
Costi diretti di viaggio	(74.488)	(72.368)
Ricavi base time charter	185.551	251.616
Costi per noleggi passivi	(91.336)	(82.248)
Altri costi operativi diretti	(45.901)	(46.102)
Costi generali ed amministrativi	(21.386)	(24.291)
Altri proventi operativi	3.860	3.821
Plusvalenze da vendita navi	-	98.360
Risultato operativo lordo / EBITDA	30.788	201.156
Ammortamenti	(37.163)	(36.690)
Utile (perdita) operativa / EBIT	(6.375)	164.466
Proventi (oneri) finanziari netti	(5.283)	(16.050)
Utile / (perdita) ante imposte	(11.658)	148.416
Imposte sul reddito	(1.751)	(665)
Utile / (perdita) netto	(13.409)	147.751

I **ricavi** nel 2009 sono stati pari a US\$ 260 milioni rispetto a US\$ 324 milioni dell'esercizio precedente. Il numero medio di navi della flotta nel 2009, escludendo quelle prese a noleggio a breve termine, è stato di 38,5 (37,2 navi nel 2008). Nel 2009 la percentuale di giorni-nave disponibili è stata del 2,5% (rispetto al 2,0% nel 2008), con una variazione sostanzialmente spiegata dalla diversa tempistica degli interventi di bacino che si sono resi necessari nel corso degli anni.

I **costi diretti di viaggio** nel 2009 sono aumentati dai US\$ 72,4 milioni del 2008 ai US\$ 74,5 milioni del 2009. Su questo modesto incremento hanno inciso il trend negativo dei prezzi del carburante bunker, unitamente ai costi per noleggi passivi a breve termine relativi alle navi gestite da DIS nel primo semestre del 2009, ma non considerate parte della flotta.

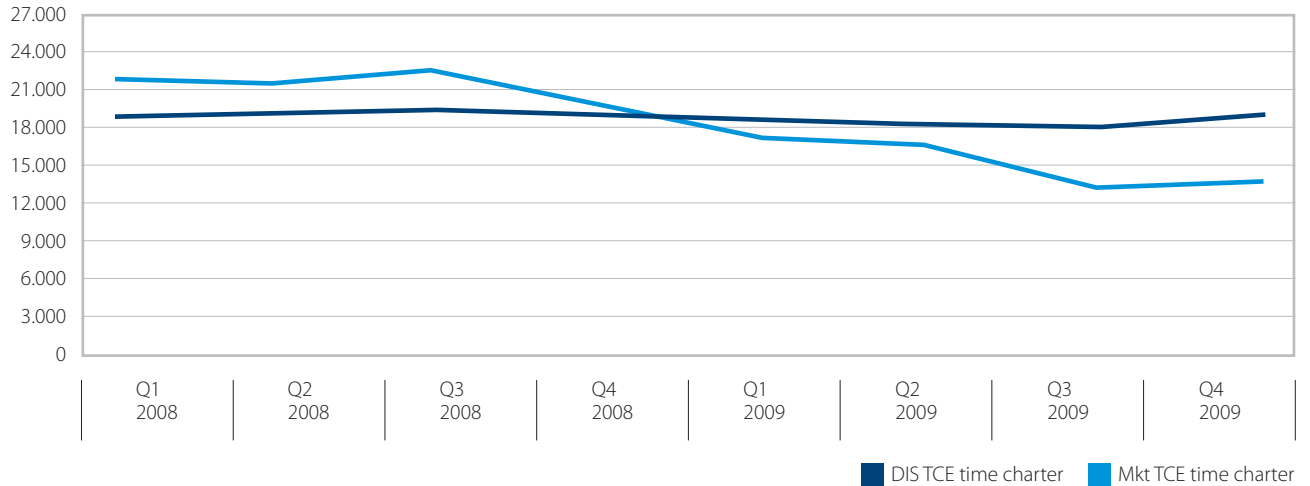
Nel 2009 i **ricavi base time charter** (TCE) sono stati pari a US\$ 185,6 milioni, in significativo calo rispetto a US\$ 251,6 milioni del 2008. La diminuzione del 26% su base annua è la conseguenza di uno scenario operativo particolarmente debole, che a iniziare dal primo trimestre ha influito negativamente sulla maggior parte dell'esercizio. La tabella successiva mostra chiaramente il continuo calo delle tariffe spot, nel corso dell'anno:

Tariffe giornaliere TCE di DIS	Q1	Q2	Q3	Q4	FY
(Dollari USA)					
Spot	20.358	14.422	10.248	9.343	13.069
Fissa	18.632	18.045	17.978	18.868	18.403
Media	19.375	16.504	13.879	14.279	15.904

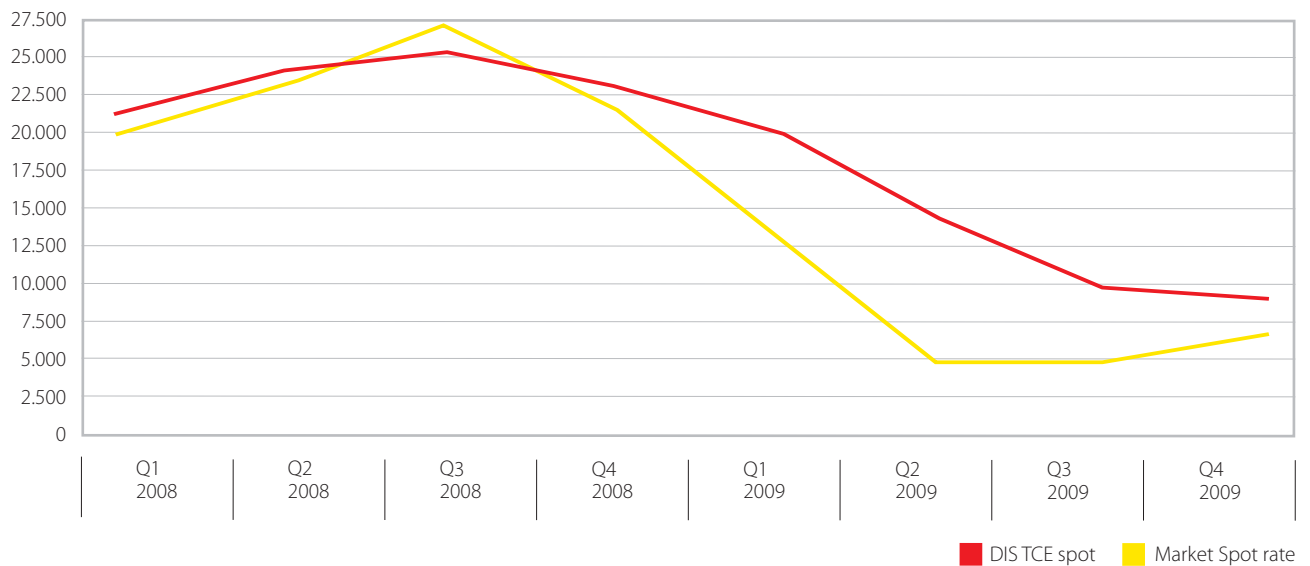
Va tuttavia sottolineato che DIS, nel corso del 2009, grazie al proprio flessibile modello di *business* ed a partnership strategiche, ha realizzato una migliore performance rispetto all'andamento generale del mercato spot.

DIS andamento tariffe giornaliere

DIS tariffe TC



DIS tariffe spot



L'aumento della flotta, passata da 37,2 navi nel 2008 a 38,5 in media nel 2009, ha solo parzialmente attenuato la contrazione del mercato, dovuta alla scarsa domanda di prodotti petroliferi.

Alla luce del trend di mercato, il portafoglio contrattuale di DIS ha garantito la generazione di un significativo importo di ricavi a tariffa fissa ad un buon e stabile livello di redditività (US\$ 18.403 quale tariffa media nel 2009). La copertura dei ricavi a tariffa fissa è stata del 54,8% nel 2009 contro il 52,2% del 2008.

I costi per noleggi passivi nel 2009 sono stati pari a US\$ 91,3 milioni (US\$ 82,2 milioni nel 2008). Tale aumento è dovuto, in primo luogo, al più elevato numero di navi a noleggio (una media di 18,1 nel 2009 rispetto a 14,8 nel 2008) in seguito alla consegna di 2,4 nuove navi nel 2009. A causa della difficile congiuntura economica, non vi sono state significative

distribuzioni di utili agli armatori delle navi a noleggio. Anche in considerazione di ciò, non si è assistito ad un significativo incremento nella media dei costi giornalieri per noleggi passivi. Conformemente alle regole di distribuzione dei pool, i costi per le 4,9 navi gestite attraverso pool e operate in media nel corso del 2009, sono inclusi nella voce Ricavi base *time charter*.

Gli **Altri costi operativi diretti** comprendono i costi per equipaggi, spese tecniche, e lubrificanti e quelli assicurativi; derivano principalmente dalla gestione delle navi di proprietà, ed in minor misura dalla gestione di navi a noleggio. Per l'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2009 sono stati di US\$ 45,9 milioni, rispetto agli US\$ 46,1 milioni dell'esercizio 2008. Il numero di navi di proprietà gestite in media è diminuito da 16,6 nel 2008 a 15,5 nel 2009. Nel corso del periodo in esame i costi operativi sono stati costantemente monitorati e l'aumento dei costi giornalieri è stato molto contenuto rispetto all'esercizio precedente. È importante sottolineare come il mantenimento di un ottimo livello qualitativo della flotta, la scelta di equipaggi fortemente qualificati, e l'applicazione delle procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente), volte a consentire il rispetto della rigorosa normativa che disciplina il mercato, costituiscono una politica strategica a livello di Gruppo.

Il piano di contenimento dei **costi generali ed amministrativi** introdotto nel corso del 2009 ha portato ad un miglioramento di circa il 13% sul totale di tale voce. Il saldo del periodo ammonta a US\$ 21,4 milioni, in riduzione rispetto a US\$ 24,3 milioni del 2008. Il risparmio di US\$ 2,9 milioni è attribuibile a generali efficienze, in particolare su costi per consulenze, viaggi e costi promozionali. La debolezza fatta registrare dal dollaro USA, nel secondo semestre del 2009 non ha consentito un contenimento ancora più significativo di tali costi. I costi del personale includono US\$ 0,7 milioni relativi al piano di *stock option*, la cui scadenza è prevista all'inizio del 2010. La voce comprende inoltre un accantonamento di US\$ 0,4 milioni per crediti inesigibili, contabilizzato a fine esercizio, e una svalutazione di US\$ 0,3 milioni che rappresenta l'importo netto di alcune poste precedentemente capitalizzate sulle navi SLS, che, in seguito alla cancellazione dei contratti, non potranno più essere considerate immobilizzazioni.

Altri proventi operativi per l'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2009 sono stati di US\$ 3,9 milioni, in linea con US\$ 3,8 milioni del 2008. Il saldo per l'esercizio 2009, oltre agli indennizzi assicurativi relativi ad alcuni danni subiti e alle conseguenti richieste di risarcimento, pari a US\$ 0,3 milioni, include le commissioni di noleggio da navi di terzi gestite attraverso i pool.

Nel 2009 non sono state effettuate cessioni di navi e pertanto non sono state contabilizzate **plusvalenze da vendita di navi**. Nel 2008 invece erano stati realizzati proventi per US\$ 98,4 milioni dalla vendita di 4 navi.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** per l'esercizio 2009 è stato di US\$ 30,8 milioni rispetto a US\$ 102,8 milioni nel 2008 (US\$ 201,2 milioni incluse le plusvalenze da vendita navi). La pressione al ribasso sulle tariffe dei noli è stato il fattore principale che ha inciso sulla performance dell'esercizio 2009 rispetto a quello precedente. Nonostante le condizioni di mercato particolarmente difficili e penalizzanti, DIS, grazie al suo flessibile modello di *business*, alle equilibrate fonti di ricavo, e alla riduzione dei costi generali ed amministrativi, ha realizzato, in termini percentuali, un margine operativo lordo del 17% circa, rispetto ai ricavi base *time charter*, e flussi di cassa operativi pari a US\$ 18,1 milioni nel 2009.

Gli **ammortamenti** sono stati pari a US\$ 37,2 milioni nel 2009. Rispetto al dato registrato nel 2008 (US\$ 36,7 milioni), va rilevato che la diminuzione nel numero medio delle navi di proprietà (da 16,6 nel 2008 a 15,5 quest'anno) è stata compensata dalla significativa riduzione dei prezzi dell'acciaio, che ha portato ad un aumento del valore ammortizzabile delle navi. L'ammortamento viene calcolato su un periodo di durata economica delle imbarcazioni prudentemente stimato a 17 anni.

Il **risultato operativo (EBIT)** per il 2009 corrisponde a una perdita di US\$ 6,4 milioni nel 2009 rispetto a un utile di US\$ 66,1 milioni nel 2008 (US\$ 164,5 milioni incluse le plusvalenze da vendita navi). Il risultato negativo è dovuto al fatto che, a causa del calo delle tariffe dei noli nel 2009, l'EBITDA non è stato sufficiente per assorbire gli ammortamenti.

DIS, nel 2009, ha mantenuto la solida posizione finanziaria e il basso livello di indebitamento, nonostante il debole scenario operativo abbia penalizzato i risultati. Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ 5,3 milioni rispetto a US\$ 16 milioni nel 2008, di cui US\$ 10 milioni rappresentati da interessi passivi su finanziamenti bancari, al netto di US\$ 2,2 milioni per corrispettivi incassati nel primo semestre 2009 e relativi a un contratto di noleggio a scafo nudo, e di una differenza cambio positiva di US\$ 2,5 milioni derivante dalla conversione di un finanziamento espresso in yen giapponesi.

La **perdita ante imposte** per l'esercizio concluso al 31 dicembre 2009 è stata di US\$ 11,7 milioni, rispetto a un utile di US\$ 148,4 milioni nel 2008.

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ 1,8 milioni nel 2009 (US\$ 0,7 milioni nel 2008) e derivano principalmente dai rimborsi, non assoggettabili al regime di *tonnage tax* irlandese, che la joint-venture GLENDA International Shipping Limited dovrà ricevere in relazione alla cancellazione dei contratti di costruzione delle navi SLS. A parte tale aspetto, la voce in esame accoglie le imposte sugli utili nominali delle navi, che dipendono dalle loro caratteristiche dimensionali e non dagli utili effettivamente realizzati dalla società, in seguito all'ammissione della principale controllata operativa d'Amico Tankers Limited al regime di *tonnage tax* irlandese nel 2007.

La **perdita netta** è stata a di US\$ 13,4 milioni rispetto all'utile netto di US\$ 49,4 milioni del 2008 (US\$ 147,7 milioni incluse le plusvalenze da vendita navi). Come già evidenziato a commento dell'EBITDA e dell'EBIT, tali performance riflettono chiaramente il deterioramento dello scenario di mercato per le navi cisterna, avvenuto nel corso dell'anno.

Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2009	Al 31 dicembre 2008 (Rettificato)
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	522.717	531.275
Attività correnti	202.423	192.879
Totale attività	725.140	724.154
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	353.499	387.839
Passività non correnti	261.220	271.666
Passività correnti	110.421	64.649
Totale passività e patrimonio netto	725.140	724.154

Le **attività non correnti** sono rappresentate per la quasi totalità dalla flotta (navi di proprietà), iscritte al costo storico, al netto degli ammortamenti. Da ottobre 2008, in seguito allo sconvolgimento dell'economia globale, si è notata una significativa riduzione del valore di mercato delle navi cisterna. Nello stesso periodo, l'industria navale ha registrato una notevole riduzione nel numero di transazioni, sia per navi usate che per nuovi ordini, che incide sul valore di mercato delle navi stesse. Di conseguenza, lo scarto positivo fra il valore di mercato stimato della flotta DIS e il relativo valore contabile si è ridotto. Secondo le valutazioni fornite da due importanti broker a inizio 2010, il valore di mercato delle navi di proprietà, inclusa la parte relativa alle nuove navi in costruzione, è di US\$ 437,0 milioni, rispetto a un valore contabile netto della flotta di US\$ 515,7 milioni. Sulla base dei risultati dell'*impairment test*, non è stato però necessario procedere a una svalutazione delle navi, nonostante la differenza negativa e la pressione registrate sul valore di mercato delle stesse.

Nel 2009 gli *Investimenti lordi* sono stati di US\$ 84,5 milioni, relativi alle rate pagate ai cantieri per le navi in costruzione nell'ambito delle joint venture GLENDA International Shipping Ltd e DM Shipping. Tali investimenti comprendono inoltre i costi di bacino capitalizzati relativi alle navi di proprietà.

Le **attività correnti** al 31 dicembre 2009 includono disponibilità liquide e mezzi equivalenti per US\$ 92,2 milioni e crediti finanziari a breve per US\$ 56,3 milioni relativi al rimborso degli anticipi pagati ai cantieri SLS in seguito alla cancellazione delle quattro navi cisterna (ordinate dalla joint venture GLENDA International Shipping). Il saldo di questa voce al 31 dicembre 2008 era di a US\$ 103 milioni riferibili a crediti incassati nel 2° trimestre 2009 in seguito alla vendita delle navi M/T High Harmony e M/T High Consensus.

Oltre a quanto sopra, le Attività correnti comprendono le voci del capitale circolante (crediti commerciali e rimanenze) per

un importo totale di US\$ 53,8 milioni (US\$ 40,5 milioni a fine 2008). La differenza rispetto all'esercizio precedente è dovuta principalmente all'aumentato numero di navi gestite dalle società in pool, integralmente consolidate, (GLENDA International Management Ltd e High Pool Tankers Ltd.) a fine 2009.

Le **passività non correnti** 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\$ 51,7 milioni (US\$ 42,3 milioni al 31 dicembre 2008). Come per le attività correnti, l'incremento dei debiti commerciali è dovuto essenzialmente all'aumento delle navi gestite dalle società in pool controllate ed alla conseguente crescita dei debiti verso terzi (partner del pool).

La variazione del **patrimonio netto**, passato da US\$ 380,6 milioni al 31 dicembre 2008 a US\$ 353,5 milioni a fine 2009 è attribuibile (i) alla distribuzione di dividendi netti per US\$ 19,4 milioni ad aprile 2009; (ii) alla perdita netta consolidata dell'esercizio in esame pari a di US\$ 13,4 milioni; e (iii) a movimenti in altre riserve derivanti dal miglioramento del *fair value* negativo dei contratti di *interest rate swap* – IRS- (strumenti di copertura). Il patrimonio netto al 31 dicembre 2008 è stato modificato per tenere conto di US\$ 7,3 milioni di rettifiche di competenza del precedente esercizio. Tale importo è stato originato quasi interamente dalla riduzione del prezzo di vendita delle navi M/T High Harmony e M/T High Consensus. DIS, al momento della stipula del contratto originario (ottobre 2008), e ancora durante le successive trattative del febbraio 2009, non era a conoscenza di tale variazione. Se le informazioni fossero state note in ottobre o in febbraio, la Società avrebbe potuto prendere in considerazione la possibilità di svalutare i crediti alla data del bilancio 2008. Di conseguenza nel bilancio d'esercizio 2009, ai sensi delle norme IFRS applicabili, i dati comparativi di conto economico e situazione patrimoniale-finanziaria sono stati riclassificati al fine di tenere conto del suddetto importo come se la riduzione avesse avuto luogo alla fine dell'esercizio precedente.

Indebitamento netto

L'indebitamento finanziario netto ammonta a US\$ 171,4 milioni al 31 dicembre 2009 (US\$ 149,5 milioni al 31 dicembre 2008). Il rapporto tra indebitamento netto e patrimonio netto risultava di 0,48 a fine esercizio 2009 (0,39 alla fine del precedente esercizio riclassificato).

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2009	Al 31 dicembre 2008 (Rettificato)
Liquidità		
Disponibilità liquide e Mezzi equivalenti	92.243	41.482
Crediti finanziari correnti		
Verso terzi	56.332	103.018
Totale attività finanziarie correnti	148.575	144.500
Debiti verso banche – correnti	44.984	4.243
Altri finanziatori	1.541	1.541
Altre passività finanziarie correnti		
Verso terzi (fair value dei contratti IRS)	12.191	16.546
Totale passività finanziarie correnti	58.716	22.330
Indebitamento finanziario netto corrente	(89.859)	(122.170)
Debiti verso banche – non correnti	250.436	260.883
Altre passività finanziarie non correnti		
Verso terzi	10.783	10.783
Totale passività finanziarie non correnti	261.220	271.666
Indebitamento finanziario netto	171.360	149.491

Al 31 dicembre 2009 DIS deteneva US\$ 92,2 milioni di *Disponibilità liquide e Mezzi equivalenti*. Tale importo significativo è principalmente originato dall'incasso dei proventi derivanti dalla vendita delle navi M/T High Harmony e M/T High Consensus nel corso del 2° trimestre 2009. Tale livello di liquidità consente a DIS di affrontare l'attuale volatilità del mercato, coprendo la parte di capitale destinata agli investimenti già previsti per i prossimi esercizi, relativi al programma di costruzione di nuove navi.

I *Crediti finanziari correnti* pari a US\$ 56,3 milioni sono relativi agli anticipi pagati ai cantieri navali SLS per la costruzione di quattro navi originariamente ordinate da GLENDA International Shipping, la joint venture costituita tra DIS e Glencore Group. In seguito alla cancellazione dei relativi contratti, nel corso del 2010 si prevede il rimborso di tali anticipi, comprensivi di interessi.

L'indebitamento bancario complessivo al 31 dicembre 2009 era di US\$ 295,4 milioni, comprensivo di US\$ 45,0 milioni con scadenza a breve termine, riferito alle linee di credito a favore di d'Amico Tankers Limited (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo: (i) linea di credito revolving di US\$ 149,0 milioni, concessa da Calyon (con la partecipazione di altri istituti bancari); (ii) prestito sindacato concesso da Mizuho Bank per US\$ 34,9 milioni. L'indebitamento di DIS comprende inoltre la parte dei finanziamenti concessi alle due joint venture, GLENDA International Shipping Ltd e DM Shipping Ltd, consolidate proporzionalmente nel bilancio di DIS: (i) prestito Commerzbank AG Global Shipping di US\$ 34,0 milioni relativo alle quattro navi SLS, i cui contratti di costruzione sono stati cancellati da GLENDA International Shipping Ltd. Il debito in oggetto è iscritto nelle passività correnti in quanto verrà ripagato non appena ottenuto il rimborso delle rate originariamente versate da GLENDA International Shipping Limited ai cantieri SLS. Tale rimborso è previsto nel corso del 2010; (ii) prestiti Commerzbank AG Global Shipping e Credit Suisse per US\$ 47,6 milioni per le navi di nuova costruzione della joint venture GLENDA International Shipping Ltd Hyundai-Mipo, la prima delle quali consegnata nel 2009; (iii) linea di credito Mitsubishi UFJ Lease di US\$ 29,9 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\$ 12,2 milioni degli strumenti di copertura derivati (contratti di swap su tassi di interesse) assieme all'importo di US\$ 11,9 milioni che rappresenta il debito di GLENDA International Shipping verso ST Shipping (a fronte del rimborso degli anticipi sulle navi in costruzione).

Flussi di cassa

I flussi di cassa netti dell'esercizio 2009 sono stati pari a US\$ 50,8 milioni, determinando un aumento delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti da US\$ 41,5 milioni alla fine di dicembre 2008 a US\$ 92,2 milioni al 31 dicembre 2009.

US\$ migliaia	2009	2008 Rettificato
Flussi di cassa da attività operative	18.258	102.682
Flussi di cassa da attività di investimento	(28.677)	(39.009)
Flussi di cassa da attività finanziarie	61.262	(47.117)
Variazione della liquidità	50.843	16.556
Variazione netta in aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	50.843	16.556
Disponibilità liquide a inizio periodo	41.482	24.926
Differenze di conversione su disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(82)	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	92.243	41.482

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati pari a US\$ 18,3 milioni per l'esercizio concluso al 31 dicembre 2009, rispetto a US\$ 102,7 milioni nel 2008. Le performance sono state notevolmente penalizzate dalla debolezza del mercato. Nell'anno DIS ha generato flussi di cassa operativi positivi, il cui trend su base trimestrale mostra (v. tabella seguente) il peggioramento dello scenario registrato nel corso dell'esercizio a seguito della riduzione delle tariffe:

	Q1	Q2	Q3	Q4	FY
(Dollari USA)					
Flussi di cassa operativi	21.494	7.038	(374)	(9.900)	18.258

Nel 2009 i **flussi di cassa da attività di investimento** sono stati di US\$ 28,7 milioni (US\$ 30,0 milioni nel 2008), comprensivi di investimenti lordi di US\$ 84,5 milioni relativi al pagamento degli anticipi per le navi di nuova costruzione, nonché ai costi di bacino di US\$ 5,1 milioni. Il saldo dell'esercizio è al netto di US\$ 56,5 milioni relativo alla cancellazione dei contratti di costruzione delle quattro navi ordinate ai cantieri SLS; i relativi anticipi già versati sono stati riclassificati nella voce crediti finanziari.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 sono stati positivi e pari a US\$ 61,4 milioni rispetto alle uscite di US\$ 47,1 milioni nel 2008. L'incasso dei proventi della vendita delle due navi M/T High Harmony e la M/T High Consensus, avvenuta nel secondo trimestre, spiega buona parte di tale incremento, parzialmente compensato dal pagamento dei dividendi per US\$ 19,4 milioni, nel corso dell'esercizio. Il saldo è stato inoltre influenzato dall'utilizzo dei finanziamenti per il pagamento delle rate delle navi ai cantieri (US\$ 67,0 milioni), e agli effetti della riclassifica tra i crediti finanziari degli anticipi pagati ai cantieri SLS per le quattro navi, i cui contratti di costruzione sono stati cancellati.

Risultati trimestrali

Risultati del quarto trimestre

Di seguito sono riportati i prospetti analitici relativi al conto economico per il quarto trimestre 2009 e 2008:

US\$ migliaia	4° Trimestre 2009	4° Trimestre 2008 (Rettificato)
Ricavi	71.352	72.012
Costi diretti di viaggio	26.908	(8.468)
Ricavi base time charter	44.444	63.544
Costi per noleggi passivi	(24.855)	(22.842)
Altri costi operativi diretti	(12.153)	(11.519)
Costi generali ed amministrativi	(6.264)	(6.123)
Altri proventi operativi	918	(47)
Plusvalenze da vendita navi	-	58.467
Risultato operativo lordo / EBITDA	2.090	81.480
Ammortamenti	(10.044)	(9.639)
Utile (perdita) operativo / EBIT	(7.954)	71.841
Proventi (oneri) finanziari netti	154	(7.138)
Utile / (perdita) ante imposte	(7.800)	64.703
Imposte sul reddito	(1.382)	(24)
Utile / (perdita) netto	(9.182)	64.679

Analisi per trimestre del mercato e dei principali dati operativi

	Q1	Q2	Q3	Q4	FY
Numero medio di navi					
2009	36,0	37,4	38,5	41,1	38,5
2008	35,2	36,2	36,7	36,2	36,1
Giorni di off-hire/giorni nave disponibili (%)					
2009	2,5%	4,1%	2,5%	1,1%	2,5%
2008	2,4%	1,5%	1,6%	2,8%	2,0%
Ricavi base time charter per giorno di utilizzo (US\$)					
2009	19.375	16.504	13.879	14.235	15.891
2008	20.234	21.271	22.750	21.968	21.570
Variazione (%)	(4,2)%	(22,4)%	(39,0)%	(35,2)%	(26,3)%

Risultati per trimestre

I dati trimestrali del 2009 rispecchiano le condizioni di mercato sopra descritte.

US\$ migliaia	Q1	Q2	Q3	Q4	FY
Ricavi	71.431	57.065	60.191	71.352	260.039
Costi diretti di viaggio	(17.233)	(12.783)	(17.564)	(26.908)	(74.488)
Ricavi base time charter	54.198	44.282	42.627	44.444	185.551
Costi per noleggi passivi	(23.299)	(20.853)	(22.330)	(24.854)	(91.336)
Altri costi operativi diretti	(11.284)	(10.965)	(11.499)	(12.153)	(45.901)
Costi generali ed amministrativi	(4.959)	(4.852)	(5.311)	(6.264)	(21.386)
Altri proventi operativi	866	1.412	664	918	3.860
Plusvalenze da vendita navi	-	-	-	-	-
Risultato operativo lordo / EBITDA	15.522	9.024	4.151	2.091	30.788
Ammortamenti	(8.728)	(8.898)	(9.493)	(10.044)	(37.163)
Utile (perdita) operativo / EBIT	6.794	126	(5.342)	(7.953)	(6.375)
Proventi (oneri) finanziari netti	1.964	(1.411)	(5.990)	154	(5.283)
Utile / (perdita) ante imposte	8.758	(1.285)	(11.332)	(7.799)	(11.658)
Imposte sul reddito	(156)	(107)	(105)	(1.383)	(1.751)
Utile / (perdita) netto	8.602	(1.392)	(11.437)	(9.182)	(13.409)

US\$ migliaia	Q1	Q2	Q3	Q4	FY
Ricavi base time charter					
2009	54.198	44.282	42.627	44.444	185.551
2008	57.271	63.155	67.646	63.544	251.616
Variazione (%)	(5,4)%	(29,9)%	(37,0)%	(30,1)%	(26,3)%
Risultato operativo lordo/ EBITDA					
2009	15.522	9.024	4.151	2.091	30.788
2008 ¹	24.786	25.392	29.605	23.014	102.796
Variazione (%)	(37,4)%	(64,5)%	(86,0)%	(90,9)%	(70,0)%
Utile (perdita) operativo/ EBIT					
2009	6.794	126	(5.342)	(7.953)	(6.375)
2008 ¹	16.134	17.420	19.178	13.374	66.106
Variazione (%)	(57,9)%	(99,3)%	(127,9)%	(159,5)%	(109,6)%
Utile / (perdita) netto					
2009	8.602	(1.392)	(11.437)	(9.182)	(13.409)
2008 ¹	13.116	14.104	15.959	6.212	49.391
Variazione (%)	(34,4)%	(109,9)%	(171,7)%	(247,8)%	(127,1)%

La seguente tabella mostra l'Indebitamento netto alla chiusura del quarto trimestre 2009 rispetto agli stessi dati alla fine del terzo trimestre dello stesso anno:

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2009	Al 30 settembre 2009
Disponibilità liquide e Mezzi equivalenti	92.243	111.986
Attività finanziarie correnti	56.332	43.359
Passività finanziarie correnti	58.716	25.503
Passività finanziarie non correnti	261.220	282.333
Indebitamento finanziario netto	171.361	150.491

Eventi significativi verificatisi nell'esercizio

Flotta controllata – d'Amico Tankers Limited

Nel corso del 2009 sono state consegnate a d'Amico Tankers Limited le seguenti navi:

- marzo 2009 – *M/T High Enterprise*, nave cisterna MR a noleggio, è stata consegnata per un periodo di 8 anni. Su questo contratto esistono delle opzioni di estensione del periodo di noleggio, da esercitare discrezionalmente, fino a un massimo di due ulteriori anni. Il contratto di *time charter* per questa nave prevede inoltre un'opzione di acquisto a scadenza;
- marzo 2009 – *M/T Handytankers Magic*, nave cisterna handysize a noleggio, controllata al 25% da d'Amico Tankers Limited, è stata consegnata per un periodo di 6 anni. Il contratto di *time charter* per questa nave prevede inoltre un'opzione di acquisto alla scadenza dello stesso;
- agosto 2009 – *M/T High Pearl*, nave cisterna MR a noleggio, è stata consegnata per un periodo di 9 anni. Su questo

¹ Rettificato - I dati sono al netto della plusvalenza da vendita navi.

contratto esistono delle opzioni di estensione del periodo di noleggio, fino a un massimo di due ulteriori anni. Tale contratto di *time charter* prevede inoltre un'opzione di acquisto esercitabile alla conclusione del quinto anno di contratto;

- settembre 2009 – *M/T High Force*, nave cisterna MR a noleggio, è stata consegnata per un periodo di 7 anni. Su questo contratto esistono delle opzioni di estensione del periodo di noleggio, fino a un massimo di due ulteriori anni.

Flotta controllata – GLENDIA International Shipping Limited

- Agosto 2009 – *M/T GLENDIA Megan*, nave cisterna MR di proprietà, è stata consegnata a GLENDIA International Shipping Limited, nella quale DIS detiene una partecipazione del 50%.

Flotta controllata – DM Shipping Limited

- Luglio 2009 – *M/T High Efficiency*, nave cisterna MR, è stata consegnata alla joint venture DM Shipping Limited, nella quale DIS detiene una partecipazione del 51%. La nave è stata consegnata in noleggio a d'Amico Tankers Limited per un periodo di 10 anni e impiegata nell'High Pool Tankers.
- Ottobre 2009 - *M/T High Strength*, nave cisterna MR, è stata consegnata alla joint venture DM Shipping Limited, nella quale DIS detiene una partecipazione del 51%. La nave è stata consegnata in noleggio a d'Amico Tankers Limited per un periodo di 10 anni e impiegata nell'High Pool Tankers.

Vendita della High Harmony e della High Consensus

d'Amico Tankers Limited ha concordato la revisione del contratto di vendita della *M/T High Harmony* (45.913 dwt) e della *M/T High Consensus* (45.896 dwt) alla United Arab Chemical Carriers Limited di Dubai, Emirati Arabi Uniti ("l'Acquirente"). Si tratta di due navi cisterna MR a doppio scafo costruite nel 2005 in Giappone dai cantieri Shin Kurushima. Il prezzo di vendita di ognuna delle navi è stato fissato a US\$ 53,0 milioni rispetto al prezzo di vendita originale di S\$ 56,5 milioni. Considerata l'attuale forte restrizione creditizia a livello internazionale, si è ritenuta opportuna una revisione del prezzo di vendita, il cui importo iniziale, fissato al picco del mercato delle navi cisterna, sarebbe stato a quel punto difficilmente realizzabile. Il 27 agosto 2008, d'Amico Tankers Limited aveva concordato la vendita di entrambe le navi a un prezzo di US\$ 56,5 milioni da corrispondere alla loro consegna. Alla fine di ottobre 2008 le navi erano state consegnate all'acquirente con un contratto di noleggio a scafo nudo sino al pagamento del relativo prezzo. Il corrispettivo della vendita della *High Harmony* e della *High Consensus* è stato incassato rispettivamente alla fine di aprile e nel corso di maggio 2009.

Programma di acquisto azioni proprie

Il 27 gennaio 2009 l'assemblea straordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping ha autorizzato il riacquisto delle azioni proprie ordinarie della società, come proposto e illustrato dal Consiglio di Amministrazione nella sua relazione agli azionisti debitamente approvata nella riunione del 5 novembre 2008. Il riacquisto, fino a un numero massimo di 14.994.991 azioni ordinarie, ivi comprese le azioni proprie della società già riacquistate (che corrispondono al 10% del capitale sottoscritto della società), può avvenire in una o più tranche, per un periodo massimo di 18 mesi al prezzo minimo di Euro 0,50 per azione e a un prezzo massimo di Euro 5 per azione, per un corrispettivo totale compreso tra Euro 7,5 milioni circa e Euro 75 milioni circa.

GLENDIA International Shipping – Cancellazione di quattro contratti per la costruzione di navi stipulati con SLS

Nel 2009 GLENDIA International Shipping Ltd ("GLENDIA"), la 'joint venture' fra d'Amico International Shipping S.A. e il Gruppo Glencore, ha notificato ai cantieri navali SLS Shipbuilding Co. Ltd, Tongyeong, Korea (nel testo "cantiere SLS"), la decisione di cancellare e terminare anticipatamente i contratti riguardanti la costruzione delle navi cisterna product/chemical (51.000 DWT) con scafo n. S510, S511, S512 e S513. La decisione è stata presa in conseguenza dell'eccessivo ritardo rispetto alla prevista data di consegna delle navi. GLENDIA, in conformità con i suddetti contratti, siglati il 7 dicembre 2006 e poi novati il 19 novembre 2007, ha richiesto al cantiere il completo rimborso di tutti gli anticipi pagati per le navi, pari US\$ 106,9 milioni, e dei relativi interessi maturati. Come riportato nella sezione relativa agli eventi successivi, i lodi arbitrali relativi alle tre navi sono stati pubblicati a febbraio 2010, mentre il lodo relativo alla quarta nave deve ancora essere emesso.

GLENDA International Shipping – Conversione delle due navi cisterna Hyundai per il trasporto di prodotti chimici da 46.000 dwt in navi cisterna per il trasporto di petrolio da 74.000 dwt

Il 10 dicembre 2009, GLENDA International Shipping Ltd (“GLENDA”) ha raggiunto un accordo con il cantiere Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., relativo ai contratti per la costruzione delle due navi cisterna Hyundai product/chemical (46.000 dwt) con scafo n. 2251 e n. 2252, datati 18 luglio 2008 e successivamente novati il 22 dicembre dello stesso anno. Tale accordo prevede la conversione delle due navi product/chemical da 46.000 dwt, originariamente ordinate, in due product/oil tanker da 74.000 dwt al prezzo di acquisto concordato per ogni nave di US\$ 51,7 milioni. La data di consegna prevista rimane invariata a gennaio 2011 per la nave n. 2292 (originariamente n. 2251), mentre la stessa verrà anticipata a febbraio 2011, anziché ottobre 2011 per la nave n. 2293 (originariamente n. 2252).

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

Flotta controllata

Il 1° febbraio 2010 è iniziato il processo di riorganizzazione delle navi Handysize noleggiate tramite Handytankers Pool, che porterà DIS, entro maggio 2010 a controllare al 100% 3 delle navi noleggiate dal Pool.

Il 3 febbraio 2010, GLENDA Meredith, nave cisterna MR di proprietà, è stata consegnata a GLENDA International Shipping Limited, nella quale DIS detiene una partecipazione pari al 50%.

Il profilo della flotta di d’Amico International Shipping S.A. può essere sintetizzato come segue:

	Al 31 dicembre 2009			Al 23 febbraio 2010		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	13,5	3,0	16,5	14,0	3,0	17,0
A noleggio	16,0	4,0	20,0	16,0	4,0	20,0
A noleggio attraverso pool	-	4,9	4,9	-	5,0 ¹	5,0
Totale	29,5	11,9	41,4	30,0	12,0	42,0

GLENDA International Shipping – Pubblicazione dei lodi arbitrari relativi a tre dei contenziosi in essere tra GLENDA e SLS Shipbuilding Co. Ltd.

Il 2 febbraio 2010 sono stati pubblicati i lodi relativi a tre dei quattro arbitrati attualmente in corso a Londra 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, Korea (“Cantiere SLS”), relativi alla terminazione anticipata dei contratti riguardanti la costruzione della navi cisterna product/chemical (51.000 DWT) con scafo rispettivamente n. S510, n. S511 e n. S512, (i “Contratti”) stipulati il 7 dicembre 2006 e successivamente novati il 19 novembre 2007. I collegi arbitrari hanno dichiarato la validità della cancellazione dei tre 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 tre navi, che ammontano a US\$ 82.620.000, più interessi pari al 3% che maturano fino alla data del pagamento. A seguito della pubblicazione dei lodi, in conformità con i termini delle ‘Garanzie di Rimborso’ fornite da Kookmin Bank, Corea del Sud, GLENDA ha ora il diritto ad ottenere tale rimborso direttamente dalla Banca. Dell’importo complessivo garantito dovuto a GLENDA, pari a US\$ 82.620.000 (più interessi al 3%), US\$ 29.160.000 rappresentano parte del prezzo d’acquisto, sostenuto per le navi con scafo n. S510, n. S511 e n. S512, finanziato da GLENDA mediante capitale proprio, mentre US\$ 53.460.000 saranno rimborsati alla banca finanziatrice dell’acquisto originario. Si

¹ Entro maggio 2010, al termine di un processo di riorganizzazione all’interno del pool Handytankers, DIS ridurrà a 3 le navi “a noleggio attraverso pool”.

sottolinea inoltre che la procedura di arbitrato relativa alla cancellazione e terminazione anticipata del contratto riguardante la costruzione della nave cisterna product/chemical (51.000 DWT), con scafo n. S513, precedentemente annunciata in data 17 agosto e 20 novembre 2009, è tuttora in corso.

Evoluzione prevedibile della gestione

Le previsioni di d'Amico International Shipping restano sostanzialmente in linea con quanto pubblicato in precedenza. Tali previsioni rimangono infatti significativamente condizionate dalla attuale debolezza del mercato e dalle incertezze a livello di economia mondiale. Il management della Società mantiene pertanto un atteggiamento estremamente prudente al riguardo. I noli delle navi cisterna hanno registrato una contrazione a partire dall'inizio del 2009, con il calo più rilevante nel secondo trimestre, ma senza poi ulteriori significative contrazioni nel quarto trimestre dello scorso esercizio. Tra la fine del 2009 e l'inizio del 2010 il miglioramento dei dati macro-economici e un inverno estremamente rigido in tutto l'emisfero settentrionale, hanno favorito una ripresa della domanda di prodotti petroliferi. Il mercato ha in effetti registrato un graduale miglioramento con la fine dell'anno e l'inizio del 2010, nel contesto di una visione di mercato più positiva a livello generale e della suddetta eccezionale ondata di freddo che ha colpito l'emisfero settentrionale. Tale ripresa non è tuttavia particolarmente significativa se confrontata con gli esercizi precedenti e permane fragile nonostante la graduale ripresa della situazione economica mondiale.

Le prospettive della domanda di trasporto di prodotti petroliferi sono state continuamente riviste al ribasso nel primo semestre del 2009, per poi essere corrette in senso inverso quando organismi come l'FMI e l'Agenzia internazionale per l'energia (IEA) hanno rivisto al rialzo le rispettive previsioni sul Pil e sulla domanda di prodotti petroliferi, sulla base di dati indicanti il rallentamento della recessione e un maggiore ottimismo sulla ripresa economica nel prosieguo del 2010.

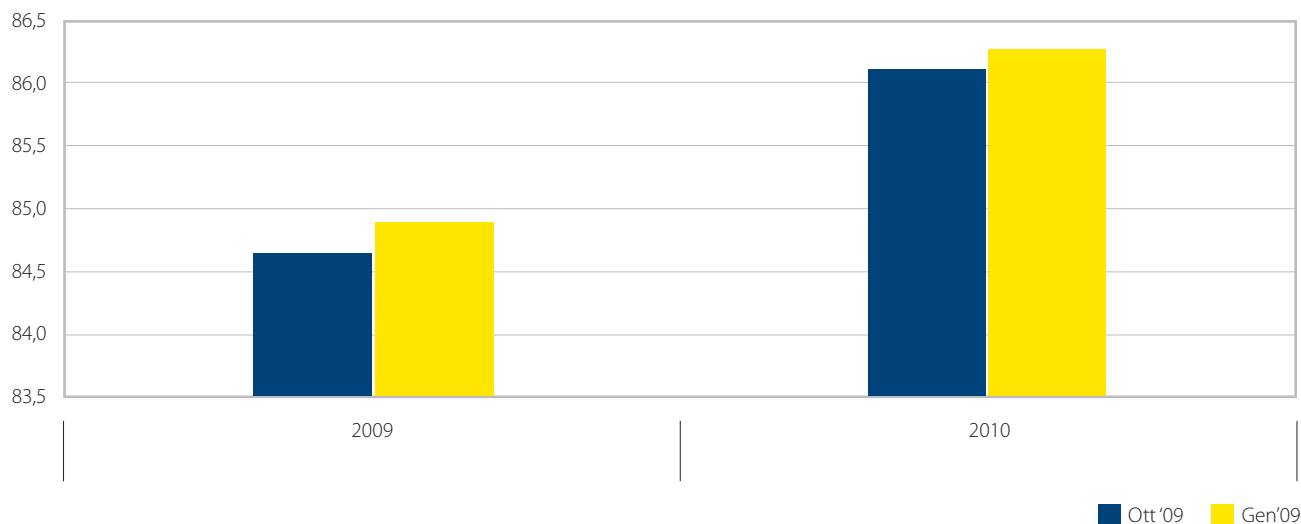
I principali fattori che dovrebbero condizionare il mercato dei trasporti in navi cisterna nel 2010 e la performance di d'Amico International Shipping sono: (i) la crescita della domanda di prodotti petroliferi e del Pil a livello mondiale e (ii) il significativo incremento dell'offerta di trasporto derivante dalle nuove navi di recente costruzione che entreranno in servizio nel 2010.

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

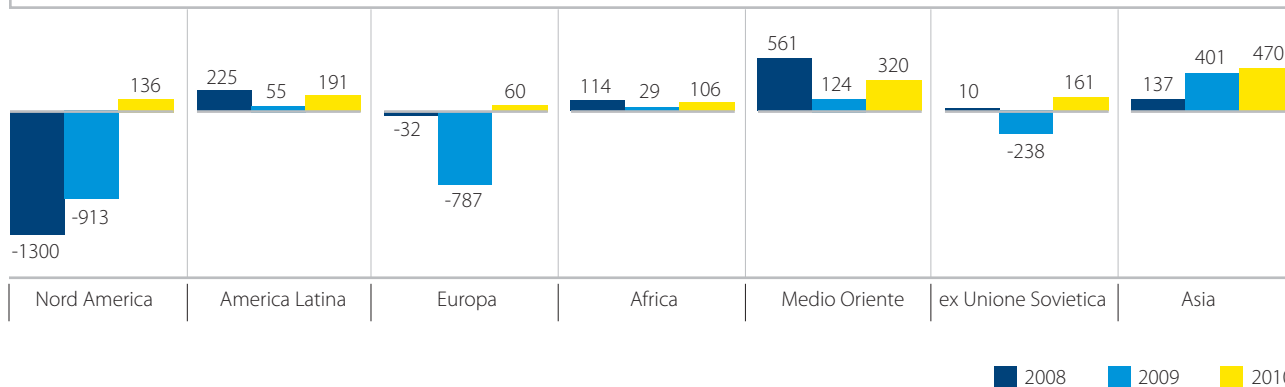
- La IEA ha rivisto al rialzo le stime della domanda di prodotti petroliferi per tutto il 2009 prevedendo un aumento sino a 1,3 milioni di barili al giorno nel 2010 rispetto all'anno precedente. La crescita continua ad essere trainata dai paesi non appartenenti all'OCSE ed in particolare dall'Asia. Di conseguenza, l'FMI ha rivisto al rialzo le proprie stime del Pil mondiale per il 2010, prevedendo una crescita del 3,8% rispetto al precedente 3,1%.
- Il miglior indicatore dei ricavi derivanti dalle navi cisterna impiegate sul mercato spot rimangono le tariffe base *time charter* stimate per contratti di noleggio ad un anno. Secondo ICAP Shipbrokers, ACM Shipbrokers e Clarksons Shipbrokers, le stime relative alle tariffe base *time charter* sono aumentate del 15-20% a partire dalla fine del terzo trimestre 2009. Sebbene tali livelli di noli non possano essere considerati alti rispetto al passato, si tratta tuttavia di un incremento rilevante, che di per sé segnala una certa ripresa del mercato spot.
- Nei prossimi anni sono previsti consistenti investimenti in impianti di raffinazione, principalmente nel continente asiatico, con il conseguente probabile aumento della domanda di tonnellaggio-miglia. L'IEA (Agenzia Internazionale per l'Energia) prevede un aumento della capacità di raffinazione di 8,7 milioni di barili in più al giorno per il periodo 2008-2014, di cui il 50% solo in Asia. I progetti per nuovi impianti di raffinazione sembrano essere portati avanti soprattutto in Medio Oriente, Cina e in altri paesi asiatici.
- Nel 2009 si sono già verificate chiusure di raffinerie e una riduzione della produzione, in particolare nei paesi dell'OCSE. La nuova capacità produttiva a basso costo del continente asiatico porterà a una progressiva razionalizzazione della capacità ad alto costo dell'Occidente, favorendo in maniera strutturale gli scambi commerciali su rotte più lunghe. L'incremento della domanda di tonnellaggio-miglia dovrebbe influire positivamente sulla domanda di navi cisterna.
- La domanda di tonnellaggio-miglia è aumentata principalmente in Asia durante tutto il 2009.
- Si prevede un'ulteriore crescita dei traffici marittimi a lungo raggio di altre merci, come l'olio di palma e gli oli vegetali. Tali prodotti possono essere trasportati esclusivamente da navi cisterna classificate IMO, e ciò dovrebbe incrementare la domanda di questo tipo di navi.
- L'ulteriore irrigidimento delle procedure di ispezione e di controllo da parte delle compagnie petrolifere favorisce le navi moderne a doppio scafo gestite direttamente dagli armatori.

Stime dell'IEA relative alla domanda globale di prodotti petroliferi per il periodo 2009-2010

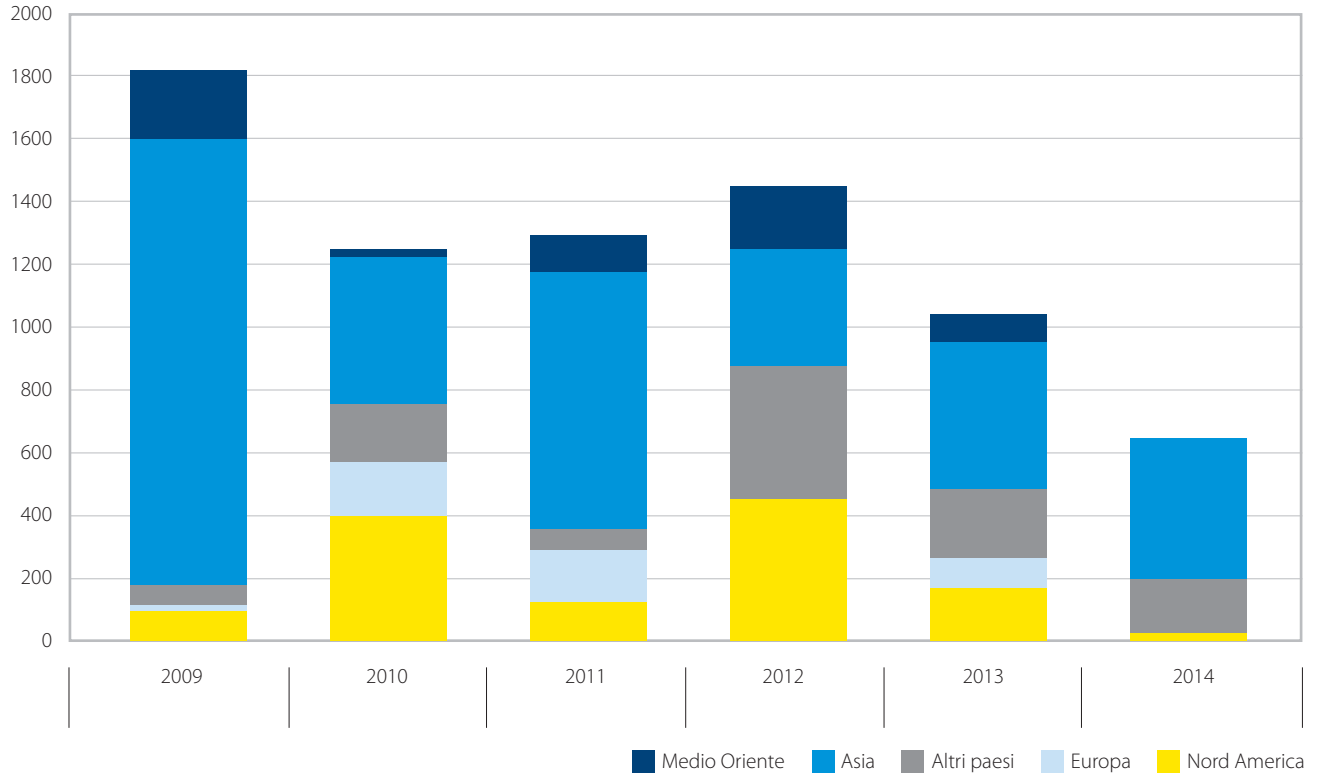


Crescita della domanda globale di prodotti petroliferi per il periodo 2008-2009-2010

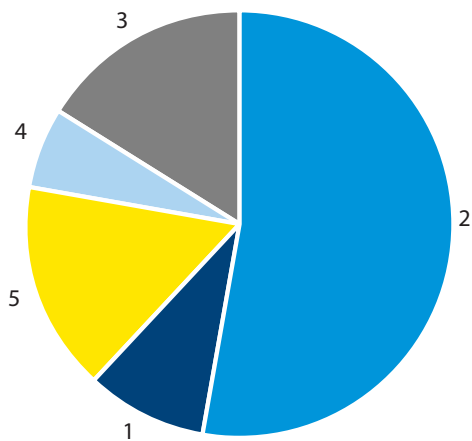
(in migliaia di barili al giorno)



Timing dell'espansione della capacità di raffinazione



Aumento della capacità di distillazione del greggio



1	Medio Oriente	9%
2	Asia	53%
3	Altri paesi	16%
4	Europa	6%
5	Nord America	16%

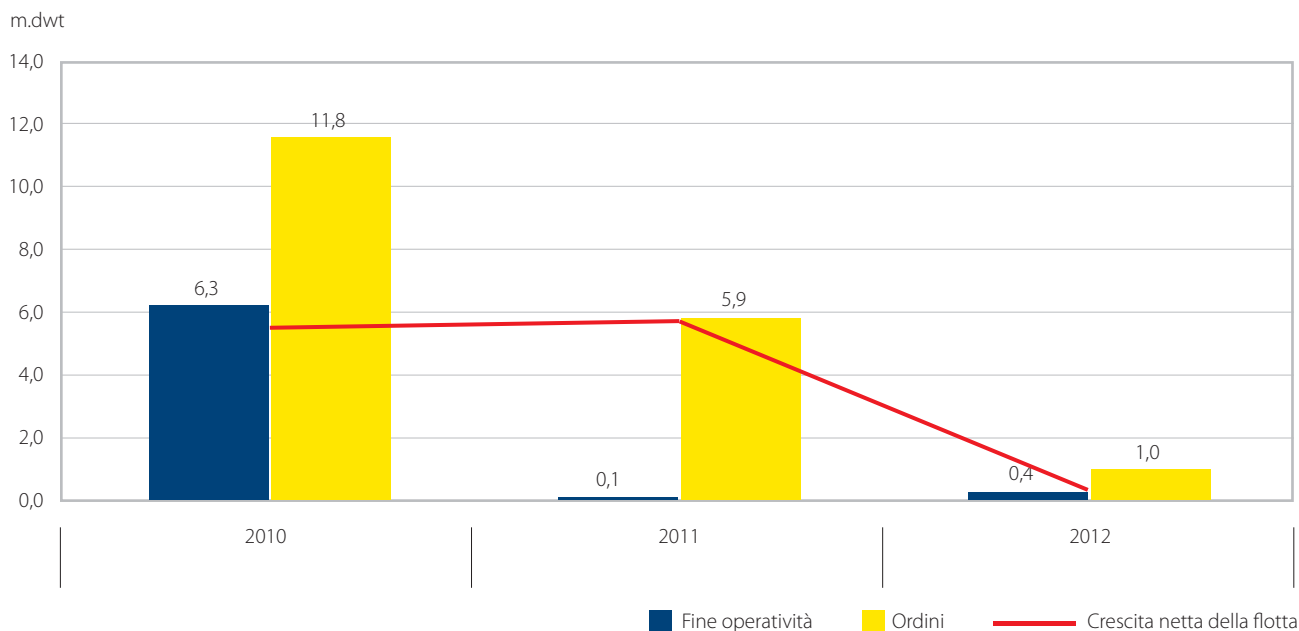
Fonte: relazione "Medium-Term Oil Market Report" dell'IEA, luglio 2009

Offerta di navi cisterna

- Il trend atteso di crescita netta di navi immesse sul mercato delle navi cisterna non sarà affatto pari a quello teoricamente previsto;
- Diverse navi che avrebbero dovuto essere consegnate nel 2009, considerato uno degli anni caratterizzati dal più alto numero di consegne tra quelli recenti, non sono state consegnate e non lo saranno nemmeno nel 2010. Le ordinazioni sono state differite, ritardate, annullate o convertite in navi di diverso tipo o dimensione;
- Secondo SSY, Clarkson e ICAP Shipbrokers il numero di navi con capacità di trasporto (dwt) compresa tra 25-55.000 tonnellate 'non consegnate' nel 2009 si aggira intorno al 25-30%. Il numero reale delle consegne differite o ritardate al 2010 sarà noto solo nel corso dello stesso anno; tuttavia, dato che si tratta di una percentuale abbastanza elevata, è ragionevole considerare cancellata una parte significativa di tali contratti;
- In tale contesto assume peraltro ulteriore rilievo la circostanza che i finanziamenti per le navi in costruzione siano o meno garantiti;
- Aprile 2010 resta la scadenza stabilita dall'IMO per il graduale ritiro delle navi a scafo singolo ancora operanti sul mercato internazionale. Si ritiene che alcune navi potranno eludere questa scadenza perché destinate al trasporto costiero o al semplice stoccaggio, tuttavia il numero di tali navi non sarà a nostro avviso rilevante;
- Secondo RS Platou, la demolizione di navi cisterna nel 2009 e dall'inizio del 2010 a oggi ha già superato del 50% circa il totale del 2008;
- Altri due fattori che contribuiscono a ridurre l'offerta di navi cisterna sono rappresentati da un lato dalla circostanza che, nonostante i crescenti investimenti in nuove navi cisterna, non vi sono stati investimenti importanti in infrastrutture portuali, con conseguente aumento dei giorni di permanenza in porto, causa di ritardi che tendono a limitare l'offerta; dall'altro lato la stessa offerta risulta essere condizionata dalla scelta di molti armatori di diminuire la velocità delle navi a causa, oltre che della debolezza della domanda, anche degli elevati prezzi del carburante.

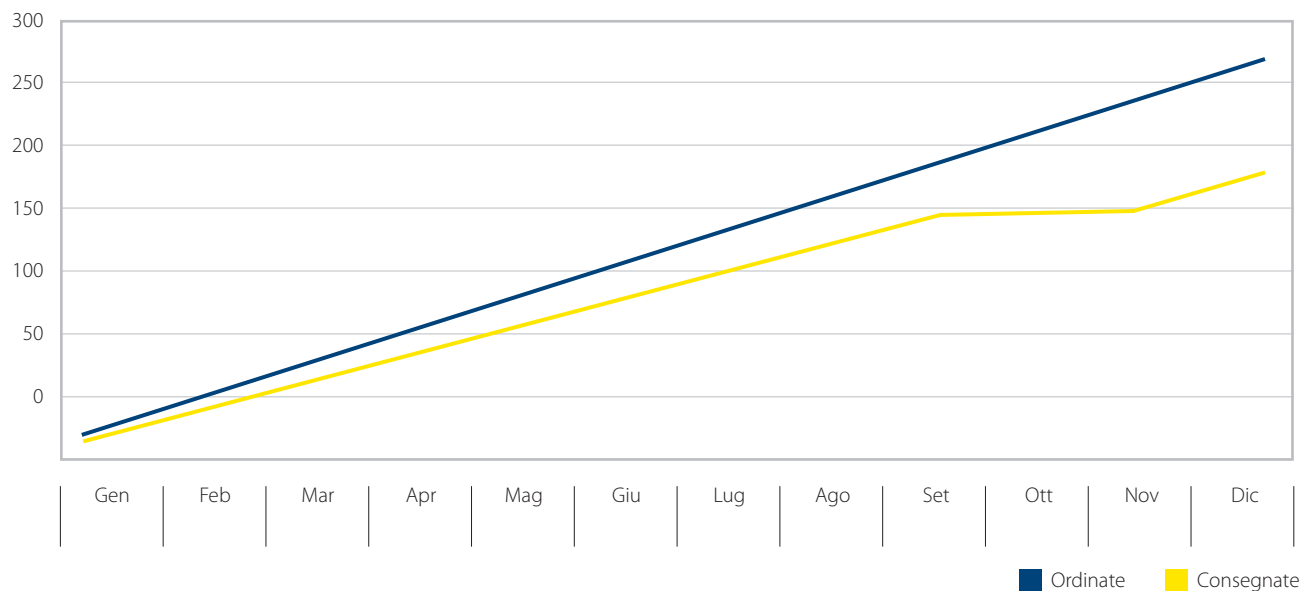
Gli elementi sopra delineati sono quelli che potrebbero condizionare i futuri sviluppi e le performance. Nella precedente sezione 'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario' sono stati illustrati la posizione finanziaria del gruppo, i flussi di cassa e l'indebitamento netto. d'Amico International Shipping, oltre alle significative riserve di disponibilità liquide, grazie alle proprie linee di credito, ha a disposizione ulteriori e significative rilevanti risorse finanziarie. Inoltre, una parte significativa dei ricavi è già stata garantita e, secondo le previsioni, la percentuale di copertura da contratti a tariffa fissa per il 2010 derivante da contratti di noleggio *time charter* e COA (*Contracts of Affreightment*), dovrebbe essere in media circa il 45%. Di conseguenza, tali risorse consentono al management della Società di ritenere che, nonostante l'attuale incertezza delle prospettive economiche mondiali, la posizione del Gruppo sia adeguata per un'efficace gestione dei rischi d'impresa.

Consegne/demolizioni di navi cisterna MR¹



Consegne di navi cisterna MR¹

Rapporto fra ordinativi e consegne di navi cisterna MR - 2009



¹ Navi cisterna MR con capacità di trasporto compresa tra 25.000 e 55.000 dwt. – Fonte: Clarksons Research Services.



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 (MTA), 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"). La Società è altresì soggetta ad obblighi informativi relativi alla propria attività societaria, e all'obbligo di informativa periodica stabiliti dalla Legge in materia di trasparenza del Lussemburgo 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 2009 (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 Società, 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 questi ultimi, quattro (4) sono Amministratori Indipendenti. Il numero di Amministratori Indipendenti, previa ulteriore valutazione svolta dal Comitato per le Nomine, è stato ritenuto adeguato 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 esecutivo	Indipendente	% di presenza	Altri incarichi di rilievo
Paolo d'Amico	Presidente	23.02.2007	X			75%	7
Marco Fiori	Amministratore Delegato	09.02.2007	X			100%	-
Cesare d'Amico	Amministratore	23.02.2007	X			100%	6
Stas Andrzej Jozwiak*	Amministratore	23.02.2007		X	X	100%	-
Massimo Castrogiovanni	Amministratore	23.02.2007		X	X	100%	-
Gianni Nunziante	Amministratore	23.02.2007		X		100%	1
Heinz Peter Barandun	Amministratore	31.03.2009		X	X	100%	3
John Joseph Danilovich	Amministratore	31.03.2009		X	X	100%	-

*Amministratore non Esecutivo

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:

- a) Determinare l'assetto organizzativo della Società;
- b) 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;
- c) fornire istruzioni di voto ai rappresentanti della Società presenti negli organi di amministrazione delle controllate;
- d) designare i consiglieri di amministrazione e/o i membri del comitato esecutivo e i membri degli organi di controllo delle controllate;
- e) assumere, licenziare, trasferire e conferire poteri ai dipendenti della società che ricoprono mansioni direttive, e impartire alle controllate istruzioni in merito;
- f) 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 2009 la presenza alle quattro (4) 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 **Amministratori non Esecutivi** sono cinque (5): Massimo Castrogiovanni, Stas Andrzej Jozwiak, Heinz Peter Brandun, John Joseph Danilovich e Gianni Nunziante.

Un numero adeguato di **Amministratori Indipendenti** è essenziale per la tutela degli interessi degli Azionisti (in particolare degli azionisti di minoranza) e degli interessi di terzi, garantendo che vengano risolti in maniera imparziale i potenziali conflitti fra gli interessi della Società e quelli dell'Azionista di Controllo. Alla data 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 adeguatamente 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 2009 la Società ha adeguatamente implementato le disposizioni previste dalle suddette norme interne, provvedendo ad approvare in anticipo o valutare, sulla base della procedura innanzi illustrata, tutte le principali e significative operazioni con parti correlate poste in essere soprattutto dalla controllata operativa della Società.

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 adeguata 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 Gianni Nunziante. Il numero di Amministratori Indipendenti è stato ritenuto adeguato 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 18 febbraio 2009, su parere positivo del Comitato di Controllo Interno, sono stati approvati i principali elementi 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 sovrintendere 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 segue:

- 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, dei cambiamenti nell'attività della Società e nel contesto normativo e regolamentare che riguardano la Società.

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

Nella riunione del 29 luglio 2009, in seguito all'interruzione del rapporto di lavoro tra la Società e il responsabile della funzione *Internal Audit*, che ricopriva anche l'incarico di Preposto al Controllo Interno, 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 affidare tale incarico a un soggetto esterno alla Società in possesso delle qualifiche professionali e dell'indipendenza necessarie, che sia una controllata al 100% dell'azionista di controllo della Società e agisca tramite i servizi prestati da un suo dipendente. L'attuale 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

del proprio 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;
- b) riferire all'Amministratore Esecutivo incaricato di sovrintendere al Sistema 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 sta dando attuazione a 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 ad attenersi. 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 Comitato 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 previsto 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 Comitato 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 Comitato 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. Inoltre, il 29 luglio 2008 la Società, su proposta del Comitato stesso, ha approvato il Regolamento interno del Comitato di Vigilanza, che ne governa funzionamento, procedure operative, diritti e compiti.

Sulla base delle relazioni periodiche del Comitato 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 Comitato 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

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

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

Il Piano di Stock Option prevede l'assegnazione di n. 2.631.774 opzioni suddivise in 4 tranches, con possibilità di accumulo, che incorporano il diritto all'acquisto di n. 2.631.774 azioni della Società (pari all'1,7% delle azioni che risulteranno emesse a completamento del piano). Tutte le opzioni verranno 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 tranches assegnate è stato fissato ad €3,50 l'azione, e non è dunque collegato al valore in borsa del titolo.

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

Stock options assegnate ad Amministratori e Dirigenti della Società, relative ad azioni della Società e delle sue controllate

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

Nome	Società	Carica	N. di opzioni possedute a inizio esercizio 2009			N. di opzioni assegnate nel corso dell'esercizio 2009			N. di opzioni esercitate nel corso dell'esercizio 2009			N. di opzioni scadute nel corso dell'esercizio 2009	N. di opzioni possedute a fine esercizio 2009		
			N. opzioni	Prezzo medio di esercizio	Data media di scadenza	N. opzioni	Prezzo medio di esercizio	Data media di scadenza	N. opzioni	Prezzo medio di esercizio	Prezzo medio azioni in data d'esercizio		N. opzioni	Prezzo medio di esercizio	Data media di scadenza
Marco Fiori	d'Amico Internat. Shipping SA ⁽¹⁾	Amm.re Delegato	1.315.887	€3,50	31/7/2010	-	-	-	-	-	-	-	1.315.887	€3,50	31/7/2010
Micheal Valentin	d'Amico Tankers Ltd ⁽²⁾	Direttore Operativo e Amm.re	1.052.710	€3,50	31/7/2010	-	-	-	-	-	-	-	1.052.710	€3,50	31/7/2010
Alberto Mussini	d'Amico Internat. Shipping SA ⁽³⁾	Direttore Finanziario	263.177	€3,50	31/7/2010	-	-	-	-	-	-	-	263.177	€3,50	31/7/2010

⁽¹⁾ Oltre alla carica in d'Amico International Shipping S.A., ricopre le seguenti cariche: Presidente e Direttore generale di d'Amico Tankers Monaco S.A.M., Amministratore di CO.GE.MA. S.A.M., COMARFIN S.A.M., d'Amico Shipping UK Ltd, d'Amico Finance S.A., Hanford Investment Inc., St. Andrew Estates Inc., d'Amico Tankers Ltd (Irlanda), 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.

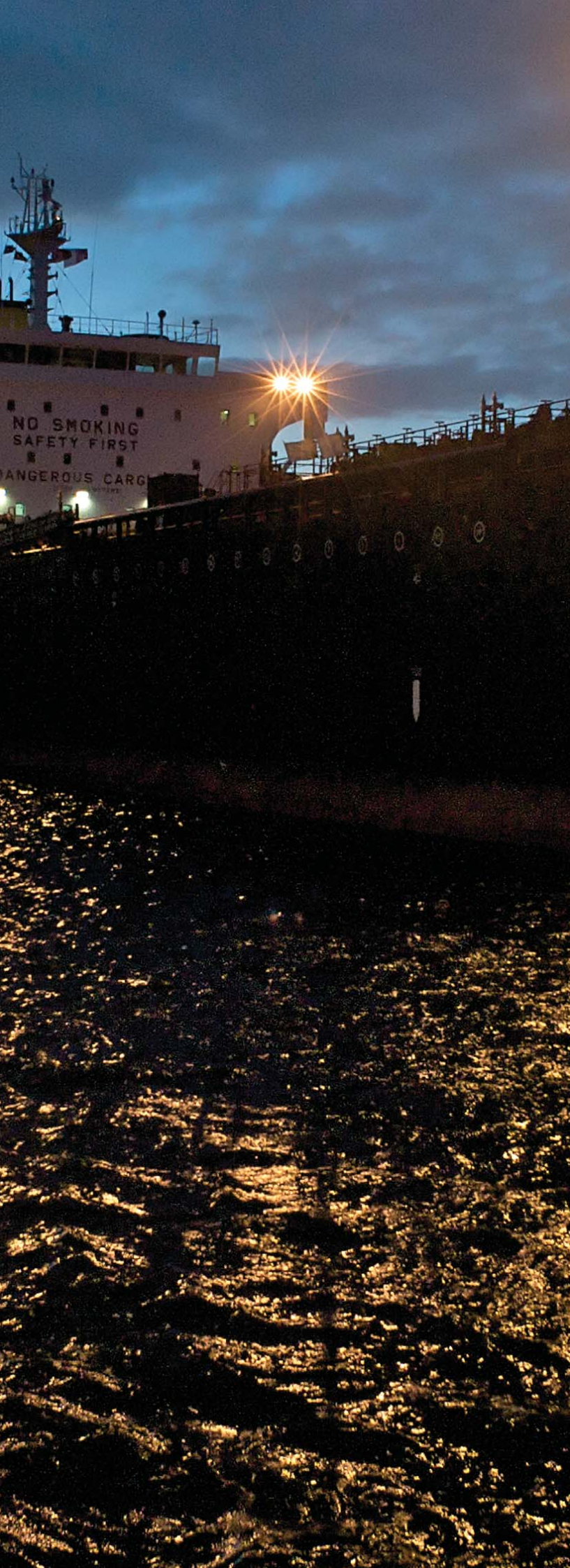
⁽²⁾ Oltre alla carica in d'Amico Tankers Ltd, ricopre le seguenti cariche: Amministratore di d'Amico Tankers Singapore Pte Ltd, DM Shipping Ltd, Glenda International Management Ltd, High Pool Tankers Ltd, VPC Logistics Ltd, Glenda International Shipping Ltd e d'Amico Tankers UK Ltd.

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

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 e note esplicative
al 31 dicembre 2009

Gruppo d'Amico International Shipping

Conto economico consolidato

US\$ migliaia	Note	2009	2008 (Rettificato)
Ricavi	(4)	260.039	323.984
Costi diretti di viaggio	(5)	(74.488)	(72.368)
Ricavi base time charter	(6)	185.551	251.616
Costi per noleggi passivi	(7)	(91.336)	(82.248)
Altri costi operativi diretti	(8)	(45.901)	(46.102)
Costi generali ed amministrativi	(9)	(21.386)	(24.291)
Altri proventi operativi	(10)	3.860	3.821
Plusvalenze da vendita di navi	(11)	-	98.360
Risultato operativo lordo		30.788	201.156
Ammortamenti		(37.163)	(36.690)
Utile/(Perdita) operativo		(6.375)	164.466
Proventi (oneri) finanziari netti	(12)	(5.283)	(16.050)
Utile/(Perdita) ante imposte		(11.658)	148.416
Imposte sul reddito	(13)	(1.751)	(665)
Utile/(Perdita) netto		(13.409)	147.751
L'utile netto è interamente di pertinenza della capogruppo			
Utile / (Perdita) per azione		(0,089)	0,985
Utile / (Perdita) diluito per azione ¹		(0,088)	0,967

Conto economico consolidato complessivo

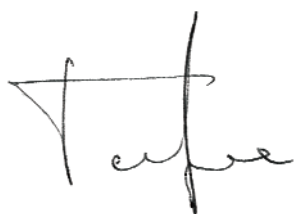
US\$ migliaia	2009	2008 (Rettificato)
Utile / (Perdita) netto del periodo	(13.409)	147.751
Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge")	4.355	(12.191)
Utile / (Perdita) netto complessivo	(9.054)	135.560
Utile / (Perdita) per azione	(0,060)	0,904
Utile / (Perdita) diluito per azione ¹	(0,059)	0,888

¹ L'utile diluito per azione è stato calcolato ipotizzando l'emissione del numero totale di azioni nuove previsto dal piano di *share options* (2.631.774).

Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

US\$ migliaia	Note	Al 31 dicembre 2009	Al 31 dicembre 2008 (Rettificato)	Al 1° gennaio 2008
ATTIVITÀ				
Attività non correnti				
Immobilizzazioni materiali	(14)	522.717	531.271	430.605
Immobilizzazioni finanziarie	(15)	-	4	4
Totale attività non correnti		522.717	531.275	430.609
Attività correnti				
Rimanenze	(16)	15.118	7.010	9.300
Crediti a breve ed altre attività correnti	(17)	38.730	34.108	35.863
Crediti finanziari correnti	(18)	56.332	103.018	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(19)	92.243	41.482	24.926
Totale attività correnti		202.423	185.618	70.090
Totale attività		725.140	716.893	500.699
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO				
Patrimonio netto				
Capitale sociale		149.950	149.950	149.950
Utili portati a nuovo		155.589	188.400	75.081
Altre riserve		47.960	42.228	57.658
Patrimonio netto totale	(20)	353.499	380.578	282.689
Passività non correnti				
Banche e altri finanziatori	(21)	261.220	271.666	178.482
Totale passività non correnti		261.220	271.666	178.482
Passività correnti				
Banche e altri finanziatori	(21)	46.524	5.784	-
Debiti a breve ed altre passività correnti	(22)	50.172	41.959	35.100
Altre passività finanziarie correnti	(23)	12.191	16.546	4.355
Debiti d'imposta	(24)	1.534	360	73
Totale passività correnti		110.421	64.649	39.528
Totale passività e patrimonio netto		725.140	716.893	500.699

23 Febbraio 2010



Paolo d'Amico, Presidente



Marco Fiori, Amministratore Delegato

Rendiconto finanziario consolidato

US\$ migliaia	2009	2008 (Rettificato)
Utile / (Perdita) del periodo	(13.409)	147.751
Ammortamenti	37.163	36.690
Imposte correnti e differite	1.751	665
Oneri finanziari	7.799	16.050
Plusvalenze da vendita di immobilizzazioni	-	(98.360)
Variazioni di <i>fair value</i> su attività finanziarie	(2.625)	5.022
Altri componenti che non influenzano le disponibilità liquide	604	-
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	31,283	107,818
Variazioni delle rimanenze	(8.108)	2.290
Variazioni dei crediti a breve	(5.023)	1.756
Variazioni dei debiti a breve	8.213	1.064
Imposte pagate	(413)	(300)
Interessi corrisposti	(7.694)	(9.946)
Flussi di cassa netti da attività operative	18.258	102.682
Acquisto di immobilizzazioni materiali	(84.859)	(247.743)
Ricavi da vendita/cancellazione di immobilizzazioni ⁽¹⁾	56.182	208.734
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(28.677)	(39.009)
Altre variazioni del patrimonio netto	2.829	1.082
Variazioni di altri crediti finanziari ⁽²⁾	46.554	(103.018)
Variazioni di altri debiti finanziari	-	12.324
Azioni proprie	-	(4.481)
Rimborso finanziamenti bancari	(35.802)	(193.020)
Utilizzo finanziamenti bancari	67.083	274.269
Dividendi	(19.402)	(34.273)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	61.262	(47.117)
Variazione della liquidità	50.843	16.556
Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	50.843	16.556
Disponibilità liquide ad inizio periodo	41.482	24.926
Differenze di conversione su disponibilità liquide	(82)	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	92.243	41.482

⁽¹⁾ L'importo riportato riguarda la riclassificazione delle immobilizzazioni materiali a crediti finanziari (cancellazione nave 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 riclassificazione 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		Totale
			Altro	Cash-Flow hedge	
Saldo al 1° gennaio 2009	149.950	195.661	58.773	(16.545)	387.839
Rettifiche di competenza del precedente esercizio	-	(7.261)	-	-	(7.261)
Saldo rettificato al 1° gennaio 2009	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) totale	-	(13.409)	-	4.355	(9.054)
Saldo al 31 dicembre 2009	149.950	155.589	60.150	(12.190)	353.499

US\$ migliaia	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Rettificati)	Altre riserve		Totale
			Altro	Cash-Flow hedge	
Saldo al 1° gennaio 2008	149.950	75.081	62.013	(4.354)	282.689
Dividendi (23 cent per azione)	-	(34.273)	-	-	(34.273)
Altre variazioni	-	(159)	1.241	-	1.082
Azioni proprie	-	-	(4.481)	-	(4.481)
Utile (perdita) totale	-	147.751	-	(12.191)	135.560
Saldo al 31 dicembre 2008	149.950	188.400	58.773	(16.545)	380.578

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

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

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

1. Principi contabili

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

Principi di consolidamento

Il presente bilancio illustra i risultati consolidati conseguiti dalla società controllante, d'Amico International Shipping SA, e dalle sue controllate nell'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2009.

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 terzi 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 del Gruppo. Le operazioni poste in essere nel corso dell'esercizio in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite utilizzando il tasso di cambio in vigore al momento dell'operazione stessa. Le attività e le passività 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 cambio (realizzate o meno) relative ad operazioni effettuate in valute diverse dalla valuta funzionale utilizzata, nonché altri proventi e oneri finanziari, fra cui le rettifiche di valore per determinati strumenti finanziari che a fini contabili non vengono considerati strumenti di copertura. Gli interessi sono iscritti a conto economico in base al principio di competenza, utilizzando il metodo dell'interesse effettivo.

Imposte

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

La principale società operativa del Gruppo, d'Amico Tankers Limited (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 i proventi da interessi, 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.

Gli eventuali oneri fiscali differiti sono imposte per le quali è previsto un futuro esborso o un riaccredito delle differenze emergenti fra crediti e debiti d'imposta iscritti nel bilancio consolidato ed i corrispondenti elementi presi a base dell'imposizione fiscale utilizzati nel calcolo dell'utile assoggettabile a tassazione. Sono contabilizzati utilizzando il metodo della passività di stato patrimoniale. I debiti relativi ad oneri fiscali differiti vengono iscritti a bilancio tenendo conto di tutte le corrispondenti differenze temporanee. Le attività fiscali differite sono iscritte a bilancio nella misura in cui si ritiene probabile che vi saranno in futuro degli utili assoggettabili a tassazione, rispetto ai quali le differenze temporanee a credito potranno essere utilizzate. I valori iscritti a bilancio relativi a crediti d'imposta differiti sono sottoposti a revisione in occasione della redazione del bilancio e rettificati nel caso in cui non si ritenga probabile che vi saranno utili assoggettabili a tassazione sufficienti per consentirne il recupero. Gli oneri fiscali differiti sono calcolati sulla base delle aliquote fiscali applicabili nel periodo in cui tali passività sono effettivamente pagate, ovvero maturerà il credito d'imposta. Sono iscritte nel conto economico come voce di costo o di ricavo, eccetto se siano riferibili a voci di bilancio direttamente imputabili al c.d. "*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 inanziamenti 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 17 anni, a seconda delle specifiche tecniche e del tipo di impiego previsto. Il valore residuo viene stimato in base al tonnellaggio a vuoto di ciascuna imbarcazione moltiplicato per le tariffe correnti di rottamazione per tonnellata, 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 *newbuilding* e per le imbarcazioni di nuova acquisizione l'iniziale iscrizione a bilancio del bacino viene evidenziata e capitalizzata separatamente. Il costo di tale voce dell'attivo viene 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 iscritte a bilancio viene sottoposto ad "impairment test" nei casi in cui le circostanze indichino che il valore netto contabile potrebbe non essere recuperato tramite l'utilizzo della nave stessa. Nel caso vi siano indicazioni in tal senso, il valore di recupero del bene viene sottoposto a stima al fine di determinare la misura della eventuale svalutazione. Il valore di recupero viene di norma definito come il maggior valore fra il valore di mercato del bene al netto dei costi di vendita ed il valore d'uso del bene stesso. Per la determinazione del valore d'uso del bene si procede alla determinazione del valore attuale dei prevedibili flussi di cassa futuri per la durata della vita utile residua del bene stesso. In caso di perdita di valore di una nave si procede alla svalutazione dell'importo corrispondente. Una perdita di valore iscritta a bilancio può essere successivamente ripresa nel caso in cui il valore di utilizzo corrente risulti essere superiore rispetto a quello già calcolato al momento della imputazione a bilancio della svalutazione.

Il giudizio della direzione aziendale è essenziale nel determinare se si siano verificati eventi tali da influire sul valore iscritto a bilancio delle navi; 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 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) e nello IAS 39 (Strumenti Finanziari: rilevazione e valutazione); essi vengono iscritti a bilancio a valore di mercato (*fair value*) nel momento in cui il Gruppo diviene controparte contrattuale dell'operazione relativa allo strumento (data di negoziazione). Le passività vengono classificate facendo riferimento alla sostanza dell'accordo contrattuale dal quale esse hanno origine, e in base alle relative definizioni di passività finanziaria. Per i contratti negoziati a prezzo di mercato, il *fair value* dello strumento è equivalente al suo costo di acquisto (valore nominale dell'operazione). Se lo strumento non è valutato al *fair value*, i costi accessori e i proventi dell'operazione direttamente attribuibili alla negoziazione, quali ad esempio i costi di intermediazione, vengono presi in considerazione in occasione dell'iniziale iscrizione a bilancio dello strumento. A seconda delle caratteristiche dello strumento, la valutazione delle attività finanziarie viene effettuata al *fair value* o sulla base del costo ammortizzato. 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. 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 aspetta che la copertura sia altamente efficace, che tale efficacia possa essere valutata in maniera attendibile e che permanga per tutti gli esercizi di riferimento per cui la copertura viene designata. Conformemente a quanto previsto dallo IAS 39, tutti gli strumenti finanziari derivati vengono valutati al *fair value*. Essi vengono inizialmente iscritti a bilancio al loro costo storico, e successivamente evidenziati a *fair value*, rispettivamente come i crediti a breve termine o come le altre passività. Quando gli strumenti finanziari derivati soddisfano le condizioni di contabilizzazione come strumenti di copertura, ad essi viene applicato il seguente trattamento contabile:

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

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

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

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 opzioni alla data di assegnazione, viene rilevato nel conto economico a quote costanti per il periodo che intercorre fra la data di assegnazione e la data di maturazione, ed il corrispondente credito viene iscritto direttamente a patrimonio netto.

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

Fondi rischi ed oneri

Vengono iscritti a bilancio quando il Gruppo ha un obbligo 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 2009

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 ad 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.

Come previsto dal principio contabile IAS 1, nel presente bilancio viene presentato un prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria all'inizio del periodo comparativo più recente. Tale prospetto aggiuntivo è necessario poiché l'entità ha effettuato una rettifica rispetto all'esercizio precedente (v. nota 20).

Principi contabili, variazioni e interpretazioni non ancora in vigore

Di seguito vengono elencati gli standard applicabili in corso di emissione ma non ancora in vigore al 31 dicembre 2009.

IFRS 3 Aggregazioni aziendali – si applica ai gruppi che pongono in essere operazioni di aggregazioni di aziende, quale disposizioni transitorie, ma non con riferimento ad aggregazioni già avvenute. Le principali modifiche possono essere riassunte come segue: (i) le aggregazioni a cui partecipano due o più entità a scopo mutualistico o tramite singoli contratti, in precedenza non rientranti nelle previsioni dello standard IFRS 3, vengono ora incluse nella definizione di aggregazione aziendale; (ii) ridefinizione di 'azienda'; (iii) la logica del trattamento contabile delle acquisizioni è stata modificata, in modo tale che non venga più preso in considerazione il *fair value* dell'acquisito nel suo insieme, trattando separatamente la rilevazione e la valutazione dell'avviamento; (iv) sono consentiti due metodi di determinazione dell'avviamento, nel caso di acquisizioni di controllo non totalitario; (v) ridefinizione dei corrispettivi, in particolare per eliminare gli oneri accessori; (vi) identificazione dell'acquirente nell'ambito dell'aggregazione aziendale; (vii) ridefinizione della data di acquisizione; (viii) ulteriori linee guida dettagliate sui principi di rilevazione nell'ambito di un'aggregazione, in generale o in riferimento a voci specifiche; (ix) rilevazione del *fair value* alla data di acquisizione richiesta per un numero maggiore di voci; (x) modifica del trattamento di alcune successive variazioni di valore, con particolare riferimento ai corrispettivo aggiuntivo, che viene ora fissato alla data di acquisizione, rilevando a conto economico i relativi effetti; (xi) trattamento contabile delle aggregazioni previste in fasi successive. L'applicazione di tale principio contabile è obbligatoria per i periodi contabili che decorrono dal 1° luglio 2009 o successivamente, ma è consentita anche l'applicazione anticipata.

IFRS 7 Strumenti finanziari – tratta della informativa relativa a strumenti finanziari. Le principali innovazioni rispetto allo standard IFRS 7 derivano dall'applicazione dello standard IFRS 9 e sono relative alla sostituzione delle quattro categorie di attività finanziarie previste dal principio contabile IAS 39 con le due categorie previste dallo standard IFRS 9. Ai fini di riflettere tali classificazioni è stato necessario modificare tutte le informazioni per categoria di attività finanziarie originariamente previste dallo standard IFRS 7. L'adozione dello standard IFRS 9 comporta la conseguente applicazione dello standard in oggetto.

IFRS 9 Strumenti finanziari – tratta la classificazione e la misurazione delle attività finanziarie al fine di determinare se debbano essere iscritte al costo ammortizzato o al *fair value*, nonché il relativo trattamento contabile degli strumenti derivati incorporati in tali attività finanziarie. Lo standard si applica ai periodi contabili che decorrono dal 1° gennaio 2013 o successivamente, ma è consentita anche l'adozione anticipata di tale principio.

Tenuto conto degli effetti significativi sul bilancio consolidato, la Società non intende al momento adottare prima della loro entrata in vigore i criteri e le interpretazioni di cui sopra.

2. Gestione dei rischi

Le attività poste in essere da d'Amico International Shipping SA (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 nelle tariffe di trasporto e nei 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 e DTL non utilizzano di norma strumenti finanziari derivati per gestire la propria esposizione alle tariffe delle navi praticate sul mercato spot.

Rischi tecnici e operativi

Il gruppo è esposto al rischio operativo relativo ai costi variabili dell'attività delle navi. I principali rischi operativi riguardano i costi di Equipaggi, carburanti (Bunker), interventi in bacino e riparazioni, nonché assicurazioni. La gestione del rischio prevede le seguenti strategie: (i) la **politica degli equipaggi** viene coordinata con il supporto del Gruppo d'Amico, in modo da realizzare sinergie ed economie di scala, con riferimento all'esperienza di d'Amico nella gestione degli equipaggi (scuola di formazione, società specializzata in tale tipo di servizio) e alla ricerca delle opportunità disponibili in differenti aree per mantenere alta la qualità degli equipaggi, controllandone però il costo; la divisione SQE (Safety & Quality), che si dedica a far sì che le imbarcazioni e il personale operino nel pieno rispetto dei requisiti esterni, quali ad esempio i requisiti normativi, di certificazione, ecc.; (ii) ad esclusione di alcune operazioni di portata estremamente limitata effettuate periodicamente dal Pool Handytankers, DIS e DTL non utilizzano strumenti finanziari derivati per gestire la propria esposizione ai prezzi dei carburanti **bunker**; (iii) **Contratti per interventi in bacino** - la gestione tecnica comprende anche gli interventi in bacino e viene analogamente coordinata con il supporto del gruppo d'Amico, consentendo economie di scala nell'organizzazione dei bacini e nella valutazione dei relativi livelli di costo/qualità. La gestione dei costi di riparazione avviene in maniera analoga. La politica di mantenimento di una flotta giovane contribuisce anch'essa alla minimizzazione del rischio; (iv) **Assicurazione della flotta** - Eventi avversi ed incidenti di varia natura possono verificarsi nel corso dell'attività operativa delle imbarcazioni, e possono determinare perdite finanziarie, tenuto anche conto del gran numero di norme a carattere nazionale ed internazionale, di regolamenti e di convenzioni. Al fine di ridurre o eliminare eventuali 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'adeguatezza delle coperture assicurative attualmente in vigore, per far sì che gli eventi derivanti da situazioni particolari risultino adeguatamente coperti. Sono state adottate alcune precauzioni che devono venire applicate sia dalle navi che da alcuni dei contatti/fornitori esterni. Un'analisi dettagliata della situazione ha consentito a DIS e a DTL, nonché al gruppo d'Amico, di predisporre delle linee guida cui ogni nave deve attenersi quando è in zona di rischio. Inoltre, al fine di ottenere il maggior numero possibile di informazioni e per mantenersi aggiornati su tale problematica, si effettua il monitoraggio dei siti internet dedicati al problema della pirateria. Per quanto riguarda gli aspetti di natura assicurativa, DIS e DTL hanno accertato che i principali rischi di pirateria fossero già compresi nelle coperture in vigore, come segue: (a) perdita o danneggiamento della nave dovuti ad attacchi di pirateria: tale rischio è coperto dalla polizza Hull & Machinery, in base a quanto previsto alla clausola 6.5 "Perils" della Institute Time Clauses Hulls dell'1/10/83, dove gli atti di pirateria rientrano fra i rischi nominati; (b) Riscatto – i pagamenti di riscatti vengono tendenzialmente considerati come spese nell'ambito della clausola "sue and labour" di limitazione del danno quando la garanzia assicurativa è prestata esclusivamente sullo scafo, ovvero come avaria comune (che riguarda quindi anche le merci trasportate) quando le navi sono cariche; (c) Perdita del 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 seguenti: (i) politica di copertura dell'esposizione dei 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 adeguato per l'azienda, consentendo così a DIS e DTL di ridurre il rischio di fluttuazioni significative dei tassi di interesse. Per adeguarsi ai requisiti di efficacia della contabilizzazione delle operazioni di copertura, tali operazioni vengono riesaminate e confermate con cadenza trimestrale; (ii) il management analizza in via continuativa i tassi di interesse disponibili sul mercato, per far sì che le linee di credito siano concorrenziali.

Rischio di liquidità

Il Gruppo è esposto al rischio di liquidità derivante dal possibile disallineamento delle necessità di cassa, principalmente relativo all'acquisto di navi, ai rimborsi delle linee di credito e ai flussi di cassa a livello di gruppo. Per minimizzare tale rischio, 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 inadempimenti 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 navigazione marittima e che godono di eccellente reputazione; (vi) il Gruppo effettua il monitoraggio della propria esposizione contrattuale complessiva.

Rischio di frode

Il Gruppo è esposto al rischio di frode derivante dall'importanza dei volumi e dei valori delle operazioni effettuate. Per minimizzare il rischio DIS e DTL adottano le seguenti strategie di gestione del rischio: (i) limitazione di poteri e deleghe fissati per chiunque (ad esempio procure limitate nell'oggetto, limite d'importo per le operazioni); (ii) controlli sui poteri di

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

3. Informativa sul capitale

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

- Salvaguardare la continuità aziendale del Gruppo, in modo da continuare a remunerare gli azionisti e a beneficiare gli altri 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 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 Calyon che per quella di Mizuho.

A causa della crisi finanziaria globale che influenza negativamente anche il valore di mercato delle navi cisterna, a fine 2009 l'indice di copertura era del 54,6% per la linea di credito Calyon (37,4% al 31 dicembre 2008), mentre sulla base delle valutazioni ricevute, a inizio gennaio l'indice di copertura del finanziamento Mizuho era, leggermente superiore rispetto a quanto previsto contrattualmente. Si prevede pertanto di rimborsare a fine marzo 2010 l'importo non significativo di circa US\$ 3,2 milioni. Quale misura aggiuntiva del rischio di indebitamento, il Gruppo effettua un costante monitoraggio dell'indice di indebitamento rispetto al patrimonio netto. Al 31 dicembre 2009 tale indice era pari a 0,49, rispetto allo 0,37 rilevato al 31 dicembre 2008.

4. Ricavi

US\$ migliaia	2009	2008
Ricavi	260.039	323.984

I ricavi sono i proventi derivanti dall'attività delle navi per noli, trasporti, controstallie e partecipazione a pool. Un solo cliente genera ricavi maggiori del 10% dei ricavi del Gruppo, per un totale di US\$ 36,0 milioni nel 2009.

5. Costi diretti di viaggio

US\$ migliaia	2009	2008
Carburanti (Bunker)	38.000	48.413
Commissioni	5.303	5.917
Oneri portuali	19.164	14.028
Altri costi	12.021	4.010
Totale	74.488	72.368

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 sono al netto dei costi diretti di viaggio.

6. Ricavi base *time charter*

US\$ migliaia	2009	2008
Ricavi base <i>time charter</i>	185.551	251.616

I ricavi base *time charter* sono i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Nel 2009 circa il 55% dei ricavi base *time charter* sono stati originati da contratti a tariffa fissa (contratti di durata superiore ai 12 mesi: 52% nel 2008).

7. Costi per noleggi passivi

US\$ migliaia	2009	2008
Costi per noleggi passivi	91.336	82.248

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

8. Altri costi operativi diretti

US\$ migliaia	2009	2008
Costi per equipaggi	21.217	21.715
Spese tecniche	10.668	10.979
Gestione tecnica e controllo qualità	3.591	3.820
Altri costi operativi diretti	10.425	9.588
Totale	45.901	46.102

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 2009 d'Amico International Shipping SA e le sue controllate impiegavano 399 dipendenti come personale marittimo, e 48 come personale di terra. Il numero medio di dipendenti è stato di 400, come nel 2008. 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	2009	2008
Costo del personale	13.642	14.290
Altri costi generali ed amministrativi	7.744	10.001
Totale	21.386	24.291

Nei costi generali ed amministrativi sono compresi i costi del personale di terra, di cui US\$ 0,7 milioni (US\$ 1,9 milioni nel 2008) rappresenta il valore nozionale relativo al 2009 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. Ulteriori informazioni sul piano vengono fornite nella nota n. 19. I costi del personale comprendono inoltre US\$ 1,5 milioni (US\$ 1,4 milioni nel 2008) di emolumenti corrisposti agli amministratori e US\$ 4,2 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\$ 1,4 milioni, nonché lo specifico accantonamento di US\$ 0,4 milioni per crediti inesigibili.

10. Altri proventi operativi

US\$ migliaia	2009	2008
Altri proventi operativi	3.860	3.821

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. Plusvalenze da vendita navi

US\$ migliaia	2009	2008
Plusvalenze da vendita navi	-	98.360

Nel corso dell'esercizio non è stata venduta nessuna nave, mentre la plusvalenza da vendita di navi realizzata nel 2008 è stata rettificata per riflettere il decremento di US\$ 7,3 milioni del prezzo di cessione di due navi vendute nel 2008, considerato come una rettifica di competenza del precedente esercizio.

12. Proventi (oneri) finanziari netti

US\$ migliaia	2009	2008
Da debiti e crediti:		
Interessi - da Banche	221	654
Proventi finanziari da noleggio a scafo nudo	2.194	1.208
Da valutazione al fair value/conto economico:		
Altri proventi finanziari	3.595	-
Totale proventi finanziari	6.010	1.862
Altre oneri finanziari correnti al costo ammortizzato:		
Interessi - a Banche	(9.602)	(11.659)
Da valutazione al fair value/conto economico:		
Perdite su contratti forward	-	(1.447)
Altri oneri finanziari	(1.691)	(4.806)
Totale oneri finanziari	(11.293)	(17.912)
Oneri finanziari netti	(5.283)	(16.050)

Nei proventi finanziari sono compresi, oltre che i proventi da interessi, i ricavi per noleggio a scafo nudo relativi a due navi (la M/T High Harmony e la M/T High Consensus) consegnate ad ottobre del 2008; la voce Altri proventi finanziari si riferisce agli utili da differenze cambio per US\$ 2,6 milioni, derivanti dalla conversione, al tasso di cambio in vigore a fine anno, del finanziamento in yen giapponesi (contro una perdita di US\$ 3,7 milioni nel 2008).

Gli oneri finanziari comprendono gli interessi passivi relativi ai finanziamenti bancari, gli oneri relativi ai contratti di swap e le commissioni corrisposte alle banche relative ai finanziamenti bancari. Nel 2009 il Gruppo non ha stipulato contratti forward su valute, mentre al 31 dicembre 2008 questo tipo di contratti aveva generato una perdita netta di US\$ 1,4 milioni.

13. Imposte sul reddito

US\$ migliaia	2009	2008
Imposte correnti sul reddito	(1.325)	(325)
Imposte differite	-	-
Altre imposte	(426)	(340)
Totale	(1.751)	(665)

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

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 nell'esercizio 2009 è pari a US\$ 0,5 milioni. Le imposte sul reddito si riferiscono alle attività a cui non può essere applicato il regime della *tonnage tax*, tassate al 25%.

Le imposte sul reddito si riferiscono principalmente a ricavi generati dalle attività di Glenda International Shipping Ltd, legate all'esito favorevole dell'arbitrato relativo alle navi cancellate non rientranti nell'ambito di applicazione della *tonnage tax* e che sono pertanto tassate al 25%. In particolare: l'indennizzo ricevuto sotto forma di interessi e i proventi derivanti dalla

conversione tra Euro/US\$ per effetto delle differenze tra i tassi di cambio vigenti alla data dei versamenti degli anticipi al cantiere navale e quelli vigenti alla data di rimborso da parte di quest'ultimo a Glenda.

Poiché in Lussemburgo i dividendi non sono assoggettati all'imposta sui redditi delle società, a fine 2009 la holding d'Amico International Shipping SA ha accumulato perdite fiscali da riportare a nuovo per circa Euro 30,2 milioni (US\$ 43,5 milioni). 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 2009.

14. Immobilizzazioni materiali

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
Svalutazioni per riduzioni di valore				
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

La seguente tabella mostra, a fini comparativi, le variazioni intervenute nel 2008 per le immobilizzazioni.

US\$ migliaia	Flotta	Bacino	Altre attività	Totale
Costi				
Al 1° gennaio 2008	491.162	6.131	922	498.215
Incrementi	243.117	3.585	1.041	247.743
Dismissioni	(113.535)	(2.020)	(1)	(115.556)
Differenze di cambio	-	-	(20)	(20)
Al 31 dicembre 2008	620.744	7.696	1.942	630.382
Ammortamenti				
Al 1° gennaio 2008	65.577	1.898	135	67.610
Svalutazioni per riduzioni di valore	-	-	-	-
Quota di ammortamento del periodo	33.350	3.058	282	36.690
Dismissioni	(3.387)	(1.797)	(6)	(5.190)
Differenze di cambio	-	-	1	1
Al 31 dicembre 2008	95.540	3.159	412	99.111
Valore contabile netto				
Al 31 dicembre 2008	525.204	4.537	1.530	531.271

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 2009 riguardano principalmente le rate per la costruzione di nuove navi, per un importo complessivo, a livello di Gruppo, di US\$ 53,4 milioni (US\$ 125,5 milioni nel 2008), mentre gli interessi capitalizzati ammontano a US\$ 0,7 milioni (US\$ 1,2 milioni nel 2008). Su 16,5 imbarcazioni di proprietà del Gruppo sono iscritte delle ipoteche. Per ulteriori dettagli si rimanda alla nota n. 20.

Le altre variazioni delle immobilizzazioni materiali si riferiscono alla cancellazione di tutte e quattro le navi ordinate ai cantieri SLS dalla controllata congiunta GLENDA International Shipping Limited; il relativo importo è stato riclassificato sotto la voce Altri crediti finanziari.

Bacino

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

Altre attività

Comprendono arredi, accessori e attrezzature per ufficio.

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 di vendita per navi simili, nonché le previsioni future, basandosi sulle seguenti 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 6,5%, che rappresenta il profilo attuale e previsto del costo medio ponderato del capitale della società sulla base dell'attuale costo del finanziamento e della redditività del capitale proprio. A bilancio non è stata iscritta alcuna perdita di valore, in quanto i valori d'uso risultano 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 SSY nel mese di gennaio 2010, è pari a US\$ 437.0 milioni.

15. Immobilizzazioni finanziarie

Nel mese di giugno 2009, DIS ha ceduto il proprio investimento del 33,3% in Handytankers K/S (pari a un importo di US\$ 4 mila versati agli altri soci consortili, in linea con il valore contabile). La società gestisce il pool Handytankers e concorda l'impiego delle navi Handysize con gli altri partner del pool (A.P. Moller Maersk, Motia, Seaarland).

16. Rimanenze

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2009	Al 31 dicembre 2008	Al 1° gennaio 2008
Rimanenze	15.118	7.010	9.300

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

17. Crediti a breve e altre attività correnti

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2009	Al 31 dicembre 2008	Al 1° gennaio 2008
Crediti commerciali a breve	28.340	25.299	30.479
Altri crediti esigibili	269	557	453
Anticipi, ratei e risconti attivi	10.121	8.252	4.931
Totale	38.730	34.108	35.863

Nei crediti a breve al 31 dicembre 2009 sono compresi crediti commerciali per US\$ 28,3 milioni, al netto del fondo svalutazione per US\$ 0,9 milioni. Le altre attività correnti comprendono soprattutto anticipi e ratei e risconti attivi per US\$ 10,4 milioni.

18. Crediti finanziari correnti

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2009	Al 31 dicembre 2008	Al 1° gennaio 2008
Crediti finanziari correnti	56.332	103.018	-

I crediti finanziari correnti si riferiscono alla cancellazione dei contratti per la costruzione di quattro navi a suo tempo stipulati con SLS Shipbuilding Co. Ltd. L'esito degli arbitrati relativi a tre delle quattro navi è stato favorevole e la Società ha pertanto il diritto di ricevere il rimborso degli anticipi versati ai cantieri navali. Il lodo relativo alla quarta nave deve ancora essere emesso, ma si ritiene che sarà anch'esso favorevole e simile a quelli relativi alle altre tre navi cancellate. I crediti finanziari del 2008 si riferiscono alla vendita delle navi High Harmony e High Consensus ed incassati nel primo semestre 2009.

19. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2009	Al 31 dicembre 2008	Al 1° gennaio 2008
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	92.243	41.482	24.926

Tale voce è rappresentata principalmente da depositi a breve termine e comprende circa US\$ 11,4 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\$ 1,1 milioni a garanzia del finanziamento Mizuho.

20. Patrimonio netto

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2009	31 dicembre 2008	Al 1° gennaio 2008
Capitale sociale	149.950	149.950	149.950
Utili portati a nuovo	155.589	188.400	75.081
Altre riserve	47.960	42.228	57.658
Totale	353.499	380.578	282.689

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 2009 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 dividendi.

I dati comparativi del 2008 sono stati modificati per tenere conto di US\$ 7,3 milioni di rettifiche di competenza del precedente esercizio. L'importo è stato originato dalla riduzione del prezzo di vendita delle navi M/T High Harmony e M/T High Consensus. DIS, al momento della stipula del contratto originario (4° trimestre 2008), non era a conoscenza di tale riduzione. Se tali informazioni fossero state all'epoca note, la Società si sarebbe trovata nelle condizioni di contabilizzare tale rettifica a riduzione della plusvalenza realizzata e dei corrispondenti crediti nel bilancio al 31 dicembre 2008. Di conseguenza, conformemente agli standard IFRS applicabili, i dati comparativi del 2008 sono stati riclassificati per tenere conto del suddetto importo come se la riduzione avesse avuto luogo alla fine dell'esercizio precedente.

L'utile per azione precedente alle rettifiche era di US\$ 1.034 e l'utile diluito per azione di US\$ 1.016.

Altre riserve

Comprendono le seguenti voci:

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2009	Al 31 dicembre 2008	Al 1° gennaio 2008
Riserva sovrapprezzo azioni	71.389	71.389	71.389
Azioni proprie	(15.680)	(15.680)	(11.199)
Riserva opzioni su azioni	4.388	3.754	1.800
Riserva fair value	(12.191)	(16.546)	(4.356)
Altre	54	(689)	24
Totale	47.960	42.228	57.658

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

I dettagli del piano sono i seguenti:

	Tranche 1 - 2007	Tranche 2 - 2008	Tranche 3 - 2009	Tranche 4 - 2010	Totale
<i>Data di maturazione</i>	<i>1° ott. 2007</i>	<i>1° aprile 2008</i>	<i>1° aprile 2009</i>	<i>1° aprile 2010</i>	
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 sono esercitabili inizialmente per un periodo di tre mesi dopo l'approvazione del bilancio relativo al precedente esercizio. Eventuali opzioni non esercitate in precedenza vengono cumulate e possono essere esercitate nei periodi successivi e fino alla conclusione del piano, il 31 luglio 2010. Le opzioni verranno pagate sotto forma di azioni.

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

	2009
Opzioni in essere al 1° gennaio 2009	2.631.774
Opzioni assegnate nel corso dell'esercizio	-
Opzioni esercitate nel corso dell'esercizio	-
Opzioni in essere al 31 dicembre 2009	2.631.774
Esercitabili a fine esercizio	1.929.968

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 tranches
Prezzo di esercizio dell'opzione	Euro 3,5
Prezzo corrente del titolo (alla data di assegnazione)	Euro 3,67
Data di scadenza del piano	31 luglio 2010
Volatilità implicita ⁽¹⁾	50%
Tasso di interesse privo di rischio	4,50%

La porzione di *fair value* rispetto al piano di stock option contabilizzata fra i Costi generali ed amministrativi (Personale dipendente) nel 2009 è stata di US\$ 0,7 milioni (US\$ 1,9 milioni nel 2008). Il medesimo importo è stato iscritto a riserva.

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 Calyon contabilizzati al *fair value* di US\$ 12,2 milioni (fra le passività). I dettagli sul *fair value* degli strumenti finanziari derivati sono evidenziati nella nota n. 25.

21. Banche e altri finanziatori

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2009	Al 31 dicembre 2008	Al 1° gennaio 2008
Passività non correnti			
Banche ed altri finanziatori	261.220	271.666	178.482
Passività correnti			
Banche ed altri finanziatori	46.524	5.784	-
Totale	307.744	277.450	178.482

⁽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.

Nel saldo sono compresi i seguenti debiti:

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2009			Al 31 dicembre 2008			Al 1° gennaio 2008		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Calyon	149.027	-	149.027	153.769	-	153.769	178.482	-	178.482
Mizuho	27.783	7.161	34.944	48.854	4.243	53.097	-	-	-
Commerzbank	-	34.020	34.020	29.160	-	29.160	-	-	-
Commerzbank-Credit Suisse	46.552	1.022	47.574	29.100	-	29.100	-	-	-
ST Shipping	10.783	1.541	12.324	10.783	1.541	12.324	-	-	-
Mitsubishi UFJ Lease	27.075	2.780	29.855	-	-	-	-	-	-
Totale	261.220	46.524	307.744	271.666	5.784	277.450	178.482	-	178.482

Linea di credito Calyon

I debiti verso banche ed altri finanziatori al 31 dicembre 2009, per un importo complessivo di US\$ 150,0 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 2009 US\$ 272,5 milioni risultano disponibili per l'utilizzo) negoziata da d'Amico Tankers Limited (Irlanda) con Calyon 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 stima SSY al 4 gennaio 2010 la valutazione di tali navi è di US\$ 274,5 milioni, con un asset cover ratio del 54,6%.

Gli interessi sugli importi utilizzati della linea di credito vengono calcolati ad un tasso pari al LIBOR con uno spread dello 0,65% se il rapporto tra l'importo utilizzato della linea di credito e il valore di mercato delle navi di proprietà di d'Amico Tankers Limited e delle sue controllate, su cui sono iscritte le ipoteche relative alla concessione della linea di credito, risulta inferiore al 50%, ed al LIBOR più 0,95% se tale rapporto è pari o superiore al 50%.

L'importo massimo utilizzabile 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 2009, 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 SA e prevede (i) al 31 dicembre 2009, 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 Calyon S.A., 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 2009.

Linea di credito Mizuho

Il saldo di US\$ 34,9 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 2009 la linea di credito risultava utilizzata per un importo pari a JPY 5,0 miliardi e il debito attuale è pari a JPY 3,3 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 Calyon, 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 della Calyon, l'importo massimo che la d'Amico Tankers Limited può prendere in prestito dipende anche dal rapporto EBITDA-costi del finanziamento, che non può essere inferiore a 1,65:1. Le altre clausole a garanzia sono le stesse previste dalla linea di credito della Calyon: (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 2009, 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 2009, 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 alle rate da pagare nel corso del 2010, compreso l'importo di circa US\$ 3,2 milioni relativo un rimborso anticipato previsto per fine marzo 2010, d'accordo con i finanziatori, in considerazione del *loan to value ratio*, ossia del rapporto tra l'ammontare del prestito concesso e il valore corrente di mercato del bene offerto in garanzia.

Prestito Commerzbank

Il saldo di US\$ 68,04 milioni (US\$ 58,32 milioni nel 2008) è relativo alla linea di credito concessa da Commerzbank AG Global Shipping, per un totale di US\$ 136 milioni, per la costruzione di quattro nuove navi cisterna MR da 47.000 dwt (SLS Shipping Co - Corea) della Glenda International Shipping Ltd, la società controllata congiuntamente da d'Amico International Shipping SA e dal Gruppo Glencore. Nel 2009 tali navi sono state cancellate in seguito a ritardi nella consegna da parte del cantiere navale. Il prestito è stato quindi riclassificato nei debiti a breve termine.

Prestito Commerzbank – Credit Suisse

L'ulteriore importo di US\$ 95,1 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 costruzioni di sei nuove navi della Glenda International Shipping Ltd.

Nel giugno 2008, la Società di Joint Venture ha sottoscritto un contratto di finanziamento con Commerzbank AG - Global Shipping e con Credit Suisse per il pagamento ai cantieri delle sei suddette navi cisterna Hyundai. 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%.

ST Shipping & Transport Pte. Ltd

Il 22 dicembre 2008 GLENDA International Shipping Limited ha allargato la propria flotta, con l'acquisizione di ulteriori quattro navi cisterna 'product/chemical' (MR 46.000 dwt), ordinate dalla Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd - Corea, con consegna prevista nel 2011. I contratti, precedentemente sottoscritti da d'Amico Tankers Limited (Irlanda) nel luglio 2008 e nel 2007 da ST Shipping and Transport Pte Ltd (Gruppo Glencore), sono stati rilevati da GLENDA International Shipping Limited. Il prestito, senza interessi, è relativo alle rate già pagate da ST Shipping per i due contratti precedentemente sottoscritti e ora rilevati da GLENDA International Shipping Limited. L'importo verrà rimborsato in base al calendario dei pagamenti residui ai cantieri.

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, con rate mensili di JPY 21 milioni ciascuna. Il tasso di interesse sul finanziamento delle due navi è fissato a rispettivamente a 2,955% (High Efficiency) e 2,995% (High Strength).

La linea di credito è garantita da ipoteca sulle navi e non è gravata da ulteriori vincoli.

22. Debiti a breve ed altre passività correnti

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2009	Al 31 dicembre 2008	Al 1° gennaio 2008
Debiti commerciali	47.155	39.582	32.572
Altri debiti	1.946	417	1.593
Ratei e risconti passivi	1.071	1.960	935
Totale	50.172	41.959	35.100

I debiti a breve e le altre passività correnti al 31 dicembre 2009 comprendono principalmente debiti commerciali, di cui US\$ 5,0 milioni per carburanti bunker dovuti alla parte correlata Rudder SAM.

23. Altre passività finanziarie correnti

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2009	Al 31 dicembre 2008	Al 1° gennaio 2008
Fair value degli strumenti derivati	12.191	16.546	4.355

Il saldo a fine 2009 comprende il *fair value* degli Interest Rate Swap, strumenti derivati di copertura. Il *fair value* degli strumenti derivati viene evidenziato nella nota n. 25.

24. Debiti d'imposta

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2009	Al 31 dicembre 2008	Al 1° gennaio 2008
Debiti d'imposta	1.534	360	73

Il saldo a fine 2009 rispecchia principalmente le imposte sul reddito e la *tonnage tax* dovute dalle controllate alla chiusura dell'esercizio.

25. Strumenti derivati

Unitamente alle opzioni su azioni, gli strumenti derivati in essere al 31 dicembre 2009 erano i seguenti:

US\$ migliaia	<i>Fair value</i> 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)

US\$ migliaia	<i>Fair value</i> al 31 dicembre 2008	Conto economico Proventi / (oneri) finanziari	Riserva del patrimonio netto
Contabilizzazione delle coperture			
Swap su tassi di interesse	(16.546)	-	(16.546)
Totale	(16.546)	-	(16.546)

US\$ migliaia	<i>Fair value</i> al 1° gennaio 2008	Conto economico Proventi / (oneri) finanziari	Riserva del patrimonio netto
Contabilizzazione delle coperture			
Swap su tassi di interesse	(4.355)	-	(4.355)
Totale	(4.355)	-	(4.355)

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 Calyon in essere.

I contratti di swap su tassi di interesse sono considerate strumenti finanziari di secondo livello in quanto il loro *fair value* si ricava da elementi differenti da valori quotati. La scadenza degli swap sui tassi di interesse è la seguente: entro un anno US\$ 4,1 milioni, oltre l'anno US\$ 8.2 milioni.

Contratti forward su valute

Al 31 dicembre 2009 non vi erano in essere contratti forward su valute.

26. Informazioni sul rischio finanziario

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

Rischio di cambio

Il Gruppo è esposto al rischio 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 2009 tali pagamenti sono stati pari a US\$ 24,8 milioni, ossia 16,2% del totale delle spese operative, amministrative, finanziarie e degli oneri fiscali (US\$ 33,4 milioni nel 2008), di cui 64,0% riferito ad operazioni in Euro. Fra le altre valute significative si segnalano rupie indiane (5,2%) e 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\$ 2,7 milioni per l'esercizio in esame (US\$ 4,6 milioni nel 2008). Al 31 dicembre 2009, in caso di rafforzamento/indebolimento dello yen giapponese rispetto al dollaro USA pari al 5% e con tutte le altre variabili costanti, le attività nette e il risultato d'esercizio avrebbero subito un aumento o una diminuzione di US\$ 3,0 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 tutte le altre condizioni, un aumento di 100 punti base nei tassi di interesse avrebbe determinato un aumento degli oneri finanziari netti pari a US\$ 0,5 milioni, (US\$ 1,0 milioni nel 2008) mentre una riduzione di 100 punti base avrebbe determinato un analogo effetto positivo. Al 31 dicembre 2009, 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\$ 4 milioni, senza effetti sul conto economico dato che gli swap su tassi di interesse sono considerati strumenti di copertura dei flussi finanziari.

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 controspallie ed alcune spese per noleggi, che vengono analizzati uno per uno e, se necessario, svalutati. Al 31 dicembre 2009 i corrispondenti accantonamenti erano pari a US\$ 0,9 milioni (contro US\$ 0,5 milioni nel 2008).

Il Gruppo ha notevoli depositi di liquidità con Calyon Bank classificata in categoria AA. Inoltre il Gruppo vanta un credito finanziario da Kookamin Bank, classificata in categoria A.

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 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\$ 1,85 milioni.

27. Classificazione degli strumenti finanziari

US\$ migliaia	Finanziamenti e crediti a breve	Derivati utilizzati a copertura	Attività non finanziarie	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
US\$ migliaia				
US\$ migliaia	Finanziamenti e crediti a breve	Derivati utilizzati a copertura	Attività non finanziarie	Totale 2008
Immobilizzazioni materiali	-	-	531.271	531.271
Immobilizzazioni finanziarie	-	-	4	4
Rimanenze	-	-	7.010	7.010
Crediti a breve ed altre attività correnti	34.108	-	-	34.108
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	41.482	-	-	41.482
Passività				
Banche ed altri finanziatori	271.666	-	-	271.666
Altre passività finanziarie correnti	-	16.546	-	16.546
Debiti a breve e altre passività correnti	41.959	-	-	41.959
Debiti per imposte correnti	360	-	-	360

28. Operazioni con parti correlate

Nel corso del 2009 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\$ 4,4 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\$ 12,8 milioni. Fra le operazioni con parti correlate, anche l'acquisto per US\$ 38,0 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 infra-gruppo) sono evidenziati nel bilancio individuale della capogruppo.

Gli effetti delle operazioni fra parti correlate sul conto economico consolidato 2009 e 2008 del Gruppo sono i seguenti:

US\$ migliaia	2009		2008	
	Totale	Di cui con parti correlate	Totale	Di cui con parti correlate
Ricavi	260.039	-	323.984	-
Costi diretti di viaggio	(74.488)	(38.000)	(72.368)	(48.413)
Costi per noleggi passivi	(91.336)	(12.830)	(82.248)	(19.122)
Altri costi operativi diretti	(45.901)	(4.933)	(46.102)	(4.788)
Costi generali ed amministrativi	(21.386)	(950)	(24.291)	(988)
Altri proventi operativi	3.860	-	3.821	-
Proventi (oneri) finanziari netti	(5.283)	-	105.621	(1.002)

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 sono i seguenti:

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2009		Al 31 dicembre 2008	
	Totale	Di cui con parti correlate	Totale	Di cui con parti correlate
ATTIVITÀ				
Attività non correnti				
Immobilizzazioni materiali	522.717	-	531.271	-
Immobilizzazioni finanziarie	-	-	4	-
Attività correnti				
Rimanenze	15.118	-	7.010	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	38.730	-	34.108	306
Crediti finanziari correnti	56.332	-	103.018	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	92.243	-	41.482	-
PASSIVITÀ				
Passività non correnti				
Banche ed altri finanziatori	261.220	-	271.666	-
Passività correnti				
Banche ed altri finanziatori	46.524	-	5.784	-
Altre passività finanziarie correnti	12.191	-	16.546	-
Debiti a breve ed altre passività correnti	50.172	5.496	41.959	3.979
Debiti per imposte correnti	1.534	-	360	-

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato 2009 del Gruppo sono 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	Compagnia Generale Telemar SpA
Costi diretti di viaggio	(74.488)					
<i>di cui</i>						
Bunker	(38.000)	(38.000)	-	-	-	-
Costi per noleggi passivi	(91.336)					
<i>di cui</i>						
Contratti di noleggio navi	(12.830)	-	(12.830)	-	-	-
Altri costi operativi diretti	(45.901)					
<i>di cui</i>						
Contratti di gestione	(3.532)	-	-	(3.532)	-	-
Spese tecniche	(1.401)	-	-	-	-	(1.401)
Costi generali ed amministrativi	(21.386)					
<i>di cui</i>						
Accordi di fornitura di servizi	(950)	-	-	(845)	(105)	-
Plusvalenza da vendita navi	-					
Plusvalenza da vendita navi	-	-	-	-	-	-
Totale		(38.000)	(12.830)	(4.377)	(105)	(1.401)

Il prospetto seguente illustra l'effetto (suddiviso per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sul conto economico dell'esercizio 2008:

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 Shipping UK	Compagnia Generale Telemar SpA
Costi diretti di viaggio	(72.368)						
<i>di cui</i>							
Bunker	(48.413)	(48.413)		-	-	-	-
Costi per noleggi passivi	(82.248)						
<i>di cui</i>							
Contratti di noleggio navi	(19.122)	-	(19.122)	-	-	-	-
Altri costi operativi diretti	(46.102)						
<i>di cui</i>							
Contratti di gestione	(3.473)	-	-	(3.473)	-	-	-
Spese tecniche	(1.315)	-	-	-	-	-	(1.315)
Costi generali ed amministrativi	(24.291)						
<i>di cui</i>							
Accordi di fornitura di servizi	(988)	-	-	(874)	(114)	-	-
Plusvalenza da vendita navi	98.360						
Plusvalenza da vendita navi	(1.002)	-	-	-	-	(1.002)	-
Totale		(48.413)	(19.122)	(4.347)	(114)	(1.002)	(1.315)

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	38.730							
<i>di cui verso parti correlate</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti a breve e altre passività correnti	50.172							
<i>di cui verso parti correlate</i>	5.496	4.992	94	131	13	103	18	145
Totale		4.992	94	131	13	103	18	145

Il prospetto seguente illustra l'effetto (suddiviso per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2008:

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 Pte Ltd	Compagnia Generale Telemar
Crediti a breve e altre attività correnti	34.108							
<i>di cui verso parti correlate</i>	306	-	-	-	-	-	306	-
Debiti a breve e altre passività correnti	41.959							
<i>di cui verso parti correlate</i>	4.059	2.100	1.150	306	90	36	270	107
Totale		2.100	1.150	306	90	36	36	107

29. Impegni e passività potenziali

Impegni finanziari

Al 31 dicembre 2009 gli impegni finanziari del Gruppo erano pari a US\$ 128,3 milioni, di cui US\$ 79,1 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi.

US\$ milioni	Al 31 dicembre 2009	Al 31 dicembre 2008
Fino a un anno	79,1	124,6
Tra 1 e 3 anni	49,2	132,2
Tra 3 e 5 anni	-	-
Oltre 5 anni	-	-
Totale	128,3	256,8

Gli impegni finanziari sono relativi ai pagamenti per sette navi cisterna 'product/chemical' da 46.000 dwt costruite da Hyundai-Mipo Dockyard e due navi cisterna product/oil da 74.000 dwt costruite da Hyundai-Mipo Dockyard, tutte acquistate da GLENDA International Shipping Ltd. e non ancora consegnate.

Leasing operativi – navi in noleggio passivo ¹

Alla data del 31 dicembre 2009 gli impegni minimi del Gruppo per noleggi operativi erano pari a US\$ 482,5 milioni, di cui pagamenti nei successivi 12 mesi per US\$ 116,6 milioni.

US\$ milioni	Al 31 dicembre 2009	Al 31 dicembre 2008
Fino a un anno	116,6	112,1
Tra 1 e 3 anni	158,9	203,6
Tra 3 e 5 anni	118,3	140,4
Oltre 5 anni	88,7	141,4
Totale	482,5	597,5

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 navi noleggiate attraverso il pool (Handytankers). Al 31 dicembre 2009 d'Amico Tankers Limited gestiva in qualità di locataria l'equivalente di 25,1 imbarcazioni in *time-charter*, all'epoca con una vita media residua contrattuale di 3,8 anni (5 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 31 dicembre 2009	Al 31 dicembre 2008
Fino a un anno	0,7	0,8
Tra 1 e 3 anni	1,3	0,7
Tra 3 e 5 anni	0,2	0,6
Oltre 5 anni	0	1,4
Totale	2,2	3,5

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 6 opzioni di acquisto su navi in time charter già operative. L'esercizio di tali opzioni è a discrezione della Società e 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 2009, al tasso di cambio di chiusura.

Opzioni di acquisto su navi MR ⁽¹⁾

Nave	Prima data di esercizio	Prezzo di esercizio (in milioni) ⁽¹⁾	Anzianità alla prima data di esercizio ⁽¹⁾	Periodo di esercizio
MR 1	Marzo 2011	30,3	8,0	N/D
MR 2	Luglio 2011	28,9	5,0	4 anni
MR 3	Ottobre 2011	28,9	5,0	4 anni
MR 4	Agosto 2014	40,0	5,0	6 anni
MR 5	Marzo 2017	32,5	8,0	N/D
Totale		160,6		N/D

Opzioni di acquisto su navi Handysize

Nave	Prima data di esercizio	Prezzo di esercizio (in milioni) ⁽¹⁾	Anzianità alla prima data di esercizio ⁽²⁾	Periodo di esercizio
Handy ⁽²⁾	Gennaio 2016	40,5	8,0	N/D
Totale		40,5	8,0	N/D

Controversie legali in corso

Oltre alla richiesta di risarcimento relativa alla cancellazione delle navi SLS, 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. E' in corso inoltre una controversia relativa ad una collisione ed una richiesta di danni per ripudio del contratto di noleggio *time charter*. Le controversie risultano coperte 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 stata 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.

Tale passività fiscale teorica non sussiste dato che la passività potenziale tende a diminuire nel corso dei cinque anni successivi all'ingresso nel regime di *tonnage tax*. Nessun accantonamento è stato effettuato poiché non si prevede che, ragionevolmente, possano emergere passività al riguardo.

⁽¹⁾ 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.

⁽²⁾ Attualmente a noleggio attraverso il pool Handytankers.

30. 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 2009 non differisce rispetto al 2008.

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\$:

Denominazione	Ricavi	Risultato netto	Totale attività	Patrimonio netto
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)
Al 31 dicembre 2008				
Glenda International Shipping Ltd	-	(127)	288.255	146.913
DM Shipping Ltd	-	(180)	17.381	(3.907)

Le società hanno iniziato l'attività operativa nel secondo semestre dell'esercizio 2009.

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

Flotta controllata

Il 1° febbraio 2010 è iniziato il processo di riorganizzazione delle navi Handysize noleggiate tramite Handytankers Pool, che porterà DIS, entro maggio 2010, a controllare al 100% 3 delle navi noleggiate dal Pool.

Il 3 febbraio 2010, GLENDA Meredith, nave cisterna MR di proprietà, è stata consegnata a GLENDA International Shipping Limited, nella quale DIS detiene un interesse pari al 50%.

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

	Al 31 dicembre 2009			Al 23 febbraio 2009		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	13,5	3,0	16,5	14,0	3,0	17,0
A noleggio	16,0	4,0	20,0	16,0	4,0	20,0
A noleggio attraverso pool	-	4,9	4,9	-	5,0 ¹	5,0
Totale	29,5	11,9	41,4	30,0	12,0	42,0

GLENDA International Shipping – Pubblicazione dei lodi arbitrari relativi a tre dei contenziosi in essere tra GLENDA e SLS Shipbuilding Co. Ltd.

Il 2 febbraio 2009 sono stati pubblicati i lodi relativi a tre dei quattro arbitrati in corso a Londra 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, Korea ("Cantiere SLS"), relativi alla terminazione anticipata dei contratti riguardanti la costruzione della navi cisterna product/chemical (51.000 DWT) con scafo rispettivamente n. S510, n. S511 e n. S512, (i "Contratti") stipulati il 7 dicembre 2006 e successivamente novati il 19 novembre 2007. I collegi arbitrari hanno dichiarato la validità della cancellazione dei tre 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 tre navi, che ammontano a US\$ 82.620.000, più interessi pari al 3% che maturano fino alla data del pagamento. A seguito della pubblicazione dei lodi, in conformità con i termini delle 'Garanzie di Rimborso' fornite da Kookmin Bank, Corea del Sud, GLENDA ha ora il diritto ad ottenere tale rimborso direttamente dalla banca. Dell'importo complessivo garantito dovuto a GLENDA, pari a US\$ 82.620.000 (più interessi al 3%), US\$ 29.160.000 rappresentano parte del prezzo d'acquisto, sostenuto per le navi con scafo n. S510, n. S511 e n. S512, finanziato da GLENDA mediante capitale proprio, mentre US\$ 53.460.000 saranno rimborsati alla banca finanziatrice dell'acquisto originario. Si sottolinea inoltre che la procedura di arbitrato relativa alla cancellazione e terminazione anticipata del contratto riguardante la costruzione della nave cisterna product/chemical (51.000 DWT), con scafo n. S513, precedentemente annunciata in data 17 agosto e 20 novembre 2009, è tuttora in corso.

¹ Entro maggio 2010, al termine di un processo di riorganizzazione all'interno del consorzio Handytankers, DIS ridurrà a 3 le navi "A noleggio attraverso pool".







d'Amico International Shipping S.A.

Management report e
Bilancio d'esercizio al
31 dicembre 2009

RCS LUXEMBOURG B 124 790

d'Amico International Shipping S.A.

Management report

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

L'utile della Società dell'esercizio 2009 è stato di US\$ 0,6 milioni. Il conto economico riclassificato della società viene sintetizzato nella seguente tabella.

US\$ migliaia	31 dicembre 2009	31 dicembre 2008
Proventi da investimenti (dividendi)	5.000	50.000
Costo del personale	(1.456)	(2.508)
Altri costi generali ed amministrativi	(2.714)	(4.226)
Proventi (oneri) finanziari	(232)	212
Utile netto	598	43.478

I proventi da investimenti sono relativi a dividendi per US\$ 5,0 milioni che la Società ha ricevuto dalla controllata d'Amico Tankers Limited (DTL - Ireland).

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

Stato Patrimoniale ⁽¹⁾

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2009	Al 31 dicembre 2008
Investimenti	281.573	252.087
Attività correnti	490	18.772
Totale attività	282.063	270.859
Patrimonio netto	240.433	258.583
Passività correnti	41.630	12.276
Totale passività e patrimonio netto	282.063	270.859

Le Attività totali della società comprendono principalmente le partecipazioni di US\$ 252,1 milioni nella controllata d'Amico Tankers Limited, iscritta a bilancio per un importo di US\$ 178,9 milioni, che è la principale controllata operativa del Gruppo, 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 a GIS.

⁽¹⁾ Lo stato patrimoniale è stato riclassificato secondo gli schemi civilistici.

Esse comprendono inoltre investimento in azioni proprie per un importo di US\$ 15,7 milioni, detenute dalla società in base a un piano di riacquisto di azioni proprie approvato nel secondo semestre del 2007.

Le attività correnti includono principalmente le disponibilità liquide detenute presso banche. I ratei e i risconti non rappresentano importi significativi.

Eventi significativi verificatisi nel periodo

Flotta controllata – d'Amico Tankers Limited

Nel corso del 2009 sono state consegnate a d'Amico Tankers Limited le seguenti navi:

- marzo 2009 – *M/T High Enterprise*, nave cisterna MR a noleggio, è stata consegnata per un periodo di 8 anni. Su questo contratto esistono delle opzioni di estensione del periodo di noleggio, da esercitare discrezionalmente, fino a un massimo di due ulteriori anni. Il contratto di *time charter* per questa nave prevede inoltre un'opzione di acquisto a scadenza;
- marzo 2009 – *M/T Handytankers Magic*, nave cisterna handysize a noleggio, controllata al 25% da d'Amico Tankers Limited, è stata consegnata per un periodo di 6 anni. Il contratto di *time charter* per questo contratto prevede inoltre un'opzione di acquisto alla scadenza dello stesso;
- agosto 2009 – *M/T High Pearl*, nave cisterna MR a noleggio, è stata consegnata per un periodo di 9 anni. Su questo contratto esistono delle opzioni di estensione del periodo di noleggio, fino a un massimo di due ulteriori anni. Tale contratto di *time charter* prevede inoltre un'opzione di acquisto esercitabile alla conclusione del quinto anno di contratto;
- settembre 2009 – *M/T High Force*, nave cisterna MR a noleggio, è stata consegnata per un periodo di 7 anni. Su questa nave esistono delle opzioni di estensione del periodo di noleggio, fino a un massimo di due ulteriori anni.

Flotta controllata – GLENDA International Shipping Limited

- Agosto 2009 – *M/T GLENDA Megan*, nave cisterna MR di proprietà, è stata consegnata a GLENDA International Shipping, nella quale DIS detiene una partecipazione del 50%.

Flotta controllata – DM Shipping Limited

- Luglio 2009 – *M/T High Efficiency*, nave cisterna MR, è stata consegnata alla joint venture DM Shipping Limited, nella quale DIS detiene una partecipazione del 51%. La nave è stata consegnata in noleggio a d'Amico Tankers Limited per un periodo di 10 anni e impiegata nell'High Pool Tankers.
- Ottobre 2009 - *M/T High Strength*, nave cisterna MR, è stata consegnata alla joint venture DM Shipping Limited, nella quale DIS detiene una partecipazione del 51%. La nave è stata consegnata in noleggio a d'Amico Tankers Limited per un periodo di 10 anni e impiegata nell'High Pool Tankers.

Vendita della High Harmony e della High Consensus

d'Amico Tankers Limited ha concordato la revisione del contratto di vendita della *M/T High Harmony* (45.913 dwt) e della *M/T High Consensus* (45.896 dwt) alla United Arab Chemical Carriers Limited di Dubai, Emirati Arabi Uniti ("l'Acquirente"). Si tratta di due navi cisterna MR a doppio scafo costruite nel 2005 in Giappone dai cantieri Shin Kurushima. Il prezzo di vendita di ognuna delle navi è stato fissato a US\$ 53,0 milioni rispetto al prezzo di vendita originale di S\$56,5 milioni. Considerata l'attuale forte restrizione creditizia a livello internazionale, si è ritenuta opportuna una revisione del prezzo di vendita, il cui importo iniziale, fissato al picco del mercato delle navi cisterna, sarebbe stato a quel punto difficilmente realizzabile. Il 27 agosto 2008, d'Amico Tankers Limited aveva concordato la vendita di entrambe le navi a un prezzo di US\$ 56,5 milioni da corrispondere alla loro consegna. Alla fine di ottobre 2008 le navi erano state consegnate all'acquirente con un contratto di noleggio a scafo nudo sino al pagamento del relativo prezzo. Il corrispettivo della vendita della High Harmony e della High Consensus è stato incassato rispettivamente alla fine di aprile e nel corso di maggio 2009.

Programma di acquisto azioni proprie

Il 27 gennaio 2009 l'assemblea straordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping ha autorizzato il riacquisto delle azioni proprie ordinarie della società, come proposto e illustrato dal Consiglio di Amministrazione nella sua relazione agli azionisti debitamente approvata nella riunione del 5 novembre 2008. Il riacquisto, fino a un numero massimo di 14.994.991 azioni ordinarie, ivi comprese le azioni proprie della società già riacquistate (che corrispondono al 10% del capitale sottoscritto della società), può avvenire in una o più tranches, per un periodo massimo di 18 mesi al prezzo minimo di euro 0,50 per azione e a un prezzo massimo di euro 5 per azione, per un corrispettivo totale compreso tra euro 7,5 milioni circa e euro 75 milioni circa.

GLENDIA International Shipping – Cancellazione di quattro contratti per la costruzione di navi stipulati con SLS

Nel 2009 GLENDIA International Shipping Ltd ("GLENDIA"), la 'joint venture' fra d'Amico International Shipping S.A. e il Gruppo Glencore, ha notificato ai cantieri navali SLS Shipbuilding Co. Ltd, Tongyeong, Korea (nel testo "cantiere SLS"), la decisione di cancellare e terminare anticipatamente i contratti riguardanti la costruzione delle navi cisterna product/chemical (51.000 DWT) con scafo n. S510, S511, S512 e S513. La decisione è stata presa in conseguenza dell'eccessivo ritardo rispetto alla prevista data di consegna delle navi. GLENDIA, in conformità con i suddetti contratti, siglati il 7 dicembre 2006 e poi novati il 19 novembre 2007, ha richiesto al cantiere il completo rimborso di tutti gli anticipi pagati per le navi, pari US\$ 106,9 milioni, e dei relativi interessi maturati. Come riportato nella sezione relativa agli eventi successivi, i lodi arbitrali relativi alle tre navi sono stati pubblicati a febbraio 2010, mentre il lodo relativo alla quarta nave deve ancora essere emesso.

GLENDIA International Shipping – Conversione delle due navi cisterna Hyundai per il trasporto di prodotti chimici da 46.000 dwt in navi cisterna per il trasporto di petrolio da 74.000 dwt

Il 10 dicembre 2009, GLENDIA International Shipping Ltd ("GLENDIA") ha raggiunto un accordo con il cantiere Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., relativo ai contratti per la costruzione delle due navi cisterna Hyundai product/chemical (46.000 dwt) con scafo n. 2251 e n. 2252, datati 18 luglio 2008 e successivamente novati il 22 dicembre dello stesso anno. Tale accordo prevede la conversione delle due navi product/chemical da 46.000 dwt, originariamente ordinate, in due product/oil tanker da 74.000 dwt al prezzo di acquisto concordato per ogni nave di US\$ 51,7 milioni. La data di consegna prevista rimane invariata a gennaio 2011 per la nave n. 2292 (originariamente n. 2251), mentre la stessa verrà anticipata a febbraio 2011, anziché ottobre 2011 per la nave n. 2293 (originariamente n. 2252).

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

Flotta controllata

Il 1° febbraio 2010 è iniziato il processo di riorganizzazione delle navi Handysize noleggiate tramite Handytankers Pool, che porterà DIS, entro maggio 2010, a controllare al 100% 3 delle navi noleggiate dal Pool.

Il 3 febbraio 2010, GLENDA Meredith, nave cisterna MR di proprietà, è stata consegnata a GLENDA International Shipping Limited, nella quale DIS detiene una partecipazione pari al 50%.

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

	Al 31 dicembre 2009			Al 31 dicembre 2009		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	13,5	3,0	16,5	14,0	3,0	17,0
A noleggio	16,0	4,0	20,0	16,0	4,0	20,0
A noleggio attraverso pool	-	4,9	4,9	-	5,0 ¹	5,0
Totale	29,5	11,9	41,4	30,0	12,0	42,0

GLENDA International Shipping – Pubblicazione dei lodi arbitrali relativi a tre dei contenziosi in essere tra GLENDA e SLS Shipbuilding Co. Ltd.

Il 2 febbraio 2009 sono stati pubblicati i lodi relativi a tre dei quattro arbitrati in corso a Londra 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, Korea ("Cantiere SLS"), relativi alla terminazione anticipata dei contratti riguardanti la costruzione della navi cisterna product/chemical (51.000 DWT) con scafo rispettivamente n. S510, n. S511 e n. S512, (i "Contratti") stipulati il 7 dicembre 2006 e successivamente novati il 19 novembre 2007. I collegi arbitrali hanno dichiarato la validità della cancellazione dei tre 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 tre navi, che ammontano a US\$ 82.620.000, più interessi pari al 3% che maturano fino alla data del pagamento. A seguito della pubblicazione dei lodi, in conformità con i termini delle 'Garanzie di Rimborso' fornite da Kookmin Bank, Corea del Sud, GLENDA ha ora il diritto ad ottenere tale rimborso direttamente dalla banca. Dell'importo complessivo garantito dovuto a GLENDA, pari a US\$ 82.620.000 (più interessi al 3%), US\$ 29.160.000 rappresentano parte del prezzo d'acquisto, sostenuto per le navi con scafo n. S510, n. S511 e n. S512, finanziato da GLENDA mediante capitale proprio, mentre US\$ 53.460.000 saranno rimborsati alla banca finanziatrice dell'acquisto originario. Si sottolinea inoltre che la procedura di arbitrato relativa alla cancellazione e terminazione anticipata del contratto riguardante la costruzione della nave cisterna product/chemical (51.000 DWT), con scafo n. S513, precedentemente annunciata in data 17 agosto e 20 novembre 2009, è tuttora in corso.

⁽¹⁾ Entro maggio 2010, al termine di un processo di riorganizzazione all'interno del consorzio Handytankers, DIS ridurrà a 3 le navi "a noleggio attraverso pool".

Evoluzione prevedibile della gestione

Tra la fine del 2009 e l'inizio del 2010 il miglioramento dei dati macroeconomici e un inverno estremamente rigido in tutto l'emisfero settentrionale, hanno favorito una ripresa della domanda di prodotti petroliferi. Le previsioni di d'Amico International Shipping S.A. restano sostanzialmente in linea con quanto pubblicato in precedenza. Tali previsioni rimangono infatti significativamente condizionate dalla attuale debolezza del mercato e dalle incertezze a livello di economia mondiale. Il management della Società mantiene pertanto un atteggiamento estremamente prudente al riguardo. I noli delle navi cisterna hanno registrato una contrazione a partire dall'inizio del 2009, con il calo più rilevante nel secondo semestre, ma senza poi ulteriori significative contrazioni nel quarto trimestre dello scorso esercizio. Il mercato ha in effetti registrato un graduale miglioramento con la fine dell'anno e l'inizio del 2010, nel contesto di una visione di mercato più positiva a livello generale e della suddetta eccezionale ondata di freddo che ha colpito l'emisfero settentrionale. Tale ripresa non è tuttavia particolarmente significativa se confrontata con gli esercizi precedenti e permane fragile nonostante la graduale ripresa della situazione economica mondiale.

Le prospettive della domanda di trasporto di prodotti petroliferi sono state continuamente riviste al ribasso nel primo semestre del 2009, per poi essere corrette in senso inverso quando organismi come l'FMI e l'Agenzia internazionale per l'energia (IEA) hanno rivisto al rialzo le rispettive previsioni sul Pil e sulla domanda di prodotti petroliferi, sulla base di dati indicanti il rallentamento della recessione e un maggiore ottimismo sulla ripresa economica nel prosieguo del 2010.

I principali fattori che dovrebbero condizionare il mercato dei trasporti in navi cisterna nel 2010 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 incremento dell'offerta di trasporto derivante dalle nuove navi di recente costruzione che entreranno in servizio nel 2010.

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

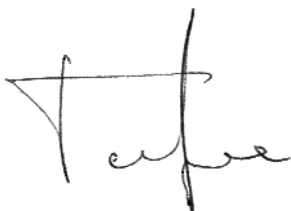
- La IEA ha rivisto al rialzo le stime della domanda di prodotti petroliferi per tutto il 2009 prevedendo un aumento sino a 1,3 milioni di barili al giorno nel 2010 rispetto all'anno precedente. La crescita continua ad essere trainata dai paesi non appartenenti all'OCSE ed in particolare dall'Asia. Di conseguenza, l'FMI ha rivisto al rialzo le proprie stime del Pil mondiale per il 2010, prevedendo una crescita del 3,8% rispetto al precedente 3,1%.
- Il miglior indicatore dei ricavi derivanti dalle navi cisterna impiegate sul mercato spot rimangono le tariffe base *time charter* stimate per contratti di noleggio ad un anno. Secondo ICAP Shipbrokers, ACM Shipbrokers e Clarksons Shipbrokers, le stime relative alle tariffe base *time charter* sono aumentate del 15-20% a partire dalla fine del terzo trimestre 2009. Sebbene tali livelli di noli non possano essere considerati alti rispetto al passato, si tratta tuttavia di un incremento rilevante, che di per sé segnala una certa ripresa del mercato spot.
- Nei prossimi anni sono previsti consistenti investimenti in impianti di raffinazione, principalmente nel continente asiatico, con il conseguente probabile aumento della domanda di tonnellaggio-miglia. L'IEA (Agenzia Internazionale per l'Energia) prevede un aumento della capacità di raffinazione di 8,7 milioni di barili in più al giorno per il periodo 2008-2014, di cui il 50% solo in Asia. I progetti per nuovi impianti di raffinazione sembrano essere portati avanti soprattutto in Medio Oriente, Cina e in altri paesi asiatici.
- Nel 2009 si sono già verificate chiusure di raffinerie e una riduzione della produzione, in particolare nei paesi dell'OCSE. La nuova capacità produttiva a basso costo del continente asiatico porterà a una progressiva razionalizzazione della capacità ad alto costo dell'Occidente, favorendo in maniera strutturale gli scambi commerciali su rotte più lunghe. L'incremento della domanda di tonnellaggio-miglia dovrebbe influire positivamente sulla domanda di navi cisterna.
- La domanda di tonnellaggio-miglia è aumentata principalmente in Asia durante tutto il 2009.
- Si prevede un'ulteriore crescita dei traffici marittimi a lungo raggio di altre merci, come l'olio di palma e gli oli vegetali. Tali prodotti possono essere trasportati esclusivamente da navi cisterna classificate IMO, e ciò dovrebbe incrementare la domanda di questo tipo di navi.
- L'ulteriore irrigidimento delle procedure di ispezione e di controllo da parte delle compagnie petrolifere favorisce le navi moderne a doppio scafo gestite direttamente dagli armatori.

Offerta di navi cisterna

- Il trend atteso di crescita netta di navi immesse sul mercato delle navi cisterna non sarà affatto paragonabile al tasso di crescita registrato negli ultimi anni.
- Diverse navi che avrebbero dovuto essere consegnate nel 2009, considerato uno degli anni caratterizzati dal più alto numero di consegne tra quelli recenti, non sono state consegnate e non lo saranno nemmeno nel 2010. Le ordinazioni sono state differite, ritardate, annullate o convertite in navi di diverso tipo o dimensione.
- Secondo SSY, Clarkson e ICAP Shipbrokers il numero di navi con capacità di trasporto (dwt) compresa tra 25-55.000 tonnellate 'non consegnate' nel 2009 si aggira intorno al 25-30%. Il numero reale delle consegne differite o ritardate al 2010 sarà noto solo nel corso dello stesso anno; tuttavia, dato che si tratta di una percentuale abbastanza elevata, è ragionevole considerare cancellata una parte significativa di tali contratti.
- In tale contesto assume peraltro ulteriore rilievo la circostanza che i finanziamenti per le navi in costruzione siano o meno garantiti.
- Aprile 2010 resta la scadenza stabilita dall'IMO per il graduale ritiro delle navi a scafo singolo ancora operanti sul mercato internazionale. Si ritiene che alcune navi potranno eludere questa scadenza perché destinate al trasporto costiero o al semplice stoccaggio, tuttavia il numero di tali navi non sarà a nostro avviso rilevante.
- Secondo RS Platou, la demolizione di navi cisterna nel 2009 e dall'inizio del 2010 a oggi ha già superato del 50% circa il totale del 2008.
- Altri due fattori che contribuiscono a ridurre l'offerta di navi cisterna sono rappresentati da un lato dalla circostanza che, nonostante i crescenti investimenti in nuove navi cisterna, non vi sono stati investimenti importanti in infrastrutture portuali, con conseguente aumento dei giorni di permanenza in porto, causa di ritardi che tendono a limitare l'offerta; dall'altro lato la stessa offerta risulta essere condizionata dalla scelta di molti armatori di diminuire la velocità delle navi a causa, oltre che della debolezza della domanda, anche degli elevati prezzi del carburante.

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 significative rilevanti risorse finanziarie. Inoltre, una parte significativa dei ricavi è già stata garantita e, secondo le previsioni, la percentuale di copertura da contratti a tariffa fissa per il 2010, derivante da contratti di noleggio *time charter* e COA (Contracts of Affreightment), dovrebbe essere in media circa il 40%. Di conseguenza, tali risorse consentono al management della Società di ritenere che, nonostante l'attuale incertezza delle prospettive economiche mondiali, la posizione del Gruppo sia adeguata per un'efficace gestione dei rischi d'impresa.

Per il Consiglio di Amministrazione
23 febbraio 2010



Paolo d'Amico, Presidente



Marco Fiori, Amministratore Delegato

d'Amico International Shipping S.A. Bilancio e note esplicative al 31 dicembre 2009

Conto economico per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2009

US\$	Note	31 dicembre 2009	31 dicembre 2008
COSTI			
3. Costo del personale			
a) Stipendi e benefit	(2)	1.368.802	2.425.804
b) Oneri sociali		87.080	82.363
4. Rettifiche di valore relative alle immobilizzazioni			
		17.333	13.961
5. Altri costi di gestione			
	(3)	2.696.111	3.883.640
7. Interessi e costi assimilati			
b) Altri interessi e costi	(4)	325.135	305.718
12. Altre imposte non evidenziate nelle voci precedenti			
	(5)	-	339.221
13. Utile dell'esercizio			
		598.341	43.477.765
Costi totali		5.092.802	50.528.472
RICAVI			
5. Proventi da partecipazioni			
a) Da imprese controllate	(6)	5.000.000	50.000.000
7. Altri ricavi per interessi e proventi analoghi			
a) Da imprese controllate	(7)	-	45.732
b) Altri ricavi per interessi e proventi analoghi	(7)	84.713	471.944
9. Proventi straordinari			
		8.089	10.796
Ricavi totali		5.092.802	50.528.472

Stato patrimoniale

US\$	Note	Al 31 dicembre 2009	Al 31 dicembre 2008
C. Immobilizzazioni			
II. Immobilizzazioni materiali			
3. altri arredi, accessori, strumentazioni, attrezzature	(8)	13.731	29.894
III. Attività finanziarie			
1. partecipazioni in imprese del gruppo	(9)	252.057.334	252.057.334
2. finanziamenti ad imprese del gruppo	(10)	13.822.000	425.000
7. azioni proprie	(11)	15.680.151	15.680.151
D. Attività correnti			
II. Crediti			
a) con esigibilità inferiore a un anno	(12)	17.138	22.301
IV. Disponibilità liquide presso banche			
		393.917	2.538.295
E. Anticipi			
	(13)	78.283	106.479
Totale attività		282.062.554	270.859.454
A. Capitale e riserve			
I. Capitale sottoscritto			
	(14)	149.949.907	149.949.907
II. Riserva sovrapprezzo azioni			
	(14)	44.902.825	44.902.825
IV. Riserve			
	(14)		
1. riserva legale		3.011.914	838.026
2. fondo azioni proprie		15.680.151	15.680.151
4. altre riserve		4.387.962	3.734.334
V. Profitti o perdite portati a nuovo			
		21.901.797	-
VI. Utile dell'esercizio			
		598.341	43.477.765
C. Debiti			
	(15)		
4. Debiti commerciali per acquisti e forniture di servizi			
a) con esigibilità inferiore a un anno		30.627	206.800
6. Importi dovuti a imprese controllate			
a) con esigibilità inferiore a un anno		41.237.604	11.699.625
8. Debiti d'imposta e per oneri sociali			
a) debiti d'imposta		270.009	270.009
b) debiti per oneri sociali		11.041	8.303
D. Ratei e risconti passivi			
		80.376	91.709
Totale passività e patrimonio netto		282.062.554	270.859.454

Note esplicative

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

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

1. Principi contabili

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

Operazioni in valuta

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

Costi generali ed amministrativi

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

Interessi

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

Dividendi

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

Imposte

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

Gli eventuali oneri fiscali differiti sono imposte per le quali la società prevede un futuro esborso o un riaccredito delle differenze emergenti fra crediti e debiti d'imposta iscritti a bilancio ed i corrispondenti elementi presi a base dell'imposizione fiscale utilizzati nel calcolo dell'utile assoggettabile a tassazione. Sono contabilizzati utilizzando il metodo della passività dello stato patrimoniale. I debiti relativi ad oneri fiscali differiti vengono iscritti a bilancio tenendo conto di tutte le corrispondenti differenze temporanee. Le attività fiscali differite sono iscritte a bilancio nella misura in cui si ritiene probabile che vi saranno in futuro degli utili assoggettabili a tassazione, rispetto ai quali le differenze temporanee a credito potranno essere utilizzate. I valori iscritti a bilancio relativi a crediti d'imposta differiti sono sottoposti a revisione in occasione della redazione del bilancio e ridotti nel caso in cui non si ritenga probabile che vi saranno sufficienti utili assoggettabili a tassazione. Gli oneri fiscali differiti sono calcolati sulla base delle aliquote fiscali applicabili nel periodo in cui tali passività sono effettivamente pagate, ovvero maturerà il credito d'imposta; vengono iscritti come costo o ricavo nel conto economico.

Immobilizzazioni materiali

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

Attività finanziarie (partecipazioni in imprese controllate)

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

Crediti

I crediti vengono iscritti al presumibile valore di realizzo.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (disponibilità liquide presso banche)

Comprendono la liquidità in cassa, i conti correnti e i depositi a vista presso banche, oltre ad altri investimenti a breve termine, prontamente convertibili in importi liquidi certi e soggetti ad un rischio significativo di variazione di valore. Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti vengono valutati al loro valore nominale.

Debiti

I debiti vengono iscritti al valore nominale.

Strumenti derivati

La società non utilizza strumenti finanziari derivati.

Fondi rischi e oneri

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

Differenze fra i principi contabili lussemburghesi e gli International Financial Reporting Standards

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

Le differenze nei trattamenti contabili riguardano le seguenti voci:

Azioni proprie

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

2. Costo del personale

Dipendenti della Società sono due manager e due impiegati amministrativi.

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 incentivante rientra nella tipologia dei compensi variabili (bonus) - in percentuale dello stipendio complessivo. Il piano durerà per 36 mesi, mediante 4 tranches di assegnazioni, cumulabili, con pagamenti mediante consegna fisica dei titoli. La valutazione del *fair value* degli strumenti di partecipazione e dei corrispondenti servizi ricevuti dalla società è stata effettuata con riferimento alla data di assegnazione.

3. Altri costi di gestione

Sono principalmente i costi per parcelle professionali e costi per consulenze sostenuti dalla società durante l'esercizio, funzionali alla quotazione.

Gli emolumenti sono stati corrisposti agli amministratori della Società per i servizi da essi resi alla società stessa, e per la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione. L'importo complessivamente corrisposto è stato di US\$ 984.000, di cui US\$ 820.000 per parcelle al netto della ritenuta d'acconto del 20%.

4. Interessi e costi assimilati

I costi finanziari includono principalmente gli interessi passivi calcolati sui prestiti ricevuti da d'Amico Tankers Limited pari a US\$ 187.979.

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

5. Imposte

Poiché in Lussemburgo i dividendi non sono assoggettati all'imposta sui redditi delle società, a fine 2009 la holding d'Amico International Shipping SA ha accumulato perdite fiscali da riportare a nuovo per circa Euro 30.155.000 (US\$ 43.430.000). 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 società holding è assoggettata al regime fiscale patrimoniale netto in vigore in Lussemburgo; per il 2009 il calcolo degli attivi patrimoniali netti non ha generato oneri fiscali.

6. Proventi da partecipazioni

Nel mese di aprile 2009 la Società ha ricevuto da d'Amico Tankers Limited, la principale controllata operativa, un dividendo di US\$ 5,0 milioni.

7. Altri ricavi per interessi e proventi analoghi

Il saldo di US\$ 84.713 si riferisce principalmente a differenze cambi e agli interessi attivi sui depositi bancari.

8. Immobilizzazioni materiali

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

9. Attività finanziarie – Partecipazioni in imprese del Gruppo

Società	Paese	Partecipazione	Valuta	Incrementi (US\$)	Decrementi (US\$)	Valore di bilancio al 31 dicembre 2009
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 società-veicolo della joint venture con il Gruppo Glencore, uno dei più importanti operatori a livello mondiale nel settore del commercio delle *commodities* e delle materie prime. Gli investimenti sono considerati come investimenti finanziari a lungo termine.

Partecipazione detenute tramite d'Amico Tankers Limited:

Società	% di partecipazione	Paese	Attività
High Pool Tankers Limited	100%	Irlanda	Società Consortile
Glenda International Management Limited	100%	Irlanda	Società Consortile
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

10. Attività finanziarie - Finanziamenti ad imprese del Gruppo

Società	Valuta	31 dicembre 2009	31 dicembre 2008
Glenda International Shipping Ltd.	USD	13.822.000	425.000

Durante l'esercizio il finanziamento soci infruttifero (fondo partecipazioni) è stato incrementato per finanziare ulteriori rate relative alle navi in costruzione.

11. Attività finanziarie – Azioni proprie

I valori mobiliari sono rappresentati da azioni proprie, per un totale di 4.390.495 azioni, corrispondenti al 2,93% del capitale sociale. Tali azioni sono state acquistate nel corso del secondo semestre del 2007 e nel 2008, a seguito dell'assemblea straordinaria degli azionisti del 3 luglio 2007. Nel 2009 non sono state acquistate azioni proprie.

L'acquisto in mercati regolamentati di azioni proprie della Società è consentito per 18 mesi, e fino a concorrenza del 10% del capitale sociale.

Le azioni proprie vengono iscritte a bilancio al valore di acquisto.

12. Crediti

Rappresentano l'importo residuale derivante dalla normale attività amministrativa della Società.

13. Anticipi, ratei e risconti attivi

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

14. 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.

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 con l'aumento di capitale.

Riserve

Riserva legale

È stata costituita destinandovi il 5% degli utili realizzati nel 2007 e nel 2008.

Riserva azioni proprie

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

Altre riserve

In data 6 settembre 2007 la Società ha approvato l'assegnazione di azioni ai dirigenti. La riserva è stata costituita per un importo corrispondente al costo cumulato a fine esercizio.

15. Debiti

Società	31 dicembre 2009	31 dicembre 2008
Debiti commerciali	30.627	206.800
d'Amico Tankers Limited	41.237.604	11.699.625
Debiti d'imposta	270.009	270.009
Debiti per oneri sociali	11.041	8.303
Totale	41.549.281	12.184.737

La società ha un debito 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 allineato alle condizioni di mercato. Al 31 dicembre 2009 il debito era pari a US\$ 41.237.604.

La voce altri debiti rappresenta gli importi dovuti all'Amministrazione Finanziaria Lussemburghese per il 2008, le Imposte sul Patrimonio Netto e gli importi dovuti ai fornitori di beni e servizi e alla previdenza sociale.

16. Impegni

Garanzie emesse per conto di imprese controllate

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

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	347	-	-	292
Marco Fiori	Amministratore Delegato	2009	2011	201	-	584	699
Cesare d'Amico	Direttore Esecutivo	2009	2011	56	-	-	-
Massimo Castrogiovanni	Direttore non esecutivo	2009	2011	76	-	-	7
Stas Jozwiak	Direttore non esecutivo	2009	2011	76	-	-	-
Gianni Nunziante	Direttore non esecutivo	2009	2011	76	-	-	-
John J. Danilovich	Direttore non esecutivo	2009	2011	76	-	-	-
Heinz Peter Barandun	Direttore non esecutivo	2009	2011	76	-	-	-
Dirigenti con responsabilità strategiche ⁽⁴⁾		2009		-	-	1.126	2.052

⁽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 sigg.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. 3.000.000 azioni con diritto di voto, che costituiscono il 50% del capitale sociale della d'Amico Società di Navigazione S.p.A. Il sig. Cesare d'Amico detiene n. 1.076.010 azioni con diritto di voto, che costituiscono il 17,93% del capitale sociale della d'Amico Società di Navigazione S.p.A. e, mediante una partecipazione di controllo (54%) nella 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. 1.923.990 azioni con diritto di voto, che costituiscono il 32,07% del capitale sociale di d'Amico Società di Navigazione S.p.A., la quale detiene il 100% del capitale sociale della d'Amico International S.A., che a sua volta detiene il 64,28% (64,30% nel 2008) del capitale sociale della Società. Di conseguenza, i signori Paolo d'Amico e Cesare d'Amico detengono indirettamente il 64,28% delle azioni della Società e delle sue controllate."

Il Manager responsabile per la preparazione del bilancio, Mr. Alberto Mussini, nella sua qualità di Direttore Finanziario di d'Amico International Shipping SA (la "Società") dichiara, sulla base di quanto è a sua conoscenza, che i bilanci d'esercizio e consolidato, così come pubblicati nel presente documento, sono stati redatti conformemente agli standard contabili applicabili e forniscono una rappresentazione veritiera e corretta delle attività, delle passività, della posizione finanziaria e del risultato economico di esercizio e consolidato della Società e delle sue controllate e che la relazione sulla gestione, nonché il management report, forniscono una illustrazione corretta dei risultati realizzati, della situazione della Società e delle sue controllate, unitamente alla descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza.

23 febbraio 2010



Alberto Mussini, Direttore Amministrazione, Finanza e Controllo

(Traduzione della relazione ufficiale redatta in inglese)

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 2009.

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

Responsabilità degli amministratori sul bilancio consolidato

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

Responsabilità della società di revisione

E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio consolidato e basato sulla revisione contabile.

Il nostro esame è stato condotto in conformità agli International Standards on Auditing. In conformità ai predetti principi, il nostro esame è stato condotto in conformità ai principi etici, pianificato e svolto in modo da accertare che il bilancio consolidato sia privo di errori significativi e risulti, nel suo complesso, attendibile.

Il procedimento di revisione comprende l'esame degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio. Le procedure selezionate dipendono dal giudizio dei revisori e includono l'accertamento dei rischi che il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi sia dovuti a frode che a errori. Nell'analizzare i predetti rischi, i revisori considerano i controlli interni rilevanti per la preparazione e la corretta presentazione del bilancio consolidato al fine di pianificare procedure di revisione appropriate. Il procedimento di revisione include anche la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei principi contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori così come la valutazione della presentazione generale del bilancio consolidato.

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

Giudizio professionale

A nostro giudizio, il bilancio consolidato della d'Amico International Shipping S.A. al 31 dicembre 2009 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.

MOORE STEPHENS S.à.r.l.

Allée Marconi, 16
L-2120 Luxembourg
9 marzo 2010

(Traduzione della relazione ufficiale redatta in inglese)**Relazione della società di revisione agli azionisti della d'Amico International Shipping S.A.**

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio, costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalle relative note esplicative, della d'Amico International Shipping S.A. chiuso al 31 dicembre 2009.

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 d'esercizio

La responsabilità della redazione del bilancio redatto secondo i principi contabili lussemburghesi compete agli amministratori della d'Amico International Shipping S.A. Queste responsabilità includono: preparare, implementare e mantenere i controlli interni rilevanti per la preparazione e la corretta presentazione del bilancio privo di errori significativi sia dovuti a frode o a errori; selezionare e applicare corretti principi contabili ed effettuare adeguate stime contabili.

Responsabilità della società di revisione

E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio d'esercizio e basato sulla revisione contabile.

Il nostro esame è stato condotto in conformità agli International Standards on Auditing adottati dall'Istitut des réviseurs d'entreprises. In conformità ai predetti principi, il nostro esame è stato condotto in conformità ai principi etici, pianificato e svolto in modo da accertare che il bilancio sia privo di errori significativi e risulti, nel suo complesso, attendibile.

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

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

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

Il bilancio d'esercizio presenta ai fini comparativi i dati corrispondenti dell'esercizio precedente per i quali si fa riferimento alla relazione di revisione da noi emessa in data 12 marzo 2009.

Giudizio professionale

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della d'Amico International Shipping S.A. al 31 dicembre 2009 è conforme ai principi contabili lussemburghesi; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico per l'esercizio chiuso a tale data.

Relazione su altri adempimenti legali e regolamentari

La relazione sulla gestione, la cui responsabilità è degli amministratori, è redatta in accordo con il bilancio d'esercizio.

MOORE STEPHENS S.à.r.l.

Allee Marconi, 16
L-2120 Luxembourg
9 marzo 2010

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





d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

d'Amico International Shipping S.A.

Lussemburgo

d'Amico International Shipping S.A.
25/C, Boulevard Royal - 11° piano
L-2449 - Lussemburgo
Gran Ducato del Lussemburgo
Tel. +352 26262929

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, Boulevard 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.damicointernationalshipping.com