



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

BILANCIO
2008



d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, Boulevard Royal 25C
Capitale sociale al 31 dicembre 2008 US\$ 149.949.907

Data di pubblicazione: 18 febbraio 2009
Il documento è disponibile sul sito
www.damicointernationalshipping.com



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

BILANCIO
2008

Al 31 dicembre 2008



Indice

Lettera del Presidente agli Azionisti	4
Organi di Amministrazione e Controllo	5
Dati di sintesi	6
Relazione sulla gestione	8
Gruppo d'Amico International Shipping	11
Azionisti	13
Risorse Umane	16
Gestione tecnica delle navi e SQE (Sicurezza, Qualità, Ambiente)	16
Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario del Gruppo	18
Risultati trimestrali	23
Eventi significativi verificatisi nell'esercizio	25
Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione	27
Corporate Governance	30
Piano di Stock Option	34
Articoli 36 e 39 del Regolamento Mercati	35
Bilancio consolidato	
al 31 dicembre 2008 del Gruppo d'Amico International Shipping	36
Conto economico consolidato	38
Stato patrimoniale consolidato	39
Rendiconto finanziario consolidato	40
Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto consolidato	41
Note esplicative	42
Relazione sulla gestione e Bilancio d'esercizio	
al 31 dicembre 2008 di d'Amico International Shipping	70
Relazione sulla gestione	74
Conto economico per il periodo dal 1 gennaio 2008 al 31 dicembre 2008	82
Stato patrimoniale	83
Note esplicative	84
Proposta di approvazione del Bilancio d'esercizio e consolidato, di destinazione dell'utile netto 2008 e di distribuzione del dividendo	90
Relazioni della Società di Revisione	92
Relazione del Commissaire aux Comptes	94

Lettera agli Azionisti

Cari Azionisti,

il 2008 è stato un anno impegnativo e di acque agitate per tutto il nostro settore, in uno scenario di riferimento caratterizzato da un 'sentiment' negativo per il commercio mondiale e dalla difficile situazione economico-finanziaria, divenute sempre più critiche nel corso dell'anno.

Le nostre performance si sono attestate su livelli superiori alle attese, e superiori a tutti i nostri target previsti per il 2008: un utile netto pari a US\$ 155 milioni, inclusa la plusvalenza di US\$ 106 milioni derivante dalla vendita di quattro navi nel corso dell'esercizio, un cash flow operativo di US\$ 103 milioni, con un indebitamento netto al livello molto basso di US\$ 142 milioni.

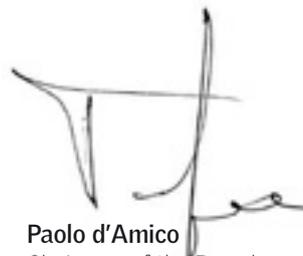
Nel corso dell'anno, considerando il fatto che la vendita e l'acquisto di navi è parte integrante del nostro modello di business, abbiamo tratto vantaggio anche dagli alti prezzi raggiunti dalle navi di seconda mano, vendendone quattro e realizzando un utile di circa US\$ 106 milioni. Al contempo, siamo riusciti anche ad incrementare la flotta esercitando un'opzione di acquisto anticipato e chiudendo contratti per sei nuove navi a noleggio e rinnovandone uno già in essere.

Considerando i risultati raggiunti nel corso dell'anno, abbiamo deciso di proporre all'Assemblea degli Azionisti la distribuzione di US\$ 20.0 milioni a titolo di dividendo, ossia il 40% dell'utile netto escludendo la vendita delle navi.

Come già in passato, anche nel 2009 continueremo a focalizzarci sulla crescita, con l'obiettivo di consolidare un mercato estremamente frammentato e puntando su segmenti di mercato in continuo sviluppo, come il trasporto di olio di palma, olii vegetali e prodotti chimici, abbinando tale strategia a quella del rafforzamento delle partnership con operatori strategici, incrementando la capacità della flotta e la nostra flessibilità.

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, grazie alla linea revolving e alle linee di credito aperte, ed ha inoltre aumentato la propria quota di ricavi derivanti da contratti di medio-lungo periodo a tariffa fissa, che dovrebbero raggiungere circa il 60% nel corso del 2009.

Le previsioni sono fondate sulla cautela, ma DIS, forte di un trend storico caratterizzato da sostenibili livelli di redditività, si trova in una posizione adeguata per continuare a gestire il proprio business con successo e aumentare il valore per gli azionisti.



Paolo d'Amico
Chairman of the Board
of Directors



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

Società di Revisione

Moore Stephens S.à.r.l., Lussemburgo

Commissarie aux Comptes

Lux-Fiduciaire S.à.r.l., Lussemburgo

¹ Membro del Comitato Esecutivo

² Amministratore non Esecutivo - Independent Director

³ Amministratore non Esecutivo - Lead Independent Director

Dati di sintesi

Dati finanziari

(US\$ migliaia)	2008	2007
Ricavi base time charter (TCE)	251.616	251.685
Risultato operativo lordo/ EBITDA	208.417	106.045
Risultato operativo/ EBIT	171.727	76.539
Utile netto	155.012	75.081
Al netto della plusvalenza da vendita navi		
Risultato operativo lordo/ EBITDA	102.796	106.045
<i> margine sul TCE in %</i>	40,9%	42,1%
Risultato operativo/ EBIT	66.106	76.539
<i> margine sul TCE in %</i>	26,3%	30,4%
Utile netto	49.391	75.081
<i> margine sul TCE in %</i>	19,6%	29,8%
Utile per azione (US\$)	1,034	0,501
Flussi di cassa operativi	102.682	97.887
Investimenti lordi (CapEx)	247.743	84.459
Totale attività	724.154	500.699
Indebitamento finanziario netto	142.235	157.911
Patrimonio netto	387.839	282.689

Altri dati operativi

	2008	2007
Dati operativi giornalieri		
Ricavi base time charter per giorno di utilizzo (US\$) ¹	21.570	21.490
Sviluppo della flotta		
Numero medio di navi	36,1	35,2
<i>Di proprietà</i>	16,6	13,5
<i>A noleggio</i>	14,8	18,7
<i>A noleggio attraverso pool</i>	4,7	3,1
Ripartizioni % delle navi:		
<i>Di proprietà</i>	45,9%	38,2%
<i>A noleggio</i>	41,0%	53,1%
<i>A noleggio attraverso pool</i>	13,1%	8,7%
Giorni di off-hire / giorni-nave disponibili²	2,0%	2,2%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni-nave disponibili³ (%)	52,2%	51,7%

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

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

³ Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili (%): questo dato rappresenta il numero di giorni in cui le imbarcazioni sono impiegate con contratti time charter e COAs (Contracts of Affreightment), 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

Relazione sulla gestione

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 giovane, con un'età media di circa 4,2 anni, rispetto ad una età media di settore di 9,7 anni (fonte: Clarkson Research Services). Tali navi sono tutte costruite con il doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di prodotti petroliferi raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e società di trading quali ExxonMobil, Total, Shell, Glencore e Vitol. Tutte le navi sono conformi alle norme IMO (International Maritime Organization) e MARPOL (the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships del 1973, come modificata dal Protocollo del 1978) e agli altri standard internazionali che regolano il settore. Le navi inoltre rispondono ai rigorosi requisiti richiesti dalle maggiori società operanti nel settore petrolifero ed energetico. Sulla base delle modifiche agli allegati I e II del MARPOL adottate dall'IMO, le merci come olio di palma, olii vegetali e una serie di altri prodotti chimici possono essere trasportati solo da navi (classificate IMO) che possiedono i requisiti indicati nei predetti allegati modificati. Al 31 dicembre 2008 circa il 76% delle navi della flotta d'Amico International Shipping era classificata IMO, ampliando così la gamma di prodotti trasportabili dal Gruppo.

Alla stessa data, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 8 navi MR e 3 handysize, principalmente attraverso contratti di noleggio a medio-lungo termine con Exxon, Total e Glencore. Il Gruppo impiega una parte significativa delle proprie navi tramite tre accordi di partnership. Tali accordi consentono al Gruppo di dispiegare, insieme ai propri partner, una flotta di imbarcazioni 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.

Dal 2001 d'Amico International Shipping, sempre tramite la propria controllata operativa d'Amico Tankers Limited, è membro (assieme ad A.P. Moller-Maersk, Seaarland Shipping Management e Motia Compagnia di Navigazione SpA) dell'Handytankers Pool, che rappresenta attualmente il più grande consorzio mondiale di navi cisterna Handysize, e che disponeva di 89 navi al 31 dicembre 2008. A tale data il Gruppo partecipa al consorzio con 4 navi Handysize della propria flotta e con altre 11 navi Handysize a noleggio attraverso pool, sulle quali DIS ha una interessenza equivalente a 4,9 navi. Nel 2003 è stato costituito assieme alla Nissho Shipping Co. Limited (Giappone) l'High Pool Tankers Limited. Al 31 dicembre 2008 tale consorzio gestiva 6 navi cisterna MR, 5 delle quali controllate da DIS. In base agli accordi consortili, d'Amico International Shipping è responsabile in via esclusiva della gestione commerciale del pool, in particolare del noleggio, delle operazioni navali e dell'amministrazione. Nel maggio 2005 il Gruppo ha concluso un accordo commerciale con Glencore - ST Shipping (GLENDA International Management Limited) per gestire le imbarcazioni sotto un unico marchio commerciale: "GLENDA". Al 31 dicembre 2008 GLENDA International Management Limited gestiva 26 navi cisterna MR, di cui 5 di proprietà e 6 nolleggiate dal Gruppo. Oltre agli accordi consortili e commerciali, DIS ha costituito assieme a importanti partner strategici due joint venture per il controllo congiunto di navi. Di tali joint venture, la prima, denominata DM Shipping Ltd., consente a d'Amico International Shipping di ampliare le proprie relazioni con il Gruppo Mitsubishi e prevede un programma per la costruzione di 2 nuove navi con consegna nel 2009. La seconda joint venture, denominata GLENDA International Shipping, rafforza la partnership commerciale con il Gruppo Glencore, e conta fra i suoi ordinativi i contratti per l'acquisto di 14 nuove navi cisterna MR adibite al trasporto di prodotti chimici con consegna prevista fra giugno 2009 e ottobre 2011.

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 SpA (d'Amico Società di Navigazione), con sede in Italia. Oggi il Gruppo d'Amico controlla complessivamente circa 75 navi, parte in proprietà e parte in noleggio; di esse, 35,9 fanno parte della flotta di d'Amico International Shipping ed operano nel mercato delle navi cisterna, mentre delle rimanenti 39, 37 sono navi dry-bulk controllate da d'Amico Dry Limited e da d'Amico Shipping Italia SpA, e 2 sono porta-container controllate da d'Amico Shipping Italia SpA. Grazie alla lunga storia del Gruppo, d'Amico International Shipping può beneficiare di un marchio conosciuto e di una consolidata reputazione nel mercato internazionale. Il Gruppo beneficia inoltre dell'esperienza del Gruppo d'Amico che fornisce a tutte le 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 2008 il Gruppo impiega 366 dipendenti come personale marittimo, e 53 dipendenti come personale di terra.



Flotta

La seguente tabella fornisce alcune informazioni relative alla flotta al 31 dicembre 2008:

Flotta MR				
Nome della nave	Tonnellaggio (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Di proprietà				
High Venture	51.087	2006	STX, South Korea	IMO III
High Progress	51.303	2005	STX, South Korea	IMO III
High Performance	51.303	2005	STX, South Korea	IMO III
High Valor	46.975	2005	STX, South Korea	IMO III
High Courage	46.975	2005	STX, South Korea	IMO III
High Endurance	46.992	2004	STX, South Korea	IMO III
High Endeavour	46.992	2004	STX, South Korea	IMO III
High Challenge	46.475	1999	STX, South Korea	IMO III
High Spirit	46.473	1999	STX, South Korea	IMO III
High Wind	46.471	1999	STX, South Korea	IMO III
High Presence	48.700	2005	Imbari, Japan	-
High Priority	46.847	2005	Nakai Zosen, Japan	-
A noleggio con opzione di acquisto				
High Nefeli	45.976	2003	STX, South Korea	IMO III
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Japan	-
High Century	48.676	2006	Imabari, Japan	-
A noleggio senza opzione di acquisto				
High Saturn	51.149	2008	STX, South Korea	IMO III
High Mars	51.149	2008	STX, South Korea	IMO III
High Mercury	51.149	2008	STX, South Korea	IMO III
High Jupiter	51.149	2008	STX, South Korea	IMO III
High Glory	45.700	2006	Minami Nippon, Japan	-
High Glow	46.846	2006	Nakai Zosen, Japan	-
High Trader	45.879	2004	Shin Kurushima, Japan	-
High Energy	46.874	2004	Nakai Zosen, Japan	-
High Power	46.874	2004	Nakai Zosen, Japan	-

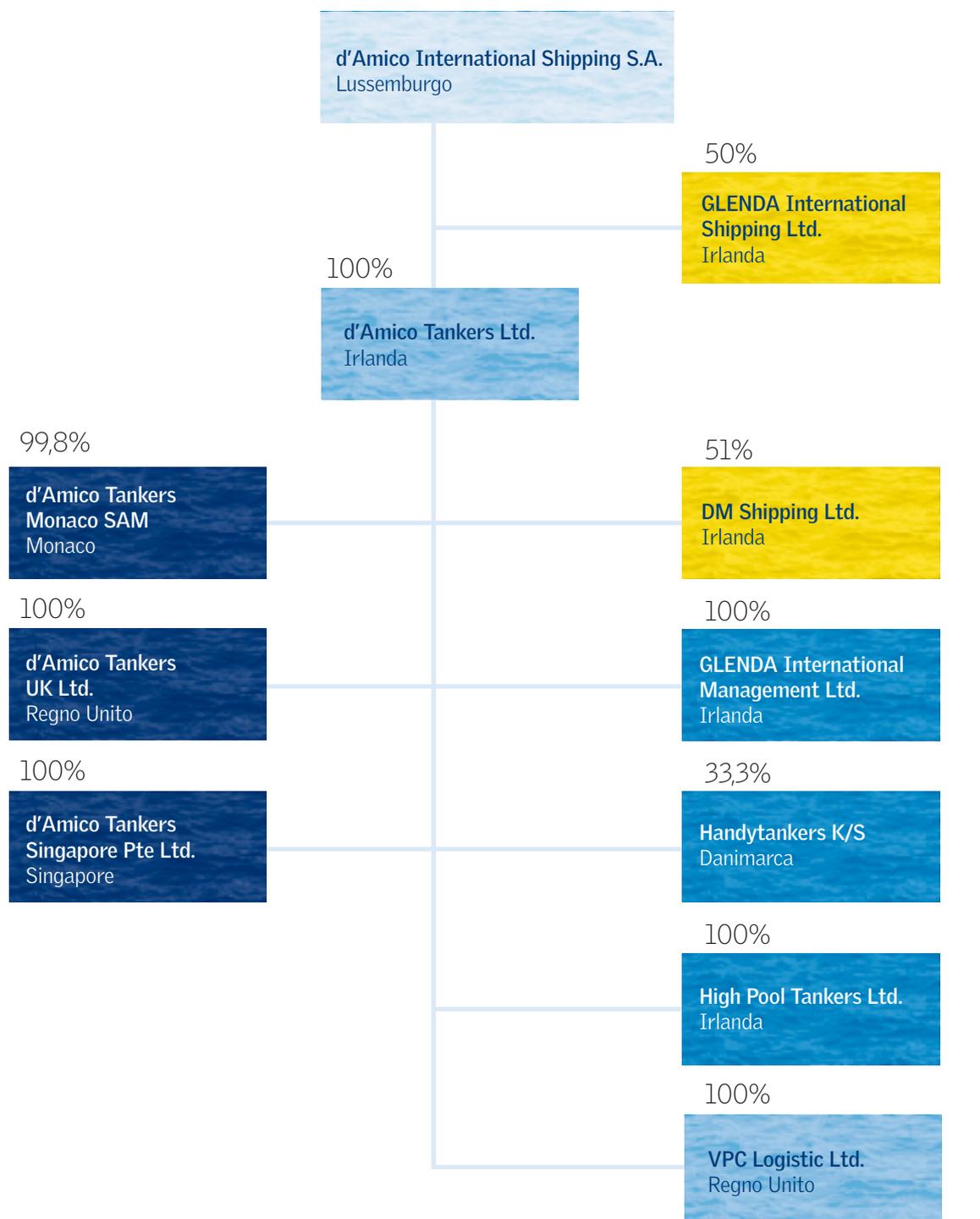
Flotta handysize				
Nome della nave	Tonnellaggio (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Di proprietà				
Cielo di Salerno	36.032	2002	STX, South Korea	IMO III
Cielo di Parigi	36.032	2001	STX, South Korea	IMO III
Cielo di Londra	35.985	2001	STX, South Korea	IMO III
Scafo nudo senza opzione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

Handysize a noleggio attraverso pool					
Nome della nave	Tonnellaggio (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	% di partecipazione	Classe IMO
A noleggio senza opzione di acquisto					
Handytanker Spirit	34.671	2006	Dalian, China	50%	IMO III
Handytanker Unity	34.620	2006	Dalian, China	33%	IMO III
Handytanker Liberty	34.620	2006	Dalian, China	33%	IMO III
Tevere	37.178	2005	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
Fox	37.025	2005	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
Ocean Quest	34.999	2005	Dalian, China	25%	IMO III
Elbtank Denmark ¹	37.274	2002	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
Torm Ohio ¹	37.999	2001	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
A noleggio con opzione di acquisto					
Handytankers Miracle	38.877	2008	Guangzhou, China	25%	IMO III
Melody	38.500	2008	Guangzhou, China	25%	IMO III
Malbec	38.499	2008	Guangzhou, China	100%	IMO III

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

Struttura del Gruppo

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



Holding

Compagnia di navigazione

Consorzio o Accordo commerciale

Compagnia di servizi

Joint Venture

Il settore delle Navi cisterna

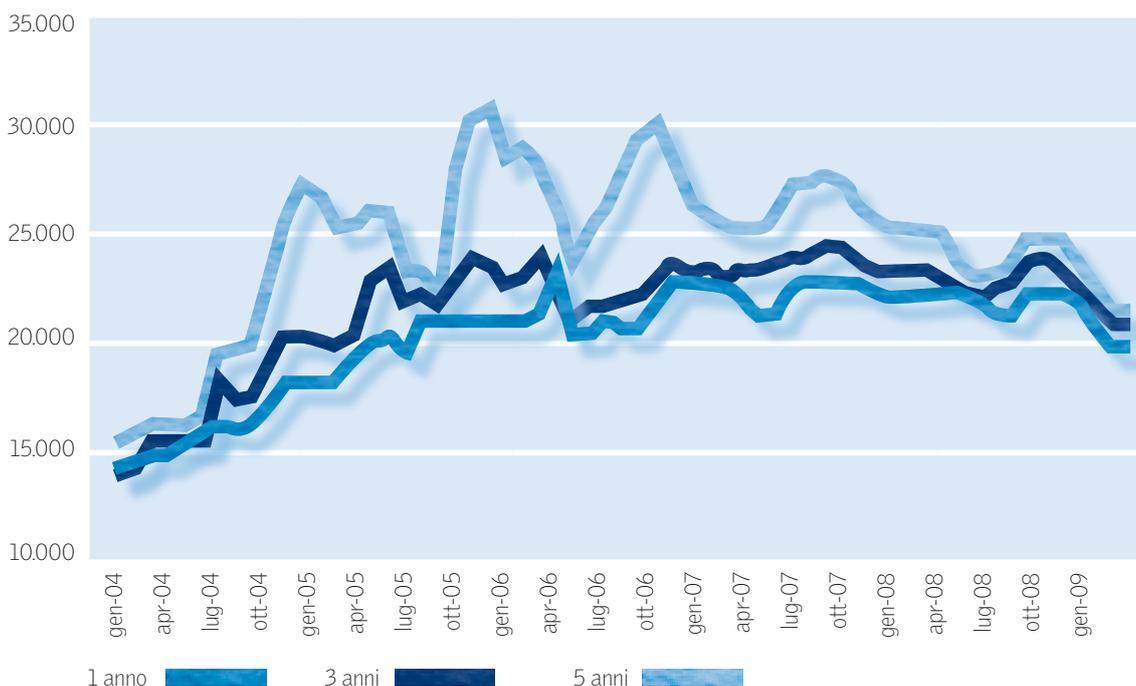
Le navi cisterna del Gruppo trasportano prodotti petroliferi raffinati, quali benzina, carburanti per aviazione, cherosene, olio combustibile e nafta, ed inoltre prodotti chimici (soft chemicals), ed olii alimentari.

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 10.000 – 25.000	Medio raggio 25.000 – 55.000	Lungo raggio 55.000 – 120.000
Caratteristiche	Opera su mercati regionali specializzati Si concentra in particolare sulla distribuzione	Accesso a un maggior numero di porti rispetto 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%	46%	33%

Tariffe Time Charter per le navi cisterna MR da gennaio 2004 ad oggi (US\$)²



¹ Fonte: Clarksons Research Services Limited al 1 gennaio 2009. % del totale delle navi cisterna (3.542 imbarcazioni). Sono escluse le imbarcazioni in acciaio inossidabile

² Fonte: Clarkson Research Services. Navi MR da 47.000 a 48.000 dwt

Azionisti

Investor Relations

La politica di d'Amico International Shipping nei confronti dei propri azionisti ed investitori consiste nel mantenere verso di essi un dialogo costante; tramite il proprio Investor Relations Team, la Società persegue nei loro confronti una politica di trasparenza nella comunicazione. Il programma di Investor Relations prevede, oltre alla presentazione dei risultati del Gruppo, conference call, numerosi incontri con gli analisti, un Investor Day o una presentazione ad analisti/investitori, nonché la partecipazione a tutti gli eventi organizzati da Borsa Italiana (segmento STAR).

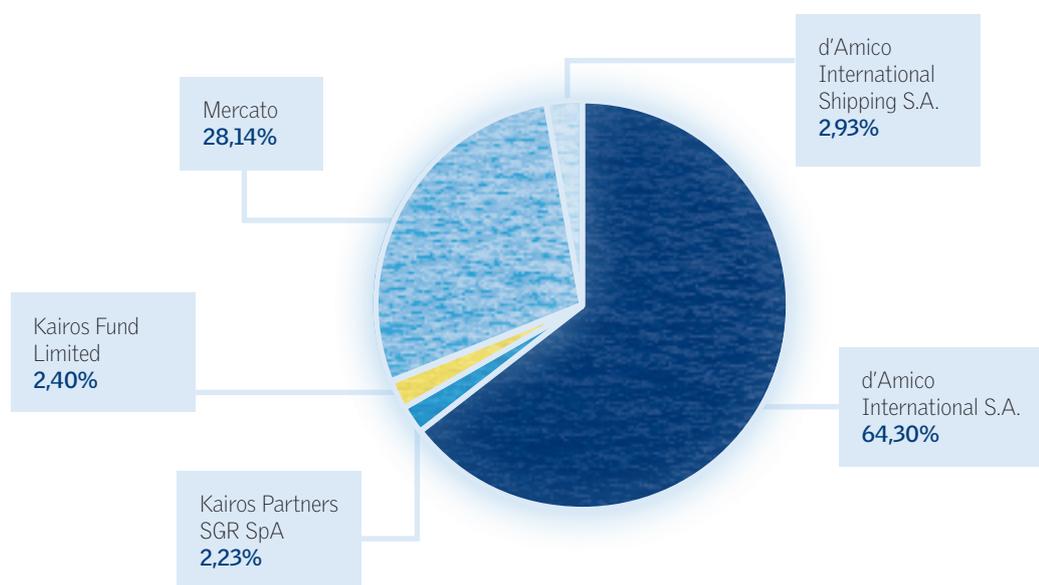
In applicazione della politica di accesso alle informazioni adottata dal Gruppo, d'Amico International Shipping pubblica trimestralmente le Investor News, con l'intento di mantenere aggiornati tutti i propri stakeholder in merito agli sviluppi della propria attività, alle opportunità del mercato, alle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

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

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

Azionisti

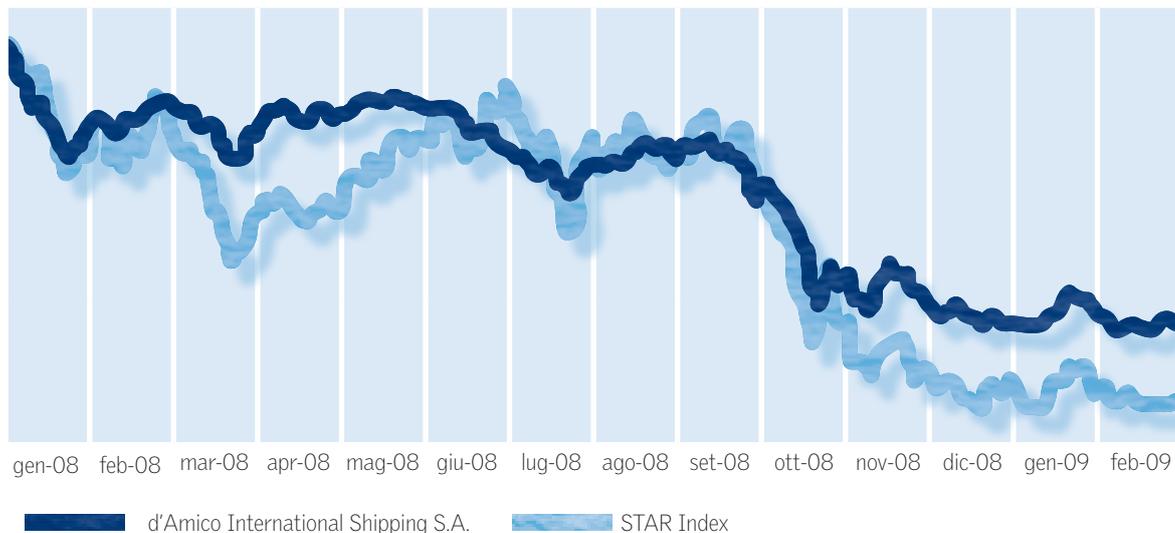
Il numero complessivo di azioni ordinarie emesse è pari a 149.949.907. Sulla base delle comunicazioni effettuate da parte degli azionisti ai sensi dell'art. 6 dello Statuto di d'Amico International Shipping, i seguenti investitori privati o istituzionali detengono partecipazioni che superano il 2% del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



Politica dei dividendi

La politica dei dividendi è basata sulla sua 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.

Andamento del titolo d'Amico International Shipping nel 2008



Nel corso del 2008, ed in particolare nel secondo semestre dell'esercizio, la crisi economica e finanziaria a livello mondiale ha influito significativamente sull'andamento dei mercati borsistici ed ha condizionato anche il prezzo del titolo d'Amico International Shipping, sceso del 50,41% su base annua, con una performance sostanzialmente allineata con quella dell'indice STAR (-11,30% rispetto a tale indice). I volumi medi di scambi giornalieri sul titolo sono stati di 179.984 azioni su base annua (182.522 nell'ultimo trimestre).

Risorse Umane

Al 31 dicembre 2008 il numero dei dipendenti di d'Amico International Shipping e delle società controllate era pari a 419, di cui 366 rappresentato da personale marittimo. Nel 2008 il Gruppo ha continuato a rafforzare la propria struttura di management.

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 SpA. 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 data priorità alla crescita dell'organico e alla formazione degli uffici a più stretto contatto con le attività operative: noleggio, gestione operativa e supporto tecnico.

Gestione tecnica delle navi e SQE (Sicurezza, Qualità, Ambiente)

d'Amico conforme agli standard internazionali

Tutte le navi della flotta d'Amico vengono sottoposte a costante monitoraggio al fine di garantirne la conformità alle norme IMO (International Maritime Organization) e MARPOL (the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships del 1973, come modificata dal Protocollo del 1978) e agli altri standard internazionali che regolano il settore. Le 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 siano conformi 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, la controllante d'Amico Società di Navigazione SpA, con la collaborazione e supervisione di d'Amico Tankers Limited (Irlanda) è responsabile della gestione tecnica delle navi della flotta controllata da d'Amico International Shipping. La stessa d'Amico Società di Navigazione fornisce la propria assistenza per la stipula delle coperture assicurative della flotta e coordina il 'Tanker Management and Self-Assessment programme' (TMSA) lanciato nel 2004 dalla OCIMF (Oil Companies International Marine Forum), oltre al 'Safety Quality and Environment (SQE) Management System'. La sicurezza a bordo e quella ambientale rappresentano la massima priorità per il Gruppo.

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

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

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



A partire dalla data della 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 SpA) 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.

Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario del Gruppo

Sintesi dei risultati del Gruppo nel 2008

Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008, il Gruppo ha conseguito un utile netto pari a US\$ 155,0 milioni e un risultato operativo lordo (EBITDA) pari a US\$ 208,4 milioni. Escludendo, per ragioni di confronto omogeneo, la plusvalenza derivante dalla vendita di quattro navi nel corso dell'esercizio, i risultati economici del Gruppo sono stati leggermente inferiori rispetto al 2007, evidenziando però un miglioramento rispetto a quanto previsto, dimostrandosi molto solidi. Il margine sull'EBITDA si è attestato al 40,9% mentre quello sull'utile netto al 19,6% (come percentuale dei ricavi base time charter e al netto del risultato derivante dalla vendita di navi).

Alla luce delle sfavorevoli prospettive di crescita economica a livello mondiale, il mercato delle navi cisterna ha evidenziato per tutto il 2008 grande solidità. Nonostante la generalizzata fase di flessione e la forte crescita del numero di navi Medium Range (MR), la domanda di trasporto è rimasta su buoni livelli, anche grazie alla persistente dislocazione geografica del tonnellaggio influenzata da varie operazioni di "cross-trade", tutte sul lungo raggio. Nella prima metà dell'anno la performance è stata inferiore a quella dello stesso periodo del 2007, mentre, a partire da maggio si è avuto un miglioramento grazie alla forte domanda, inizialmente dovuto alla solidità del mercato occidentale, che ha determinato un aumento delle tariffe di noleggio. Il rincaro dei prezzi della benzina negli Stati Uniti ha poi favorito l'arbitraggio nei viaggi dall'Europa verso gli Stati Uniti. In tale contesto, il trasporto di prodotti distillati dagli Stati Uniti verso l'Europa ha trovato conferma, con un netto aumento del numero di miglia percorse per tonnellata di capacità (tonnes miles); ciò ha contribuito alla riduzione dell'offerta di navi disponibili, favorendo così un aumento delle tariffe del mercato spot. Sui ricavi netti spot (su base time charter) ha tuttavia inciso negativamente, in una certa misura e nella prima parte dell'anno, il costante aumento dei prezzi dei carburanti bunker, impedendo così che i ricavi netti potessero essere ancora più significativi.

La performance del terzo trimestre sul mercato spot è stata particolarmente positiva, anche tenuto conto del fatto che, storicamente, tale periodo è fra i più deboli dell'anno. In luglio tale performance è stata molto simile a quella del mese di giugno (il mese migliore dell'esercizio), e sebbene agosto e settembre abbiano registrato una leggera flessione, i ricavi del terzo trimestre sono stati i migliori dell'esercizio 2008. In Asia i tempi di raffinazione e gli alti prezzi delle materie prime hanno determinato un contenimento delle opportunità di arbitraggio, in particolare sulle rotte dirette dall'Asia verso la costa occidentale degli Stati Uniti, ma i trasporti a termine e il leggero aumento delle importazioni australiane hanno contribuito a rafforzare la domanda. Positivo l'arbitraggio fra Medio Oriente ed Europa relativo al carburante per aviazione, che ha consentito un riposizionamento delle navi cisterna MR sui mercati relativamente più solidi; inoltre, verso la fine del trimestre, l'arbitraggio sulla nafta ha consentito ad alcuni operatori di ricollocarsi nell'emisfero orientale, provenendo da quello occidentale. L'aumento di attività nel Golfo Mediorientale, nonché l'offerta non costante di navi cisterna ha favorito pressioni rialziste sulle tariffe di trasporto praticate su tale mercato.

Nel quarto trimestre si è assistito nella maggior parte dei mercati a un andamento negativo della domanda. Ciononostante, i ricavi sono stati sostenuti dalle operazioni di arbitraggio sul lungo raggio dall'emisfero orientale verso quello occidentale. Tale circostanza, riducendo l'offerta di navi, ha consentito per l'intero trimestre di ricavi più sostenuti al mercato dell'emisfero orientale, che ha registrato una flessione solo verso la fine dell'anno. Nonostante il fatto che le tariffe di noleggio abbiano subito una certa pressione, il significativo calo dei prezzi dei carburanti bunker ha contribuito al mantenimento di ricavi adeguati nel corso del trimestre. Il perdurare, in Argentina, di alcune controversie legali, ha determinato per gran parte dell'anno una riduzione delle esportazioni di olio di girasole e di soia da tale paese, con un miglioramento nell'ultimo trimestre dell'anno. Al contrario, dalla fine del secondo trimestre 2008, il mercato dell'olio di palma proveniente da Malaysia, Indonesia e Filippine ha fatto registrare una forte domanda di navi cisterna di classe IMO, e durante l'anno i volumi delle esportazioni verso l'Europa sono stati buoni.

La media dei noli time charter del Gruppo è aumentata costantemente nel corso di tutto l'esercizio, con una leggera contrazione registrata solo nel IV trimestre. I ricavi base time charter per giorno di utilizzo nave sono stati pari a US\$ 21.570 nel 2008, rispetto ai US\$ 21.490 del 2007 (+0,4%). Il risultato del Gruppo è cresciuto grazie anche all'allargamento della sua flotta, passata da una media di 35,2 navi nel 2007 a una media di 36,1 navi nel 2008 (+2,4%). Mentre i ricavi base time charter nel 2008 erano in linea con il 2007, la variazione della redditività è stata influenzata dai maggiori costi per i noleggi passivi delle nuove navi e dalle spese generali ed amministrative.

Dopo l'acquisto di quattro navi, precedentemente a noleggio, avvenuto nel corso del I semestre 2008, esercitando opzioni di acquisto anticipato, e la vendita della M/T High Trust e della M/T High Peace, sempre nel corso del I Semestre, che ha consentito di realizzare una plusvalenza di US\$ 47,2 milioni, il Gruppo ha venduto nel II Semestre la M/T High Harmony e la M/T High Consensus, generando un'ulteriore plusvalenza di US\$ 58,5 milioni.

A livello di risultato operativo, l'ammortamento è aumentato del 24,3% nel 2008, quale conseguenza dell'incremento nel numero delle navi di proprietà, nonché della una riduzione del valore residuo delle stesse dovuto alla dinamica al ribasso dei prezzi dell'acciaio, a fine 2008, inferiori rispetto a quelli di fine 2007. Gli oneri finanziari netti, inoltre, risultano influenzati nel IV trimestre 2008 da un importo di US\$ 5,2 milioni, relativo agli effetti di un contratto forward e alla conversione al cambio di fine anno del prestito Mizuho, in Yen Giapponesi. Nonostante quest'ultimo effetto negativo, il margine sull'utile netto, escluse le cessioni, è stato pari a circa il 20% per tutto l'esercizio.





Risultati operativi		
(US\$ migliaia)	2008	2007
Ricavi	323.984	310.260
Costi diretti di viaggio	(72.368)	(58.575)
Ricavi base time charter	251.616	251.685
Costi per noleggi passivi	(82.248)	(92.352)
Altri costi operativi diretti	(46.102)	(34.647)
Costi generali ed amministrativi	(24.291)	(22.408)
Altri proventi operativi	3.821	3.767
Plusvalenze da vendita navi	105.621	-
Risultato operativo lordo/ EBITDA	208.417	106.045
Ammortamenti	(36.690)	(29.507)
Risultato operativo/ EBIT	171.727	76.539
Proventi (oneri) finanziari netti	(16.050)	(10.950)
Utile ante imposte	155.677	65.589
Imposte sul reddito	(665)	9.492
Utile netto	155.012	75.081

Ricavi: per l'esercizio concluso al 31 dicembre 2008 sono stati di US\$ 324,0 milioni, rispetto ai US\$ 310,3 milioni del precedente esercizio. Tale incremento rispecchia soprattutto i prezzi eccezionalmente alti dei carburanti bunker registrati nel 2008 ed assorbiti dal mercato. Inoltre, il numero medio di navi della flotta nel 2008 (36,1) è stato leggermente superiore rispetto al pari periodo del 2007 (35,2). Nel 2008 la percentuale di giorni-nave disponibili è stata del 2,0%, in linea con il 2,2% del 2007.

Costi diretti di viaggio: sono aumentati dai 58,6 milioni del 2007 ai 72,4 milioni del 2008. Come evidenziato in precedenza, nel 2008 i prezzi dei carburanti bunker hanno toccato livelli record, incidendo fortemente su tale voce di bilancio. Fra i costi diretti di viaggio sono compresi anche i costi per noleggi passivi relativi a navi che non fanno parte della flotta del Gruppo e che comprendono le navi gestite dalla VPC Logistics Ltd.. Nel 2008 tali costi per noleggi passivi sono stati di US\$ 9,9 milioni, mentre nel 2007 erano assenti.

Ricavi base time charter: per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 sono di US\$ 251,6 milioni, in linea con l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2007 (US\$ 251,7 milioni). Alla fine del I Semestre, i ricavi base time charter sono diminuiti rispetto al I Semestre 2007 del 13,8%. Tale divario è stato però colmato nel II Semestre, a seguito di un significativo miglioramento dell'andamento di mercato, principalmente nel corso del III Trimestre e, pertanto, del time charter per giorno di utilizzo nave, grazie anche a un maggior numero medio di navi nel 2008 rispetto al 2007.

Costi per noleggi passivi: nel 2008 sono stati di US\$ 82,2 milioni, inferiori del 11% rispetto al 2007. Tale riduzione è relativa principalmente alla diminuzione nel numero medio di navi a noleggio, passate da 18,7 del 2007 a 14,8 nel 2008, a seguito dell'esercizio di diverse opzioni di acquisto su navi esercitate dopo l'ultimo trimestre 2007.

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 2008 sono stati di US\$ 46,1 milioni, rispetto agli US\$ 34,6 milioni dell'esercizio 2007. L'incremento è attribuibile all'aumento del 23% nel numero medio di imbarcazioni di proprietà, passate da 13,5 nel 2007 a 16,6 nel 2008. Inoltre, si è registrato un incremento del costo medio giornaliero degli equipaggi, dovuto alla scarsità di personale marittimo qualificato. Sulle spese tecniche hanno inciso le tempistiche degli interventi previsti per le navi, mentre i costi assicurativi sono aumentati a causa di un generalizzato aumento dei premi per l'intero settore.

Spese generali e amministrative: nell'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2008 sono state di US\$ 24,3 milioni. Come previsto, essi sono stati superiori rispetto a quelli rilevati nell'esercizio 2007 (US\$ 22,4 milioni), tenuto conto del fatto che la Società si è quotata nel secondo trimestre 2007, sostenendo, successivamente a tale data, dei costi connessi alla quotazione, cui si aggiunge l'aumento del personale a seguito della creazione di una adeguata struttura organizzativa. Poiché la maggioranza dei manager e dei dipendenti viene pagata in Euro, sui salari e sui benefit ha pesato in modo significativo il tasso di cambio sfavorevole del dollaro USA osservato per la maggior parte del 2008.

Altri proventi operativi: per l'esercizio concluso al 31 dicembre 2008 sono stati di US\$ 3,8 milioni, rappresentati dalle commissioni di noleggio ricevute dal Pool Handytankers, nonché da indennizzi assicurativi relativi ad alcuni danni subiti e alle conseguenti richieste di risarcimento.

Plusvalenze da vendita di navi: (US\$ 105,6 milioni) si riferiscono alla vendita della M/T High Trust nel I Trimestre (US\$ 22,2 milioni), della M/T High Peace nel II Trimestre (US\$ 24,9 milioni), della M/T High Harmony e della M/T High Consensus nel IV Trimestre (US\$ 58,5 milioni).

Risultato operativo lordo (EBITDA): per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 è di US\$ 208,4 milioni (US\$ 102,8 milioni esclusa la plusvalenza da vendita di navi), rispetto agli US\$ 106,0 milioni dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2007. Come percentuale dei ricavi base time charter, il margine del risultato operativo lordo è del 40,9% nel 2008 (esclusa plusvalenza da vendita delle navi), e del 42,1% nel 2007. La variazione del margine è influenzata dall'andamento già indicato delle spese generali e amministrative, e da altri costi operativi diretti per giorni nave disponibili, il cui effetto sui costi controbilancia quello positivo connesso all'aumento della percentuale media di navi di proprietà della flotta del Gruppo.

Ammortamenti: per il 2008 sono di US\$ 36,7 milioni, rispetto a US\$ 29,5 milioni dello stesso periodo del 2007. Tale incremento è attribuibile all'aumento da 13,5 a 16,6 del numero di navi di proprietà nel 2008, rispetto al 2007. E' altresì compresa una significativa quota aggiuntiva di ammortamento dovuta alla riduzione dei prezzi dei rottami di acciaio registrata nel secondo trimestre del 2008 che ha determinato un aumento del valore ammortizzabile delle navi senza però incidere sui flussi di cassa.

Risultato operativo (EBIT): per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 è di US\$ 171,7 milioni (US\$ 66,1 milioni esclusa la plusvalenza da vendita di navi), rispetto agli US\$ 76,5 milioni per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2007. A seguito del significativo incremento degli ammortamenti, il margine operativo, al netto della plusvalenza da vendita di navi, è diminuito, passando al 26,3% rispetto al 30,4% dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Oneri finanziari netti: nel 2008 sono stati di US\$ 16,1 milioni, rispetto ai 10,9 milioni del 2007. Tale voce comprende un conguaglio negativo dell'ultimo trimestre di US\$ 5,2 milioni relativo a un contratto forward e alla riconversione di un finanziamento espresso in Yen giapponesi.

Utile prima delle imposte: per l'esercizio concluso al 31 dicembre 2008 è stato di US\$ 155,7 milioni (US\$ 50,1 milioni al netto della vendita di navi), rispetto ai US\$ 65,6 milioni dell'esercizio 2007. Nonostante l'aumento di alcuni costi (ammortamenti, ecc.) e degli elementi straordinari già menzionati, la solidità del core business e la struttura flessibile dell'indebitamento hanno consentito a d'Amico International Shipping di mantenere nel 2008 un solido margine di utile rispetto al 2007 (rispettivamente 19,9% e 26,1% su base comparabile, escludendo per il 2008 le plusvalenze dalla vendita di navi).

Imposte sul reddito: riguardano la controllata operativa del Gruppo, d'Amico Tankers Ltd. (Irlanda). L'ammissione al regime di tonnage tax, a decorrere dal 2007, ha portato alla determinazione delle imposte per il periodo principalmente sulla base degli utili presunti realizzati dalle navi, che dipendono dalle loro caratteristiche dimensionali e non dagli utili effettivamente realizzati dalla società che le gestisce. Ciò ha determinato lo storno delle passività fiscali differite del Gruppo contabilizzate in precedenza nell'esercizio 2007, con un credito netto d'imposta pari a US\$ 9,5 milioni, rispetto ad un onere di US\$ 0,7 milioni nel 2008.

Utile netto: per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 è di US\$ 155,0 milioni (US\$ 49,4 milioni esclusa la plusvalenza da vendita di navi), rispetto agli US\$ 75,1 milioni per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2007 (US\$ 64,9 milioni, esclusi US\$ 10,2 milioni di rilascio del fondo imposte differite).

Stato patrimoniale consolidato		
(US\$ migliaia)	Al 31 dicembre 2008	Al 31 dicembre 2007
Attività		
Attività non correnti	531.275	430.609
Attività correnti	192.879	70.090
Totale attività	724.154	500.699
Passività e patrimonio netto		
Patrimonio netto	387.839	282.689
Passività non correnti	271.666	178.482
Passività correnti	64.649	39.528
Totale passività e patrimonio netto	724.154	500.699

¹ Comprende la quota delle navi in costruzione di pertinenza di d'Amico International Shipping, calcolata in base agli stati di avanzamento

Attività non correnti: rappresentano per la quasi totalità la flotta (navi di proprietà), il cui valore contabile (costi meno ammortamenti) è sensibilmente inferiore rispetto al valore di mercato, che al 31 dicembre 2008, secondo la valutazione fornita da Clarkson al 16 gennaio 2009, era di US\$ 609,9¹ milioni al 31 dicembre 2008.

Nel corso del 2008 gli **investimenti lordi** sono stati di US\$ 247,7 milioni, principalmente relativi ai pagamenti per l'esercizio di opzioni di acquisto sulla M/T High Harmony, M/T High Consensus, M/T High Peace ed M/T High Presence, ai pagamenti intermedi riferiti a 14 navi in costruzione che fanno parte della joint venture GLENDIA International Shipping, nonché a due navi in costruzione relative alla joint venture d'Amico Mitsubishi Shipping. Tali investimenti comprendono inoltre i costi di bacino capitalizzati e relativi alle imbarcazioni di proprietà.

Attività correnti: se si escludono le disponibilità liquide (US\$ 41,5 milioni al 31 dicembre 2008), sono di US\$ 110,3 milioni di crediti commerciali riferibili alla vendita della M/T High Harmony e della M/T High Consensus, e la differenza è dovuta alle voci del capitale circolante (crediti commerciali a breve e rimanenze).

Passività non correnti: includono la parte dei debiti verso banche con scadenza nel lungo termine e sono commentate nella sezione successiva, relativa alla posizione finanziaria. Nelle passività correnti sono comprese principalmente e voci relative al capitale circolante (debiti commerciali ed altre passività per un importo complessivo di US\$ 41,9 milioni) oltre all'indebitamento a breve termine, nonché al fair value negativo relativo allo strumento derivato IRS.

L'aumento del **patrimonio netto**, passato da US\$ 282,7 milioni al 31 dicembre 2007 a US\$ 387,8 milioni al 31 dicembre 2008, è determinato dall'utile netto consolidato di US\$ 155,0 milioni al netto del pagamento di un dividendo di US\$ 34,3 milioni.

Posizione finanziaria

L'**indebitamento finanziario netto** è di US\$ 142,2 milioni al 31 dicembre 2008, rispetto agli US\$ 157,9 milioni alla fine del 2007. Il rapporto fra l'indebitamento finanziario netto ed il patrimonio netto corrisponde a 0,37 al 31 dicembre 2008.

(US\$ migliaia)	Al 31 dicembre 2008	Al 31 dicembre 2007
Liquidità		
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	41.482	24.926
Azioni in portafoglio	-	-
Crediti a breve		
Verso parti correlate	-	-
Verso terzi	110.279	-
Altre attività finanziarie correnti	-	-
Totale attività finanziarie correnti	151.761	24.926
Debiti verso banche – correnti	4.243	-
Altri debiti	1.541	-
Altre passività finanziarie correnti		
Verso parti correlate	-	-
Verso terzi (fair value IRS)	16.546	4.355
Totale debiti finanziari correnti	22.330	4.355
Indebitamento finanziario netto corrente	(129.431)	(20.571)
Debiti verso banche – non correnti	260.883	178.482
Altre passività finanziarie non correnti		
Verso parti correlate	-	-
Verso terzi	10.783	-
Totale debiti finanziari non correnti	271.666	178.482
Indebitamento finanziario netto	142.235	157.911

L'indebitamento bancario complessivo al 31 dicembre 2008 (comprensivo di US\$ 4,2 milioni con scadenza a breve termine) era di US\$ 265,1 milioni, di cui US\$ 153,8 milioni riferiti alla linea di credito revolving a 10 anni in essere fra d'Amico Tankers Ltd. (Ireland) e Calyon, concessa con la partecipazione di altri istituti bancari, mentre la quota di finanziamenti concessa al gruppo da Commerzbank AG Global Shipping e Credit Suisse per il programma di costruzioni di nuove navi relativo alla joint venture GLENDA International Shipping Ltd. era di US\$ 58,3 milioni, e la nuova linea di credito per 10 miliardi di Yen concessa da Mizuho Corporate Bank era a fine anno di US\$ 53,1 milioni.

I crediti commerciali correnti verso terzi per US\$ 110,3 milioni sono relativi alla vendita della M/T High Harmony e della M/T High Consensus. Sino al pagamento del relativo prezzo, le navi sono state consegnate all'acquirente a "scafo nudo".

La tabella che segue evidenzia l'indebitamento finanziario netto alla fine del quarto trimestre 2008, confrontato con i dati alla fine del terzo trimestre dello stesso esercizio (le variazioni del quarto trimestre sono principalmente attribuibili ai crediti commerciali per la vendita di navi, alle rettifiche apportate al fair value per i debiti finanziari e ad investimenti effettuati in tale periodo):

(US\$ migliaia)	Al 31 dicembre 2008	Al 30 settembre 2008
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(41.482)	(45.222)
Attività finanziarie correnti	(110.279)	-
Passività finanziarie correnti	22.330	5.600
Passività finanziarie non correnti	271.666	291.960
Indebitamento finanziario netto	142.235	252.338

Flussi di cassa

I **flussi di cassa netti** per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 sono stati di US\$ 16,6 milioni, portando le disponibilità liquide a US\$ 41,5 milioni al 31 dicembre 2008, da US\$ 24,9 milioni alla fine del dicembre 2007.

(US\$ migliaia)	2008	2007
Flussi di cassa da attività operative	102.682	97.887
Flussi di cassa da attività di investimento	(31.748)	(82.548)
Flussi di cassa da attività finanziarie	(54.378)	(4.344)
Variazione della liquidità	16.556	10.994
Aumento / (diminuzione) netta delle disponibilità liquide	16.556	10.994
Disponibilità liquide ad inizio periodo	24.926	13.932
Disponibilità liquide a fine periodo	41.482	24.926

I **flussi di cassa da attività operative** per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 ammontano a US\$ 102,7 milioni, rispetto agli US\$ 97,9 milioni per il 2007. L'incremento è stato influenzato principalmente da aumento del capitale circolante nel 2008.

I **flussi di cassa da attività di investimento** nel 2008 sono stati US\$ 31,7 milioni netti, rispetto alle uscite nette di US\$ 82,5 milioni nel 2007. Gli investimenti del 2008 comprendono l'esercizio delle opzioni di acquisto della M/T High Harmony, M/T High Consensus, M/T High Peace e M/T High Presence, per un importo di US\$ 110,2 milioni, nonché i pagamenti per US\$ 128,0 milioni delle quote di competenza della d'Amico International Shipping relative a navi in costruzione nell'ambito della joint venture GLENDA International Shipping e per US\$ 4,4 milioni nell'ambito della joint venture d'Amico Mitsubishi Shipping. Le cessioni della M/T High Trust nel I Trimestre, della M/T High Peace nel II Trimestre, della M/T High Harmony e della M/T High Consensus nel IV Trimestre hanno generato dai flussi finanziari positivi per US\$ 216 milioni nel corso dell'esercizio.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 sono comprensivi di un rimborso netto di US\$ 24,7 milioni della linea di credito revolving concessa da Calyon, di un utilizzo di US\$ 58,3 milioni della linea di credito concessa da Commerzbank e da Credit Suisse e di un utilizzo di US\$ 53,1 milioni della linea di credito in Yen concessa dalla Mizuho Corporate Bank. Nel secondo trimestre del 2008 è stato pagato agli azionisti un dividendo di US\$ 34,3 milioni. Le altre variazioni nelle attività finanziarie riguardano un debito finanziario verso la ST Shipping (Gruppo Glencore), risultante dal passaggio alla GLENDA International Shipping di due navi alla fine del 2008.

Risultati trimestrali

Risultati del quarto trimestre

Di seguito sono riportati i prospetti analitici relativi al conto economico per il quarto trimestre 2008 e 2007:

(US\$ migliaia)	4° trimestre 2008	4° trimestre 2007
Ricavi	72.012	67.640
Costi diretti di viaggio	(8.468)	(13.409)
Ricavi base time charter	63.544	54.231
Costi per noleggi passivi	(22.842)	(19.768)
Altri costi operativi diretti	(11.519)	(9.871)
Costi generali ed amministrativi	(6.123)	(7.467)
Altri proventi operativi	(47)	1.071
Plusvalenze da vendita navi	58.467	-
Risultato operativo lordo/ EBITDA	81.480	18.196
Ammortamenti	(9.639)	(7.525)
Risultato operativo/ EBIT	71.841	10.671
Proventi (oneri) finanziari netti	(7.138)	(2.074)
Utile ante imposte	64.703	8.597
Imposte sul reddito	(24)	(404)
Utile netto	64.679	8.192

Analisi per trimestre del mercato e dei principali dati operativi

	1° trimestre	2° trimestre	3° trimestre	4° trimestre	Totale
Numero medio di navi					
2008	35,2	36,2	36,7	36,2	36,1
2007	36,0	36,2	34,5	34,4	35,2
Variazione (%)	(2,3)%	0,1%	6,4%	5,2%	2,6%
Giorni di off-hire/giorni nave disponibili (%)					
2008	2,4%	1,5%	1,6%	2,8%	2,0%
2007	2,4%	2,1%	0,7%	3,4%	2,2%
Ricavi base time charter per giorno di utilizzo (US\$)					
2008	20.234	21.271	22.750	21.968	21.570
2007	22.574	23.543	19.738	19.635	21.490
Variazione (%)	(10,4)%	(9,7)%	15,3%	11,9%	0,4%

Risultati per trimestre

I dati trimestrali del 2008 rispecchiano le condizioni di mercato sopra descritte:

(US\$ migliaia)	1° trimestre 2008	2° trimestre 2008	3° trimestre 2008	4° trimestre 2008	Totale 2008
Ricavi	72.958	84.274	94.740	72.012	323.984
Costi diretti di viaggio	(15.687)	(21.119)	(27.094)	(8.468)	(72.368)
Ricavi base time charter	57.271	63.155	67.646	63.544	251.616
Costi per noleggi passivi	(18.386)	(19.664)	(21.356)	(22.842)	(82.248)
Altri costi operativi diretti	(10.844)	(12.729)	(11.010)	(11.519)	(46.102)
Costi generali ed amministrativi	(5.647)	(6.452)	(6.069)	(6.123)	(24.291)
Altri proventi operativi	2.392	1.082	394	(47)	3.821
Plusvalenze da vendita di navi	22.229	24.925	-	58.467	105.621
Risultato operativo lordo/ EBITDA	47.015	50.317	29.605	81.480	208.417
Ammortamenti	(8.652)	(7.972)	(10.427)	(9.639)	(36.690)
Risultato operativo/ EBIT	38.363	42.345	19.178	71.841	171.727
Proventi (oneri) finanziari netti	(2.842)	(3.036)	(3.034)	(7.138)	(16.050)
Utile ante imposte	35.521	39.309	16.144	64.703	155.677
Imposte sul reddito	(176)	(280)	(185)	(24)	(665)
Utile netto	35.345	39.029	15.959	64.679	155.012

(US\$ migliaia)	1° trimestre	2° trimestre	3° trimestre	4° trimestre	Totale
Ricavi base time charter					
2008	57.271	63.155	67.646	63.544	251.616
2007	68.688	71.071	57.695	54.231	251.685
Variazione (%)	(16,6)%	(11,1)%	17,2%	17,2%	0,0%
Risultato operativo lordo/ EBITDA					
2008 ¹	24.786	25.392	29.605	23.014	102.796
2007	33.709	30.132	24.009	18.196	106.045
Variazione (%)	(26,5)%	(15,7)%	23,3%	26,5%	(3,1)%
Risultato operativo/ EBIT					
2008 ¹	16.134	17.420	19.178	13.374	66.106
2007	26.282	22.820	16.766	10.671	76.539
Variazione (%)	(38,6)%	(23,7)%	14,4%	25,3%	(13,6)%
Utile netto					
2008 ¹	13.116	14.104	15.959	6.212	49.391
2007	19.993	29.041	17.854	8.192	75.081
Variazione (%)	(34,4)%	(51,4)%	(10,6)%	(24,2)%	(34,2)%

¹ I dati sono al netto della plusvalenza da vendita navi

Eventi significativi verificatisi nell'esercizio

Flotta controllata - Navi di proprietà

Nel gennaio 2008 d'Amico Tankers Ltd. ha acquisito la M/T High Harmony e la M/T High Consensus, navi cisterna MR a doppio scafo (46.000 dwt), costruite nel 2005 dal cantiere Shin Kurushima in Giappone, al prezzo d'acquisto di US\$ 26,5 milioni ciascuna, esercitando l'opzione di acquisto in anticipo rispetto al periodo inizialmente previsto. Le navi erano precedentemente noleggiate da d'Amico Tankers Limited. Il 27 agosto 2008, la d'Amico Tankers Limited ha concordato la vendita alla United Arab Chemical Carriers Limited di Dubai, EAU, di entrambe queste navi, ad un prezzo di vendita di US\$ 56,5 milioni per ogni nave, generando una plusvalenza di circa US\$ 29 milioni per ogni nave, iscritta a bilancio alla consegna delle imbarcazioni. A fine ottobre 2008 si è concluso l'accordo incondizionato e, fino al pagamento del prezzo di vendita, le navi sono state consegnate all'acquirente a 'scafo nudo'. L'11 febbraio è stato sottoscritto un addendum all'accordo, nel quale si stabilisce che il pagamento, inizialmente previsto per gennaio 2009, venga differito sino a fine maggio dello stesso anno.

Il primo febbraio 2008, la d'Amico Tankers ha venduto a terzi, al prezzo di US\$ 54,95 milioni, la M/T High Trust, una nave cisterna MR a doppio scafo costruita nel 2004 dai Cantieri Shin Kurushima in Giappone. Dalla vendita di questa nave si è ricavata una plusvalenza netta di US\$ 22,2 milioni. Prima della vendita, su tale imbarcazione, precedentemente a noleggio, era stata esercitata un'opzione d'acquisto dalla d'Amico Tankers Limited.

d'Amico Tankers ha inoltre acquistato, il 29 febbraio 2008, la M/T High Peace, una nave cisterna MR a doppio scafo da 45.888 dwt, costruita nel 2004. Il prezzo d'acquisto è stato di US\$ 28,1 milioni. Questa nave era inizialmente noleggiata dalla d'Amico Tankers Limited, con un contratto che prevedeva un'opzione di acquisto. L'8 maggio 2008 la d'Amico Tankers ha venduto a terzi questa nave, al prezzo di vendita di US\$ 55,0 milioni, realizzando una plusvalenza di US\$ 24,9 milioni.

Il 19 agosto 2008, la M/T High Presence è stata consegnata alla d'Amico Tankers Limited. Si tratta di una nave cisterna MR a doppio scafo da 47.000 dwt, costruita nel 2005 dalla Imabari Shipbuilding Co. Ltd. Japan, per la quale la d'Amico Tankers Limited ha esercitato in anticipo l'opzione di acquisto. Il prezzo d'acquisto convenuto per la nave era di circa US\$ 30 milioni. La nave era stata inizialmente noleggiata dalla d'Amico Tankers Ltd.

Flotta controllata - Navi in noleggio passivo

Nel corso del 2008, sono state consegnate a d'Amico Tankers Limited le seguenti navi:

- gennaio 2008 - M/T Malbec, nave handysize a noleggio, controllata al 100% dalla Società, è stata consegnata per un periodo di 6 anni. Il contratto di time charter prevede inoltre un'opzione di acquisto alla data di scadenza dello stesso.
- febbraio 2008 - M/T Miracle, una nave handysize in noleggio, controllata al 25% dalla 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 data di scadenza dello stesso.
- aprile 2008 - M/T High Saturn e la M/T High Mars, navi MR in noleggio, controllate al 100% dalla Società, sono state consegnate per un periodo di 7 anni. Per entrambe le navi esistono delle opzioni di estensione del periodo di noleggio, fino a un massimo di tre anni aggiuntivi per ciascuna di esse, a discrezione della Società.
- luglio 2008 - M/T High Mercury, una nave MR in noleggio, controllata al 100% dalla Società, è stata consegnata per un periodo di 7 anni.
- ottobre 2008 - M/T High Jupiter, una nave MR in noleggio, è stata consegnata per un periodo di 7 anni.

Nel febbraio 2008 il contratto di noleggio passivo relativo alla M/T High Nefeli, con scadenza prevista a marzo del 2008, è stato prolungato per altri tre anni, fino a marzo 2011.

Piano delle nuove costruzioni (New-Building)

Il 18 luglio 2008, d'Amico Tankers Limited ha concluso con Hyundai Mipo Dockyard Co Ltd., Corea, i contratti per la costruzione di ulteriori due nuove navi cisterna adibite al trasporto di prodotti chimici (MR 46.000 dwt). La consegna è prevista per gennaio e ottobre 2011, con un prezzo d'acquisto definito contrattualmente in US\$ 50,5 milioni per ciascuna nave. Queste navi a doppio scafo sono imbarcazioni moderne e flessibili, con classificazione IMO. Tali contratti sono poi stati trasferiti allo stesso prezzo, nel dicembre 2008, a GLENDA International Shipping Limited, la joint venture 50/50 fra la d'Amico International Shipping S.A., la controllante di d'Amico Tankers Limited, e il Gruppo Glencore.

Finanziamenti - Mizuho

La d'Amico Tankers Limited ha sottoscritto il 30 settembre 2008 un contratto relativo a una linea di credito garantito fino ad un massimo di 10 miliardi di Yen (circa US\$ 95 milioni). Questa transazione è stata coordinata da Mizuho Corporate Bank Ltd., ed è stata sindacata da alcune fra le più importanti banche e istituzioni finanziarie giapponesi.

Il fine della 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. L'accordo, della durata di dieci anni, prevede un tasso d'interesse indicizzato al LIBOR (London Interbank Offer Rate) a tre mesi sullo Yen Giapponese, più un margine che varia fra i 100 ed i 125 punti in base al rapporto tra finanziamento e valore di mercato delle navi finanziate. Le garanzie collaterali riguardano principalmente ipoteche di primo grado sulle navi.

GLENDA International Shipping - Joint-Venture con il Gruppo Glencore

Il primo febbraio 2008, la flotta della GLENDA International Shipping è passata da sette ad un totale di dieci navi cisterna MR a doppio scafo 'product/chemical', in costruzione presso Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. - Corea (6 navi) e presso la SLS Shipbuilding Co. Ltd. (4 navi).

Nel giugno 2008, la Società ha sottoscritto un contratto di finanziamento con Commerzbank AG - Global Shipping e con Credit Suisse per il pagamento ai cantieri delle prime sei navi cisterna Hyundai. L'accordo riguarda finanziamenti per singole imbarcazioni, con scadenza decennale a decorrere dalla consegna delle navi, per un importo complessivo di US\$ 195,0 milioni (pari al 67% del prezzo contrattuale da corrispondere per le navi), nonché un tasso di interesse indicizzato al US\$ LIBOR più uno spread compreso fra i 90 e i 110 punti base, in funzione al rapporto tra finanziamento e valore di mercato delle navi finanziate. Le garanzie collaterali riguardano principalmente ipoteche di primo grado sulle navi. Negli accordi è altresì previsto un vincolo di gestione relativo al rapporto fra valore complessivo delle navi e finanziamenti concessi, che deve sempre essere almeno pari al 130%.

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. Queste navi a doppio scafo sono moderne e flessibili, con classificazione IMO. 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. A seguito di tale transazione, la flotta di GLENDA International Shipping Limited è arrivata a un totale di quattordici navi cisterna MR a doppio scafo 'product/chemical', in costruzione, con consegne previste fra la seconda metà del 2009 e la fine del 2011.

Il programma di nuove costruzioni viene riportato analiticamente nella tabella che segue. Tutte le imbarcazioni hanno doppio scafo e sono moderne, flessibili e di classe IMO.

GLENDA - programma delle nuove costruzioni					
Nome della nave Numero dello scafo	Tonnellaggio stimato (dwt)	Data di consegna prevista	Costruttore, paese	Bandiera ¹	Classe IMO
S510 - GLENDA Mara	51.000	giugno 2009	SLS, South Korea	Liberia	IMO III
S511 - GLENDA Marlene	51.000	giugno 2009	SLS, South Korea	Liberia	IMO III
S512 - GLENDA Marina	51.000	settembre 2009	SLS, South Korea	Liberia	IMO III
S513 - GLENDA Maris	51.000	ottobre 2009	SLS, South Korea	Liberia	IMO III
2199 - GLENDA Megan	47.000	agosto 2009	Hyundai MIPO, South Korea	Liberia	IMO III
2200 - GLENDA Meredith	47.000	dicembre 2009	Hyundai MIPO, South Korea	Liberia	IMO III
2186 - GLENDA Melanie	47.000	novembre 2010	Hyundai MIPO, South Korea	Liberia	IMO III
2187 - GLENDA Melody	47.000	gennaio 2011	Hyundai MIPO, South Korea	Liberia	IMO III
2201 - GLENDA Meryl	47.000	gennaio 2011	Hyundai MIPO, South Korea	Liberia	IMO III
2202 - GLENDA Melissa	47.000	marzo 2011	Hyundai MIPO, South Korea	Liberia	IMO III
Hyundai - 2251	47.000	gennaio 2011	Hyundai MIPO, South Korea	Singapore	IMO III
Hyundai - 2252	47.000	ottobre 2011	Hyundai MIPO, South Korea	Singapore	IMO III
Hyundai - 2164	47.000	febbraio 2011	Hyundai MIPO, South Korea	Singapore	IMO III
Hyundai - 2188	47.000	marzo 2011	Hyundai MIPO, South Korea	Singapore	IMO III

Programma di riacquisto di azioni proprie

In applicazione del programma di riacquisto di azioni proprie, autorizzato dal Consiglio di Amministrazione in data 1 agosto 2007, d'Amico International Shipping S.A. ha riacquisito nel 2008, sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana SpA, 1.808.567 azioni proprie (pari all'1,20611% del capitale sociale), al prezzo medio di Euro 1,742, per un corrispettivo complessivo di Euro 3.151.320. Al 31 dicembre 2008, la d'Amico International Shipping S.A. detiene 4.390.495 azioni proprie, corrispondenti al 2,92797% del capitale emesso.

¹ Proposta



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

Programma di riacquisto di azioni proprie

Il 27 gennaio 2009, l'assemblea straordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping ha autorizzato il riacquisto delle azioni ordinarie proprie della Società, come proposto e illustrato dal Consiglio di Amministrazione nella relazione agli azionisti, regolarmente approvata nel corso dell'assemblea del 5 novembre 2008. Il riacquisto, fino ad un massimo di 14.994.991 azioni ordinarie, comprese le azioni proprie già riacquistate (pari al 10% del capitale sottoscritto della Società) può essere effettuato in una o più tranches, entro 18 mesi, al prezzo minimo di Euro 0,50 per azione e ad un prezzo massimo di Euro 5 per azione, per un corrispettivo totale che può variare da circa Euro 7,5 milioni a circa Euro 75 milioni.

Flotta controllata

Non ci sono state variazioni nella flotta controllata dal Gruppo. Il profilo delle navi operative della d'Amico International Shipping può essere sintetizzato come segue:

	Al 31 dicembre 2008			Al 18 febbraio 2009		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	12,0	3,0	15,0	12,0	3,0	15,0
In time charter	12,0	4,0	16,0	12,0	4,0	16,0
A noleggio attraverso pool	-	4,9	4,9	-	4,9	4,9
Totale	24,0	11,9	35,9	24,0	11,9	35,9

Vendita di High Harmony e High Consensus

L'11 febbraio 2009 d'Amico Tankers Limited ha concordato con l'acquirente la sottoscrizione di un addendum al contratto dello scorso agosto 2008, relativo alla vendita della M/T High Harmonay e della M/T High Consensus, per un corrispettivo totale di US\$ 113 milioni. I termini dell'accordo prevedono un'estensione del periodo a 'scafo nudo' fino a maggio 2009, con contestuale rilascio di adeguate garanzie.

Handytankers

La Società ha sottoscritto un accordo di vendita delle azioni (di seguito l'"Accordo") con la A.P. Møller – Mærsk A/S e la Marco Polo Seatrade B., come acquirenti, per la vendita ed il trasferimento delle azioni detenute da d'Amico Tankers Ltd. in Handytankers K/S Esplanaden 50, società in accomandita costituita secondo le leggi della Danimarca, con sede DK-1908 Copenhagen K.. Si prevede che tale accordo venga perfezionato dalle parti entro febbraio 2009, per un corrispettivo in contanti di DKK 54.000 (circa US\$ 9.000). La vendita segue la riorganizzazione della società.

Evoluzione prevedibile della gestione

I fattori principali che dovrebbero influenzare il mercato dei trasporti marittimi nel 2009 sono i seguenti: (i) La presenza di forti preoccupazioni relative alla domanda di petrolio e alla crescita del PIL a livello mondiale e (ii) Il numero, atteso ancora significativo per il periodo 2009/2010, di nuove navi.

Tali fattori possono essere più o meno controbilanciati da quanto segue:

- Nonostante la riduzione dei prezzi del petrolio, restano tuttora pianificati investimenti relativi alla Capacità di Raffinazione nei prossimi anni, essenzialmente nella regione asiatica, che dovrebbero comportare un aumento della domanda tonnellate-miglia;
- Nonostante l'IEA (International Energy Agency) abbia ridotto le stime della domanda di prodotti petroliferi per le Nazioni OCSE, questo trend è in un certo qual modo bilanciato dalle previsioni di aumento della richiesta al di fuori di tali Paesi;
- Le chiusure di raffinerie che si sono già verificate nell'emisfero occidentale potrebbero proseguire nei prossimi anni; eventuali possibili variazioni positive nella domanda possono essere soddisfatte dalla capacità in eccesso dell'emisfero orientale, incrementando la domanda di tonnellate-miglia per le Navi Cisterna;
- Si prevede un'ulteriore crescita dei volumi commercializzati per altre Commodity, come l'olio di palma e l'olio vegetale. Le esportazioni di olio di palma e olio vegetale tendono inoltre ad essere operazioni su lunghe distanze verso i Paesi di largo consumo come la Cina e gli Stati Uniti. Questi prodotti inoltre possono essere trasportati solo su navi con Classificazione IMO, e ciò dovrebbe incrementare la domanda di questo tipo di navi;

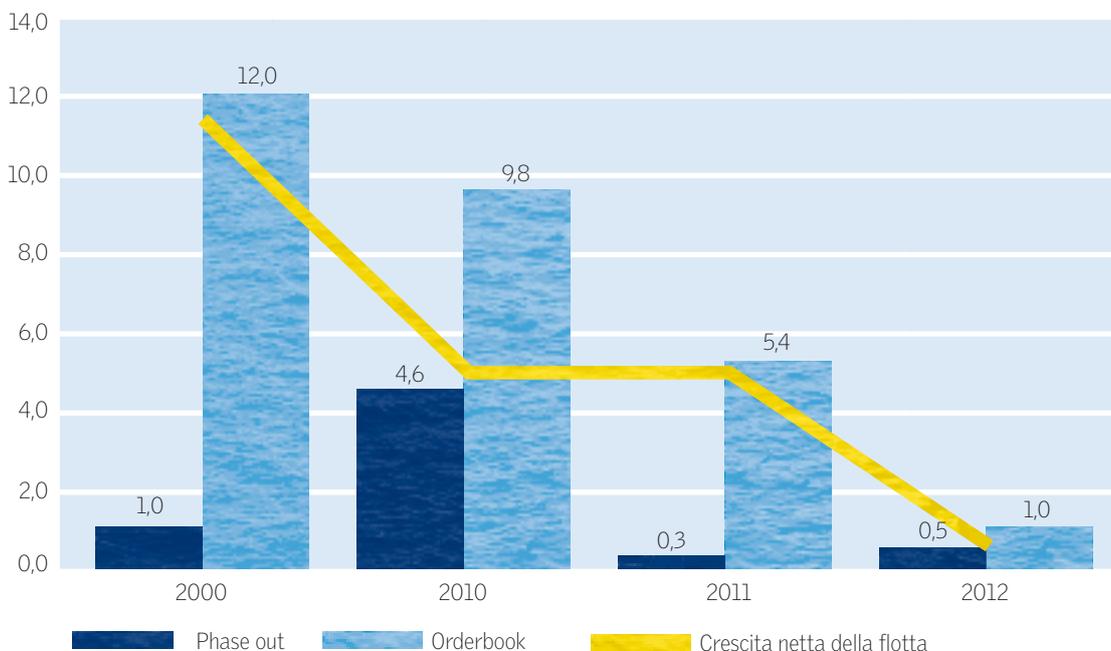
- Commercio in più direzioni dei prodotti petroliferi raffinati, in base alle opportunità di arbitraggio;
- Un ulteriore irrigidimento delle procedure di ispezione e di esame da parte delle compagnie petrolifere, che favorirà navi moderne, a doppio scafo, gestite direttamente dai proprietari;
- La contrazione dei prezzi delle commodity potrebbe stimolare un certo sviluppo dei relativi commerci.

Si ritiene possibile la riduzione della percentuale di crescita della flotta, con particolare riferimento alle consegne 2009, a causa delle seguenti motivazioni:

- I finanziamenti non sono tuttora garantiti per diverse navi;
- Un ulteriore irrigidimento delle procedure di ispezione e di esame da parte delle compagnie petrolifere, che favorirà le navi moderne a doppio scafo, gestite direttamente dai proprietari;
- I Cantieri Navali stanno soffrendo continui ritardi che potrebbero originare cancellazioni degli ordini;
- Numerose società di shipping stanno attualmente cercando di rinegoziare i contratti, differendo le consegne al 2010/2011, riducendo gli ordini o non assumendo ulteriori opzioni;
- Il 2010 rappresenta la data di fine operatività prevista dall'IMO per le navi a scafo singolo e, nell'attuale clima economico, le società di shipping possono optare per la rottamazione delle proprie navi a scafo singolo prima di quanto inizialmente previsto.

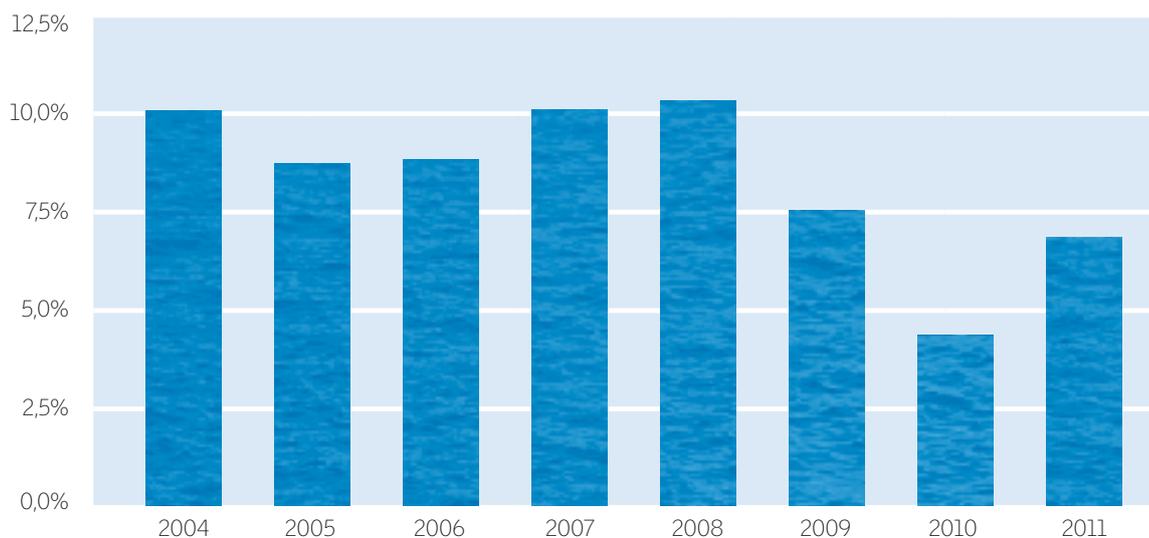
I suddetti fattori potrebbero influire sulle dinamiche e sulle performance future. Nella precedente sezione "Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario" è stata già illustrata la posizione finanziaria del Gruppo, i suoi flussi di cassa e l'indebitamento netto. Nelle Note Esplicative al Bilancio d'Esercizio (note n. 2 e 3) sono evidenziati la strategia di gestione del rischio e l'informativa sul capitale relativamente agli obiettivi del gruppo, alle politiche e ai processi di gestione del capitale, gli obiettivi di gestione del rischio finanziario, i dettagli relativi agli strumenti finanziari e alle attività di copertura, nonché la sua esposizione al rischio di credito e di liquidità. d'Amico International Shipping dispone di rilevanti risorse finanziarie, grazie alla linea revolving e alle linee di credito aperte. Inoltre, una significativa porzione dei ricavi è già stata garantita e la percentuale di copertura di contratti, derivante da accordi a medio/lungo termine a tariffa fissa prevista per il 2009, dovrebbe essere vicina ad una media del 60%. Tale copertura deriva da contratti di noleggio e di trasporto (COA). Tali risorse consentono pertanto agli amministratori di ritenere che, malgrado l'attuale scenario di incertezza a livello mondiale, il Gruppo sia ben posizionato per gestire con successo i rischi collegati alle proprie attività.

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

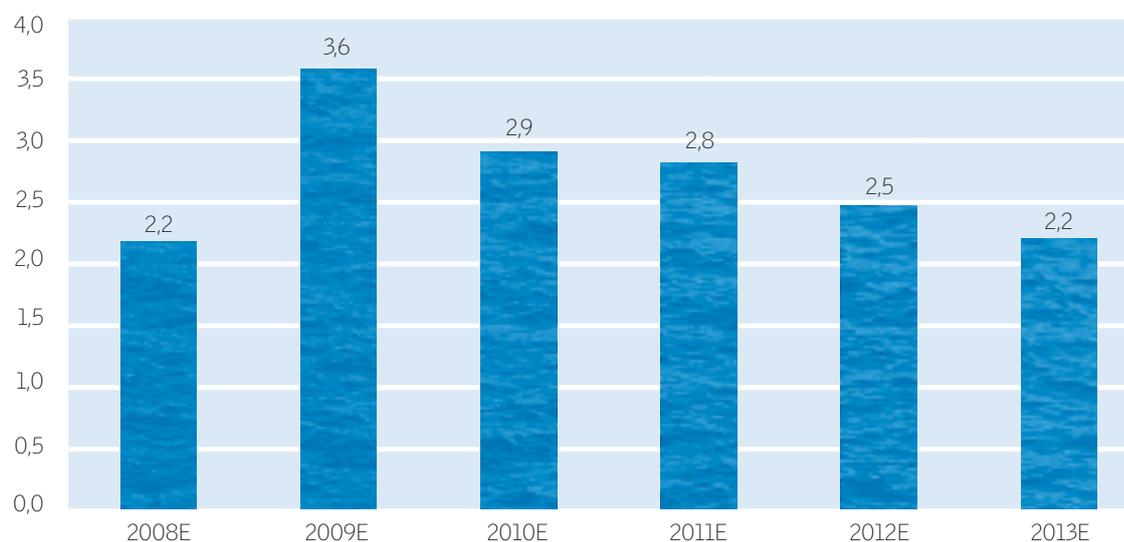


¹ La navi cisterna MR product hanno una capacità di trasporto compresa tra 25.000 dwt e 55.000 dwt. Fonte: Clarkson Research Services al 1 gennaio 2009

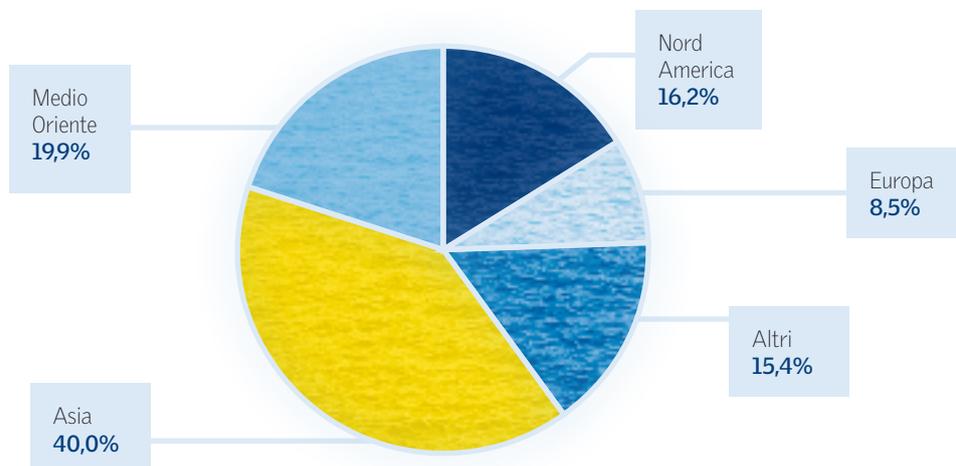
Crescita (in %) della flotta delle navi cisterna MR¹



Aumenti nella capacità mondiale di raffinazione² (milioni di bpd)



Suddivisione per area geografica² degli aumenti nella capacità di raffinazione 2008-2012



¹ La navi cisterna MR product hanno una capacità di trasporto compresa tra 25.000 dwt e 55.000 dwt. Fonte: Clarkson Research Services al 1 gennaio 2009

² Fonte: International Energy Agency "Medium-Term Oil Market Report" luglio 2008

Corporate Governance

Profilo della Società e informazioni sulla Compliance

d'Amico International Shipping S.A. (La "Società") è una società regolarmente costituita il 9 febbraio 2007 ed operante secondo le leggi lussemburghesi vigenti. La Società è quotata sul segmento STAR del Mercato Telematico Azionario (M/TA), organizzato e gestito da Borsa Italiana SpA ("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 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 apportate con delibere Consob (di seguito, il "Regolamento Emittenti Consob"), nonché ai sensi dell'art. 2.14 del Regolamento dei Mercati organizzati e gestiti da Borsa Italiana (di seguito, "Regolamento di Borsa"). 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 2008 (di seguito la "Relazione") è depositata presso Borsa Italiana e 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 anche 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 29 aprile 2008 ha fissato in sei (6) il numero dei membri del Consiglio di Amministrazione, e ne ha nominato i membri. I Consiglieri di Amministrazione così nominati restano in carica per il periodo di tre anni, che si concluderà in occasione dell'Assemblea dei Soci convocata per l'approvazione del Bilancio della Società relativo all'esercizio 2010. Alla data dell'approvazione del progetto di Bilancio relativo all'esercizio 2008, il Consiglio di Amministrazione è composto da sei (6) Amministratori, di cui tre (3) Esecutivi, e tre (3) Non-Esecutivi; di questi ultimi, due (2) sono Amministratori Indipendenti. Il numero di Amministratori Indipendenti, 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			100%	7
Marco Fiori	Amministratore Delegato	09.02.2007	X			100%	-
Cesare d'Amico	Amministratore	23.02.2007	X			100%	6
Stas Jozwiak ¹	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

¹ Amministratore non Esecutivo – Lead Independent Director

Alla data della presente relazione, tre (3) **Consiglieri di Amministrazione 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 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 relative 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 attivo e passivo delle navi.

Attualmente i componenti del Comitato Esecutivo sono: Paolo d'Amico, Cesare d'Amico e Marco Fiori. Nell'esercizio 2008 la presenza alle 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 dell'approvazione del Progetto di Bilancio, gli **Amministratori Non-Esecutivi** sono tre (3): Massimo Castrogiovanni, Stas Jozwiak 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 dell'approvazione del Progetto di Bilancio, sulla base delle dichiarazioni effettuate dalle parti interessate, gli Amministratori Non-Esecutivi Indipendenti sono due (2): Massimo Castrogiovanni e Stas 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 3C.1. e 3C.2. del Codice di Autodisciplina. Sulla base delle informazioni fornite dagli Amministratori interessati, e di quelle in possesso della Società, nella riunione tenutasi il 6 maggio 2008 il Consiglio di Amministrazione ha adeguatamente verificato al momento del rinnovo della nomina degli Amministratori auto-dichiaratisi 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 entrambi gli Amministratori Indipendenti non intrattengano con esso rapporti tali da pregiudicare l'autonomia di giudizio.

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

Operazioni Rilevanti e Operazioni Significative con Parti Correlate

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

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

Nel corso dell'esercizio 2008 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 per il 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. 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.

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 stessa riunione del Consiglio di Amministrazione, 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**. 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:

- 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 tenutasi in data 29 luglio 2008, il Consiglio di Amministrazione della Società ha deliberato, su proposta del Presidente, nella sua qualità di Amministratore Esecutivo incaricato di sovrintendere al Sistema di Controllo Interno, e previo parere fornito dallo stesso Comitato di Controllo Interno, la nomina del **Preposto al Controllo Interno**. Il Preposto 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, essa è quotata sul segmento STAR del mercato M/TA organizzato e gestito da Borsa Italiana; in base al Regolamento emanato da Borsa Italiana essa è dunque tenuta ad applicare il Decreto Legislativo n. 231 dell'8 giugno 2001, il quale ha introdotto la responsabilità amministrativa di società ed 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 Controllo Interno") 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 Controllo Interno 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 a diversi tipi di illeciti siano appropriate a quanto richiesto per l'osservanza di quanto 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 Controllo Interno 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 particolare, un membro è il Preposto al Controllo Interno della Società ed è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione, su proposta del Comitato per le Nomine, il 29 luglio 2008, a causa delle dimissioni del precedente Preposto al Controllo Interno. Gli altri due membri sono esterni e sono stati nominati, con la stessa procedura, il 12 marzo 2008. Inoltre, il 29 luglio 2008 la Società, su proposta del Comitato stesso, ha approvato il Regolamento interno del Comitato per il Controllo Interno, che ne governa il funzionamento, le procedure operative, i compiti e i diritti.

Sulla base delle relazioni periodiche del Comitato per il Controllo Interno 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 Controllo Interno 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 sue situazioni contabili periodiche, compresi più specificatamente i libri contabili e le scritture contabili, sono sottoposti a revisione da parte di uno o più Commissaires aux Comptes e/o, se previsto ai sensi della normativa vigente, da revisori esterni, che non siano azionisti della Società. I 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.

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

Piano di Stock Option

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

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

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

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

Stock Options assegnate ad Amministratori e Dirigenti della Società, relative ad Azioni della Società ed a sue Controllate

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

		Marco Fiori	Michael Valentin	Alberto Mussini
	Società	d'Amico Internat. Shipping S.A. ¹	d'Amico Tankers Ltd. ²	d'Amico Internat. Shipping S.A. ³
	Carica	Amministratore Delegato	Direttore Operativo e Amministratore	Direttore Finanziario
N. di opzioni possedute a inizio esercizio 2008	N. opzioni	1.315.887	1.052.710	263.177
	Prezzo medio di esercizio	€3,50	€3,50	€3,50
	Data media di scadenza	31/7/2010	31/7/2010	31/7/2010
N. di opzioni assegnate nel corso dell'esercizio 2008	N. opzioni	-	-	-
	Prezzo medio di esercizio	-	-	-
	Data media di scadenza	-	-	-
N. di opzioni esercitate nel corso dell'esercizio 2008	N. opzioni	-	-	-
	Prezzo medio di esercizio	-	-	-
	Prezzo medio azioni in data d'esercizio	-	-	-
N. di opzioni scadute nel corso dell'esercizio 2008		-	-	-
N. di opzioni possedute a fine esercizio 2008	N. opzioni	1.315.887	1.052.710	263.177
	Prezzo medio di esercizio	€3,50	€3,50	€3,50
	Data media di scadenza	31/7/2010	31/7/2010	31/7/2010

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

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

³ Oltre alla carica in d'Amico International Shipping S.A., ricopre le seguenti cariche: Amministratore e Direttore Finanziario 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 2008





Conto economico consolidato

(US\$ migliaia)	Note	2008	2007
Ricavi	(4)	323.984	310.260
Costi diretti di viaggio	(5)	(72.368)	(58.575)
Ricavi base time charter	(6)	251.616	251.685
Costi per noleggi passivi	(7)	(82.248)	(92.352)
Altri costi operativi diretti	(8)	(46.102)	(34.647)
Costi generali e amministrativi	(9)	(24.291)	(22.408)
Altri proventi operativi	(10)	3.821	3.767
Plusvalenze da vendita di navi	(11)	105.621	-
Risultato operativo lordo		208.417	106.045
Ammortamenti		(36.690)	(29.507)
Risultato operativo		171.727	76.539
Proventi (oneri) finanziari netti	(12)	(16.050)	(10.950)
Utile ante imposte		155.677	65.589
Imposte sul reddito	(13)	(665)	9.492
Utile netto		155.012	75.081
<i>L'utile netto è interamente di pertinenza della capogruppo</i>			
Utile per azione		1,034	0,501
Utile diluito per azione¹		1,016	0,492

¹ L'utile diluito per azione è stato calcolato ipotizzando l'emissione del numero totale di azioni previsto dal piano di opzioni sulle azioni (2.661.774)



Stato patrimoniale consolidato

(US\$ migliaia)	Note	Al 31 dicembre 2008	Al 31 dicembre 2007
ATTIVITÀ			
Attività non correnti			
Immobilizzazioni materiali	(14)	531.271	430.605
Immobilizzazioni finanziarie	(15)	4	4
Totale attività non correnti		531.275	430.609
Attività correnti			
Rimanenze	(16)	7010	9.300
Crediti a breve ed altre attività correnti	(17)	34.108	35.863
Crediti a breve	(18)	110.279	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(19)	41.482	24.926
Totale attività correnti		192.879	70.090
Totale attività		724.154	500.699
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO			
Patrimonio netto			
Capitale sociale		149.950	149.950
Utili portati a nuovo		195.661	75.081
Altre riserve		42.228	57.658
Patrimonio netto totale	(20)	387.839	282.689
Passività non correnti			
Banche ed altri finanziatori	(21)	271.666	178.482
Totale passività non correnti		271.666	178.482
Passività correnti			
Banche ed altri finanziatori	(21)	5.784	-
Altre passività finanziarie correnti	(22)	16.546	4.355
Debiti a breve ed altre passività correnti	(23)	41.959	35.100
Debiti per imposte correnti	(24)	360	73
Totale passività correnti		64.649	39.528
Totale passività e patrimonio netto		724.154	500.699

Rendiconto finanziario consolidato

(US\$ migliaia)	2008	2007
Utile netto	155.012	75.081
Ammortamenti e svalutazioni	36.690	29.507
Oneri fiscali correnti e differiti	665	(9.492)
Oneri Finanziari	16.050	10.950
Plusvalenze da vendita immobilizzazioni	(105.621)	-
Altri componenti che non influenzano le disponibilità liquide	5.022	3
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	107.818	106.048
Variazione delle rimanenze	2.290	(4.087)
Variazioni dei crediti a breve	1.756	3.286
Variazione dei debiti a breve	1.064	10.159
Imposte pagate	(300)	(5.010)
Interessi corrisposti	(9.946)	(12.509)
Flussi di cassa netti da attività operative	102.682	97.887
Acquisto di immobilizzazioni materiali	(247.743)	(84.458)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	215.995	1.914
Altri investimenti	-	(4)
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(31.748)	(82.548)
Variazione dei crediti verso la controllante	-	(38.914)
Aumenti di capitale	-	92.416
Altre variazioni del patrimonio netto	1.082	1.271
Azioni proprie	(4.481)	(11.199)
Variazione di altri debiti finanziari	12.324	-
Variazione di altri crediti finanziari	(110.279)	-
Rimborso finanziamenti bancari	(193.020)	(316.400)
Utilizzo finanziamenti bancari	274.269	293.482
Dividendi	(34.273)	(25.000)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(54.378)	(4.344)
Variazione complessiva della liquidità	16.556	10.994
Aumento / (diminuzione) netta delle disponibilità liquide	16.556	10.994
Disponibilità liquide ad inizio periodo	24.926	13.932
Disponibilità liquide a fine periodo	41.482	24.926

Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto consolidato

(US\$ migliaia)	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve	Totale
Saldo al 1° gennaio 2008	149.950	75.081	57.658	282.689
Dividendi	-	(34.273)	-	(34.273)
Altre variazioni	-	(159)	(10.949)	(11.108)
Azioni proprie	-	-	(4.481)	(4.481)
Utile del periodo	-	155.012	-	155.012
Saldo al 31 dicembre 2008	149.950	195.661	42.228	387.839

(US\$ migliaia)	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve	Totale
Saldo al 1° gennaio 2007	159	154.367	(536)	153.990
Capitale sociale iniziale sottoscritto e versato	35	-	-	35
Dividendi	-	(25.000)	-	(25.000)
Aumenti di capitale	149.807	(128.814)	71.389	92.382
Altre variazioni	(51)	(553)	(1.996)	(2.600)
Azioni proprie	-	-	(11.199)	(11.199)
Utile del periodo	-	75.081	-	75.081
Saldo al 31 dicembre 2007	149.950	75.081	57.658	282.689

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 d'esercizio 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

I presenti prospetti contabili illustrano i risultati conseguiti dalla società controllante, d'Amico International Shipping S.A., e dalle sue controllate nell'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2008. d'Amico International Shipping S.A. è una società di diritto lussemburghese costituita il 9 febbraio 2007 che, a seguito della riorganizzazione delle società controllate dal gruppo d'Amico, ha acquisito il controllo di d'Amico Tankers Limited, società alla quale fanno capo le attività della divisione "tanker" del gruppo d'Amico. I risultati comprendono quindi quelli conseguiti dalle società facenti parte del Gruppo d'Amico International Shipping dopo la riorganizzazione, a decorrere dal mese di gennaio 2007, data di effettivo trasferimento del controllo.

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 partecipazioni di minoranza e l'eventuale utile netto di competenza 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 sono incluse in base alla proporzione di competenza del Gruppo le attività, le passività, i ricavi e i costi dell'entità controllata congiuntamente.

Operazioni in valuta

La maggioranza dei ricavi e dei costi del Gruppo sono espressi in dollari USA, valuta funzionale del Gruppo. Le operazioni poste in essere nel corso dell'esercizio in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite utilizzando il tasso di cambio in vigore al momento dell'operazione stessa. Le attività e le passività 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 voci della situazione patrimoniale vengono convertite al tasso di cambio in vigore alla data di redazione dello stato patrimoniale. Le differenze di cambio originate dalla conversione del bilancio in dollari USA vengono imputate direttamente a patrimonio netto.

Riconoscimento dei ricavi

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





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

Partecipazione a consorzi ("pool")

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

Le società consortili sono considerate attività operative a controllo congiunto; la quota-parte del conto economico e della situazione patrimoniale del pool che è di competenza del Gruppo viene contabilizzata imputando a bilancio la corrispondente quota di partecipazione, calcolata in base alla partecipazione consortile. La quota di ricavi del Gruppo che derivano dai pool dipende dal numero di giorni in cui le imbarcazioni del Gruppo sono state messe a disposizione del pool rispetto al totale dei giorni di ricavo del pool stesso nell'esercizio, rettificata in base a eventuali "punti" attribuiti a ciascuna nave.

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

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 e amministrativi

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

Proventi e oneri finanziari

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

Imposte

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

La principale società operativa del Gruppo, d'Amico Tankers Limited (con sede in Irlanda), viene tassata (relativamente a tutte le attività che in ciò rientrano) in base al regime fiscale della *tonnage tax* in vigore in Irlanda. In base a tale regime fiscale, le imposte non vengono determinate sulla base dei ricavi e dei costi, come invece avviene per le società in regime fiscale ordinario, ma in base ai ricavi nozionali determinati in base al tonnellaggio totale netto della flotta controllata. L'onere relativo alla *tonnage tax* è incluso fra gli oneri fiscali nel bilancio consolidato. Per tutte le attività 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 dello stato patrimoniale. I debiti relativi ad oneri fiscali differiti vengono iscritti a bilancio tenendo conto di tutte le corrispondenti differenze temporanee. Le attività fiscali differite sono iscritte a bilancio nella misura in cui si ritiene probabile che vi saranno in futuro degli utili assoggettabili a tassazione, rispetto ai quali le differenze temporanee a credito potranno essere utilizzate.

I valori iscritti a bilancio relativi a crediti d'imposta differiti sono sottoposti a revisione in occasione della redazione del bilancio e ridotti nel caso in cui non si ritenga probabile che vi saranno sufficienti utili assoggettabili a tassazione. Gli oneri fiscali differiti sono calcolati sulla base delle aliquote fiscali applicabili nel periodo in cui tali passività sono effettivamente pagate, ovvero maturerà il credito d'imposta. Sono iscritte nel conto economico aggregato come voce di costo o di ricavo, eccetto se siano riferibili a voci di bilancio direttamente imputabili al patrimonio netto; in tal caso l'onere fiscale differito verrà anch'esso imputato a patrimonio netto.

Immobilizzazioni (Flotta)

Navi

Le navi di proprietà sono iscritte nello stato patrimoniale al costo storico al netto dell'ammortamento e di eventuali perdite di valore ('impairment'). Nel costo storico è compreso il costo di acquisto, nonché altri costi direttamente attribuibili all'acquisizione o alla costruzione delle imbarcazioni, comprese le spese per interessi sostenute durante il periodo di costruzione, sulla base dei finanziamenti ottenuti per le 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 periodicamente riviste. 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 nuove navi in corso di costruzione (le c.d. Newbuilding) sono iscritte in bilancio al valore di costo al netto di eventuali perdite di valore che siano state identificate. Il costo delle 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 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 all'incirca ogni trenta mesi, a seconda del tipo di intervento e dei requisiti esterni. I costi di bacino possono anche includere alcuni altri costi connessi, e vengono capitalizzati ed ammortizzati a quote costanti per il periodo che intercorre fino al bacino successivo. Nel caso in cui il bacino di una nave sia effettuato a meno di 30 mesi di distanza dal precedente, si procede alla svalutazione del valore residuo dei costi precedentemente capitalizzati.

Per le newbuilding e per le imbarcazioni di nuova acquisizione l'iniziale iscrizione a bilancio del bacino viene evidenziata e capitalizzata separatamente. Il costo di tale voce dell'attivo viene 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 valore di costo, calcolate utilizzando il metodo FIFO, mentre le rimanenze di *luboil* sono valutate al costo di rimpiazzo.

Strumenti finanziari

Gli strumenti finanziari sono contratti che danno origine ad attività e a passività finanziarie, ovvero a strumenti rappresentativi di capitale per un'altra entità, come definito nello IAS 32 (Strumenti Finanziari: esposizione nel bilancio e informazioni integrative) e nello IAS 39 (Strumenti Finanziari: rilevazione e valutazione); essi vengono iscritti a bilancio a valore di mercato (fair value) nel momento in cui il Gruppo diviene controparte contrattuale dell'operazione relativa allo strumento (data di negoziazione). Le passività vengono classificate facendo riferimento alla sostanza dell'accordo contrattuale dal quale esse hanno origine, e in base alle relative definizioni di passività finanziaria. Per i contratti negoziati a prezzo di mercato, il fair value dello strumento è equivalente al suo costo di acquisto (valore nominale dell'operazione). Se lo strumento non è valutato al fair value, i costi accessori e i proventi dell'operazione direttamente attribuibili alla negoziazione, quali ad esempio i costi di intermediazione, vengono presi in considerazione in occasione dell'iniziale iscrizione a bilancio dello strumento. A seconda delle caratteristiche dello strumento, la valutazione delle attività finanziarie viene effettuata al fair value o sulla base del costo ammortizzato. Le passività finanziarie vengono valutate sulla base del costo ammortizzato. La valutazione al fair value viene applicata esclusivamente alle passività finanziarie detenute per la negoziazione e agli strumenti finanziari derivati. Il "fair value" è il corrispettivo al quale un'attività può essere scambiata, o una passività estinta in una libera transazione fra parti consapevoli e disponibili. La valutazione al costo ammortizzato prevede l'iscrizione a bilancio dell'attività o della passività al valore rilevato inizialmente, al netto di rimborsi di capitale, aumentati o diminuiti per l'ammortamento, applicando il metodo dell'interesse effettivo sulle differenze fra il valore iniziale e il valore a scadenza. Tali importi potranno comunque essere rettificati a seguito di diminuzioni di valore o in caso di irrecuperabilità. Il tasso di interesse effettivo è quel tasso che riporta all'origine i futuri flussi finanziari in uscita all'importo netto dell'attività o della passività finanziaria. Nel calcolo sono comprese le spese e i proventi esterni direttamente imputati in fase di iniziale iscrizione a bilancio dello strumento finanziario. Per quanto riguarda gli strumenti per i quali non vengono identificati costi o proventi iniziali, il costo ammortizzato è uguale al costo effettivo, in quanto il tasso di interesse effettivo coincide con il tasso di interesse nominale.

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

Crediti commerciali ed altri crediti a breve

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Banche ed altri finanziatori

I finanziamenti bancari che producono interessi passivi e relativi al finanziamento delle imbarcazioni e agli 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 iscritta a conto economico per l'intera durata del finanziamento.

Crediti commerciali ed altri crediti a breve

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

Strumenti derivati

Gli strumenti finanziari derivati vengono utilizzati principalmente a copertura dell'esposizione al rischio di tasso di interesse (swap su tassi di interesse) e di fluttuazione delle quotazioni valutarie (contratti forward su valute utilizzati a parziale copertura delle opzioni di acquisto di 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 iscritta a patrimonio netto, mentre la parte inefficace della copertura viene rilevata nel conto economico. L'efficacia della copertura, cioè la sua capacità di controbilanciare in maniera adeguata le fluttuazioni causate dal rischio oggetto di copertura, viene periodicamente sottoposta a verifica, analizzando in particolare la correlazione fra il fair value dei flussi finanziari dell'operazione oggetto di copertura e quelli dello strumento finanziario a copertura.

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

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

Piani di remunerazione mediante azioni (pagamenti basati su azioni)

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

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

Fondi rischi e oneri

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

Informativa di settore

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

Nuovi principi contabili

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2008

Dopo il 1° gennaio 2008 non sono stati pubblicati nuovi International Financial Reporting Standards o interpretazioni IFRIC rispetto a quelli applicabili a d'Amico International Shipping per l'esercizio conclusosi a fine 2007.

Principi contabili, variazioni e interpretazioni non ancora in vigore

Di seguito vengono elencati gli standard applicabili in emissione ma non ancora in vigore al 31 dicembre 2008.

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

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

A maggio del 2008 lo IASB ha concluso l'annuale processo di riesame, apportando a diversi principi contabili delle modifiche che entreranno in vigore negli esercizi contabili a partire dal 1° gennaio 2009. Non si prevede tuttavia che alcuna delle modifiche previste possa avere effetti significativi sul bilancio d'esercizio consolidato.

2. Gestione dei rischi

Le attività poste in essere da d'Amico International Shipping S.A. (DIS o il Gruppo) espongono il Gruppo a una varietà di rischi finanziari, e la gestione del rischio fa parte della strategia del Gruppo. Il settore dei trasporti marittimi è fortemente sensibile alle fluttuazioni del mercato, che possono causare significative variazioni 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 esposti al rischio di mercato principalmente per le imbarcazioni che operano sul mercato spot e che generano ricavi a tariffe correnti di mercato. In particolare, quando viene presa a noleggio 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 di medio/lungo periodo a tariffa fissa compresa fra il 40% e il 60%, in modo che l'esposizione al mercato spot non superi il 60%, 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 imbarcazioni 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 appurato che i principali rischi di pirateria sono 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. - Ireland) finanziamenti denominati in Yen giapponesi, impegni per pagamenti in Yen giapponesi delle navi in costruzione, 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 delle rate per le navi in costruzione da corrispondere in Yen giapponesi; se i tassi di cambio correnti sono considerati favorevoli, si ricorre 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 (sulla base del tempo rimanente per l'esercizio, e del prezzo di esercizio), e se i tassi di cambio correnti sono considerati favorevoli, si ricorre a un contratto forward su valute a copertura del prezzo previsto 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 linee di credito e depositi bancari sono indicizzati a tasso di interesse variabile. Le strategie di gestione del rischio prevedono che (i) Per una parte delle linee di credito 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 a patrimonio netto. Il management ritiene che la trasformazione in tasso fisso di una parte degli interessi sui finanziamenti renda più prevedibili i futuri costi per interessi, fino a un livello considerato adeguato per l'azienda, consentendo così a 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 relativi all'acquisto di imbarcazioni, ai rimborsi della linea di credito e ai flussi di cassa a livello di gruppo. Per minimizzare tale rischio, DIS e DTL mantengono in vigore adeguate linee di credito e di garanzia per fare fronte alle previsioni di spesa. Il management sottopone regolarmente ad analisi le linee di credito a livello di gruppo e le necessità di cassa.

Rischio di credito

Il Gruppo è esposto al rischio di credito derivante da possibili inadempienze delle proprie controparti, principalmente clienti, agenti e partner delle joint venture. Al fine di minimizzare il rischio, DIS e DTL adottano le seguenti strategie di gestione del rischio: (i) La gestione del rischio prevede che il portafoglio clienti sia composto essenzialmente da un numero significativo di primarie compagnie petrolifere e da società chimiche multinazionali caratterizzate da bassa rischiosità. I crediti commerciali in essere vengono puntualmente analizzati. Il recupero delle controstallie e delle spese di noleggio viene seguito da un team dedicato. Storicamente, DIS non ha mai subito perdite di rilievo sui crediti commerciali; (ii) 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 High Pool e per il pool GLENDA, la responsabilità della gestione dei rischi di credito rimane in capo al Gruppo, mentre AP Moller Maersk è responsabili per la gestione del rischio di credito del pool Handytankers; (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 per il Controllo interno; (v) In conformità al regolamento di Borsa Italiana per il segmento Star, il 3 maggio 2007 la Società ha dato applicazione al D.Lgs. 8 giugno 2001 n. 231, che ha introdotto la responsabilità amministrativa delle società e degli enti per specifici illeciti commessi dagli amministratori o dai dipendenti. Il decreto 231/2001 prevede che le società siano responsabili per i reati commessi nel loro interesse o a loro vantaggio da soggetti in "posizione apicale". Il decreto prevede l'attuazione di un programma di compliance finalizzato alla realizzazione di un sistema organico e strutturato di procedure, norme e controlli cui dare attuazione sia ex ante che ex post al fine di ridurre e prevenire in maniera concreta il rischio che vengano commesse varie tipologie di illeciti. In data 12 marzo 2008 DIS ha formalmente adottato tal Modello Organizzativo, e sta ora attuando le specifiche procedure operative finalizzate a prevenire gli illeciti.

3. Informativa sul capitale

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

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

Il capitale del Gruppo è stato costituito a inizio 2007 in occasione dell'operazione di IPO, tenendo conto dei rischi che riguardano d'Amico International Shipping e l'intero settore in cui il Gruppo opera. 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 GLENDIA 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\$ 331 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 imbarcazioni di proprietà. Sulle imbarcazioni sono iscritte ipoteche a garanzia della linea di credito; l'indice di copertura non deve essere superiore al 66,6% sia per la linea di credito Calyon che Mizuho.

A causa della crisi finanziaria globale che influenza negativamente anche il valore di mercato delle navi cisterna, a fine 2008 l'indice di copertura era del 37,4% per la linea di credito Calyon (23,1% al 31 dicembre 2007), mentre sulla base delle valutazioni ricevute, nel mese di gennaio l'indice di copertura del finanziamento Mizuho era di circa il 73%, leggermente superiore rispetto a quanto previsto contrattualmente. Si prevede pertanto di rimborsare l'importo di circa US\$ 5 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 2008 tale indice era pari a 0,37, in miglioramento rispetto allo 0,55 rilevato al 31 dicembre 2007.

4. Ricavi

(US\$ migliaia)	2008	2007
Ricavi	323.984	310.260

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

5. Costi diretti di viaggio

(US\$ migliaia)	2008	2007
Carburanti (bunker)	48.413	35.117
Commissioni	5.917	6.159
Oneri portuali	14.028	17.248
Altri costi	4.010	51
Totale	72.368	58.575

I costi diretti di viaggio sono costi operativi relativi all'utilizzo (diretto o mediante partnership) delle navi della flotta in viaggi effettuati per contratti spot e COA (contracts of affreightment - contratti di trasporto). I contratti di noleggio time charter sono espressi al netto dei costi diretti di viaggio.

6. Ricavi base time charter

(US\$ migliaia)	2008	2007
Ricavi base time charter	251.616	251.685

I ricavi base time charter sono i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Come già nel 2007, nel 2008 il 52% dei ricavi base time charter sono stati originati da contratti a tariffa fissa (contratti di durata superiore ai 12 mesi).

7. Costi per noleggi passivi

(US\$ migliaia)	2008	2007
Costi per noleggi passivi	82.248	92.352

I costi per noleggi passivi rappresentano il costo per prendere le navi noleggate da terzi.

8. Altri costi operativi diretti

(US\$ migliaia)	2008	2007
Costi per equipaggi	21.715	15.761
Spese tecniche	10.979	8.682
Gestione tecnica e controllo qualità	3.820	3.173
Altri costi operativi diretti	9.588	7.031
Totale	46.102	34.647

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 2008 d'Amico International Shipping S.A. e le sue controllate impiegavano 366 dipendenti come personale marittimo, e 53 come personale di terra. Il numero medio di dipendenti è stato di 400 (400 nel 2007). I costi del personale di terra sono compresi fra i costi generali ed amministrativi. Il Gruppo non presenta rilevanti passività con riferimento al trattamento delle pensioni.

9. Costi generali e amministrativi

(US\$ migliaia)	2008	2007
Costo del personale	14.290	11.679
Altri costi generali ed amministrativi	10.001	10.729
Totale	24.291	22.408

Nelle spese generali ed amministrative sono compresi i costi del personale di terra, di cui US\$ 1,9 milioni (US\$ 1,8 milioni nel 2007) rappresenta il valore nozionale relativo al 2008 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. 20. I costi generali e amministrativi comprendono inoltre US\$ 1,0 milioni (US\$ 0,8 milioni nel 2007) di emolumenti corrisposti agli amministratori e US\$ 4,4 milioni corrisposti ai dirigenti con responsabilità strategiche, incluso il Chief Executive Officer.

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 e ai servizi informatici per US\$ 0,8 milioni, nonché lo specifico accantonamento di US\$ 0,4 milioni per crediti inesigibili.

10. Altri proventi operativi

(US\$ migliaia)	2008	2007
Altri proventi operativi	3.821	3.767

Gli altri proventi operativi rappresentano commissioni ricevute per la gestione, da parte del personale del Gruppo, dei servizi operativi e commerciali a favore del consorzio Handytankers e a clienti esterni non correlati. Tale voce include inoltre i ricavi assicurativi relativi a risarcimento per l'esercizio.

11. Plusvalenze da vendita navi

(US\$ migliaia)	2008	2007
Plusvalenze da vendita navi	105.621	-

La plusvalenza riguarda le seguenti navi: M/T High Trust (US\$ 21,9 milioni) ed M/T High Peace (US\$ 25,2 milioni) vendute nel primo semestre dell'esercizio. Il rimanente importo di US\$ 58,5 milioni deriva dal contratto di vendita incondizionata della M/T High Harmony e della M/T High Consensus, concluso a ottobre del 2008. Sino al pagamento del relativo prezzo (che verrà prevedibilmente effettuato a fine maggio 2009) le navi sono state consegnate all'acquirente con un contratto di noleggio a scafo nudo, ed il relativo ricavo è evidenziato fra i proventi finanziari.

12. Proventi (oneri) finanziari netti

(US\$ migliaia)	2008	2007
<i>Da debiti e crediti:</i>		
Interessi - da banche	654	2.013
Proventi Finanziari da da noleggio a scafo nudo	1.208	-
<i>Da valutazione al fair value/conto economico:</i>		
Proventi su contratti forward	-	783
Totale proventi finanziari	1.862	2.796
<i>Da debiti e crediti</i>		
Interessi - da parti correlate	-	(1.186)
<i>Altri oneri finanziari correnti al costo ammortizzato:</i>		
Interessi - a banche	(11.659)	(11.464)
<i>Da valutazione al fair value/conto economico:</i>		
Perdite su contratti forward	(1.447)	-
Altri oneri finanziari	(4.806)	(1.096)
Totale oneri finanziari	(17.912)	(13.746)
Oneri finanziari netti	(16.050)	(10.950)

Nei proventi finanziari sono compresi, oltre che i proventi da interessi, i ricavi per noleggio a scafo nudo relativo a due navi (la M/T High Harmony e la M/T High Consensus) consegnate ad ottobre del 2008 in base a un contratto di vendita incondizionata illustrato nella nota n. 11.

Gli oneri finanziari comprendono i costi per interessi relativi ai finanziamenti bancari, le commissioni relative ai finanziamenti corrisposti alle banche, le spese relative agli accordi di swap e le perdite relative a differenze di cambio e a strumenti derivati su valute estere, di cui US\$ 3,7 milioni sono relativi alla conversione al tasso di cambio in vigore a fine anno del finanziamento in Yen giapponesi. I contratti forward su valute stipulati dal Gruppo nel secondo semestre del 2008 hanno prodotto una perdita netta pari a US\$ 1,4 milioni; tali contratti sono stati chiusi in ottobre ricorrendo al primo utilizzo della linea di credito Mizuho. I contratti forward su valute al 31 dicembre 2007 hanno evidenziato una perdita pari a US\$ 0,8 milioni.

13. Imposte sul reddito

(US\$ migliaia)	2008	2007
Imposte correnti sul reddito	(325)	(677)
Imposte differite	-	10.169
Altre imposte	(340)	-
Totale	(665)	9.492

Le imposte sul reddito di competenza del Gruppo d'Amico International Shipping sono quasi interamente relative agli utili generati dalla principale controllata operativa, d'Amico Tankers Limited, con sede in Irlanda.

Con decorrenza dal 1° gennaio 2007, d'Amico Tankers Limited è stata autorizzata ad applicare il regime di *tonnage tax* vigente in Irlanda. 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* relativo all'esercizio 2008 effettuato da d'Amico Tankers Limited è pari a US\$ 0,2 milioni, con un'aliquota d'imposta effettiva inferiore all'1% (come nel 2007). L'ingresso in tale regime ha determinato lo storno del saldo risultante all'inizio dell'esercizio 2007 relativo alle passività fiscali differite, pari a US\$ 10,1 milioni.

Poiché in Lussemburgo i dividendi non sono assoggettati all'imposta sui redditi delle società, a fine 2008 la holding d'Amico International Shipping S.A. ha accumulato perdite fiscali da riportare a nuovo per circa Euro 15,5 milioni (US\$ 21,6 milioni). In Lussemburgo l'aliquota fiscale teorica per i redditi societari è pari al 30%. Poiché la Società non ha esercitato attività commerciale, non sono state contabilizzate attività fiscali differite. La società holding è assoggettata al regime fiscale patrimoniale netto in vigore in Lussemburgo; per il 2008 tale imposta ha determinato un onere fiscale pari ad Euro 194.000 (US\$ 339.000).

14. Immobilizzazioni materiali

(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
Svalutazioni per riduzioni di valore	-	-	-	-
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
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

La seguente tabella mostra, a fini di raffronto, le variazioni intervenute nel 2007 per le immobilizzazioni.

(US\$ migliaia)	Flotta	Bacino	Altre attività	Totale
Costi				
Al 1° gennaio 2007	411.428	3.050	2.042	416.520
Incrementi	79.738	3.798	922	84.458
Svalutazioni per riduzioni di valore	-	-	2	2
Dismissioni	-	(717)	(2.044)	(2.761)
Differenze di cambio	(4)	-	-	(4)
Al 31 dicembre 2007	491.162	6.131	922	498.215
Ammortamenti				
Al 1° gennaio 2007	37.949	871	129	38.949
Quota di ammortamento del periodo	27.628	1.744	135	29.507
Dismissioni	-	(717)	(129)	(846)
Differenze di cambio	-	-	-	-
Al 31 dicembre 2007	65.577	1.898	135	67.610
Valore contabile netto				
Al 31 dicembre 2007	425.585	4.233	787	430.605

Le immobilizzazioni materiali si riferiscono a:

Flotta

Sono compresi i costi per l'acquisizione delle navi ed i pagamenti effettuati ai cantieri per le imbarcazioni in costruzione. Gli incrementi del 2008 riguardano principalmente l'esercizio delle opzioni di acquisto su alcune navi precedentemente a noleggio: la M/T High Peace, la M/T High Harmony, la M/T High Consensus e la M/T High Presence. La M/T High Peace è stata poi venduta nel secondo trimestre del 2008, mentre per la M/T High Harmony e la M/T High Consensus è stato stipulato ad ottobre 2008 un contratto di vendita che prevedeva la consegna delle navi all'acquirente con contratto di noleggio a scafo nudo fino al momento del pagamento del prezzo di vendita (v. nota n. 11)

Su 15 delle imbarcazioni di proprietà del gruppo sono iscritte delle ipoteche. Per ulteriori dettagli si rimanda alla nota n. 21.

Bacino

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

Altre attività

Comprendono arredi, accessori, attrezzature per ufficio e licenze software.

Alla luce dell'attuale crisi finanziaria che influenza negativamente anche sulla 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'). Come evidenziato nella sezione "principi contabili", 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 Clarkson sulle tariffe future; (ii) Vita utile residua di 25 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 4%, che rappresenta il profilo attuale e previsto del costo medio ponderato del capitale voluto dal Gruppo sulla base dell'attuale costo del finanziamento e della redditività del capitale proprio. Un tasso di sconto superiore all'11% o una variazione dei ricavi su base giornaliera di oltre il 25% per esercizio non avrebbero influito sul risultato dell'impairment test. A bilancio non è stata iscritta alcuna perdita di valore, in quanto i valori d'uso risultano superiori rispetto alle stime di fair value delle navi. Il valore di mercato complessivo della flotta d'Amico International Shipping, secondo la valutazione fornita da Clarkson, dal 16 gennaio 2009 è di US\$ 609,9 milioni, che include la quota-parte delle navi in costruzione.

15. Immobilizzazioni finanziarie

Al 31 dicembre 2008 le immobilizzazioni finanziarie (pari a US\$ 4.000) rappresentavano il valore contabile dell'investimento in Handytankers K/S (33,3%), la società che gestisce il pool Handytankers, l'accordo per l'impiego di navi Handysize con altri partner del pool (A.P. Moller Maersk, Motia, Seaarland). Come indicato nella sezione 'Fatti di rilievo successivi alla chiusura dell'esercizio', la partecipazione è stata venduta dopo la fine dell'esercizio ad altri soci del pool per un importo in linea con il valore contabile.

16. Rimanenze

(US\$ migliaia)	Al 31 dicembre 2008	Al 31 dicembre 2007
Rimanenze	7.010	9.300

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

17. Crediti a breve ed altre attività correnti

(US\$ migliaia)	Al 31 dicembre 2008	Al 31 dicembre 2007
Crediti commerciali a breve	25.299	30.479
Altri crediti esigibili	557	453
Anticipi, ratei e risconti attivi	8.252	4.931
Totale	34.108	35.863

Nei crediti a breve al 31 dicembre 2008 sono compresi crediti commerciali per US\$ 25,3 milioni, al netto del fondo svalutazione per US\$ 0,5 milioni. Le altre attività correnti comprendono soprattutto anticipi e ratei e risconti attivi per US\$ 8,3 milioni.

18. Crediti a breve

(US\$ migliaia)	Al 31 dicembre 2008	Al 31 dicembre 2007
Crediti finanziari correnti	110.279	-

L'importo di US\$ 110,3 milioni è relativo ai crediti verso l'acquirente per la vendita della M/T High Harmony e della M/T High Consensus, il cui pagamento è atteso entro la fine di maggio 2009.

19. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

(US\$ migliaia)	Al 31 dicembre 2008	Al 31 dicembre 2007
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	41.482	24.926

Tale voce è rappresentata principalmente da depositi a breve termine e comprende circa US\$ 7,9 milioni di disponibilità liquide detenute presso le società del Pool (High Pool Tankers Ltd. e GLENDA International Management Ltd.), che verranno distribuite ai partecipanti del consorzio stesso. Nel saldo è compreso l'importo di US\$ 2,1 milioni a garanzia del finanziamento Mizuho.

20. Patrimonio netto

(US\$ migliaia)	Al 31 dicembre 2008	Al 31 dicembre 2007
Capitale sociale	149.950	149.950
Utili portati a nuovo	195.661	75.081
Altre riserve	42.228	57.658
Totale	387.839	282.689

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2008 il capitale sociale di d'Amico International Shipping era pari a US\$ 149,95 milioni, equivalente a n. 149.949.907 azioni ordinarie prive di valore nominale.

Utili portati a nuovo

Comprendono gli utili dell'attuale e del precedente esercizio, nonché alcune piccole rettifiche all'esercizio precedente.

Altre riserve

Comprende le seguenti voci:

(US\$ migliaia)	Al 31 dicembre 2008	Al 31 dicembre 2007
Riserva sovrapprezzo azioni	71.389	71.389
Azioni proprie	(15.680)	(11.199)
Riserva opzioni su azioni	3.754	1.800
Riserva fair value	(16.546)	(4.356)
Altre	(689)	24
Totale	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 350. Alla data del bilancio non era ancora stata esercitata alcuna opzione.

I dettagli del piano sono i seguenti:

	1° Tranche 2007	2° Tranche 2008	3° Tranche 2009	4° Tranche 2010	Totale
Data di maturazione	1 ottobre 2007	1 aprile 2008	1 aprile 2009	1 aprile 2010	
Amministratore Delegato	263.177	350.903	350.903	350.903	1.315.886
Direttore Operativo	210.542	280.723	280.723	280.723	1.052.711
Direttore Finanziario	52.635	70.181	70.181	70.181	263.178
	526.354	701.807	701.807	701.807	2.631.775

Dal 2008 in poi 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:

	2008
Opzioni in essere al 1° gennaio 2008	2.631.775
Opzioni assegnate nel corso dell'esercizio	-
Opzioni esercitate nel corso dell'esercizio	-
Opzioni in essere al 31 dicembre 2008	2.631.775
Esercitabili a fine esercizio	1.228.161

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	2.631.775
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 e Amministrativi (Personale dipendente) nel 2008 è stata di US\$ 1,9 milioni (US\$ 1,8 milioni nel 2007). 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\$ 16,5 milioni (fra le passività). I dettagli sul fair value degli strumenti finanziari derivati sono evidenziati nella nota n. 25.

21. Banche ed altri finanziatori

(US\$ migliaia)	Al 31 dicembre 2008	Al 31 dicembre 2007
Passività non correnti		
Banche ed altri finanziatori	271.666	178.482
Passività correnti		
Banche ed altri finanziatori	5.784	-
Totale	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 2008			Al 31 dicembre 2007		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Calyon	153.769	-	153.769	178.482	-	178.482
Mizuho	48.854	4.243	53.097	-	-	-
Commerzbank	29.160	-	29.160	-	-	-
Commerzbank-Credit Suisse	29.100	-	29.100	-	-	-
ST Shipping	10.783	1.541	12.324	-	-	-
Totale	271.666	5.784	277.450	178.482	-	178.482

Linea di credito Calyon

I debiti verso banche ed altri finanziatori al 31 dicembre 2008, per un importo complessivo di US\$ 155,0 milioni (al lordo della quota parte non ammortizzata degli oneri connessi, pari a US\$ 1,5 milioni, corrisposti al momento dell'accensione del finanziamento) sono relativi alla linea di credito revolving per US\$ 350,0 milioni (di cui al 31 dicembre 2008 US\$ 303,5 milioni risultano disponibili per l'utilizzo) negoziata da d'Amico Tankers Limited (Ireland) con Calyon e con altri istituti (Intesa Sanpaolo SpA, 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 pari 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 del Gruppo (il "debitore") sulle quali sono iscritte le ipoteche relative alla linea di credito non deve comunque mai superare il 66,6%. Secondo la stima Clarkson al 16 gennaio 2009 la valutazione di tali navi è di US\$ 414,75 milioni, con un asset cover ratio del 37,4%.

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 potrà scendere al di sotto del rapporto di 1,65:1. Attualmente tale rapporto è considerevolmente superiore a tale limite. Esistono, inoltre, i seguenti vincoli: (i) Livello minimo di liquidità disponibile (compresa quella relativa a linee di credito non utilizzate con scadenza superiore ai 12 mesi) di importo non inferiore a US\$ 40,0 milioni; (ii) Valore patrimoniale netto (definito come patrimonio netto contabile più finanziamenti subordinati, iscritti a bilancio) non inferiore a US\$ 100,0 milioni; e (iii) Rapporto fra patrimonio netto ed attivo da bilancio non inferiore al 35,0%. Al 31 dicembre 2008 la liquidità disponibile tenuto conto dei vincoli di gestione della linea di credito, era di US\$ 158,8 milioni, il valore patrimoniale netto era di US\$ 387,3 milioni, ed il rapporto fra patrimonio netto ed attivo da bilancio era del 63,1%.

Tale linea è garantita dalla d'Amico International Shipping e prevede (i) Al 31 dicembre 2008, ipoteche iscritte su tredici delle imbarcazioni di proprietà del Gruppo; (ii) La cessione a favore dei soggetti finanziatori dei contratti di nolo time charter stipulati dal Gruppo; e (iii) Un pegno su un conto aperto presso Calyon SA, sul quale il Gruppo si obbliga a versare i ricavi derivanti dalle attività operative.

La linea di credito esistente è stata iscritta fra i debiti a lungo termine poiché l'ammortamento degli importi utilizzati non è previsto contrattualmente e poiché la disponibilità della linea di credito nei prossimi 12 mesi al netto delle riduzioni previste non sarà inferiore all'indebitamento al 31 dicembre 2007.

Linea di credito Mizuho

In data 30 settembre 2008 la d'Amico Tankers Limited (Ireland) ha sottoscritto un contratto relativo a una linea di credito garantito fino 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. Il fine della 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.

A 31 dicembre 2008, la linea di credito è stata sottoscritta per un importo pari a JPY 5,0 miliardi. Il contratto, lungo un periodo di 10 anni, prevede il ripagamento di rate trimestrali corrispondenti ad 1/52 del debito in essere 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 mai il 66,6%. Secondo le stime Clarksons, al 22 gennaio 2009 la valutazione delle navi era pari a US\$ 74 milioni, con un rapporto che a fine anno era del 73% ai fini della valutazione del finanziamento (tenuto conto dei movimenti del tasso di cambio dollaro USA/Yen giapponese). Si prevede conseguentemente di effettuare un rimborso di circa US\$ 5 milioni al fine di ridurre tale rapporto.

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, e che attualmente è significativamente superiore. 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 2008 la liquidità disponibile tenuto conto dei vincoli di gestione della linea di credito, era di US\$ 158,8 milioni, il valore patrimoniale netto era di US\$ 387,3 milioni, ed il rapporto fra patrimonio netto ed attivo da bilancio era del 63,1%.

Tale linea è garantita dalla d'Amico International Shipping e prevede (i) Al 31 dicembre 2008, ipoteche iscritte su due delle navi di proprietà del Gruppo, (ii) Cessione a favore dei finanziatori dei proventi derivanti dalle navi finanziate; e (iii) Un pegno su un conto aperto presso la Mizuho, sul quale il Gruppo 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 2009.

GLENDIA International Shipping / finanziamento Commerzbank

L'importo di US\$ 29,2 milioni è relativo alla parte consolidata della 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 47000 dwt (SLS Shipping Co - Corea) della GLENDIA International Shipping Ltd., la società controllata congiuntamente da d'Amico International Shipping S.A. e dal Gruppo Glencore.

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

GLENDIA International Shipping Limited / finanziamento Commerzbank – Credit Suisse

L'ulteriore importo di US\$ 29,1 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 cisterna MR da 47000 dwt della GLENDIA International Shipping Ltd. (Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. - Corea).

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 US\$ LIBOR più uno spread compreso fra i 90 e i 110 punti base, in base al rapporto tra finanziamento e valore di mercato delle navi finanziate. Le garanzie fornite riguardano principalmente ipoteche di primo grado sulle imbarcazioni. Negli accordi è altresì previsto un vincolo di gestione relativo al rapporto fra valore complessivo delle navi e finanziamenti concessi, che deve sempre essere almeno pari al 130%.

22. Altre passività finanziarie correnti

(US\$ migliaia)	Al 31 dicembre 2008	Al 31 dicembre 2007
Fair value degli strumenti derivati	16.546	4.355

Il saldo a fine 2008 comprende il fair value degli Interest Rate Swap, strumenti derivati di copertura. Il fair value degli strumenti derivati viene evidenziato nella nota n. 25.

23. Debiti a breve ed altre passività correnti

(US\$ migliaia)	Al 31 dicembre 2008	Al 31 dicembre 2007
Debiti commerciali	39.582	32.572
Altri debiti	417	1.593
Ratei e risconti passivi	1.960	935
Totale	41.959	35.100

I debiti a breve e le altre passività correnti al 31 dicembre 2008 comprendono principalmente debiti commerciali, di cui US\$ 5,0 milioni per carburanti bunker dovuti alla parte correlata Rudder SAM.

24. Debiti d'imposta

(US\$ migliaia)	Al 31 dicembre 2008	Al 31 dicembre 2007
Debiti d'imposta	360	73

Il saldo a fine 2008 rispecchia i debiti relativi alle imposte sul patrimonio netto della holding e la *tonnage tax* della principale controllata operativa, la d'Amico Tankers Limited.

25. Strumenti derivati

Unitamente alle opzioni su azioni, gli strumenti derivati in essere al 31 dicembre 2008 erano i seguenti:

(US\$ migliaia)	Fair value 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)	Fair value al 31 dicembre 2008	Conto economico proventi (oneri) finanziari	Riserva del patrimonio netto
Contabilizzazione delle coperture			
Swap su tassi di interesse	(3459)	-	(3459)
Contratti forward su valute	(896)	-	(896)
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.

Contratti forward su valute

Al 31 dicembre 2008 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 su valute per le operazioni espresse in divise (principalmente Euro e Yen) diverse dal dollaro USA, che è la valuta funzionale.

Il Gruppo sottopone a regolare monitoraggio il rischio valuta. Il management non ritiene che, sul fronte delle 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 nuova linea di credito Mizuho (denominata in Yen giapponesi e di importo fino a 10 miliardi di Yen) il Gruppo è esposto al rischio collegato alle fluttuazioni del tasso di cambio sullo Yen giapponese. In mancanza di strumenti di copertura, tale rischio può potenzialmente influire sugli oneri finanziari, tenuto conto del profilo di debito 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, principalmente alcune spese amministrative e costi operativi denominati in Euro. Nel 2008 tali pagamenti sono stati pari a US\$ 334 milioni, pari al 13,8% del totale delle spese operative, amministrative, finanziarie e fiscali (US\$ 35,5 milioni nel 2007), di cui l'87,0% riferito ad operazioni in Euro. Fra le altre valute significative, dollari di Singapore (15,0%) e sterline britanniche (5,95%). Una fluttuazione del 10% del tasso di cambio del dollaro USA rispetto a tutte le altre valute avrebbe determinato una variazione (in positivo o in negativo) nell'utile del Gruppo pari a US\$ 4,6 milioni per l'esercizio (US\$ 3,5 milioni nel 2007).

Rischio di tasso di interesse

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

A parità di tutte le altre condizioni, un aumento di 100 punti base nei tassi di interesse avrebbe determinato nel 2007 un aumento degli oneri finanziari netti pari a US\$ 1,0 milioni, (US\$ 1,4 milioni nel 2007) mentre una riduzione di 100 punti base avrebbe determinato un analogo effetto positivo.

Rischio di credito

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

Per quanto riguarda questi ultimi, il rischio riguarda essenzialmente crediti a breve per controspallie ed alcune spese per noleggi, che vengono analizzati uno per uno e, se necessario, svalutati. Al 31 dicembre 2008 i corrispondenti accantonamenti erano pari a US\$ 0,5 milioni (nel 2006 erano pari a US\$ 0,15 milioni).

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 21, 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.

27. Classificazione degli strumenti finanziari

(US\$ migliaia)	Finanziamenti e crediti a breve	Derivati utilizzati a copertura	Attività non finanziarie	Totale
ATTIVITÀ				
Immobilizzazioni materiali	-	-	531.271	531.271
Immobilizzazioni finanziarie	-	-	4	4
Rimanenze	-	-	7010	7010
Crediti a breve ed altre attività correnti	34.108	-	-	34.108
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	41482	-	-	41482
PASSIVITÀ				
Banche ed altri finanziatori	271.666	-	-	271.666
Altre passività finanziarie correnti	-	16.546	-	16.546
Debiti a breve ed altre passività correnti	41.959	-	-	41.959
Debiti per imposte correnti	360	-	-	360

28. Operazioni con parti correlate

Nel corso del 2008 d'Amico International Shipping ha effettuato operazioni con parti correlate, fra le quali anche la controllante italiana capofila d'Amico Società di Navigazione SpA (DSN), e con alcune delle controllate della DSN (Gruppo d'Amico). Tali operazioni sono state effettuate sulla base di accordi negoziati a condizioni ordinarie, secondo termini e condizioni di mercato. La controllante diretta del Gruppo d'Amico International Shipping è la d'Amico International S.A., società costituita in Lussemburgo.

Tali operazioni comprendono per il 2008 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\$ 4,5 milioni. Inoltre, i costi per il noleggio di tre imbarcazioni Handy Size di d'Amico Shipping Italia, che le detiene in noleggio a scafo nudo da terzi, sono stati di US\$ 19,1 milioni. Fra le operazioni con parti correlate, anche l'acquisto per US\$ 48,4 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 2008 e 2007 del Gruppo sono i seguenti:

(US\$ migliaia)	2008		2007	
	Totale	Di cui con parti correlate	Totale	Di cui con parti correlate
Ricavi	323.984	-	310.260	-
Costi diretti di viaggio	(72.368)	(48.413)	(58.575)	(35.650)
Costi per noleggi passivi	(82.248)	(19.122)	(92.352)	(19.421)
Altri costi operativi diretti	(46.102)	(4.788)	(34.647)	(4.515)
Costi generali e amministrativi	(24.291)	(988)	(22.408)	(398)
Altri proventi operativi	3.821	-	3.766	-
Plusvalenza da vendita di navi	105.621	(1.002)	-	-
Proventi (oneri) finanziari netti	(16.050)	-	(10.950)	(1.186)

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sullo stato patrimoniale consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2008 e al 31 dicembre 2007 sono i seguenti:

	Al 31 dicembre 2008		Al 31 dicembre 2007	
(US\$ migliaia)	Totale	Di cui con parti correlate	Totale	Di cui con parti correlate
ATTIVITÀ				
Attività non correnti				
Immobilizzazioni materiali	531.271	-	430.605	-
Immobilizzazioni finanziarie	4	-	4	-
Attività correnti				
Rimanenze	7.010	-	9.300	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	34.108	306	35.863	712
Crediti a breve	110.279	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	41.482	-	24.926	-
PASSIVITÀ				
Passività non correnti				
Banche ed altri finanziatori	271.666	-	178.482	-
Passività correnti				
Banche ed altri finanziatori	5.784	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	16.546	-	4.355	-
Debiti a breve ed altre passività correnti	41.959	3.979	35.173	6.835

Gli effetti delle operazioni con parti correlate (suddivise per entità giuridica) sul conto economico consolidato 2008 del Gruppo sono i seguenti:

(US\$ migliaia)	d'Amico Intern. Shipping S.A.	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
(consolidato)							
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 servizi	(988)	-	-	(874)	(114)	-	
Consulenza							
Plusvalenze da vendita navi	105.621						
Plusvalenze da vendita navi	(1.002)	-	-	-	-	(1.002)	-
Totale		(48.413)	(19.122)	(4.347)	(114)	(1.002)	(1.315)

Il prospetto seguente illustra l'effetto delle operazioni con parti correlate (suddivise per entità giuridica) sul conto economico al 31 dicembre 2007:

(US\$ migliaia)	d'Amico Intern. Shipping S.A.	Rudder SAM	d'Amico Shipping Italia SpA	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Finance Ltd.	Ishima Pte Ltd.	d'Amico Ireland Ltd.	d'Amico Shipping UK	Cogema SAM	Compagnia Generale Telemar SpA	d'A. Shipping Singapore
(consolidato)											
Costi diretti di viaggio	(58.575)										
<i>di cui</i>											
Bunker	(35.125)	(35.125)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Commissioni	(525)	-	-	-	-	-	-	(84)	(372)	-	(69)
Costi per noleggi passivi	(92.352)										
<i>di cui</i>											
Contratti di noleggio navi	(19.241)	-	(19.421)	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri costi operativi diretti	(34.647)										
<i>di cui</i>											
Contratti di gestione	(3.180)	-	-	(1.397)	-	(62)	(1.721)	-	-	-	-
Altri costi relativi alle navi	(40)	-	-	-	-	-	-	(40)	-	-	-
Spese tecniche	(1.295)	-	-	-	-	-	-	-	-	(1.295)	-
Costi generali ed amministrativi	(22.408)										
<i>di cui</i>											
Accordi di fornitura servizi	(398)	-	-	(288)	-	-	(110)	-	-	-	-
Consulenza	(276)	-	-	-	-	-	(276)	-	-	-	-
Oneri finanziari netti	(10.950)										
<i>di cui</i>											
Interessi	(1.186)	-	-	-	(1.186)	-	-	-	-	-	-
Totale		(35.125)	(19.421)	(1.685)	(1.186)	(62)	(2.107)	(124)	(372)	(1.295)	(69)

Gli effetti delle operazioni con parti correlate (suddivise per entità giuridica) sullo stato patrimoniale del gruppo al 31 dicembre 2008 erano i seguenti:

(US\$ migliaia)	d'Amico Intern. Shipping S.A.	Rudder SAM	d'Amico Shipping Italia SpA	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Ireland Ltd.	d'Amico Dry Ltd.	Ishima Pte Ltd.	Compagnia Generale Telemar SpA
(consolidato)								
Crediti a breve ed altre attività correnti	34.108							
<i>di cui verso parti correlate</i>	306	-	-	-	-	-	306	-
Debiti a breve ed 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

L'effetto delle operazioni con parti correlate sullo stato patrimoniale consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2007, suddiviso per soggetto giuridico, sono i seguenti:

(US\$ migliaia)	d'Amico Intern. Shipping S.A.	Rudder SAM	d'Amico Shipping Italia SpA	Cogema SAM	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Ireland Ltd.	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico UK	Compagnia Generale Telemar SpA	Ishima Pte Ltd.
(consolidato)										
Crediti a breve ed altre attività correnti	35.863									
<i>di cui verso parti correlate</i>	712	-	375	-	-	-	-	-	-	337
Debiti a breve ed altre passività correnti	35.173									
<i>di cui verso parti correlate</i>	6.835	5.780	63	79	423	140	1	37	197	115
Totale		5.780	312	79	423	140	1	37	197	222

29. Impegni e passività potenziali

Impegni finanziari

Al 31 dicembre 2008 gli impegni finanziari del Gruppo erano pari a US\$ 256,8 milioni, di cui US\$ 124,6 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi.

(US\$ milioni)	Al 31 dicembre 2008	Al 31 dicembre 2007
Fino a un anno	124,6	86,5
Tra 1 e 3 anni	132,2	100,2
Tra 3 e 5 anni	-	4,8
Oltre 5 anni	-	-
Totale	256,8	191,5

Gli impegni finanziari di d'Amico International Shipping comprendono:

- Pagamenti per due navi acquistate in joint venture con Mitsubishi tramite d'Amico Mitsubishi Shipping, di cui la quota parte di pagamenti consolidati del Gruppo, pari al 51%, corrisponde a 3,63 miliardi di Yen (US\$ 40,1 milioni¹). Tale importo è interamente dovuto nel 2009, quando le due navi verranno consegnate.
- Pagamenti relativi a 14 navi acquistate da GLENDIA International Shipping Ltd.. La partecipazione al 50% in tali impegni è pari a US\$216,7 milioni, di cui gli impegni per i prossimi 12 mesi sono pari a US\$ 84,5 milioni.

Leasing operativi – Navi in noleggio passivo²

Alla data del 31 dicembre 2008 la misura minima degli impegni del Gruppo per noleggi operativi era pari a US\$ 597,5 milioni, di cui i pagamenti nei successivi 12 mesi erano pari a US\$ 112,1 milioni.

(US\$ milioni)	Al 31 dicembre 2008	Al 31 dicembre 2007
Fino a un anno	112,1	112,9
Tra 2 e 3 anni	203,6	259,9
Tra 4 e 5 anni	140,4	202,5
Oltre 5 anni	141,4	245,1
Totale	597,5	820,4

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

Al 31 dicembre 2008 d'Amico Tankers Limited gestiva in qualità di locataria l'equivalente di 20,9 imbarcazioni in time-charter con una vita media residua contrattuale di 3,8 anni (5,3 anni compresi i periodi opzionali). Inoltre, la Società disponeva di contratti in time charter sull'equivalente di 3,3 imbarcazioni che al 31 dicembre 2008 non erano ancora state consegnate. Tali contratti hanno una durata media di 7,9 anni (9,7 anni compresi i periodi opzionali). Alcuni dei contratti di noleggio passivo prevedono opzioni per l'acquisto in futuro di imbarcazioni; i dettagli sono evidenziati di seguito.

Altri leasing operativi

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

(US\$ milioni)	Al 31 dicembre 2008	Al 31 dicembre 2007
Fino a un anno	0,8	0,8
Tra 1 e 3 anni	0,7	1,3
Tra 3 e 5 anni	0,6	0,8
Oltre 5 anni	1,4	2,0
Totale	3,5	4,9

Opzioni di acquisto

Attualmente la d'Amico Tankers Ltd. detiene 9 opzioni di acquisto su navi in time charter (equivalenti a 6,8 imbarcazioni, poiché alcune delle opzioni sono su imbarcazioni controllate solo parzialmente); di tali opzioni, 4,5 sono su navi che essa attualmente controlla, mentre il resto sono su navi non ancora consegnate (per un equivalente di 2,3 imbarcazioni). L'esercizio di tali opzioni è a discrezione del Gruppo e terrà conto delle condizioni in essere al momento in cui l'opzione diviene esercitabile.

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 2008, al tasso di cambio di chiusura dell'esercizio.

¹ I valori in Yen sono stati convertiti in dollari US al tasso di cambio al 31 dicembre 2008 pari a 90,64 Yen/US\$

² Non comprende i periodi opzionali. Comprende la proporzione di nostra competenza dei costi delle navi in time charter presso il Pool Handytankers

Opzioni di Acquisto su Navi MR				
Nave	Prima data di esercizio	Prezzo di esercizio (in milioni) ¹	Anzianità alla prima data di esercizio ²	Periodo di esercizio
MR 1 ¹	marzo 2011	30,3	8,0	N/A
MR 2	luglio 2011	29,6	5,0	4 years
MR 3	ottobre 2011	29,5	5,0	4 years
MR 4	ottobre 2014	40,9	5,0	6 years
MR 5	aprile 2017	33,1	8,0	N/A
Totale		163,4		

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 1	gennaio 2014	38,5	6,0	N/A
Handy 2 ²	marzo 2014	42,5	6,0	N/A
Handy 3 ²	aprile 2015	42,5	6,0	N/A
Handy 4 ²	aprile 2016	40,5	8,0	N/A
Totale		164,0		

Controversie legali in corso

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

Tassazione differita in regime di *Tonnage Tax*

A partire dal 1° gennaio 2007 la società operativa d'Amico Tankers Limited (Irlanda), controllata al 100% da d'Amico International Shipping è stata ammessa al regime di *tonnage tax* irlandese, il quale prevede che nel caso in cui le imbarcazioni vengano vendute senza essere rimpiazzate entro uno specifico lasso di tempo, o nel caso in cui 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 massima è stata stimata al 31 dicembre in US\$ 1,4 milioni, assumendo che tutte le navi di proprietà vengano vendute per il valore netto contabile a tale data e tali transazioni comportino una plusvalenza fiscalmente rilevante secondo il regime ordinario. La passività potenziale tende a diminuire, per poi azzerarsi, nel corso dei cinque anni successivi all'ingresso nel regime di *tonnage tax*. Nessun accantonamento è stato effettuato poiché si prevede che, ragionevolmente, nessuna passività emergerà a tale proposito.

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 La società detiene il 25% di partecipazione nelle opzioni di acquisto su queste navi

30. Società del Gruppo d'Amico International Shipping

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

Nome	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 2008 non differisce significativamente da quella dei conti consolidati 2007. Durante il 2008 il capitale della GLENDA International Shipping Ltd. è stato aumentato, anche se la partecipazione della d'Amico International Shipping all'azienda è stata mantenuta al 50%.

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\$:

Nome	Ricavi	Risultato netto	Totale attività	Patrimonio netto
Al 31 dicembre 2008				
GLENDA International Shipping Ltd.	-	(127)	288.255	146.913
DM Shipping Ltd.	-	(180)	17.387	(3.907)
Al 31 dicembre 2007				
GLENDA International Shipping Ltd.	-	(81)	32.251	32.170
DM Shipping Ltd.	-	(170)	8.571	(354)

Le società non hanno ancora dato inizio all'attività operativa poiché la prima consegna delle imbarcazioni ha avuto luogo a fine dicembre del 2008 per GLENDA International Shipping Ltd. e non avrà luogo fino al 2009 per DM Shipping Ltd..

31. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio

Programma di riacquisto azioni proprie

Il 27 gennaio 2009, l'assemblea straordinaria degli azionisti della d'Amico International Shipping ha autorizzato il riacquisto delle azioni proprie ordinarie della Società, come proposto e illustrato dal Consiglio di Amministrazione nella relazione agli azionisti, regolarmente approvata nel corso dell'assemblea del 5 novembre 2008. Il riacquisto, fino ad un massimo di 14.994.991 azioni ordinarie, comprese le azioni proprie già riacquistate (pari al 10% del capitale sottoscritto della Società) può essere effettuato in una o più tranche, entro 18 mesi, al prezzo minimo di Euro 0,50 per azione e ad un prezzo massimo di Euro 5 per azione, per un corrispettivo totale che può variare da circa Euro 7,5 milioni a circa Euro 75 milioni.

Vendita di High Harmony e High Consensus

L'11 febbraio 2009 la d'Amico Tankers Limited ha concordato con l'acquirente la sottoscrizione di un addendum al contratto dello scorso agosto 2008, relativo alla vendita della M/T High Harmonay e della M/T High Consensus ad un prezzo di vendita pari a US\$ 113,0 milioni. I termini dell'accordo prevedono un'estensione del periodo a scafo nudo fino alla fine di maggio 2009 ed appropriate garanzie aggiuntive.

Handytankers

La Società ha sottoscritto un accordo di vendita e acquisto delle azioni (di seguito l'"Accordo") con la A.P. Møller – Mærsk A/S e la Marco Polo Seatrade B., come acquirenti, per la vendita e la consegna delle azioni detenute dalla d'Amico Tankers Ltd. in Handytankers K/S Esplanaden 50, società in accomandita di diritto danese Danimarca, con sede in DK-1908 Copenhagen K. Si prevede che tale accordo verrà perfezionato fra le parti entro febbraio 2009, per un corrispettivo di vendita in contanti concordato in DKK 54.000 (circa US\$ 9.000). La vendita fa seguito alla riorganizzazione della società consortile.

d'Amico International Shipping S.A.

Relazione sulla gestione
e Bilancio d'esercizio

Al 31 dicembre 2008

Rcs Luxembourg B 124 790









Indice

Relazione sulla gestione	74
Eventi significativi verificatisi nell'esercizio	75
Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione	77
Note esplicative	84

Relazione sulla gestione

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

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

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

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

Risultati operativi

L'utile della Società per l'esercizio 2008 è stato di US\$ 43,5 milioni. Il conto economico riclassificato della Società viene sintetizzato nella seguente tabella.

(US\$ migliaia)	31 dicembre 2008	31 dicembre 2007
Proventi da investimenti (dividendi)	50.000	28.572
Costo del personale	(2.508)	(1.993)
Altri costi generali ed amministrativi	(4.226)	(10.423)
Proventi (oneri) finanziari	212	605
Utile netto	43.478	16.761

I proventi da investimenti sono relativi a dividendi per US\$ 50 milioni ricevuti dalla controllata d'Amico Tankers Limited (DTL - Ireland).

I costi sono rappresentati essenzialmente da costi generali e amministrativi.

Stato patrimoniale¹

(US\$ migliaia)	Al 31 dicembre 2008	Al 31 dicembre 2007
Investimenti	252.087	178.955
Attività correnti	18.772	68.910
Totale attività	270.859	247.865
Patrimonio netto	258.583	247.445
Passività correnti	12.276	420
Totale passività e patrimonio netto	270.859	247.865

Le attività 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 del Gruppo, e GLENDA International Shipping Ltd. (iscritta a bilancio per US\$ 73,1 milioni), la società di joint venture con il Gruppo Glencore. Nel Dicembre 2008, la d'Amico International Shipping ha aumentato il capitale sociale della Società mediante conversione del prestito esistente.

Le attività correnti sono composte principalmente da crediti verso le controllate (US\$ 0,5 milioni) e dall'investimento in azioni proprie di importo pari a US\$ 15,7 milioni, detenute dalla Società in base a un piano di riacquisto di azioni proprie approvato nel secondo semestre del 2007.

¹ Il Bilancio è stato riclassificato secondo gli schemi civilistici



Eventi significativi verificatisi nell'esercizio

Flotta controllata – Navi di proprietà

Nel gennaio 2008 d'Amico Tankers Ltd. ha acquisito la M/T High Harmony e la M/T High Consensus, navi cisterna MR a doppio scafo (46.000 dwt), costruite nel 2005 dal cantiere Shin Kurushima in Giappone, al prezzo d'acquisto di US\$ 26,5 milioni ciascuna, esercitando l'opzione di acquisto in anticipo rispetto al periodo inizialmente previsto. Le navi erano precedentemente noleggiate da d'Amico Tankers Limited. Il 27 agosto 2008, la d'Amico Tankers Limited ha concordato la vendita alla United Arab Chemical Carriers Limited di Dubai, EAU, di entrambe queste navi, ad un prezzo di vendita di US\$ 56,5 milioni per ogni nave, generando una plusvalenza di circa US\$ 29 milioni per ogni nave, iscritta a bilancio alla consegna delle imbarcazioni. A fine ottobre 2008 si è concluso l'accordo incondizionato e, fino al pagamento del prezzo di vendita, le navi sono state consegnate all'acquirente a 'scafo nudo'. L'11 febbraio è stato sottoscritto un addendum all'accordo, nel quale si stabilisce che il pagamento, inizialmente previsto per gennaio 2009, venga differito sino a fine maggio dello stesso anno.

Il primo febbraio 2008, la d'Amico Tankers ha venduto a terzi, al prezzo di US\$ 54,95 milioni, la M/T High Trust, una nave cisterna MR a doppio scafo costruita nel 2004 dai Cantieri Shin Kurushima in Giappone. Dalla vendita di questa nave si è ricavata una plusvalenza netta di US\$ 22,2 milioni. Prima della vendita, su tale imbarcazione, precedentemente a noleggio, era stata esercitata un'opzione d'acquisto dalla d'Amico Tankers Limited.

d'Amico Tankers ha inoltre acquistato, il 29 febbraio 2008, la M/T High Peace, una nave cisterna MR a doppio scafo da 45.888 dwt, costruita nel 2004. Il prezzo d'acquisto è stato di US\$ 28,1 milioni. Questa nave era inizialmente noleggiata dalla d'Amico Tankers Limited, con un contratto che prevedeva un'opzione di acquisto. L'8 maggio 2008 la d'Amico Tankers ha venduto a terzi questa nave, al prezzo di vendita di US\$ 55,0 milioni, realizzando una plusvalenza di US\$ 24,9 milioni.

Il 19 agosto 2008, la M/T High Presence è stata consegnata alla d'Amico Tankers Limited. Si tratta di una nave cisterna MR a doppio scafo da 47.000 dwt, costruita nel 2005 dalla Imabari Shipbuilding Co. Ltd. Japan, per la quale la d'Amico Tankers Limited ha esercitato in anticipo l'opzione di acquisto. Il prezzo d'acquisto convenuto per la nave era di circa US\$ 30 milioni. La nave era stata inizialmente noleggiata dalla d'Amico Tankers Ltd..

Flotta controllata - Navi in noleggio passivo

Nel corso del 2008, sono state consegnate a d'Amico Tankers Limited le seguenti navi:

- gennaio 2008 - M/T Malbec, nave handysize a noleggio, controllata al 100% dalla Società, è stata consegnata per un periodo di 6 anni. Il contratto di time charter prevede inoltre un'opzione di acquisto alla data di scadenza dello stesso.
- febbraio 2008 - M/T Miracle, una nave handysize in noleggio, controllata al 25% dalla 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 data di scadenza dello stesso.
- aprile 2008 - M/T High Saturn e la M/T High Mars, navi MR in noleggio, controllate al 100% dalla Società, sono state consegnate per un periodo di 7 anni. Per entrambe le navi esistono delle opzioni di estensione del periodo di noleggio, fino a un massimo di tre anni aggiuntivi per ciascuna di esse, a discrezione della Società.
- luglio 2008 - M/T High Mercury, una nave MR in noleggio, controllata al 100% dalla Società, è stata consegnata per un periodo di 7 anni.
- ottobre 2008 - M/T High Jupiter, una nave MR in noleggio, è stata consegnata per un periodo di 7 anni.

Nel febbraio 2008 il contratto di noleggio passivo relativo alla M/T High Nefeli, con scadenza prevista a marzo del 2008, è stato prolungato per altri tre anni, fino a marzo 2011.

Piano delle nuove costruzioni (New-Building)

Il 18 luglio 2008, d'Amico Tankers Limited ha concluso con Hyundai Mipo Dockyard Co Ltd., Corea, i contratti per la costruzione di ulteriori due nuove navi cisterna adibite al trasporto di prodotti chimici (MR 46.000 dwt). La consegna è prevista per gennaio e ottobre 2011, con un prezzo d'acquisto definito contrattualmente in US\$ 50,5 milioni per ciascuna nave. Queste navi a doppio scafo sono imbarcazioni moderne e flessibili, con classificazione IMO. Tali contratti sono poi stati trasferiti allo stesso prezzo, nel dicembre 2008, a GLENDA International Shipping Limited, la joint venture 50/50 fra la d'Amico International Shipping S.A., la controllante di d'Amico Tankers Limited, e il Gruppo Glencore.

Finanziamenti - Mizuho

La d'Amico Tankers Limited ha sottoscritto il 30 settembre 2008 un contratto relativo a una linea di credito garantito fino ad un massimo di 10 miliardi di Yen (circa US\$ 95 milioni). Questa transazione è stata coordinata da Mizuho Corporate Bank Ltd. ed è stata sindacata da alcune fra le più importanti banche e istituzioni finanziarie giapponesi. Il fine della 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. L'accordo, della durata di dieci anni, prevede un tasso d'interesse indicizzato al LIBOR (London Interbank Offer Rate) a tre mesi sullo Yen Giapponese, più un margine che varia fra i 100 ed i 125 punti in base al rapporto tra finanziamento e valore di mercato delle navi finanziate. Le garanzie collaterali riguardano principalmente ipoteche di primo grado sulle navi.

GLENDIA International Shipping - Joint-Venture con il Gruppo Glencore

Il primo febbraio 2008, la flotta della GLENDIA International Shipping è passata da sette ad un totale di dieci navi cisterna MR a doppio scafo 'product/chemical', in costruzione presso Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. - Corea (6 navi) e presso la SLS Shipbuilding Co. Ltd. (4 navi).

Nel giugno 2008, la Società ha sottoscritto un contratto di finanziamento con Commerzbank AG - Global Shipping e con Credit Suisse per il pagamento ai cantieri delle prime sei navi cisterna Hyundai. L'accordo riguarda finanziamenti per singole imbarcazioni, con scadenza decennale a decorrere dalla consegna delle navi, per un importo complessivo di US\$ 195,0 milioni (pari al 67% del prezzo contrattuale da corrispondere per le navi), nonché un tasso di interesse indicizzato al US\$ LIBOR più uno spread compreso fra i 90 e i 110 punti base, in funzione al rapporto tra finanziamento e valore di mercato delle navi finanziate. Le garanzie collaterali riguardano principalmente ipoteche di primo grado sulle navi. Negli accordi è altresì previsto un vincolo di gestione relativo al rapporto fra valore complessivo delle navi e finanziamenti concessi, che deve sempre essere almeno pari al 130%.

Il 22 dicembre 2008 GLENDIA 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. Queste navi a doppio scafo sono moderne e flessibili, con classificazione IMO. 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 GLENDIA International Shipping Limited. A seguito di tale transazione, la flotta di GLENDIA International Shipping Limited è arrivata a un totale di quattordici navi cisterna MR a doppio scafo 'product/chemical', in costruzione, con consegne previste fra la seconda metà del 2009 e la fine del 2011.

Programma di riacquisto di azioni proprie

In applicazione del programma di riacquisto di azioni proprie, autorizzato dal Consiglio di Amministrazione in data 1 agosto 2007, d'Amico International Shipping S.A. ha riacquistato nel 2008, sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana SpA, 1.808.567 azioni proprie (pari all'1,20611% del capitale sociale), al prezzo medio di Euro 1,742, per un corrispettivo complessivo di Euro 3.151.320. Al 31 dicembre 2008, la d'Amico International Shipping S.A. detiene 4.390.495 azioni proprie, corrispondenti al 2,92797% del capitale emesso.



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

Programma di riacquisto azioni proprie

Il 27 gennaio 2009, l'assemblea straordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping ha autorizzato il riacquisto delle azioni ordinarie proprie della Società, come proposto e illustrato dal Consiglio di Amministrazione nella relazione agli azionisti, regolarmente approvata nel corso dell'assemblea del 5 novembre 2008. Il riacquisto, fino ad un massimo di 14.994.991 azioni ordinarie, comprese le azioni proprie già riacquistate (pari al 10% del capitale sottoscritto della Società) può essere effettuato in una o più tranche, entro 18 mesi, al prezzo minimo di Euro 0,50 per azione e ad un prezzo massimo di Euro 5 per azione, per un corrispettivo totale che può variare da circa Euro 7,5 milioni a circa Euro 75 milioni.

Flotta controllata

Non ci sono state variazioni nella flotta controllata dal Gruppo. Il profilo delle navi operative della d'Amico International Shipping può essere sintetizzato come segue:

Vendita di High Harmony e High Consensus

L'11 febbraio 2009 d'Amico Tankers Limited ha concordato con l'acquirente la sottoscrizione di un addendum al contratto dello scorso agosto 2008, relativo alla vendita della M/T High Harmony e della M/T High Consensus, per un corrispettivo totale di US\$ 113 milioni. I termini dell'accordo prevedono un'estensione del periodo a 'scafo nudo' fino a maggio 2009, con contestuale rilascio di adeguate garanzie.

Handytankers

La Società ha sottoscritto un accordo di vendita delle azioni (di seguito l'"Accordo") con la A.P. Møller – Mærsk A/S e la Marco Polo Seatrade B., come acquirenti, per la vendita ed il trasferimento delle azioni detenute da d'Amico Tankers Ltd. in Handytankers K/S Esplanaden 50, società in accomandita costituita secondo le leggi della Danimarca, con sede DK-1908 Copenhagen K. Si prevede che tale accordo venga perfezionato dalle parti entro febbraio 2009, per un corrispettivo in contanti di DKK 54.000 (circa US\$ 9.000). La vendita segue la riorganizzazione della società.

Evoluzione prevedibile della gestione

I fattori principali che dovrebbero influenzare il mercato dei trasporti marittimi nel 2009 sono i seguenti: (i) La presenza di forti preoccupazioni relative alla domanda di petrolio e alla crescita del PIL a livello mondiale e (ii) Il numero, atteso ancora significativo per il periodo 2009/2010, di nuove navi.

Tali fattori possono essere più o meno controbilanciati da quanto segue:

- Nonostante la riduzione dei prezzi del petrolio, restano tuttora pianificati investimenti relativi alla Capacità di Raffinazione nei prossimi anni, essenzialmente nella regione asiatica, che dovrebbero comportare un aumento della domanda tonnellate-miglia;
- Nonostante l'IEA (International Energy Agency) abbia ridotto le stime della domanda di prodotti petroliferi per le Nazioni OCSE, questo trend è in un certo qual modo bilanciato dalle previsioni di aumento della richiesta al di fuori di tali Paesi;
- Le chiusure di raffinerie che si sono già verificate nell'emisfero occidentale potrebbero proseguire nei prossimi anni; eventuali possibili variazioni positive nella domanda possono essere soddisfatte dalla capacità in eccesso dell'emisfero orientale, incrementando la domanda di tonnellate-miglia per le Navi Cisterna;
- Si prevede un'ulteriore crescita dei volumi commercializzati per altre Commodity, come l'olio di palma e l'olio vegetale. Le esportazioni di olio di palma e olio vegetale tendono inoltre ad essere operazioni su lunghe distanze verso i Paesi di largo consumo come la Cina e gli Stati Uniti. Questi prodotti inoltre possono essere trasportati solo su navi con Classificazione IMO, e ciò dovrebbe incrementare la domanda di questo tipo di navi;
- Commercio in più direzioni dei prodotti petroliferi raffinati, in base alle opportunità di arbitraggio;
- Un ulteriore irrigidimento delle procedure di ispezione e di esame da parte delle compagnie petrolifere, che favorirà navi moderne, a doppio scafo, gestite direttamente dai proprietari;
- La contrazione dei prezzi delle commodity potrebbe stimolare un certo sviluppo dei relativi commerci.

Si ritiene possibile la riduzione della percentuale di crescita della flotta, con particolare riferimento alle consegne 2009, a causa delle seguenti motivazioni:

- I finanziamenti non sono tuttora garantiti per diverse navi;
- Un ulteriore irrigidimento delle procedure di ispezione e di esame da parte delle compagnie petrolifere, che favorirà le navi moderne a doppio scafo, gestite direttamente dai proprietari;
- I Cantieri Navali stanno soffrendo continui ritardi che potrebbero originare cancellazioni degli ordini;
- Numerose società di shipping stanno attualmente cercando di rinegoziare i contratti, differendo le consegne al 2010/2011, riducendo gli ordini o non assumendo ulteriori opzioni;
- Il 2010 rappresenta la data di fine operatività prevista dall'IMO per le navi a scafo singolo e, nell'attuale clima economico, le società di shipping possono optare per la rottamazione delle proprie navi a scafo singolo prima di quanto inizialmente previsto.

Per conto del Consiglio di Amministrazione



Paolo d'Amico
Chairman



Marco Fiori
Chief Executive Officer





d'Amico International Shipping S.A.

Bilancio e note esplicative

Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008



Conto economico per il periodo dal 1 gennaio 2008 al 31 dicembre 2008

US\$	Note	31 dicembre 2008	31 dicembre 2007
COSTI			
3. Costo del personale			
<i>a) stipendi e benefit</i>	(2)	2425.804	1.982.215
<i>b) oneri sociali</i>		82.363	10.337
4. Rettifiche di valore relative alla immobilizzazioni		13.961	7415
5. Altri costi di gestione	(3)	3.883.640	10.416.222
7. Interessi e costi assimilati			
<i>b) altri interessi e costi</i>	(4)	305.718	105.792
12. Altre imposte non evidenziate nelle voci precedenti	(5)	339.221	-
13. Utile dell'esercizio		43.477.765	16.760.529
Costi totali		50.528.472	29.282.510
RICAVI			
5. Proventi da partecipazioni			
<i>a) da imprese controllate</i>	(6)	50.000.000	25.000.000
7. Altri ricavi per interessi e proventi analoghi			
<i>a) da imprese controllate</i>	(7)	45.732	3.571.726
<i>b) altri ricavi per interessi e proventi analoghi</i>	(7)	471.944	710.784
9. Proventi straordinari		10.796	-
Ricavi totali		50.528.472	29.282.510



Stato patrimoniale

US\$	Note	Al 31 dicembre 2008	Al 31 dicembre 2007
C. Immobilizzazioni			
II. Immobilizzazioni materiali			
3. altri arredi, accessori, strumentazioni, attrezzature	(8)	29.894	32.655
III. Attività finanziarie			
1. partecipazioni in imprese del gruppo	(9)	252.057.334	178.922.020
2. finanziamenti ad imprese del gruppo	(10)	425.000	16.129.510
7. azioni proprie	(11)	15.680.151	11.199.123
D. Attività correnti			
II. Crediti			
a) con esigibilità inferiore a un anno	(12)	22.301	41.027.678
IV. Disponibilità liquide presso banche			
		2.538.295	512.934
E. Anticipi	(13)	106.479	40.879
Totale attività		270.859.454	247.864.799
A. Capitale e riserve			
I. Capitale sottoscritto			
	(14)	149.949.907	149.949.907
II. Riserva sovrapprezzo azioni			
	(14)	44.902.825	67.734.509
IV. Riserve			
	(14)		
1. riserva legale		838.026	-
2. fondo azioni proprie		15.680.151	11.199.123
4. altre riserve		3.734.334	1.800.000
V. Profitti o perdite portati a nuovo			
		-	-
VI. Utile dell'esercizio			
		43.477.765	16.760.529
C. Debiti			
4. debiti commerciali per acquisti e forniture di servizi			
a) con esigibilità inferiore a un anno	(15)	12.184.737	30.441.6
D. Ratei e risconti passivi			
		91.709	116.315
Totale passività e patrimonio netto		270.859.454	247.864.799

Note esplicative

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

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

1. Principi contabili

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

Operazioni in valuta

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

Costi generali ed amministrativi

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

Interessi

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

Dividendi

I dividendi da distribuire sono iscritti a bilancio come variazioni del patrimonio netto 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)

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

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

Debiti

I debiti vengono esposti al valore nominale.

Strumenti derivati

La Società non utilizza strumenti finanziari derivati.

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 S.A., 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 Correnti come "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\$ 944.800, di cui US\$ 787.397 per parcelle al netto della ritenuta d'acconto del 20%.

4. Interessi e costi assimilati

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

5. Imposte

Poiché in Lussemburgo i dividendi non sono assoggettati all'imposta sui redditi delle società, a fine 2008 la holding d'Amico International Shipping S.A. ha accumulato perdite fiscali da riportare a nuovo per circa Euro 15.500.000 (US\$ 21.600.000). 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 2008 il calcolo degli attivi patrimoniali netti ha generato un onere fiscale pari ad Euro 194.000 (US\$ 339.000).

6. Proventi da partecipazioni

Nel mese di maggio è stato ricevuto dalla d'Amico Tankers Limited un dividendo di US\$ 35,0 milioni, e a fine luglio un dividendo in acconto di US\$ 15,0 milioni.

7. Altri ricavi per interessi e proventi analoghi

Il saldo di US\$ 517.676 si riferisce principalmente a plusvalenze su cambi, agli interessi ricevuti sui depositi bancari e proventi per interessi su un prestito alla d'Amico Tankers Limited.

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 2008
d'Amico Tankers Limited	IRL	100%	USD	-	-	178.921.920
GLENDIA International Shipping Ltd.	IRL	50%	USD	73.135.314	-	73.135.414
Partecipazioni			USD	73.135.314	-	252.057.334

d'Amico Tankers Limited è la principale controllata operativa del Gruppo d'Amico International Shipping, mentre GLENDIA 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.

d'Amico Tankers Limited

In occasione dell'assemblea annuale tenutasi in data 6 febbraio 2008, gli azionisti di d'Amico Tankers Limited hanno approvato la distribuzione di un dividendo pari a US\$ 35 milioni. Il 28 luglio 2008 il Consiglio di Amministrazione ha approvato la distribuzione di un dividendo in acconto di US\$ 15 milioni.

GLENDIA International Shipping S.A.

Il 22 dicembre 2008 il Consiglio di amministrazione ha approvato un aumento del patrimonio netto di US\$ 146,3 milioni. Il corrispettivo per le azioni emesse è stato pagato mediante la conversione dei finanziamenti soci esistenti (della d'Amico International Shipping S.A. e della Topley Corporation). A seguito di tale transazione, il capitale sociale è aumentato di US\$ 2 e l'importo di US\$ 146,3 milioni (US\$ 73,1 milioni rappresentano la partecipazione della DIS) è stato riconosciuto come riserva sovrapprezzo azioni. Tale importo è comprensivo dei pagamenti di US\$ 10,1 milioni per le navi relativi alle quattro ulteriori navi cisterna, nei cui contratti è subentrata la Società alla stessa data.

Partecipazione detenute tramite d'Amico Tankers Limited:

Società	% di partecipazione	Paese	Attività
High Pool Tankers Limited	100%	Irlanda	Società consortile
GLENDIA 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
HandyTankers K/S	33%	Danimarca	Società consortile

10. Attività finanziarie - Finanziamenti ad imprese del Gruppo

Società	31 dicembre 2008	31 dicembre 2007
GLENDIA International Shipping Ltd.	425.000	16.129.510

Durante l'esercizio i prestiti non fruttiferi concessi agli azionisti (fondo partecipazioni) sono stati incrementati per finanziare ulteriori rate relative alle navi in costruzione; il 22 dicembre US\$ 73,1 milioni del prestito sono stati convertiti in capitale; un importo residuo viene lasciato per consentire la gestione ordinaria della società.

11. Attività finanziarie – Azioni proprie

I valori mobiliari sono rappresentati da azioni proprie, acquistate nel corso del secondo semestre del 2007 e nel 2008, a seguito dell'assemblea straordinaria degli azionisti del 3 luglio 2007. L'acquisto in Borsa Italiana delle azioni proprie della Società è ammesso per 18 mesi, e fino a concorrenza del 10% del capitale sociale.

Durante l'esercizio sono state acquistate ulteriori 1.808.567 azioni proprie, raggiungendo un totale di 4.390.495 azioni, corrispondenti al 2,93% 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

E' stata costituita destinandovi il 5% degli utili realizzati nel 2007.

Riserva azioni proprie

E' 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 2008	31 dicembre 2007
d'Amico Tankers Limited	11.699.625	-
Altri debiti	485.112	304.417
	12.184.737	304.417

La Società ha un debito a breve nei confronti di d'Amico Tankers Limited (DTL). Tale finanziamento è fruttifero di interessi al LIBOR a 3 mesi sul dollaro USA, più un margine allineato alle condizioni di mercato. Al 31 dicembre 2008 il debito era pari a US\$ 11.699.625.

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.

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) (migliaia di US\$)

Nome	Carica ricoperta	Periodo di permanenza nella carica	Data di scadenza ¹	Compenso percepito per la carica ricoperta nella Società	Benefit di natura non monetaria	Bonus e altri incentivi	Altri compensi percepiti ²
Paolo d'Amico	Presidente	2008	2011	366	-	-	307
Marco Fiori	Amministratore Delegato	2008	2011	212	-	-	1483
Cesare d'Amico	Amministratore Esecutivo	2008	2011	59	-	-	-
Massimo Castrogiovanni	Amministratore Non Esecutivo	2008	2011	80	-	-	7
Stas Jozwiak	Amministratore Non Esecutivo	2008	2011	80	-	-	-
Gianni Nunziante	Amministratore Non Esecutivo	2008	2011	80	-	-	-
Dirigenti con responsabilità strategiche ³		2008		97	-	-	2949

Partecipazioni detenute direttamente o indirettamente nella Società o nelle controllate dagli amministratori e 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 SpA. 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 SpA e, mediante una partecipazione di controllo (54%) nella Fi.Pa. Finanziaria di Partecipazione SpA (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 SpA, la quale detiene il 100% del capitale sociale della d'Amico International S.A., che a sua volta detiene il 64,30% del capitale sociale della Società. Di conseguenza, i signori Paolo d'Amico e Cesare d'Amico detengono indirettamente il 64,30% delle azioni della Società e delle sue controllate.

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

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

³ Comprende 5 manager del Gruppo d'Amico International Shipping



Proposta di approvazione del Bilancio d'esercizio e consolidato, di destinazione dell'utile netto 2008 e di distribuzione del dividendo

Gentili Azionisti,

Presentiamo alla vostra approvazione il bilancio d'esercizio ed il bilancio consolidato per l'esercizio conclusosi al 31 dicembre 2008. In previsione della prossima Assemblea Annuale degli Azionisti della Società, che si terrà in data 31 marzo 2009, il consiglio di amministrazione propone di destinare come segue l'utile netto conseguito dalla Società, pari a US\$ 43.477.765,00, salvo approvazione degli azionisti:

- US\$ 2.173.888,25 a Riserva Legale, prevista dalle norme di legge vigenti, in conformità all'articolo 29 dello Statuto della Società;
- Proposta di distribuzione di dividendo pari a US\$ 20.000.000;
- utili portati a nuovo per il restante importo, pari all'incirca a US\$ 21.303.876,75.

Il consiglio di Amministrazione evidenzia che la proposta di distribuzione del dividendo è in linea con la politica di dividendo adottata dalla Società, essendo pari a quasi il 40% degli utili annui consolidati conseguiti dal gruppo (al netto della plusvalenza da vendita navi) ed al 47% degli utili statutari.

Salvo approvazione dell'Assemblea Annuale degli Azionisti, il pagamento del suddetto dividendo verrà effettuato in data 30 aprile 2009, con stacco della cedola (n. 2) in data 27 Aprile 2009.

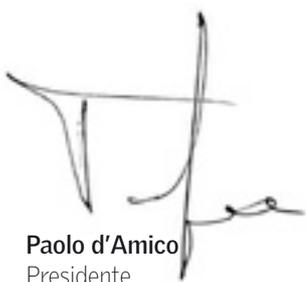
Lussemburgo, 18 febbraio 2009

Per conto del Consiglio di Amministrazione



Paolo d'Amico
Presidente

Per conto del Consiglio di Amministrazione



Paolo d'Amico
Presidente



Marco Fiori
Amministratore Delegato

Il Manager responsabile per la preparazione del bilancio, dott. Alberto Mussini, nella sua qualità di Direttore Finanziario di d'Amico International Shipping S.A. (la 'Società') dichiara, sulla base di quanto è a sua conoscenza, che i bilanci d'esercizio e consolidato, così come pubblicati nel presente documento, 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, la situazione della Società e delle sue controllate, unitamente alla descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza.



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 svolto la revisione contabile del bilancio consolidato, costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal prospetto dei movimenti del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative, della d'Amico International Shipping S.A. chiuso al 31 Dicembre 2008.

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.

Il bilancio consolidato 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 27 marzo 2008.

Giudizio professionale

A nostro giudizio, il bilancio consolidato della d'Amico International Shipping S.A. al 31 Dicembre 2008 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
12 Marzo 2009

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



(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 2008.

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. 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 27 marzo 2008.

Giudizio professionale

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della d'Amico International Shipping S.A. al 31 dicembre 2008 è conforme ai principi contabili lussemburghesi; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico per l'esercizio chiuso a tale data.

Relazione su altri adempimenti legali e regolamentari

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

MOORE STEPHENS S.à.r.l.

Allée Marconi, 16
L-2120 Luxembourg
12 Marzo 2009

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



LUX-FIDUCIAIRE
EXPERTS COMPTABLES ET FISCAUX

12, rue Ste Zithe • L-2763 Luxembourg
Tél.: 49 69 60-1 Fax: 49 31 19

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

RELAZIONE DEL REVISORE DEI CONTI

In seguito all'incarico ricevuto da parte dell'Assemblea Generale degli Azionisti in data 29 Aprile 2008, e conformemente alle leggi e ai regolamenti lussemburghesi, vi informiamo che abbiamo portato a compimento la nostra revisione legale dei conti della D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. per l'anno conclusosi il **31 Dicembre 2008**.

Abbiamo svolto il nostro mandato sulla base della legge modificata del 10 agosto 1915 e abbiamo rilevato che i conti annuali al **31 Dicembre 2008** sono conformi alle scritture contabili e ai relativi documenti che ci sono stati sottoposti.

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

Abbiamo esaminato il Bilancio della vostra società al **31 Dicembre 2008** da cui risulta un totale di USD 270.859.454,00 nonché il conto Profitti e Perdite per l'anno conclusosi il **31 Dicembre 2008** da cui risulta un utile di USD 43.477.765,00.

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

Lussemburgo, 2 Marzo 2009

LUX-FIDUCIAIRE

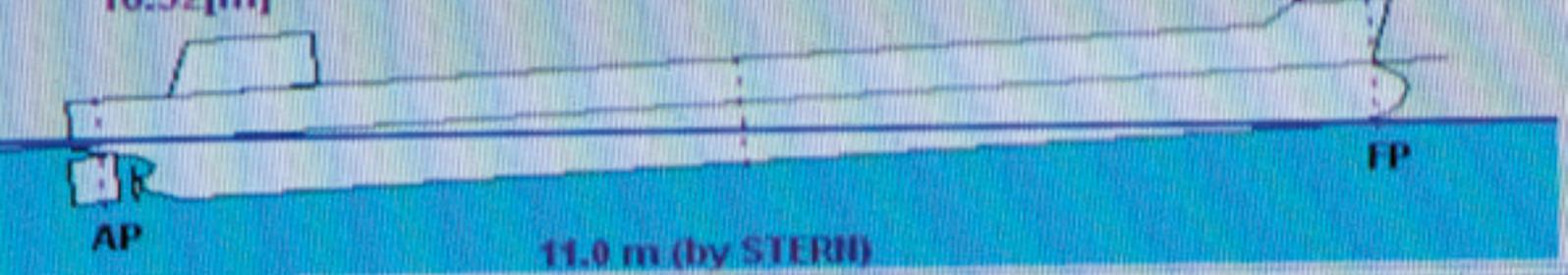
Monique MALLER

André MEDER

Société à Responsabilité Limitée au capital de 100.000,00 €

R.C. Luxembourg B 65 819

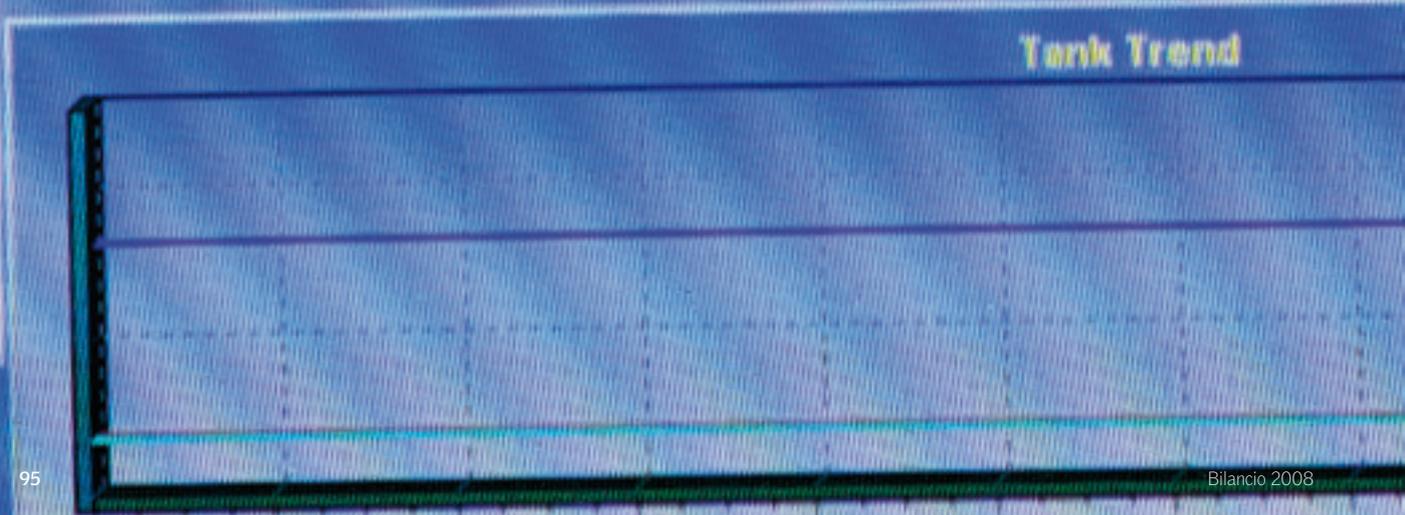
Identification LU N° 175 86 804



4W(P)		3W(P)			2W(P)	
RT(P)	7C(P)	6C(P)	5C(P)	4C(P)	3C(P)	2C(P)
ST(P)						
RT(S)	7C(S)	6C(S)	5C(S)	4C(S)	3C(S)	2C(S)
ST(S)						
4W(S)		3W(S)				

NO.4 C.O.TK(S)
 CONTENT EMPT
 ULLAGE 13.75
 VOLUME 1139.
 RATIO 23.61
 U. TEMP. 16.10
 L. TEMP. 15.80
 LG PRESS 0.07

MANIFOLD PRESS[Bar]	No1. 2.94	No2. 0.02	No3. 3.38	No4.
---------------------	-----------	-----------	-----------	------







d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

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

Irlanda

d'Amico Tankers Limited
The Anchorage
17-19 Sir John Rogerson's Quay
Dublin 2 - Ireland
P. +353 1 674 0140

Monaco

d'Amico Tankers Monaco S.A.M.
20 Bd de Suisse
MC 98000 - Monaco
P. +377 9310 5656

Regno Unito

d'Amico Tankers UK Limited
2 Queen Anne's Gate Building
Dartmouth Street
London SW1H 9BP - UK
P. +44 207 340 2000

Singapore

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