

d'Amico International Shipping S.A.

Relazione Annuale 2016

BILANCIO D'ESERCIZIO E CONSOLIDATO

Esercizio chiuso il 31 dicembre 2016

d'Amico International Shipping S.A. Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal RCS B124790 Capitale sociale al 31 dicembre 2016 US\$ 42.851.035,60

Questo documento è disponibile su: www.damicointernationalshipping.com

Contents

LETTERA AGLI AZIONISTI	4
ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	6
DATI DI SINTESI	7
INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)	8
RESOCONTO DI GESTIONE CONSOLIDATO DI d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING	10
Struttura del Gruppo Gruppo d'Amico International Shipping Informazioni per gli azionisti Risorse umane Gestione delle navi Rischio operativo Responsabilità sociale d'impresa Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario del gruppo Risultati trimestrali Eventi significativi verificatisi nell'esercizio Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione Corporate Governance e assetto proprietario	11 12 16 18 20 22 24 25 34 36 40 46
GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO	47
Conto Economico consolidato Conto Economico consolidato Complessivo Situazione Patrimoniale e Finanziaria consolidata Rendiconto Finanziario consolidato Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto consolidato Note	48 48 49 50 51 52
d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. RESOCONTO DI GESTIONE E BILANCIO D'ESERCIZIO	99
Resoconto di gestione Eventi significativi verificatisi nell'esercizio Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione d'Amico International Shipping S.A. Bilancio e nota integrativa	100 102 106 106
al 31 Dicembre 2016 RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	110 134

LETTERA AGLI AZIONISTI

Gentili Azionisti,

ho il piacere di presentarvi con questa lettera il Bilancio della nostra Società. Il 2016 è stato un anno impegnativo per DIS, caratterizzato dal calo delle tariffe *spot* delle navi cisterna, che hanno toccato i minimi storici durante il terzo e quarto trimestre. L'indebolimento dei mercati è in gran parte attribuibile alle consistenti scorte di raffinati accumulate nel 2015 e nella prima metà del 2016, che hanno attenuato l'attività di raffinazione e la crescita della domanda del trasporto marittimo di tali prodotti, nella seconda metà dell'anno. L'ingresso sul mercato di un numero elevato di navi di nuova costruzione nel 2016, ha esercitato un'ulteriore pressione al ribasso sui noli.

Mi ritengo comunque soddisfatto dei risultati raggiunti dalla Società in un contesto di mercato così difficile. *In primis*, l'elevato livello di copertura della flotta impiegata a noleggio (46% dei giorni-nave disponibili di DIS, ad una tariffa media giornaliera di US\$ 15.214) ha limitato la nostra esposizione ai deboli mercati spot. In secondo luogo, nel corso dell'anno abbiamo gradualmente ridotto la flotta in noleggio passivo a breve termine (più costosa in termini relativi), abbassando le nostre tariffe di *break-even*. La copertura attraverso i contratti a lungo termine insieme all'approccio flessibile al noleggio attivo e passivo di navi, consentono a DIS di ridurre la volatilità degli utili, posizionandosi nel modo migliore per affrontare un mercato debole e trarre vantaggio da un contesto di ripresa.

Di fatto, nel 2016, DIS è riuscita a limitare la perdita netta a US\$12,8 milioni (o US\$ 6,2 milioni se si esclude la svalutazione di cinque "attività disponibili per la vendita"), raggiungendo un EBITDA d'esercizio di US\$ 55 milioni (margine del 21% sui ricavi base *time charter*) e generando flussi di cassa operativi positivi pari a US\$ 55,7 milioni.

Sono fermamente convinto che il mercato delle navi cisterna possa vantare fondamentali molto solidi. Sul fronte della domanda, la capacità di raffinazione mondiale punta altrove con rispetto alle principali regioni consumatrici, principalmente a causa dell'aumento della capacità di raffinazione in Medio Oriente e in Asia. Le nuove raffinerie situate in Medio Oriente, Asia e Nord America, caratterizzate nell'insieme da una maggior competitività, stanno portando al calo dell'utilizzo delle raffinerie in Europa e Australia, fino alla loro successiva chiusura. Lo spostamento degli impianti di raffinazione ha provocato un aumento della domanda di navi cisterna in termini di tonnellate/ miglia e continuerà in futuro secondo questa linea. Sul fronte dell'offerta, per i prossimi due anni si prevede una crescita storicamente bassa della flotta, tanto che attualmente il registro delle commesse di navi MR rasenta i livelli minimi degli ultimi vent'anni. Sono pochissimi i cantieri in grado di costruire navi complesse come le cisterne ed al momento c'è una disponibilità limitata di consegne, fino al 2019. Questa circostanza dovrebbe limitare l'aumento strutturale della flotta nel breve periodo. Ancora, le nuove norme ambientali dell'IMO - quali la convenzione sulla gestione dell'acqua di zavorra e le normative in materia di emissioni di zolfo, stanno entrando gradualmente in vigore e comporteranno un potenziale incremento delle demolizioni delle navi più vecchie, un limite alla crescita dell'offerta ed al contempo un vantaggio per i proprietari di flotte molto giovani come DIS.

Alla luce delle prospettive positive per i prossimi anni, sono convinto che il programma di investimenti di DIS – che consisteva in 22 navi di nuova costruzione ordinate tra il 2012 e 2015, a prezzi storicamente bassi, per un investimento totale di US\$755 milioni – sia stato tempestivo. Nel 2016 DIS ha ricevuto in consegna cinque navi di nuova costruzione, versando al contempo alcune rate per gli scafi tuttora in cantiere, totalizzando un investimento di US\$151 milioni. Alla fine dell'esercizio, il residuo esborso di capitale di DIS era pari a US\$223,4 milioni, di cui il 74% tramite finanziamento bancario, ad oggi completamente garantito.

Allo stesso modo, siamo stati molto attivi anche sul mercato delle vendite: recentemente abbiamo annunciato la cessione di due delle nostre navi più vecchie e ci troviamo attualmente in trattative per lo svolgimento di transazioni analoghe. Le cessioni sono in linea con la nostra strategia a lungo termine, che prevede il controllo di una flotta molto giovane e moderna, e contribuiranno a rafforzare il nostro bilancio fornendo una maggiore flessibilità finanziaria alla Società.

Credo che la nostra strategia a lungo termine, basata sul controllo di una flotta ben mantenuta, unitamente alla nostra confermata capacità di attraversare diversi cicli di mercato, permetteranno a DIS di trarre pieno vantaggio dalle favorevoli previsioni di mercato, generando rendimenti positivi e aumentando il valore per voi Azionisti.

Vi ringrazio cordialmente per il costante supporto e per la rinnovata fiducia che ci accordate.

Tupe

Paolo d'Amico, Presidente del Consiglio di Amministrazione

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

Consiglio di Amministrazione

Presidente

Paolo d'Amico

Amministratore delegato

Marco Fiori

Amministratori

Cesare d'Amico Massimo Castrogiovanni⁽¹⁾ Stas Andrzej Jozwiak⁽²⁾ Giovanni Battista Nunziante Heinz Peter Barandun⁽¹⁾ John Joseph Danilovich⁽¹⁾ Antonio Carlos Balestra di Mottola

Società di revisione

PricewaterhouseCoopers, Societé Coopérative

DATI DI SINTESI

Dati finanziari

US\$ migliaia	2016	2015
Ricavi base time charter (TCE)	261.386	310.711
Risultato operativo lordo / EBITDA *	54.989	97.132
margine sul TCE in %	21,04%	31,26%
Risultato operativo / EBIT *	10.134	63.800
margine sul TCE in %	3,88%	20,53%
Utile / (perdita) netto	(12.838)	54.473
margine sul TCE in %	(4,91)%	17,53%
Utile / (perdita) per azione (US\$)	(0,031)	0,132
Flussi di cassa operativi	55.667	68.495
Investimenti lordi (CapEx)	(151.198)	(164.420)
	Al 31 Dicembre 2016	Al 31 Dicembre 2015
Totale attività	989.204	909.964
Indebitamento finanziario netto	527.793	422.547
Patrimonio netto	363.366	384.713

^{*} si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 8

Altri dati operativi

	2016	2015
Dati operativi giornalieri Ricavi base time charter per giorno di utilizzo (US\$) ¹	14.534	17.159
Sviluppo della flotta Numero medio di navi		
- Di proprietà	27,7	23,3
- A noleggio	22,4	28,0
Giorni di off-hire/giorni-nave disponibili²(%)	2,0%	3,3%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili ³ (%)	45,9%	46,0%

¹ Tale valore rappresenta i ricavi base time charter per le navi impiegate sul mercato spot e per navi impiegate con contratti time charter al netto delle commissioni. I calcoli non includono le navi noleggiate attraverso i pool

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

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

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

Gli indicatori alternativi di performance (IAP) sono ulteriori indicatori di tipo finanziario e non finanziario, riguardanti la performance finanziaria passata e futura, la situazione finanziaria o i flussi di cassa, con rispetto agli indicatori finanziari definiti o specificati nel quadro dell'informativa finanziaria societaria; il management di DIS utilizza tali indicatori finanziari, unitamente agli indicatori in gran parte direttamente comparabili previsti dagli IFRS, perché forniscono utili informazioni aggiuntive per gli utilizzatori del bilancio, indicando la performance dell'impresa nel corso del periodo e colmando le lacune lasciate dai principi contabili: di fatto, alcune discussioni ed analisi all'interno di questa Relazione annuale e Bilancio d'esercizio includono indicatori non definiti dagli IFRS. Nella sezione seguente sono riportate le definizioni date dalla Società agli IAP utilizzati:

IAP FINANZIARI (basati sui dati di bilancio o tratti dagli stessi)

Risultato operativo lordo / EBITDA

Utili al lordo di interessi, imposte e ammortamenti. Equivale all'utile operativo lordo, che indica i ricavi di vendita della Società al netto del costo dei servizi (di trasporto) prestati.

Risultato operativo / EBIT

Utili al lordo di interessi e imposte. Equivale all'utile operativo netto.

Investimenti lordi

Indica la spesa per l'acquisto di immobilizzazioni nonché le spese capitalizzate in conseguenza delle ispezioni intermedie o speciali sulle nostre navi, o degli investimenti per il loro miglioramento; fornisce un'indicazione della pianificazione strategica (espansione) della Società (settore ad elevata intensità di capitale).

Indebitamento netto

Comprende gli accordi di prestito e le passività finanziarie totali, al netto delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti e delle attività finanziarie liquide o degli investimenti a breve termine disponibili per fronteggiare tali voci di debito. È un indicatore che specifica la situazione debitoria complessiva di una società.

Ricavi base time charter

Si tratta della differenza tra i ricavi di viaggio e le spese di viaggio. Consente un confronto dei ricavi in base al periodo, non influenzato dal fatto che le navi siano state impiegate in noleggi *spot*, noleggi a viaggio o Contratti di trasporto (si vedano le seguenti definizioni degli IAP non finanziari).

IAP NON FINANZIARI (non tratti da dati di bilancio)

Giorni-nave disponibili

Numero teorico di giorni in cui una nave è disponibile per la navigazione in un certo periodo. Fornisce un'indicazione dei potenziali utili della flotta di una Società durante un periodo, tenendo conto della data di consegna alla Società e di riconsegna dalla Società delle navi appartenenti alla flotta.

Noleggio a scafo nudo

Indica il noleggio di una nave in cui al proprietario viene solitamente corrisposto un importo fisso di noleggio per un certo periodo di tempo durante il quale il noleggiatore è responsabile delle spese operative e di viaggio della nave, nonché della gestione della nave, compreso l'equipaggio. Un noleggio a scafo nudo è noto anche come "demise charter" o "time charter con demise".

Noleggio

Indica il noleggio di una nave per un periodo di tempo specifico o per svolgere un trasporto merci da un porto di carico a un porto di scarico. Il contratto per un noleggio è comunemente chiamato contratto di noleggio.

Contratto di trasporto (contract of affreightment - COA)

Indica il contratto tra un proprietario e un noleggiatore che impone al proprietario di fornire una nave al noleggiatore per spostare quantità specifiche di merci, ad una tariffa fissa, durante un periodo di tempo definito ma senza designare navi o programmi di viaggio specifici, lasciando così al proprietario una maggiore flessibilità operativa rispetto ai soli noleggi a viaggio.

Percentuale di copertura

Rapporto che indica quanti giorni-nave disponibili sono già coperti da contratti a tariffa fissa (contratti *time charter* o contratti di trasporto). Fornisce un'indicazione dell'esposizione della Società ai cambiamenti del mercato del trasporto merci in un determinato periodo.

Contratti a tariffa fissa

Contratti *time charter* o Contratti di trasporto. Si vedano le rispettive definizioni negli IAP non finanziari in questa sezione.

Off-hire

Indica il periodo in cui una nave non è in grado di svolgere i servizi per i quali è immediatamente richiesta ai sensi di un contratto *time charter*. I periodi off-hire possono includere i giorni trascorsi in riparazione, interventi di bacino (drydock) e ispezioni, programmati o meno. Può contribuire a spiegare le variazioni dei ricavi base *time charter* tra i diversi periodi.

Noleggio spot o noleggio a viaggio

Indica il noleggio di una nave per un viaggio tra un porto di carico e un porto di scarico. Il noleggiatore corrisponde al proprietario della nave una cifra per tonnellata o un importo forfettario. Il corrispettivo per l'utilizzo della nave è noto come nolo.

Time charter

Indica un noleggio in cui al proprietario della nave viene corrisposto un importo giornaliero per un periodo di tempo specificato (un contratto a tariffa fissa). Solitamente il proprietario della nave è responsabile della fornitura dell'equipaggio e del pagamento delle spese operative della nave mentre il noleggiatore è responsabile del pagamento delle spese di viaggio e dell'assicurazione di viaggio aggiuntiva.

Ricavi base time charter giornalieri

È un indicatore dei ricavi giornalieri medi di una nave durante un viaggio. Il metodo di calcolo dei ricavi base time charter giornalieri applicato dal Gruppo DIS è coerente con gli standard di settore ed è stabilito dividendo i ricavi di viaggio (al netto delle spese di viaggio) per i giorni di viaggio per il periodo di tempo in oggetto. I ricavi base time charter giornalieri costituiscono un indicatore di performance standard nel settore dei trasporti marittimi, utilizzato principalmente per comparare le variazioni della performance di una società di trasporto tra un periodo e l'altro senza tenere in considerazione le variazioni nel mix di tipologie di noleggio (ossia noleggi spot, noleggi time charter e contratti di trasporto) in base alle quale le navi possono essere impiegate in periodi specifici. Consente di confrontare la performance della Società con le controparti di settore e valori di riferimento del mercato.

Numero medio di navi

Il numero medio di navi in un periodo è pari alla somma dei prodotti di tutte le navi controllate dalla Società in base ai giorni-nave disponibili totali in quel periodo e la partecipazione della Società (diretta o indiretta) in tale nave, divisa per il numero di giorni solari in quel periodo. Fornisce un'indicazione delle dimensioni della flotta e degli utili potenziali della Società in un determinato periodo.

Noleggio a viaggio

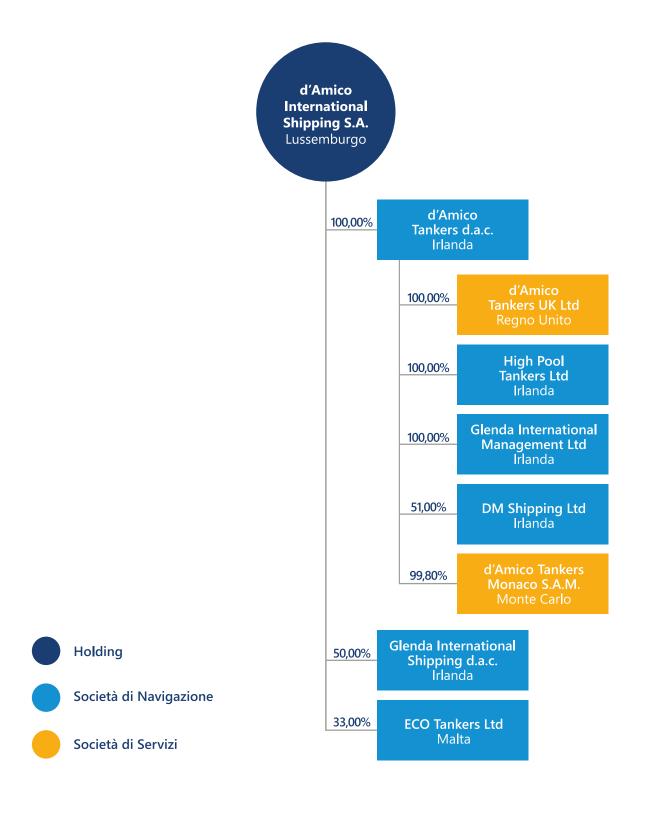
Indica un noleggio in cui ad un proprietario di nave viene corrisposto il nolo in base allo spostamento di merci da un porto di carico a un porto di scarico. Il proprietario della nave è responsabile di sostenere sia le spese operative della nave che le spese di viaggio. Solitamente, il noleggiatore è responsabile di eventuali ritardi nei porti di carico e scarico.

RESOCONTO DI GESTIONE CONSOLIDATO DI d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING



Struttura del Gruppo

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



Gruppo d'Amico International Shipping

d'Amico International Shipping S.A. (DIS, il Gruppo o d'Amico International Shipping) è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo, appartenente al Gruppo d'Amico, fondato nel 1936. d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), una flotta con un'età media di circa 7,7 anni, rispetto a un'età media di settore di 10,2 anni (fonte: Clarkson). Tutte le navi del Gruppo DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di prodotti petroliferi raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e società di trading. Tutte le navi sono conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale) e MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e agli standard internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, merci quali olio di palma, oli vegetali e altri prodotti chimici possono essere trasportate solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 31 dicembre 2016 il 69% delle navi della flotta d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma dei prodotti prima descritti.

Flotta

Nelle tabelle seguenti sono riportate alcune informazioni sulla flotta, che al 31 dicembre 2016 comprendeva 52,8 navi (31 dicembre 2015: 50,8).

Flotta MR

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Di proprietà				
High Wind	50.000	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Trust	49.990	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Trader	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Loyalty	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Fidelity	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Sun ¹	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	
High Discovery	50.036	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Freedom	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDA Melissa ²	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDA Meryl ³	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDA Melody ²	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDA Melanie ³	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDA Meredith ³	46.147	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDA Megan ²	47.147	2009	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High Venture	51.087	2006	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Presence	48.700	2005	Imabari, Giappone	
High Performance	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Progress	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Valor	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Courage	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Priority	46.847	2005	Nakai Zosen, Giappone	-

 $^{^{\}rm 1}$ Nave di proprietà di Eco Tankers Limited, in cui DIS detiene una partecipazione del 33%

² Navi di proprietà di GLENDA International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%) e noleggiate a d'Amico Tankers d.a.c.

³ Navi di proprietà di GLENDA International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%)

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Di proprietà				
High Endeavour	— 46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Endurance	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
A noleggio con opzione di acquisto				
High Pearl	48.023	2009	Imabari, Giappone	-
High Enterprise	45.800	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
A noleggio senza opzione di acquisto)			
Carina	— 47.962	2010	Iwagi Zosen, Giappone	-
High Strength	46.800	2009	Nakai Zosen, Giappone	
High Force	53.603	2009	Shin Kurushima, Giappone	
High Efficiency ¹	46.547	2009	Nakai Zosen, Giappone	
High Current	46.590	2009	Nakai Zosen, Giappone	
High Beam	46.646	2009	Nakai Zosen, Giappone	
Freja Baltic	47.548	2008	Onimichi Dockyard, Giappone	
High Glow	46.846	2006	Nakai Zosen, Giappone	
Citrus Express	 53.688	2006	Shin Kurushima, Giappone	
Freja Hafnia	53.700	2006	Shin Kurushima, Giappone	
High Power	46.874	2004	Nakai Zosen, Giappone	
Port Said	45.999	2003	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Port Stanley	45.996	2003	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Port Union	46.256	2003	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Port Moody	44.999	2002	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Port Moody	44.999	2002	STX, Corea del Sud	IMO II/III

Flotta Handysize

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Di proprietà	_			
Cielo di Salerno	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Hanoi	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Capri	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Ulsan	39.060	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di New York	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Gaeta	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Guangzhou	38.877	2006	Canton, Cina	IMO II
Cielo di Milano	40.081	2003	Shina Shipbuilding Co., Corea del Sud	IMO II/III
A noleggio senza opzione di acquisto	_			
Port Stewart	38.877	2003	Canton, Cina	-
Port Russel	37.808	2002	Canton, Cina	IMO II/III
SW Cap Ferrat I ³	36.032	2002	STX, Corea del Sud	IMO II/III

¹ Navi di proprietà della joint venture DM Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 51%) e noleggiate a d'Amico Tankers d.a.c.

² Nave precedentemente noleggiata a d'Amico Tankers con un contratto a scafo nudo poi acquistata nel dicembre 2015.

 $^{^{3}}$ Ex Cielo di Salerno venduta da d'Amico Tankers nel dicembre 2015 e ripresa a noleggio.

Impiego della flotta e partnership

Al 31 dicembre 2016, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 52,8 navi: 18,8 MR (navi a "Medio Raggio") e quattro navi handysize con contratti a tempo determinato, mentre 23 MR e sette navi handysize sono attualmente impiegate sul mercato. Inoltre il Gruppo impiega una parte delle proprie navi tramite joint venture.

GLENDA International Shipping d.a.c., una società a controllo congiunto al 50% con il Gruppo Glencore. La joint venture è proprietaria di sei navi MR costruite tra agosto 2009 e febbraio 2011. Glenda International Shipping in questo momento noleggia tre navi a d'Amico Tankers Limited e tre navi al Gruppo Glencore.

DM Shipping Limited, una società a controllo congiunto al 51%-49% con il Gruppo Mitsubishi. La joint venture è proprietaria di due navi MR costruite rispettivamente a luglio e ottobre 2009.

Eco Tankers Limited, una joint venture con Venice Shipping Logistics S.p.A., nella quale d'Amico International Shipping S.A. detiene una partecipazione del 33%. La joint venture possiede una nave cisterna MR da 50.000 dwt "Eco design" costruita presso Hyundai-Vinashin Shipyard Co., Ltd e consegnata a maggio 2014. Il Gruppo d'Amico è responsabile della gestione commerciale, tecnica e amministrativa della nave.

d'Amico International Shipping fa parte del Gruppo d'Amico (d'Amico), leader mondiale nel trasporto marittimo, con oltre 70 anni di esperienza nel settore e la cui capogruppo è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Alla chiusura dell'esercizio il Gruppo d'Amico controlla un'ampia flotta di navi di proprietà e a noleggio, di cui 52,8 fanno parte della flotta di DIS e operano nel mercato delle navi cisterna. Grazie alla lunga storia del Gruppo, d'Amico International Shipping può beneficiare di un marchio conosciuto e di una consolidata reputazione sui mercati internazionali. Inoltre, può contare sulla competenza del Gruppo d'Amico, che fornisce a tutte le navi della d'Amico International Shipping supporto per i servizi di assistenza tecnica e per tutti i prodotti e i servizi relativi al controllo di qualità, alla sicurezza e alle esigenze tecniche, compresa la gestione degli equipaggi e delle polizze assicurative.

d'Amico International Shipping opera tramite i propri uffici in Lussemburgo, Irlanda, Regno Unito, Monaco, Singapore e negli Stati Uniti. Al 31 dicembre 2016 il Gruppo impiegava 740 dipendenti come personale marittimo e 35 dipendenti come personale di terra.

Il settore delle navi cisterna

Le navi cisterna sono dotate di cisterne rivestite e trasportano principalmente una serie di raffinati, solitamente benzina, carburanti per aviazione, cherosene, olio combustibile e nafta. Le navi classificate "IMO II/III" possono anche trasportare prodotti chimici (easy chemical) e oli alimentari. La movimentazione via mare di prodotti petroliferi raffinati tra le diverse regioni geografiche del mondo è alimentata dagli squilibri tra domanda e offerta, causati principalmente dalla mancanza di risorse o di capacità di raffinazione nei paesi consumatori. Si verificano inoltre fenomeni di "arbitraggio", che traggono vantaggio dalle differenze tra i diversi centri di raffinazione, sia in termini di prezzo che di domanda di prodotti specifici.

Nell'ambito d questo settore, d'Amico International Shipping opera nel segmento a Medio Raggio (MR), che include navi di tonneggiato compreso tra 25.000 e 55.000 dwt. Questa specifica dimensione consente la massima flessibilità in termini di rotte commerciali e acceso ai porti.

Classe della nave cisterna (dwt)	Breve raggio (SR) 10.000 – 25.000	Medio raggio (MR) 25.000 – 55.000	Lungo raggio (LR) 55.000 – 120.000	
Caratteristiche	Opera su mercati regionali specializzati	Accesso a un maggior numero di porti rispetto a navi di lungo raggio	Migliori economie di scala per i viaggi a lungo raggio	
-	Incentrato principalmente sulla distribuzione	Migliori economie di scale su distanze medie e lunghe rispetto alle navi di piccole dimensioni		
Viaggi	Solo brevi	Brevi e lunghi	Brevi e lunghi	
Flessibilità	Bassa	Alta	Alta	
Viaggi di Arbitraggio	No	Sì	Sì	
% della flotta ¹	19%	43%	38%	



¹ Fonte: Clarksons Research, al 1° gennaio 2016. La percentuale delle navi cisterna totali (4.831 navi) esclude le navi con cisterne in acciaio inossidabile.

Informazioni per gli azionisti

Il team di Investor Relations (IR) di d'Amico International Shipping ha condotto un programma strutturato volto a promuovere un dialogo costante con gli investitori istituzionali, gli azionisti e i mercati per garantire la diffusione sistematica di informazioni esaustive, complete e puntuali sulle proprie attività, in conformità ai requisiti di legge e sulla base degli standard di corporate governance e delle raccomandazioni delle organizzazioni competenti, vincolata esclusivamente dai limiti imposti dalla riservatezza di talune informazioni.

I risultati finanziari sono stati presentati a cadenza trimestrale in occasione di teleconferenze pubbliche, alle quali si può accedere anche attraverso il sito web di Investor Relations. Nel corso dell'anno, il team di Investor Relations è rimasto costantemente in contatto con la comunità finanziaria allo scopo di discutere della performance della Società e dei relativi risultati tramite incontri, teleconferenze, presentazioni durante *broker* conference e la partecipazione a eventi rilevanti organizzati da Borsa Italiana (segmento STAR). La partecipazione a roadshow con azionisti e investitori è stata rivolta principalmente ai mercati finanziari principali e a nuove potenziali aree di interesse, dove il profilo degli investitori è in linea con le caratteristiche strutturali e le prospettive strategiche del Gruppo.

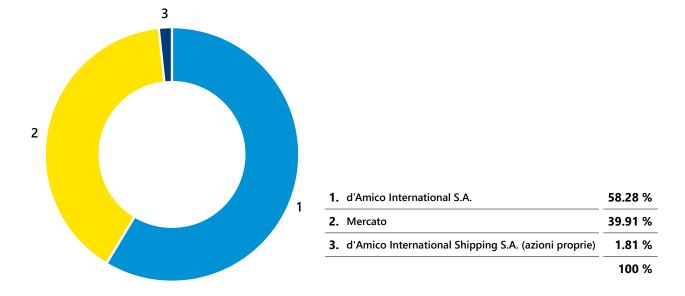
Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito web istituzionale del Gruppo http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/. La sezione Investor Relations riporta informazioni azionarie, dati finanziari storici, comunicati stampa, presentazioni istituzionali, pubblicazioni periodiche e copertura degli analisti.

Gli azionisti di d'Amico International Shipping possono inoltre contattare: ir@damicointernationalshipping.com.

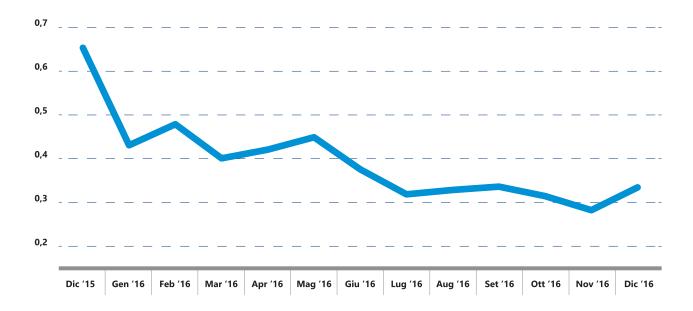
Azionisti

Il capitale sociale di d'Amico International Shipping S.A. è composto da 428.510.356 azioni ordinarie emesse al portatore e quotate su Borsa Italiana S.p.A. nel segmento STAR.

Sulla base delle comunicazioni più recenti da parte degli investitori, ai sensi delle norme applicabili e dell'art. 6 dello Statuto della Società, i seguenti investitori privati e istituzionali detengono partecipazioni superiori al 5% del totale delle azioni ordinarie in circolazione di d'Amico International Shipping:



Andamento della quotazione del titolo nel 2015



Nel corso del 2016 il prezzo delle azioni DIS è sceso del 52%, chiudendo l'anno a €0,3328 rispetto a €0,6935 alla fine del 2015. La capitalizzazione di mercato delle azioni della Società era pari a 140,0 milioni di euro a fine 2016. I volumi medi giornalieri trattati durante l'anno sono stati di 1,0 milione di azioni.

Calendario finanziario

Di seguito è riportato il calendario finanziario della Società per il 2017:

Bilancio annuale 2016	Marzo	Martedì 2
Assemblea annuale degli azionisti	Aprile	Mercoledì 19
Primo resoconto intermedio di gestione 2017	— Maggio	Mercoledì 4
Relazione finanziaria semestrale	Luglio	Martedì 28
Terzo resoconto intermedio di gestione 2017	Novembre	Mercoledì 9

Politica sui dividendi

La politica sui dividendi si basa sui risultati correnti e sui requisiti di liquidità futuri stimati, tenendo conto della strategia di sviluppo del Gruppo, dell'andamento di mercato futuro previsto e della massimizzazione del rendimento degli Azionisti.

Risorse umane

Al 31 dicembre 2016 il Gruppo impiegava 740 dipendenti come personale marittimo e 35 dipendenti come personale di terra. Il personale marittimo nel 2016 ammontava in media a 664 unità, mentre quello di terra a 35 unità.

Nel 2016 il Gruppo ha confermato la propria strategia e il proprio focus sullo sviluppo del capitale umano, considerando che il contributo del nostro organico (a qualsiasi livello dell'organizzazione) costituisce il vero vantaggio competitivo che ci distingue sul mercato.

La complessità del contesto in cui opera la Società richiede di promuovere un continuo investimento sullo sviluppo della professionalità dei suoi dipendenti allo scopo di affrontare efficacemente la sfida commerciale con le dovute conoscenze e competenze, sempre nel rispetto del quadro normativo applicabile al Gruppo. Dall'altro lato, abbiamo elaborato politiche e iniziative riguardanti le risorse umane allo scopo di rafforzare il clima organizzativo e promuovere un elevato livello di coinvolgimento del personale, contribuendo così al risultato della Società.

La maggior parte (58%) delle ore di formazione erogate è stato incentrato sullo sviluppo di capacità gestionali e competenze tecniche chiave.

Attraverso i suoi programmi di corporate leadership, il Gruppo sta incoraggiando la fiducia organizzativa così da aumentare la produttività, la collaborazione, il coinvolgimento e l'assunzione di responsabilità individuale all'interno della Società sia da parte del personale di terra che di quello marittimo. Viene prestata un'attenzione continua alla fidelizzazione e allo sviluppo del personale chiave per la gestione della flotta, con un tasso medio complessivo di mantenimento del posto di lavoro pari al 94% nel 2016.

Negli ultimi mesi del 2016, il sistema di gestione della performance del personale (un processo essenziale per la valutazione della performance del personale e per la definizione di incentivi) è stato completamente rivisto allo scopo di allineare il processo alle prassi migliori e più recenti.

Nel 2016 il Gruppo ha strutturato il sistema di incentivazione, introducendo un sistema di incentivi a lungo termine (Piano di stock option o "Piano"), il cui scopo è promuovere il lavoro di squadra e la fidelizzazione verso la Società nonché definire incentivi aggiuntivi per premiare la performance personale dei suoi rispettivi amministratori e dirigenti in ruoli chiave. A tal proposito, il Piano intende incrementare l'allineamento tra gli incentivi destinati ai beneficiari del Piano e gli interessi degli azionisti della Società, con l'obiettivo di creare valore per gli Azionisti nel medio-lungo periodo e concentrare l'attenzione su fattori strategici come ad esempio l'andamento della quotazione del titolo della Società.

Le dimensioni e la complessità del Gruppo e le sfide poste dal settore impongono l'utilizzo diversi canali di comunicazione per promuovere l'immagine del Gruppo e aumentarne la conoscenza tra il pubblico. A tal riguardo, per quanto concerne le attività di comunicazione, è stato sviluppato il nuovo sito web del Gruppo che sarà lanciato nel 2017.

Il personale di bordo riveste un ruolo fondamentale per garantire l'utilizzo sicuro ed efficiente della flotta. La politica attuata dal Gruppo in relazione agli equipaggi, che si avvale di anni di esperienza nel settore, è volta alla promozione della sicurezza a bordo e della tutela dell'ambiente, promuovendo al contempo condizioni di efficienza e affidabilità degli equipaggi.

Il Gruppo continua a portare avanti il proprio programma di selezione basato sull'efficace strategia di reclutamento che ha portato al consolidamento e al riuscito sviluppo della propria base operativa nel mercato indiano a Mumbai, India.

Questo mercato ha un'esperienza comprovata nel fornire marinai altamente professionali e competenti con conoscenza della lingua inglese per equipaggi di qualità di lingua inglese. Il Gruppo ha inoltre stretto un'importante partnership a Manila che le consente di mantenere una forte presenza sul mercato filippino.

Il Gruppo d'Amico si impegna a garantire che il suo personale soddisfi sempre i più elevati standard di professionalità richiesti per l'efficace assolvimento dei propri doveri e delle proprie responsabilità. Di conseguenza, tramite programmi di formazione continua il Gruppo sostiene lo sviluppo della propria forza lavoro e rinforza la propria politica di fidelizzazione. Tra gli strumenti volti a sfruttare e promuovere lo sviluppo del pieno potenziale dei marinai e migliorare le prestazioni umane rientrano anche i sistemi di gestione della performance e valutazione del personale.

Inoltre, negli ultimi mesi del 2016 è stato introdotto un nuovo progetto il cui scopo è promuovere e consolidare l'efficacia della comunicazione, della leadership e del lavoro di squadra a bordo delle nostre navi. Le sfide poste dalla concorrenza impongono di incrementare costantemente la produttività e sviluppare il know-how più all'avanguardia.

Con l'idea di formare internamente i propri futuri ufficiali, il Gruppo d'Amico partecipa alla crescita del proprio equipaggio fin dalle prime fasi della carriera, quando arrivano con il ruolo di cadetti. A tal fine, la filosofia degli "ufficiali cresciuti internamente" che tengono fede ai valori principali di d'Amico costituisce un aspetto fondamentale della nostra strategia riguardante il personale. Per implementarla, il Gruppo d'Amico mette in campo e aggiorna costantemente piani personalizzati di sviluppo della carriera e definizione dei requisiti di assegnazione del personale, che vengono costantemente monitorati e aggiornati. Il punto di partenza è la strategia per i cadetti che sorregge la nostra strategia globale relativa all'organico. Lo sviluppo della carriera dei marinai comincia infatti molto presto, già dalla scelta del Gruppo di collaborare con istituti nautici per l'istruzione di cadetti, che saranno i futuri ufficiali della flotta del Gruppo.

In tale contesto, la capogruppo d'Amico Società di Navigazione, insieme ad altri partner istituzionali italiani, supporta l'ITS Fondazione G. Caboto, un istituto di istruzione tecnica avanzata, per la formazione di personale tecnico specializzato.

Gestione delle navi

Tutte le navi della flotta d'Amico sono costruite conformemente agli standard internazionali di settore e vengono sottoposte a costante monitoraggio per garantirne la conformità alle norme dell'IMO (Organizzazione marittima internazionale) e agli altri standard internazionali. Ogni anno infatti le navi cisterna di DIS devono superare i seguenti esami condotti da enti esterni:

- Ispezione e monitoraggio della conformità alle norme e ai regolamenti internazionali da parte dello stato di bandiera:
- Ispezioni delle navi straniere nei porti nazionali (c.d. "port-state control"), al fine di verificare che lo stato della nave e delle sue attrezzature sia conforme ai requisiti previsti dalle convenzioni internazionali e che la nave sia dotata di un equipaggio e gestita nel rispetto di tali regole;
- Ispezioni (c.d. "vetting inspection") da parte delle principali società operanti nel settore petrolifero ed energetico.

Sulla base di un contratto di gestione delle navi, d'Amico Società di Navigazione S.p.A., la controllante di ultima istanza del Gruppo d'Amico, con la collaborazione e la supervisione di d'Amico Tankers d.a.c., è responsabile della gestione tecnica delle navi di proprietà e noleggiate a scafo nudo dal Gruppo d'Amico International Shipping.

d'Amico Società di Navigazione S.p.A. fornisce la propria assistenza nella stipula delle coperture assicurative per la flotta e coordina il programma di gestione e autovalutazione delle navi cisterna (Tanker Management and Self-Assessment - TMSA) lanciato nel 2004 dall'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum), e il sistema di gestione di salute, sicurezza, qualità e ambiente (Health Safety Quality and Environment - HSQE).

Le responsabilità del gestore delle navi includono lo svolgimento di interventi generali di manutenzione delle navi, la garanzia della conformità ai requisiti normativi e delle società di classificazione navale, la soddisfazione delle procedure di "vetting" applicate dalle principali compagnie petrolifere, la supervisione della manutenzione e promozione dell'efficienza delle navi, organizzazione e supervisione degli interventi in bacino e delle riparazioni, l'acquisto forniture e ricambi, e la nomina di supervisori e consulenti tecnici.

Il Gruppo promuove la sicurezza a bordo e il rispetto dell'ambiente, con l'obiettivo di eliminare incidenti quali incagli, incendi, collisioni e fuoriuscite di raffinati. A tal riguardo, d'Amico International Shipping ha adottato il programma TMSA dal 2005 e il sistema HSQE dal 2003.

Pur non essendo obbligatorio, il programma TMSA è raccomandato dalle principali compagnie petrolifere come strumento per incoraggiare gli operatori marittimi a misurare, valutare e migliorare i loro sitemi di gestione della sicurezza rispetto ad un elenco di indicatori chiave di performance. Inoltre, il programma stabilisce alcune best practice per la risoluzione di problemi e per l'ottimizzazione della performance in materia di sicurezza e ambiente. Ci si avvale di strumenti elettronici di controllo e misurazione degli indicatori chiave di performance per diverse aree del sistema di gestione tecnica e ogni sei mesi viene svolta un'analisi del TMSA. La valutazione costituisce il punto di partenza per il piano di miglioramento continuo volto a raggiungere e garantire elevati standard di sicurezza e tutela ambientale.

Anche prima dell'introduzione del programma TMSA, d'Amico International Shipping ha promosso procedure interne di gestione delle questioni riguardanti salute, sicurezza, qualità e ambiente (HSQE), gestendo un sistema integrato di SQE su tutte le sue navi in conformità con gli standard qualitativi e ambientali ISO 9001:2008 e ISO 14001:2004 introdotti dall'Organizzazione internazionale per la normazione, come certificato dalla società di classificazione internazionale RINA S.p.A. (Registro Italiano Navale) nel 2003.

In particolare, nel rispetto della norma ISO 14001 e allo scopo di dimostrare il proprio impegno di proteggere le persone e l'ambiente, il Gruppo d'Amico misura e analizza il consumo energetico delle proprie navi, facendo tesoro delle esperienze precedenti e adempiendo alle linee guida e procedure generali, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza energetica e ridurre al contempo le emissioni.

Per promuovere la sicurezza degli equipaggi, il Sistema di gestione di d'Amico include anche la certificazione di conformità allo standard internazionale OHSAS 18001, volto a migliorare la salute e la sicurezza a bordo delle navi e in qualsiasi ambiente di lavoro. Il costante ricorso ad una valutazione dettagliata dei rischi permette di esaminare con precisione ogni situazione di pericolo e poter adottare misure preventive adeguate.

L'aumento del risparmio energetico rimane il modo più economico ed efficace per proteggere l'ambiente. Il Piano di gestione dell'efficienza energetica delle navi (Ship Energy Efficiency Management Plan), coerentemente agli orientamenti dell'IMO sull'efficienza delle navi, viene applicato sulle navi del gruppo fin dall'inizio del 2013 al fine di ottimizzare i processi operativi e migliorare la redditività tramite l'utilizzo efficiente delle risorse umane e dei beni della Società. Rappresenta una guida per tutto il personale del Gruppo d'Amico per aumentare il risparmio energetico della nostra flotta e dei processi operativi.

La dirigenza di d'Amico si impegna a:

- Aumentare il risparmio energetico;
- Ridurre le emissioni;
- Investire in tecnologie pulite, ad elevata efficienza energetica, ove finanziariamente possibile;
- Ridurre l'impatto ambientale derivante dal consumo energetico;
- Sensibilizzare il personale e aumentare il suo impegno verso la riduzione del consumo energetico.

La performance viene analizzata nell'ambito della revisione annuale del sistema di gestione di HSQE (Salute, Sicurezza, Qualità e Ambiente).

In tale contesto, d'Amico Società di Navigazione ha inoltre ottenuto la certificazione ISO 50001, la norma internazionale che riconosce i Sistemi di gestione volti a promuovere l'efficienza energetica.

Nel corso dell'esercizio d'Amico Società di Navigazione ha inoltre attuato tutte le procedure e le prassi allo scopo di ottemperare alla nuova convenzione ILO, la Convezione del lavoro marittimo del 2006 il cui scopo è garantire il rispetto delle condizioni contrattuali, di salute e sicurezza degli equipaggi.

Nel 2016 la direzione tecnica ha rafforzato il monitoraggio della performance delle navi attraverso un team di risorse dedicato e tramite l'adozione di strumenti specifici a bordo (sensori e piattaforme di dati) integrate in software come BT e RINA Ego. Questo contribuirà decisamente ad un'analisi più accurata delle prestazioni delle navi per ottimizzarne l'efficienza, il risparmio di carburante *bunker* e il taglio delle emissioni di gas.

Inoltre, con l'intento di perseguire sempre un miglioramento continuo e raggiungere una maggiore affidabilità dei macchinari, è stato adottato un approccio di manutenzione predittiva (condition-based maintenance - CBM) attraverso l'utilizzo di strumenti e software specifici. Nello specifico, questo approccio è stato applicato ai turbocompressori del motore principale allo scopo di identificare guasti imminenti. A sua volta questo favorirà un aumento dell'affidabilità delle attrezzature, la riduzione del costo dei guasti nonché un miglioramento della sicurezza dei lavoratori.

Rischio operativo

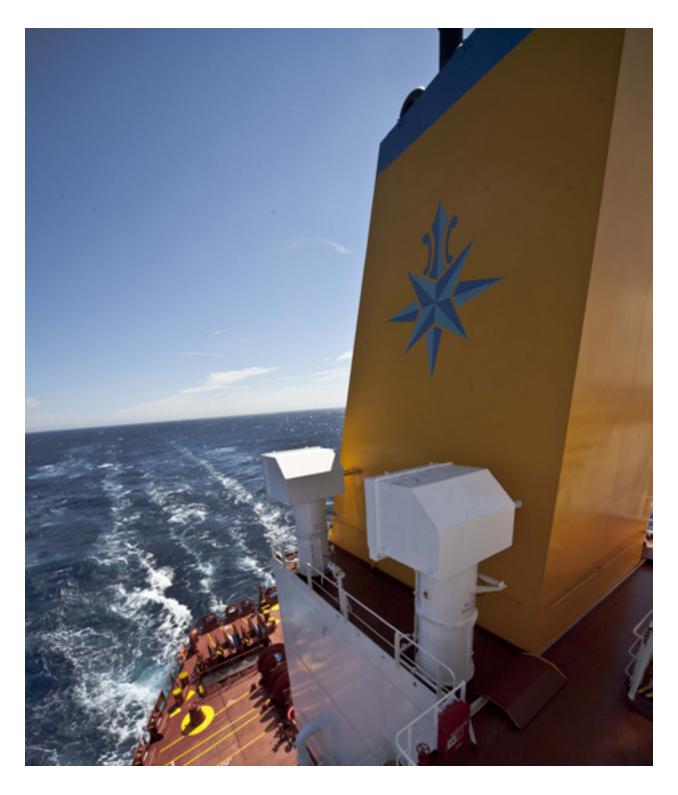
Rischi Tecnici e Operativi

Il Gruppo è esposto a rischi operativi relativi ai costi variabili dell'attività delle navi. Le principali aree di rischio operativo riguardano i costi per equipaggi, carburanti (bunker), interventi di bacino e riparazioni, nonché assicurazioni. La gestione del rischio del Gruppo prevede le seguenti strategie: (i) la selezione degli equipaggi viene gestita con il supporto del Gruppo d'Amico, in modo da realizzare sinergie ed economie di scala, consentendo a DIS di avvalersi della competenza di d'Amico in questo ambito (che include una scuola di formazione e una società specializzata in questo servizio), sempre con l'intento di creare equipaggi di elevata qualità, controllandone al contempo i costi. La divisione Sicurezza e Qualità (SQE) si dedica a garantire che le navi e il loro personale operino nel pieno rispetto dei requisiti esterni come quelli imposti dalle principali compagnie petrolifere; (ii) interventi di bacino e riparazioni - la gestione degli interventi di bacino e delle riparazioni è coordinata dal Gruppo d'Amico, il che consente di raggiungere economie di scala e di avvalersi di un adequato valore di riferimento per il costo e la qualità di tali servizi. Anche la politica del Gruppo che prevede di controllare una flotta giovane contribuisce a minimizzare tali rischi; (iii) il piano assicurativo di DIS prevede la copertura di un ampio ventaglio di rischi che potrebbero sorgere dalla proprietà e dalla gestione delle navi e che potrebbero esporre la Società a perdite finanziarie. Riguardo all'operatività delle navi e al trasporto di merci, la copertura include i rischi di infortuni, danno ambientale e inquinamento, danni e responsabilità nei confronti di terzi, danneggiamento degli scafi e dei motori, perdita totale, rischi di guerra e di pirateria; (iv) il rischio di pirateria rappresenta un problema serio nel Golfo di Aden, nell'Oceano Indiano e nella zona economica del Golfo di Guinea a nord della latitudine 3 nord (inclusi Nigeria, Togo e Benin). A tal riguardo DIS ha adottato misure volte a: (a) ridurre al minimo il rischio durante il transito nell'area del Golfo di Aden per promuovere una navigazione più sicura; (b) verificare l'adequatezza delle polizze assicurative attualmente in essere per garantire che tali rischi risultino opportunamente coperti. Un'analisi dettagliata della situazione ha consentito alla Società, insieme al Gruppo d'Amico, di redigere le linee guida a cui ogni nave deve attenersi quando si trova nella zona di rischio. Inoltre, per ottenere il maggior numero possibile di informazioni e per mantenersi aggiornato su tutte le problematiche sorte, il Gruppo d'Amico monitora periodicamente i siti internet dedicati al problema della pirateria. Per quanto riguarda la copertura assicurativa, basandosi su una valutazione dei rischi la Società ha accertato che i principali rischi legati alla pirateria sono debitamente coperti tramite: (a) assicurazione per perdita del noleggio, che copre la Società per la perdita di reddito risultante da danni fisici alla nave causati da attacchi di pirateria (rischio coperto dalla polizza Hull & Machinery (scafo e macchine), in base a quanto previsto alla clausola 6.5 "Perils" dell'Institute Time Clauses Hulls dell'1/10/83, dove gli atti di pirateria rientrano tra i rischi citati); (b) assicurazione per rapimento e riscatto, che copre i rischi di rapimento, detenzione illegale, dirottamento; (c) assicurazione per perdita del noleggio a causa di pirateria, che copre il pagamento del noleggio durante il periodo di detenzione da parte di pirati; (d) responsabilità civile di terzi, inclusa nella copertura P&I.

Rischio di frode

Il Gruppo è esposto al rischio di frode derivante dall'importanza dei volumi e dei valori delle operazioni effettuate. Per ridurre al minimo questo rischio, DIS e d'Amico Tankers d.a.c. hanno adottato la seguente politica di gestione del rischio: (i) limitazione di poteri e deleghe fissati per qualsiasi persona fisica (ad es. procure limitate nell'oggetto, limite d'importo per le operazioni); (ii) controlli sui poteri di firma bancaria (ad es. principi di doppio controllo per specifiche operazioni); (iii) controlli sulle gare d'appalto; (iv) supervisione congiunta della funzione di Audit Interno, del Comitato di Controllo e Rischi, del direttore di Controllo e Rischi, del dirigente incaricato della predisposizione dei bilanci della Società e dal Comitato di Supervisione; (v) in virtù della propria quotazione su Borsa Italiana nel segmento STAR, la Società adempie al D.Lgs. 8 giugno 2001, n. 231 (il "Decreto 231/2001"), che ha introdotto la responsabilità amministrativa delle società e dei loro organi di governo per specifiche tipologie di illecito commesse 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 "posizionale apicale". I principi di Audit Interno e il Decreto 231/2001 prevedono l'attuazione di un programma di conformità 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 modo concreto la commissione varie tipologie di reati. Il 12 marzo 2008 DIS ha adottato per la prima volta tale Modello di gestione e controllo organizzativo, successivamente modificato il 30 luglio 2015, e sta continuamente migliorando l'attuazione di specifiche attività di controllo (Quadro COSO) finalizzate a prevenire la commissione di reati



Responsabilità sociale d'impresa

Il Gruppo d'Amico si impegna fermamente non solo al rigoroso rispetto delle normative applicabili in vigore e delle procedure operative, di sicurezza e ambientali, ma anche a contribuire allo sviluppo sostenibile.

Negli ultimi anni il Gruppo d'Amico ha adottato una nuova strategia di Responsabilità sociale d'impresa. Soggetta ad un monitoraggio continuativo, questa strategia rispecchia il grado di comprensione e apprezzamento da parte di d'Amico degli aspetti ambientali e sociali della propria attività e costituisce un'espressione di tutte le energie e le risorse che il Gruppo mette in capo per proteggere l'ambiente e aiutare i bisognosi.

d'Amico ha sempre partecipato alle iniziative di beneficenza e agli eventi a sostegno della vita umana, della ricerca scientifica e della ricostruzione all'indomani di calamità naturali.

Uno dei principi più importanti perseguiti da d'Amico è la promozione dell'istruzione e dello sviluppo professionale nonché l'offerta di orientamenti professionali per i suoi dipendenti. Inoltre, finanziando vari progetti a diversi livelli d'istruzione, d'Amico contribuisce a gettare le basi affinché gli studenti possano avviare con successo la propria carriera e progredire nel campo da loro prescelto. d'Amico sostiene inoltre la formazione dei suoi dipendenti più giovani offrendo borse di studio agli studenti più meritevoli per prestigiosi corsi post-diploma e master.

d'Amico è sempre stata pronta a sostenere e sponsorizzare la cultura e l'arte su scala globale al fine di sensibilizzare il grande pubblico verso temi di carattere sociale, culturale, economico e ambientale. Il Gruppo d'Amico ambisce a intrecciare legami con le varie comunità locali in cui opera, promuovendo il Made in Italy su scala globale e favorendo al contempo la preservazione del patrimonio artistico, storico e culturale locale.

La protezione e il rispetto dell'ambiente rappresentano un valore essenziale per d'Amico. L'attività del Gruppo gravita attorno all'ambiente, e in particolare al mare, pertanto una delle sue priorità è prendersi cura degli oceani. Il Gruppo è coinvolto in diversi progetti volti a proteggere l'ambiente marino dall'inquinamento e dallo sfruttamento eccessivo. Inoltre, il Gruppo adotta e incoraggia attivamente un comportamento responsabile in relazione all'ambiente.

I processi e le procedure del Gruppo d'Amico sono spesso molto più restrittivi di quanto imposto dalle normative vigenti nei paesi in cui opera. Le strategie e le politiche in materia di sicurezza, protezione e rispetto dell'ambiente sono rispecchiate in un Sistema di gestione integrata per la sicurezza del personale, la qualità, l'ambiente e l'energia.

L'adozione di un Sistema di gestione integrata deriva dalla scelta della Società di dimostrare l'estrema importanza riservata alla qualità dei servizi prestati ai clienti, alla salute e sicurezza sul posto di lavoro, all'efficienza energetica, alla conservazione ambientale e alla responsabilità sociale, tramite l'adozione di standard e certificazioni internazionali riconosciuti. Inoltre il Sistema di gestione integrata, sviluppato secondo un approccio basato sui processi della Società, consente al Gruppo d'Amico di identificare, mantenere e migliorare un modello dinamico di gestione organizzativa. Il monitoraggio continuo, un'idonea misurazione degli indicatori di performance, la scrupolosa esecuzione delle ispezioni interne, l'analisi approfondita dei dati raccolti e la rapida applicazione di misure correttive e iniziative migliorative consentono il continuo accrescimento della performance della Società in termini di sicurezza, soddisfazione della clientela e degli stakeholder e tutela ambientale.

La flessibilità del Sistema di gestione integrata permette di garantire la conformità alle numerose normative e legislazioni a livello nazionale e internazionale. Tale sistema, già conforme al Codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM), è stato esteso in conformità ai seguenti standard internazionali: ISO 9001, 14001, 50001 e OHSAS 18001, corredato di una dichiarazione che conferme l'utilizzo della norma ISO 26000 quale documento di riferimento per l'integrazione della responsabilità sociale. La Società ha ricevuto il certificato Best 4 Plus del RINA, che attesta l'osservanza di tutti gli standard applicati.

Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario del gruppo

Sintesi dei risultati del quarto trimestre e dell'anno 2016

Nell'aggiornamento del mese di gennaio 2017, il Fondo monetario internazionale (FMI) ha dichiarato che dopo un 2016 caratterizzato da una debole crescita globale, per il 2017 e il 2018 si prevede un'accelerazione dell'attività economica, soprattutto nei mercati emergenti e nelle economie in via di sviluppo. Tuttavia, c'è un'ampia dispersione dei possibili risultati intorno alle proiezioni, vista l'incertezza che circonda la posizione politica dell'amministrazione statunitense entrante e le sue ramificazioni a livello globale. Nel report più recente di febbraio 2017, per il terzo mese consecutivo l'AIE ha rivisto al rialzo la crescita della domanda petrolifera del 2016 a 1,6 milioni di barili al giorno: il recente miglioramento dell'attività industriale fornisce qualche supporto alla previsione, benché per il 2017 sia previsto comunque un rallentamento di tale domanda fino a 1,4 milioni di barili al giorno.

Le scorte di raffinati rimangono a livelli storicamente elevati. Tuttavia, dopo aver registrato un aumento nella prima parte dell'anno e raggiungendo un picco di 1,58 miliardi di barili in agosto, le riserve di raffinati dei paesi industrializzati appartenenti all'OCSE hanno incominciato a diminuire toccando 1,50 miliardi di barili a dicembre 2016, registrando una contrazione complessiva nel periodo pari a quasi 80 milioni di barili al giorno (-5,1%). Tali riserve sono ancora considerevolmente più elevate che nel dicembre 2014, quando ammontavano a 1,40 miliardi di barili, ma comunque sono ritornate ai livelli osservati alla fine del 2015 (1,50 miliardi di barili).



Nel primo trimestre del 2016, l'andamento dei mercati dei noli è stato altalenante: nei primi due mesi dell'anno ha continuato a trarre vantaggio dall'andamento positivo registrato dai mercati alla fine del 2015. La produzione delle raffinerie ha tuttavia registrato una contrazione dovuta ad un nuovo aumento dei prezzi petroliferi nel mese di febbraio ed al calo dei margini di raffinazione. Tra la fine del secondo trimestre e l'inizio del terzo, la ripresa dell'attività di raffinazione non è bastata a controbilanciare il ritmo sostenuto di consegna delle navi. In occasione degli interventi di manutenzione, la produzione delle raffinerie è di nuovo scesa, così come l'andamento del mercato dei noli. Nel quarto trimestre 2016 le tariffe dei noli a ovest di Suez sono migliorate, rispecchiando il ritorno in attività di molte raffinerie dopo gli interventi di manutenzione e le finestre di arbitraggio aperte per diversi mercati dei raffinati. Nel corso del periodo, i noli sulla rotta Regno Unito continentale-Costa Atlantica USA si sono rafforzati in modo significativo: alla fine di dicembre il loro valore era incrementato del 55% con rispetto all'inizio del mese, per poi continuare a migliorare nel mese di gennaio con opportunità di arbitraggio per l'esportazione di benzina dall'Europa agli Stati Uniti. Tuttavia, nel mese di dicembre i viaggi sulla rotta Costa del Golfo USA-Regno Unito continentale sono diminuiti a causa delle spedizioni di diesel inferiori al solito, legate ad una situazione di eccesso di offerta in Europa. In dicembre sono aumentate anche le spedizioni di nafta dal Medio Oriente. Il mercato asiatico della nafta tendeva al rialzo all'inizio di gennaio, favorendo un aumento dell'attività e delle tariffe di trasporto merci. In gennaio sono aumentati anche i viaggi sulla rotta Medio Oriente-Singapore, con una domanda generalmente più elevata di raffinati riconducibile alle temperature più basse.

La tariffa percepita per il noleggio annuale rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative future sul mercato *spot*. Nel quarto trimestre la tariffa su base annua di una nave cisterna MR convenzionale (non *eco design*) è scesa da US\$ 13.500 a US\$ 12.500 al giorno.

Il risultato netto di DIS è stato negativo di US\$ (12,8) milioni per il 2016, principalmente a causa della debolezza attraversata dal mercato delle cisterne nel terzo ed all'inizio del quarto trimestre. Questo risultato si contrappone ad un utile netto pari a US\$ 54,5 milioni conseguito nel 2015.

La variazione rispetto all'anno precedente è in gran parte dovuta al forte indebolimento del mercato dei noli nel corso del 2016. Infatti, **la tariffa spot giornaliera di DIS si è attestata a US\$ 13.302 nel 2016**, rispetto a US\$ 18.814 raggiunti nell'anno precedente.

Nel contempo, il 45,9% dei giorni di impiego totali di DIS nel 2016 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.989, che rappresenta circa la stessa percentuale realizzata nell'anno precedente ma ad una tariffa media superiore (2015: copertura del 46,0% a una tariffa giornaliera media di US\$ 15.214). Tale livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità. Di fatto, la tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 14.534 nel 2016 rispetto a US\$ 17.159 raggiunti l'anno precedente.

Rispetto all'anno precedente, i risultati del 2016 sono stati influenzati negativamente anche da: i) perdita durevole di valore di US\$ 6,6 milioni contabilizzata nel 2016 su tre navi, attualmente in fase di trattativa avanzata per la vendita. In base all'IFRS 5 queste tre navi sono state classificate come "attività disponibili per la vendita" e la differenza tra il loro valore di mercato stimato e quello contabile è stata addebitata nel conto economico dell'anno in corso; ii) US\$ 5,8 milioni di utile ottenuto nel 2015, in seguito alla vendita di una delle navi di proprietà di DIS l'anno scorso; iii) US\$ 7,5 milioni di sopravvenienze attive generate nel 2015 dalle attività di tesoreria e di gestione del rischio della Società.

Tali variazioni negative su base annua sono state parzialmente compensate da una struttura dei costi più efficiente, con significativi risparmi ottenuti alla voce "Costi per noleggi passivi" (parzialmente dovuti al numero inferiore di navi noleggiate durante il periodo) e negli "Altri costi operativi diretti" giornalieri.

Questo spiega perché DIS sia riuscita a conseguire un **EBITDA per l'esercizio 2016 pari a US\$ 55,0 milioni** e un "margine di **EBITDA sui ricavi TCE**" del 21% nonostante il debole mercato *spot* che ha caratterizzato una parte significativa della seconda metà dell'anno (2015: US\$ 97,1 milioni e margine di EBITDA del 31,3%). Tale livello di EBITDA, insieme ad una gestione efficiente del capitale circolante, ha portato DIS a generare **flussi di cassa operativi positivi per US\$ 55,7 milioni nell'esercizio 2016** (US\$ 68,5 milioni nell'esercizio 2015).

Nel 2016 DIS ha effettuato "investimenti in conto capitale" per US\$ 151,2 milioni, principalmente nell'ambito del programma di costruzione di nuove navi. Dal 2012, DIS ha ordinato un totale di 22 navi cisterna "Eco design" (10 navi MR, 6 handysize e 6 LR1), di cui quindici¹ erano già state consegnate alla fine dell'anno. L'investimento complessivo previsto è di circa US\$ 755,0 milioni ed è in linea con la strategia della Società volta a modernizzare la propria flotta con navi eco design di nuova costruzione. Inoltre, DIS ha già fissato 14 di queste navi attraverso contratti di nolo a lungo termine a tariffe remunerative, con tre delle principali compagnie petrolifere e con un'importante società di raffinazione.

Risultati operativi

US\$ migliaia	2016	2015
Ricavi	347.110	414.877
Costi diretti di viaggio	(85.724)	(104.166)
Ricavi base time charter	261.386	310.711
Costi per noleggi passivi	(117.198)	(138.758)
Altri costi operativi diretti	(73.509)	(65.847)
Costi generali e amministrativi	(15.690)	(15.141)
Altri proventi operativi	-	328
Utile dalla vendita di navi	-	5.839
Risultato operativo lordo / EBITDA	54.989	97.132
Ammortamenti e svalutazioni	(44.855)	(33.332)
Risultato operativo / EBIT	10.134	63.800
Proventi finanziari netti	1.767	9.138
(Oneri) finanziari netti	(24.134)	(17.153)
Quota di utile (perdita) delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	230	339
Utile / (perdita) ante imposte	(12.003)	56.124
Imposte e tasse	(835)	(1.651)
Utile / (perdita) netto	(12.838)	54.473

I *ricavi* sono stati di US\$ 347,1 milioni nel 2016 rispetto a US\$ 414,9 milioni nell'anno precedente. Il calo dei ricavi lordi rispetto all'anno precedente è attribuibile principalmente all'indebolimento del mercato delle navi cisterna nel 2016. La percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel 2016 (2,0%) è stata inferiore a quella dell'anno precedente (3,3%) principalmente per effetto della diversa tempistica degli interventi di bacino (*drydock*).

¹È inclusa la M/T High Sun, una nave MR ordinata a Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e di proprietà di Eco Tankers Limited (in cui DIS detiene una partecipazione del 33% in joint venture con Venice Shipping and Logistics S.p.A.)

I **costi diretti di viaggio** sono espressione del mix di impiego della flotta, sotto forma di contratti *spot* o *time charter*. Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato *spot*, ammontavano a US\$ 85,7 milioni nel 2016 rispetto a US\$ 104,2 milioni nel 2015.

I *ricavi base time charter* nel 2016 sono stati di US\$ 261,4 milioni (US\$ 310,7 milioni nel 2015). La variazione rispetto all'anno precedente è dovuta all'indebolimento del mercato delle navi cisterna nel 2016.

In particolare, DIS ha registrato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 13.302 nel 2016** rispetto a US\$ 18.814 nell'anno precedente. Dopo un primo trimestre dell'anno molto positivo (primo trimestre 2016: US\$ 18.076), il mercato *spot* ha registrato un indebolimento nel secondo trimestre (secondo trimestre 2016: US\$ 15.560) toccando livelli storicamente bassi tra settembre e novembre, con DIS che ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 10.101 nel terzo trimestre e US\$ 10.120 nel quarto trimestre dell'anno. Il mercato è tornato a rafforzarsi nell'ultima parte del quarto trimestre e con l'arrivo del gennaio 2017.

In linea con la strategia di DIS, nel 2016 la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa (percentuale di copertura) è rimasta elevata, assicurando una media del 45,9% dei giorni-nave disponibili (2015: 46,0%) a una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.989 (primo semestre 2015: US\$ 15.214). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa da attività operative, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere, il che rappresenta un aspetto essenziale della strategia commerciale di DIS.

I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot* e *time charter*) sono stati di US\$ 14.534 nel 2016 rispetto a US\$ 17.159 nel 2015

Tariffe giornaliere TCE di DIS (US\$)	2015			2016						
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Spot	18.503	19.533	21.219	15.673	18.814	18.076	15.560	10.101	10.120	13.302
Fissa	15.010	15.153	15.220	15.461	15.214	15.706	16.059	16.106	16.085	15.989
Media	16.939	17.619	18.411	15.570	17.159	16.970	15.803	12.904	12.601	14.534

I *costi per noleggi passivi* sono relativi alle navi prese a noleggio e nel 2016 sono stati di US\$ 117,2 milioni (US\$ 138,8 milioni nel 2015). La notevole flessione di US\$ 21,6 milioni rispetto all'anno precedente è dovuta al numero medio più basso di navi noleggiate gestite nel 2016 (2016: 22,4 vs. 2015: 28,0).

Gli *altri costi operativi diretti* comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche e lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà, nonché costi assicurativi per le navi sia di proprietà sia a noleggio. Tali costi sono stati pari a US\$ 73,5 milioni nel 2016 (US\$ 65,8 milioni nel 2015). Gli incrementi in valore assoluto rispetto all'esercizio precedente sono dovuti esclusivamente al più elevato numero di navi di proprietà nel 2016, in seguito alla consegna nell'ultimo anno di cinque navi cisterna "Eco design" di nuova costruzione. DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati standard di procedure SQE (Sicurezza, Qualità e Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. Il mantenimento di un eccellente standard qualitativo della flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

I **costi generali e amministrativi** nel 2016 sono stati di US\$ 15,7 milioni, sostanzialmente in linea con gli US\$ 15,1 milioni registrati l'anno precedente. Tali costi comprendono principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi a uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

Gli *altri proventi operativi* sono stati nulli nel 2016 (US\$ 0,3 milioni nel 2015). Tale provento si riferisce alle commissioni di noleggio da navi di terzi gestite attraverso i *pool*, fino al 2015.

Utile dalla vendita di navi. Nel 2016 non è stata finalizzata alcuna vendita di navi, mentre nell'anno precedente DIS aveva venduto una nave handysize costruita nel 2002, generando una plusvalenza netta di US\$ 5,8 milioni.

Il risultato operativo lordo (EBITDA) è stato di US\$ 55,0 milioni nel 2016 rispetto a US\$ 97,1 milioni nel 2015 (di cui US\$ 5,8 milioni di plusvalenze). La flessione rispetto all'anno precedente è dovuta principalmente ai minori "Ricavi TCE", parzialmente compensati da minori "Costi per noleggi passivi". Di conseguenza, il margine di EBITDA di DIS si è attestato al 21,0% nel 2016 rispetto al 31,3% del 2015.

Gli *ammortamenti e svalutazioni* sono stati di US\$ 44,9 milioni nel 2016 (US\$ 33,3 milioni nel 2015). L'incremento rispetto all'esercizio precedente è parzialmente attribuibile al più elevato numero di navi di proprietà nel 2016, in seguito alla consegna delle navi cisterna di nuova costruzione negli ultimi due anni. Inoltre, il valore totale per il 2016 include una perdita durevole di valore pari a US\$ 6,6 milioni contabilizzata su tre navi, che attualmente sono in fase di trattativa avanzata per la vendita. Infatti, in base all'IFRS 5 queste tre navi sono state classificate come "attività disponibili per la vendita" e la differenza tra il loro valore di mercato stimato e il loro valore contabile è stata addebitata nel conto economico dell'anno in corso.

L'EBIT è stato positivo per US\$ 10,1 milioni nel 2016 rispetto a US\$ 63,8 milioni nel 2015.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (22,4) milioni nel 2016 (US\$ 8,0 milioni nel 2015). L'importo dello scorso anno includeva US\$ 7,5 milioni di effetto positivo derivante dall'attività di tesoreria e di gestione del rischio della Società (principalmente su cambi, costi per il carburante *bunker* e contratti di *swap* su tassi di interesse (IRS) pre-copertura).

DIS ha registrato una perdita ante imposte di US\$ 12,0 milioni nel 2016 (utile di US\$ 56,1 milioni nel 2015).

Le *imposte sul reddito* sono state di US\$ 0,8 milioni nel 2016 (US\$ 1,7 milioni nel 2015). L'importo più elevato di tale voce nel 2015 è da attribuire alla tassazione di una parte dei proventi finanziari di d'Amico Tankers d.a.c. alla quale non è applicabile il regime fiscale di *tonnage tax* e pertanto è assoggettata all'imposta ordinaria irlandese del 12,5% sui redditi delle società.

Il *risultato netto* per il **2016 è stato di US\$ (12,8) milioni** rispetto ad un utile netto di US\$ 54,5 milioni nello stesso periodo del 2015 (il 2015 è stato l'anno più redditizio per DIS dal 2008).

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2016	Al 31 Dicembre 2015
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	837.055	797.831
Attività correnti	152.149	112.133
Totale attività	989.204	909.964
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	363.366	384.713
Passività non correnti	435.724	396.337
Passività correnti	190.114	128.914
Totale passività e patrimonio netto	989.204	909.964

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, e comprendono la quota relativa alle nuove navi in costruzione. Il saldo alla fine del 2016 è superiore rispetto all'esercizio precedente, dovuto soprattutto alle rate pagate al cantiere per il programma di costruzione di nuove navi durante il periodo (incluse le ultime rate dovute in relazione alla consegna di cinque navi di nuova costruzione nel 2016). Nel quarto trimestre 2016 i valori contabili di 5 navi di proprietà sono stati classificati come "Attività disponibili per la vendita" (commentati nella successiva sezione Attività correnti). Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 31 dicembre 2016 era di US\$ 749,8 milioni.

Gli *investimenti lordi (CapEx)* sono stati pari a US\$ 151,2 milioni nel 2016. Questo importo comprende le rate pagate per le nuove navi attualmente in costruzione presso i cantieri Hyundai Mipo. Anche i costi di bacino relativi alle navi di proprietà vengono capitalizzati.

Le *attività correnti* al 31 dicembre 2016 ammontavano a US\$ 152,1 milioni. Oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 12,9 milioni e US\$ 41,2 milioni), le attività correnti comprendono disponibilità liquide e mezzi equivalenti per US\$ 31,6 milioni, crediti finanziari correnti per US\$ 0,1 milioni e attività disponibili per la vendita per US\$ 66,4 milioni, che comprendono il valore contabile di 2 navi MR (M/T High Endurance e M/T High Endeavour), il cui contratto di vendita è stato sottoscritto all'inizio del 2017 e il valore di altre 3 navi MR (M/T High Priority, M/T High Presence, M/T High Prosperity), che attualmente sono in fase di trattativa per la vendita. Il valore di queste ultime 3 navi è esposto al netto di US\$ 6,6 milioni di perdita permanente di valore registrata alla fine dell'anno per rilevare la differenza tra il loro valore di mercato stimato e il loro valore contabile netto a fine anno.

Le *passività non correnti* erano pari a US\$ 435,7 milioni al 31 dicembre 2016 e rappresentano principalmente la parte dei debiti a lungo termine verso banche, commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione.

Nelle *passività correnti*, oltre ai debiti verso banche e altri finanziatori (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione), sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 43,1 milioni, essenzialmente relativi a debiti commerciali e altre passività, e US\$ 8,9 milioni di valutazione degli strumenti finanziari. Il saldo totale della voce Passività correnti include inoltre US\$ 42,5 milioni di debito sulle 5 navi classificate come Attività disponibili per la vendita.

Il saldo del *patrimonio netto* al 31 dicembre 2016 era di US\$ 363,4 milioni (US\$ 384,7 milioni al 31 dicembre 2015). La variazione rispetto all'esercizio precedente è dovuta principalmente al risultato netto generato durante l'esercizio corrente, alla valutazione degli strumenti finanziari di copertura e all'aumento di capitale associato al terzo e ultimo periodo di esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2012 – 2016" conclusosi a gennaio 2016.

Indebitamento netto

L'indebitamento netto di DIS al 31 dicembre 2016 ammontava a US\$ 527,8 milioni rispetto a US\$ 422,5 milioni alla fine del 2015. L'incremento rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente all'implementazione del programma di costruzione di nuove navi di DIS per US\$ 755,0 milioni, con investimenti totali effettuati nel 2016 di US\$ 151,2 milioni.

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2016	Al 31 Dicembre 2015
Liquidità – Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	31.632	45.485
Attività finanziarie correnti		1.038
Totale attività finanziarie correnti	31.727	46.523
Debiti verso banche e altri finanziatori – correnti	124.975	86.775
Prestito degli azionisti	10.001	-
Altre passività finanziarie correnti – terzi	11.885	8.547
Totale passività finanziarie correnti	146.861	95.322
Indebitamento finanziario netto corrente	115.134	48.799
Altre attività finanziarie non correnti - terzi	2.213	2.000
Altre attività finanziarie non correnti - parte correlata DMS	20.853	20.589
Totale attività finanziarie non correnti	23.066	22.589
Debiti verso banche – non correnti	427.304	381.017
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	8.420	15.320
Totale passività finanziarie non correnti	435.724	396.337
Indebitamento finanziario netto non corrente	412.658	373.748
Indebitamento finanziario netto	527.792	422.547

Alla fine del 2016 la voce **Totale attività finanziarie correnti** (composta da **Disponibilità liquide e mezzi equivalenti** e da alcuni crediti finanziari a breve termine) era pari a US\$ 31,7 milioni.

Nella voce **Totale attività finanziarie non correnti** figura principalmente il prestito di DIS (attraverso d'Amico Tankers d.a.c.) in qualità di azionista a DM Shipping d.a.c., la joint venture al 51% - 49% con il Gruppo Mitsubishi. La Società è proprietaria di due navi MR costruite e consegnate rispettivamente a luglio e ottobre 2009.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 31 dicembre 2016 ammontava a US\$ 552,3 milioni, comprensivo di US\$ 125,0 milioni con scadenza entro un anno (inclusi anche US\$ 42,5 milioni di debito sulle 5 navi classificate come "attività disponibili per la vendita"). Fatte salve alcune linee di credito a breve termine, l'indebitamento di DIS al 31 dicembre 2016 si articola principalmente nelle seguenti linee di credito a lungo termine a favore di d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo: (i) finanziamento di US\$ 250 milioni concesso da un *pool* di nove primari istituti finanziari (Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Nordea Bank, ING Bank, Banca IMI, Commonwealth Bank of Australia, Skandinaviska Enskilda Banken (SEB), The Governor and Company of the Bank of Ireland, Credit Industriel et Commercial, DnB), per rifinanziare otto navi esistenti e fornire un finanziamento per sei navi di nuova costruzione, per un debito di US\$ 118,7 milioni; (ii) finanziamento a medio termine di Intesa per un debito di US\$ 45,0 milioni; (iii) finanziamento settennale concesso da Crédit Agricole-CIB e DnB NOR Bank per finanziare due navi MR costruite e consegnate nel 2012 per un debito totale di US\$ 31,6 milioni; (iv) finanziamento a 6

anni concesso da Danish Ship Finance per l'acquisto della nave di seconda mano M/T High Prosperity, acquistata nel 2012, e per una nave MR costruita e consegnata a gennaio 2016, per un debito di US\$ 27,3 milioni; (v) finanziamento a 6 anni concesso da ING Bank per finanziare due navi MR costruite nel 2005 per un debito totale di US\$ 15,1 milioni; (vi) finanziamento a 6 anni concesso da Crédit Agricole-CIB per finanziare due navi MR costruite nel 2014 per un debito totale di US\$ 33,5 milioni; (vii) finanziamento settennale concesso da Danish Ship Finance per finanziare due navi MR costruite nel 2014 e nel 2015 per un debito totale di US\$ 33,8 milioni; (viii) finanziamento quinquennale concesso da DnB NOR Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2014 per un debito totale di US\$ 19,1 milioni; (ix) finanziamento a 6 anni concesso da ABN Amro per finanziare una nave handysize costruita nel 2014 per un debito totale di US\$ 18,8 milioni; (x) finanziamento settennale concesso da IMI (Gruppo Intesa) per finanziare due navi handysize costruite rispettivamente nel 2015 e nel 2016 per un debito totale di US\$ 42,8 milioni; (xi) finanziamento a 6 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per finanziare una nave MR costruita nel 2015 per un debito totale di US\$ 20,9 milioni; (xii) finanziamento quadriennale concesso da Crédit Agricole CIB per finanziare una nave handysize costruita nel 2006 e acquistata nel 2015 per un debito totale di US\$ 8,8 milioni; (xiii) finanziamento guinquennale concesso da Monte dei Paschi di Siena per finanziare due navi LR1 in costruzione presso i cantieri Hyundai-Mipo e previste in consegna nel 2017, per un debito di US\$ 17,3 milioni; (xiv) finanziamento a 6 anni concesso da Century Tokyo Leasing per finanziare due navi handysize consegnate rispettivamente a luglio e a ottobre 2016, per un debito di US\$ 47,9 milioni; (xv) finanziamento a 12 mesi concesso da ING per finanziare una nave handysize costruita nel 2003 e acquistata nel 2016 per un debito totale di US\$ 8,6 milioni. In aggiunta, il debito di DIS comprende anche la quota di pertinenza di debito bancario relativo al finanziamento di US\$ 50,8 milioni concesso alla joint venture Glenda International Shipping d.a.c. da Commerzbank AG Global Shipping e Credit Suisse per le sei navi consegnate tra il 2009 e il 2011.

La voce **Altre passività finanziarie non correnti** include il *fair value* negativo degli strumenti derivati di copertura (contratti di *swap* su tassi di interesse), risconti passivi e commissioni finanziarie.

L'indebitamento netto include anche il prestito di US\$ 10,0 milioni concesso nel dicembre 2016 dalla controllante di DIS, d'Amico International S.A., esposto nella voce *Totale passività finanziarie correnti*.

Flussi di cassa

Il **flusso di cassa netto nel 2015 è stato negativo per US\$ 22,9 milioni**, debitamente a investimenti lordi per US\$ 164,4 milioni, parzialmente compensati da US\$ 13,5 milioni di ricavi dalla vendita di una nave nel quarto trimestre del 2015, da US\$ 60,2 milioni di flussi di cassa positivi da attività finanziarie e da US\$ 68,5 milioni di flussi di cassa positivi da attività operative.

US\$ migliaia	2016	2015
Flussi di cassa da attività operative	55.667	68.495
Flussi di cassa da attività di investimento	(149.197)	(151.572)
Flussi di cassa da attività finanziarie	73.407	60.179
Variazioni del saldo di liquidità	(20.123)	(22.898)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	40.287	68.383
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	31.632	45.485
Scoperti di conto corrente	(11.468)	(5.198)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	20.164	40.287

I *flussi di cassa da attività operative* sono stati **positivi per US\$ 55,7 milioni nel 2016** (positivi per US\$ 68,5 milioni nel 2015). Tenendo conto di un contesto di mercato molto diverso rispetto all'anno precedente, i flussi di cassa da attività operative positivi del 2016 sono anche il risultato di una gestione prudente del capitale circolante che si aggiunge ad un livello ancora solido di EBITDA.

I *flussi di cassa da attività di investimento* sono stati negativi per US\$ 149,2 milioni nel 2016 e comprendono US\$ 151,2 milioni di spese in conto capitale legate alle rate relative alle nuove navi in costruzione presso Hyundai-Mipo nonché i costi di bacino. L'importo netto totale dei flussi di cassa da attività di investimento include inoltre US\$ 1,6 milioni ricevuti da Eco Tankers Limited (una joint venture in cui DIS detiene una partecipazione del 33%), a titolo di capitale restituito.

I *flussi di cassa da attività finanziarie* sono stati positivi per US\$ 73,4 milioni nel 2016. Tale importo comprende principalmente: (i) US\$ 2,9 milioni derivanti dal Terzo Periodo di Esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2012–2016" conclusosi il 31 gennaio 2016, in cui sono stati esercitati n. 17.003.874 Warrant, pari a 5.667.958 azioni di compendio a un prezzo di €0,46 per azione ordinaria; (ii) US\$ 0,6 milioni investiti dal programma di riacquisto di DIS; (iii) US\$ 270,6 milioni di utilizzo della linea di credito principalmente in relazione al rifinanziamento di 8 navi esistenti ed al finanziamento delle rate per sei navi di nuova costruzione (nell'ambito della nuova linea di credito a lungo termine di US\$ 250 milioni concessa da un *pool* di nove istituti finanziari), il rifinanziamento di una nave handysize costruita nel 2014 per US\$ 18,8 milioni e di una nave MR costruita nel 2014 per US\$ 19,1 milioni, insieme al finanziamento delle navi consegnate nel corso dell'anno; e (iv) US\$ 195,9 milioni di ammortamento del debito; (v) US\$ 12,4 milioni di dividendi distribuiti agli azionisti nel secondo trimestre del 2016; e (vi) US\$ 10,0 milioni di prestiti subordinati concessi nel dicembre 2016 dalla controllante di DIS, d'Amico International S.A.

Risultati trimestrali

Risultati del quarto trimestre

US\$ migliaia	4° trim. 2016	4° trim. 2015
Ricavi	86.137	91.101
Costi diretti di viaggio	(27.703)	(23.507)
Ricavi base time charter	58.434	67.594
Costi per noleggi passivi	(27.310)	(31.509)
Altri costi operativi diretti	(20.665)	(15.614)
Costi generali e amministrativi	(3.533)	(4.044)
Altri proventi operativi	-	60
Utile dalla vendita di navi	-	5.839
Risultato operativo lordo / EBITDA	6.926	22.326
Ammortamenti e svalutazioni	(16.932)	(10.109)
Risultato operativo / EBIT	(10.006)	12.217
Proventi finanziari netti	2.773	7.441
(Oneri) finanziari netti	(11.397)	(9.787)
Quota di utile (perdita) delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	63	68
Utile / (perdita) ante imposte	(18.567)	9.939
Imposte sul reddito	(355)	(239)
Utile / (perdita) netto	(18.922)	9.700

Analisi per trimestre del mercato e dei principali dati operativi

	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Numero medio di navi					
2016	49,5	49,0	50,2	51,7	50,1
2015	52,1	52,1	50,8	50,3	51,3
Giorni di off-hire/giorni-nave disponibili (%)					
2016	1,8%	1,5%	1,9%	2,5%	2,0%
2015	3,1%	2,8%	1,2%	6,3%	3,3%
Ricavi base time charter per giorno di utilizzo (US\$)					
2016	16.970	15.803	12.904	12.601	14.534
2015	16.939	17.619	18.411	15.570	17.159

Risultati trimestrali

I dati finanziari trimestrali del 2016 riflettono ampiamente la tendenza sui mercati del trasporto merci durante tale periodo.

US\$ migliaia	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Ricavi	93.374	86.517	81.082	86.137	347.110
Costi diretti di viaggio	(18.294)	(17.118)	(22.609)	(27.703)	(85.724)
Ricavi base time charter	75.080	69.399	58.473	58.434	261.386
Costi per noleggi passivi	(31.435)	(29.417)	(29.036)	(27.310)	(117.198)
Altri costi operativi diretti	(18.128)	(17.147)	(17.569)	(20.665)	(73.509)
Costi generali e amministrativi	(3.979)	(4.217)	(3.961)	(3.533)	(15.690)
Altri proventi operativi	48	(48)	-	-	-
Risultato operativo lordo / EBITDA	21.586	18.570	7.907	6.926	54.989
Ammortamenti e svalutazioni	(8.863)	(9.348)	(9.712)	(16.932)	(44.855)
Risultato operativo / EBIT	12.723	9.222	(1.805)	(10.006)	10.134
Proventi finanziari netti	1.616	2.742	523	(3.114)	1.767
Oneri finanziari netti	(7.011)	(5.415)	(6.198)	(5.510)	(24.134)
Quota di utile (perdita) delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	(20)	85	102	63	230
Utile / (perdita) ante imposte	7.308	6.634	(7.378)	(18.567)	(12.003)
Imposte sul reddito	(117)	(234)	(129)	(355)	(835)
Utile / (perdita) netto	7.191	6.400	(7.507)	(18.922)	(12.838)

La seguente tabella mostra l'indebitamento netto alla chiusura del quarto trimestre 2015 rispetto ai dati alla fine del terzo trimestre dello stesso anno:

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2016	Al 31 Settembre 2016
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	31.632	34.787
Attività finanziarie correnti	95	204
Passività finanziarie correnti	(124.975)	(80.203)
Prestito degli azionisti	(10.001)	-
Altre passività finanziarie correnti	(11.885)	(10.343)
Attività finanziarie non correnti	23.066	26.092
Passività finanziarie non correnti	(427.304)	(436.754)
Altre passività finanziarie non correnti	(8.420)	(19.346)
Indebitamento finanziario netto	527.792	485.563

Il sostanziale aumento delle passività finanziarie correnti dal 30 settembre 2016 è dovuto alla riclassifica di US\$ 42,5 milioni di debito su cinque navi classificate come Attività disponibili per la vendita nel mese di dicembre.

Eventi significativi verificatisi nell'esercizio

d'Amico International Shipping:

- Warrant d'Amico International Shipping 2012-2016 Terzo e Ultimo Periodo Di Esercizio chiuso nel gennaio 2016: Nel mese di febbraio 2016, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che il terzo e ultimo periodo di esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2012–2016" (codice ISIN LU0849020044) si è concluso il 29 gennaio 2016. Durante questo terzo e ultimo periodo di esercizio sono stati esercitati 17.003.874 warrant al prezzo di Euro 0,46 per azione ordinaria, raggiungendo un tasso di conversione nel terzo periodo dell'80%. In ottemperanza ai termini e alle condizioni del Regolamento dei Warrant, DIS ha emesso l'8 febbraio 2016, in ragione di una (1) Azione di compendio ogni tre (3) warrant esercitati sulla base del warrant ratio, n. 5.667.958 azioni di compendio con gli stessi diritti (incluso il diritto ad eventuali dividendi) e peculiarità delle azioni ordinarie DIS esistenti alla data di emissione. In ottemperanza al Regolamento dei Warrant, i warrant che non sono stati esercitati durante il terzo e ultimo periodo di esercizio sono automaticamente scaduti. A seguito dell'aumento di capitale verificatosi al termine del terzo e ultimo periodo di esercizio, l'ammontare delle azioni di DIS è ora pari a US\$ 42.851.035,60 suddivise in n. 428.510.356 azioni ordinarie senza valore nominale.
- **Programma di riacquisto:** In conformità con l'autorizzazione rilasciata dall'assemblea degli azionisti del 29 marzo 2011 e in seguito alla delibera del Consiglio di Amministrazione del 5 luglio 2011, d'Amico International Shipping S.A. ha reso noto che durante il periodo tra l'11 gennaio e l'11 marzo 2016 ha riacquistato, sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., 1.180.000 azioni proprie, rappresentanti lo 0,275% del capitale emesso della Società, al prezzo medio di Euro 0,467, per un corrispettivo totale di Euro 551.116. I cinque anni per l'esecuzione del riacquisto delle azioni proprie di DIS sono scaduti il 29 marzo 2016. Alla fine del periodo autorizzato la Società deteneva 7.760.027 azioni proprie (incluso quelle riacquistate durante i precedenti periodi autorizzati) prive di valore nominale corrispondenti all'1,81% del capitale sociale corrente della Società (le "Azioni proprie in portafoglio"). Nel maggio 2016 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato l'avvio del nuovo programma di riacquisto conformemente all'autorizzazione rilasciata dall'assemblea ordinaria degli azionisti tenutasi il 20 aprile 2016; ad oggi non è avvenuto alcun riacquisto, pertanto le azioni della Società sono ancora 7.760.027.
- Piano d'incentivazione a lungo termine: Nel mese di marzo 2016, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato, con il previo consenso del Comitato Nomine e Remunerazione, le linee guida di un piano d'incentivazione a lungo termine denominato "Piano di stock option DIS 2016/2019", presentato e approvato dall'assemblea degli azionisti il 20 aprile 2016. Il Piano d'incentivazione è destinato agli amministratori, collaboratori e appaltatori di DIS (o delle sue controllate) che sono stati selezionati tra le persone che ricoprono cariche importanti o che svolgono funzioni rilevanti nella o per la Società e per le quali è giustificata un'azione che rafforzi la lealtà e accresca il coinvolgimento nell'ottica di una creazione di valore a lungo termine. Il Piano d'incentivazione si basa sull'attribuzione gratuita di opzioni non trasferibili che conferiscono ai beneficiari il diritto di (i) acquisire azioni proprie della Società o (ii) sottoscrivere nuove azioni emesse dalla Società nel rapporto di un'azione per ogni opzione esercitata o (iii), su scelta del Consiglio di Amministrazione, ricevere un pagamento pari alla differenza tra (a) il valore di mercato di ciascuna azione alla sua data di esercizio (corrispondente alla media aritmetica del prezzo ufficiale delle azioni DIS nel mese precedente la data d'esercizio) e (b) il prezzo d'esercizio di ciascuna azione. Il prezzo d'esercizio delle opzioni è stato determinato sulla base della media aritmetica dei corsi di chiusura dell'azione negli ultimi trenta giorni prima della data di approvazione del Piano da parte dell'assemblea degli azionisti ed è pari a Euro 0,452823 per azione. L'esercizio delle opzioni da parte dei beneficiari è vincolato al raggiungimento di determinati obiettivi quantitativi (rendimento delle azioni sul mercato azionario e risultati finanziari in termini di utile operativo complessivo (EBIT) durante il periodo 2016-2018). L'esercizio delle opzioni può avere luogo – a condizione che siano soddisfatti gli obiettivi quantitativi di cui sopra – entro il periodo tra il 1 giugno 2019 e il 31 maggio 2020 (o in altro periodo determinato dal Consiglio di Amministrazione). Il numero massimo di opzioni destinate al Piano è 8.500.000 per l'acquisto/sottoscrizione di un numero massimo di

8.500.000 azioni della Società. Il numero di opzioni conferite al 30 giugno 2016 ammontava a 7.970.000. Se tutte le opzioni fossero esercitate e la Società decidesse di soddisfare tutte le richieste ricevute mediante la concessione del diritto di sottoscrivere nuove azioni emesse, l'aumento complessivo di 8.500.000 azioni comporterebbe una diluizione del capitale sociale dell'1,945%.

- Assemblea ordinaria degli azionisti: Il 20 aprile 2016 l'assemblea ordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato il bilancio civilistico e consolidato 2015 della Società e ha deliberato il pagamento di un dividendo pari a US\$ 0,0295 lordi per azione emessa da distribuirsi dalle riserve distribuibili, compresa la riserva sovrapprezzo azioni.
- L'assemblea ordinaria degli azionisti di DIS ha altresì deliberato quanto segue: l'approvazione dell'operato dei membri del Consiglio di Amministrazione per l'adequato esercizio del loro incarico per l'esercizio concluso il 31 dicembre 2015, in conformità alle leggi lussemburghesi applicabili; l'approvazione dell'importo lordo fisso complessivo degli emolumenti degli amministratori (tantièmes) per l'esercizio 2016 e l'accettazione della politica generale sulle remunerazioni 2016 della Società descritta alla sezione I della relazione sulle remunerazioni 2015 del Consiglio di Amministrazione; l'approvazione del piano di stock option della Società così come illustrato nel documento informativo e nella relativa relazione del Consiglio di Amministrazioni, entrambi approvati il 3 marzo 2016 e disponibili sul sito web della Società; l'autorizzazione del rinnovo dell'autorizzazione al Consiglio di Amministrazione della Società ad effettuare in una o più occasioni - per le finalità illustrate nella relazione del Consiglio di Amministrazione, disponibile sul sito web della Società, e in conformità con tutte le leggi e le normative applicabili - riacquisti e cessioni di azioni della Società sul mercato regolamentato nel quale le azioni della Società sono ammesse allo scambio, o nella diversa modalità selezionata dal Consiglio di Amministrazione durante un periodo di cinque (5) anni dalla data dell'attuale assemblea ordinaria degli azionisti, per un massimo di 42.851.356 azioni ordinarie della Società, entro un intervallo di prezzo da: i) un prezzo per azione non inferiore di più del 10% rispetto al prezzo ufficiale delle azioni riportato nella sessione di contrattazione il giorno prima di svolgere ogni singola operazione; a ii) un prezzo per azione non superiore di più del 10% del prezzo ufficiale delle azioni riportato nella sessione di contrattazione il giorno prima di svolgere ogni singola operazione.
- **Distribuzione dei dividendi:** Il 25 maggio 2016, d'Amico International Shipping S.A. ha pagato ai suoi azionisti un dividendo lordo di US\$ 0,0295 per azione emessa (US\$ 0,025075 al netto della ritenuta d'acconto massima applicabile del 15%) per un totale lordo di US\$ 12,4 milioni con la relativa data di stacco della cedola n. 4 il 23 maggio 2016 e data di registrazione il 24 maggio 2016 (non è stato versato alcun dividendo in riferimento alle 7.760.027 azioni riacquistate dalla Società, azioni proprie non dotate di diritto al dividendo).

d'Amico Tankers d.a.c.:

Navi di nuova costruzione: nel mese di gennaio 2016, la M/T High Trust, una nuova nave cisterna MR (Medium Range – 50.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. A partire da marzo 2016 la nave è impiegata da un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di tre anni, a una tariffa giornaliera remunerativa.

Nel mese di maggio 2016, la M/T Cielo di Capri, una nuova nave cisterna handysize (39.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. A partire da maggio 2016 la nave è impiegata da un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di 24-35 mesi, a una tariffa giornaliera remunerativa.

Nel mese di luglio 2016, la M/T Cielo di Hanoi, una nuova nave cisterna handysize (39.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c.

Nel mese di ottobre 2016, la M/T Cielo di Salerno, una nuova nave cisterna handysize (39.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c.

Nel mese di novembre 2016, la M/T High Wind, una nuova nave cisterna MR (Medium Range – 50.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. A partire da dicembre 2016 la nave è impiegata da un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di tre anni, a una tariffa giornaliera remunerativa.

- "Flotta di proprietà di seconda mano": nel mese di marzo 2016, d'Amico Tankers d.a.c. ha acquistato da d'Amico Shipping Italia S.p.A. la M/T Cielo di Milano, una nave cisterna handysize da 40.081 dwt costruita nel 2003 dai cantieri Shina Shipbuilding (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 14,0 milioni. Tale corrispettivo è stato determinato sulla base del valore di mercato stimato da una società specializzata indipendente; inoltre la transazione, essendo considerata un'"operazione con parti correlate", è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione e valutata dal Comitato Controllo e Rischi in conformità con le procedure societarie. La M/T Cielo di Milano è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. nel luglio 2016.
- Nuovo finanziamento: Nel mese di marzo 2016, d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda) ha ottenuto un nuovo finanziamento da US\$ 250 milioni a termini molto competitivi presso un *pool* di nove primari istituti finanziari: Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Nordea Bank, ING Bank, Banca IMI, Commonwealth Bank of Australia, Skandinaviska Enskilda Banken (SEB), The Governor and Company of the Bank of Ireland, Crédit Industriel et Commercial, DnB. Tale nuova linea di credito servirà a i) rifinanziare otto navi esistenti (tutte costruite tra il 2004 e il 2006) prorogando l'attuale scadenza del debito dal 2017 al 2021; e ii) fornire un finanziamento per sei navi di nuova costruzione. La linea di credito ha un tasso d'interesse molto competitivo e una scadenza finale di cinque anni a partire dalla data di utilizzo per le navi esistenti e dalla data di consegna per le navi di nuova costruzione. Le clausole e altre condizioni sono coerenti con quelle delle linee di credito esistenti di d'Amico Tankers d.a.c., debitamente garantite dalla Società. Ad oggi e in seguito a quest'ultima linea di credito, d'Amico Tankers d.a.c. si è già quindi assicurata il 100% del suo fabbisogno di finanziamento a lungo termine per il piano d'investimento da US\$ 755,0 milioni incominciato nel 2012.
- Flotta impiegata a noleggio: A gennaio 2016, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa di nolo molto vantaggiosa, un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere a febbraio 2016. Nello stesso mese, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa di nolo molto vantaggiosa, un contratto *time charter* con un'importante raffineria che sarebbe dovuto scadere a gennaio 2016.

Nel mese di novembre 2016, d'Amico Tankers d.a.c. ha "fissato" una delle sue navi a noleggio MR con un'importante compagnia petrolifera, attraverso un contratto *time charter* di 1 anno ad una tariffa remunerativa.

Nel mese di dicembre 2016, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per altri 3 anni un contratto *time charter* con un'importante società di raffinazione che sarebbe dovuto scadere a febbraio 2017.

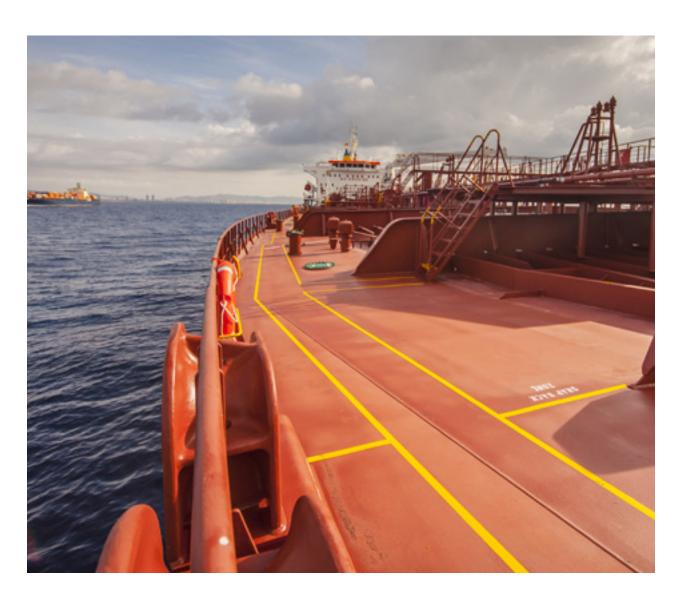
• Flotta in "noleggio passivo": Nel mese di gennaio 2016, la M/T Baizo, nave MR costruita nel 2004 e presa a nolo da d'Amico Tankers d.a.c. nel 2014, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di febbraio 2016, la M/T Cielo di Roma, nave handysize costruita nel 2003 e presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. nel 2014, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di febbraio 2016, il contratto per la M/T Carina, nave MR costruita nel 2010 e presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. per un periodo di tre anni dal 2013, è stato prorogato per un periodo di ulteriori due anni, con opzione per un ulteriore anno.

Nel mese di marzo 2016, la M/T Port Louis, nave handysize costruita nel 2002 e presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. nel 2014, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di marzo 2016, i contratti per: la M/T Port Moody (nave MR costruita nel 2002), la M/T Port Said (nave MR costruita nel 2003), la M/T Port Stanley (nave MR costruita nel 2003), la M/T Port Stanley (nave MR costruita nel 2003), la M/T Port Russel (nave handysize costruita nel 2002) e la M/T Port Stewart (nave handysize costruita nel 2003), tutte prese a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. dal terzo/quarto trimestre 2014, sono stati rinnovati fino al 2017/2018.



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

d'Amico International Shipping:

- Modifiche allo statuto della Società e aumento del capitale sociale autorizzato: Nel mese di gennaio 2017, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che in ottemperanza alle recenti e importanti modifiche della legge del Lussemburgo del 10 agosto 1915 sulle società commerciali, introdotte dalla legge del 10 agosto 2016 (la "Legge sulle società"), il diritto applicabile di d'Amico International Shipping S.A., il consiglio di amministrazione della Società (il "Consiglio di Amministrazione") ha deliberato la convocazione di un'assemblea straordinaria degli azionisti da tenersi in data 3 marzo 2017 (l'"Assemblea straordinaria") volta a modificare lo statuto della Società così da allinearne le disposizioni con la Legge sulle società del Lussemburgo modificata, e allo stesso tempo cogliere l'opportunità di fissare il capitale sociale autorizzato, compreso il capitale sociale emesso esistente della Società, ad un importo totale di cento milioni di dollari USA (US\$ 100.000.000), consentendo al Consiglio di Amministrazione di aumentare il capitale sociale della Società entro i prossimi cinque anni allo scopo di rafforzare il capitale sociale e la flessibilità finanziaria della Società. In coerenza con la strategia storicamente perseguita dalla Società, tale aumento di capitale futuro potrebbe rappresentare un altro passaggio rilevante nel suo percorso di crescita continua ed espansione all'interno dei suoi mercati tradizionali. I proventi di tali aumenti di capitale futuri, se approvati, potrebbero essere destinati a diverse esigenze della Società e delle sue società controllate che potrebbero sorgere nel corso del tempo, quali a titolo esemplificativo, ma non limitativo, aumentare la flessibilità finanziaria della Società, cogliere opportunità di investimento, supportare il piano di stock option della Società e altre finalità generali dell'azienda. Tenendo conto delle condizioni di mercato e delle esigenze aziendali, un aumento di capitale potrebbe avere luogo a breve-medio termine. L'azionista di maggioranza della Società, d'Amico International S.A., che attualmente detiene 249.738.038 azioni della Società (pari al 58,28% del capitale sociale totale della Società) ha confermato il suo impegno a esprimere un voto favorevole alle modifiche dello statuto della Società proposte in occasione dell'Assemblea straordinaria ed a sottoscrivere di volta in volta, secondo i termini e le condizioni stabiliti dalla Società, qualsiasi nuova azione o altro strumento finanziario che verrà offerto in un potenziale aumento di capitale futuro, almeno proporzionalmente alla sua partecipazione esistente, tramite l'esercizio dei diritti di sottoscrizione privilegiata che potrebbero esserle attribuiti.
- Lussemburgo, 3 marzo 2017 L'Assemblea Straordinaria degli Azionisti di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato:
 - di approvarela proposta di modifica dello statuto della Società al fine di renderlo conforme alla nuova Legge lussemburghese sulle Società, di incrementare il capitale autorizzato e di rinnovare per un periodo di 5 anni la delega al Consiglio di Amministrazione ad aumentare il capitale della Società in una o più tranche e limitare o eliminare il Diritto di Opzione degli Azionisti esistenti.
 - di fissare il capitale autorizzato della Società, includendo il capitale emesso, ad un ammontare complessivo
 pari a 100 milioni di dollari, suddiviso in 1 miliardo di azioni senza valore nominale e di rinnovare, per un
 periodo di 5 anni, la delega al Consiglio di Amministrazione ad incrementare il capitale in una o più tranche
 entro i predetti limiti di capitale autorizzato, con anche il potere del Consiglio di Amministrazione di limitare
 o eliminare, parzialmente o totalmente, i diritti di opzione degli azionisti esistenti.

- Il Consiglio di Amministrazione della Società esercitando i poteri delegati dall'Assemblea Straordinaria degli Azionisti illustrati in precedenza ha deliberato:
 - Di predisporre l'avvio di un'offerta pubblica di diritti, in Lussemburgo ed in Italia, destinata agli azionisti della Società risultante in un aumento del capitale sociale della Società attraverso l'emissione di nuove azioni prive di valore nominale ed aventi gli stessi diritti (incluso, a titolo meramente esemplificativo e non esaustivo, il diritto ai dividendi) delle azioni in circolazione alla data di emissione, fino ad un massimo dell'equivalente in dollari di 35 milioni di Euro (comprensivo di sovrapprezzo); le nuove azioni saranno offerte agli azionisti della Società titolari di Diritti di Opzione (i " ") per la sottoscrizione delle nuove azioni della Società (le "Nuove Azioni") con assegnazione contestuale di warrant gratuiti esercitabili entro un periodo di cinque anni (i "Warrant"). I Warrant conferiscono ai titolari il diritto alla sottoscrizione di nuove azioni di compendio senza valore nominale con gli stessi diritti delle azioni in circolazione alla data di emissione (le "Azioni di Compendio") (l'"Offerta dei Diritti"). Le Nuove Azioni non sottoscritte durante il periodo di offerta dei diritti, saranno offerte dalla Società in un successivo private placement (il "Private Placement" ed, insieme con l'offerta di diritti, l'"Offerta");
 - i Warrant, se debitamente esercitati in accordo con i termini e le condizioni dei Warrant che verranno stabiliti dal Consiglio di Amministrazione della Società in prossimità dell'avvio dell'Offerta, porteranno ad un aumento di capitale della Società, entro i limiti del capitale autorizzato, sino ad un massimo pari all'equivalente in dollari di 60 milioni di Euro (incluso il sovrapprezzo), attraverso l'emissione di Azioni di Compendio prive di valore nominale ed aventi godimento regolare e le medesime caratteristiche delle azioni ordinarie della Società in circolazione alla data di emissione;
- Le Nuove Azioni, le Azioni di Compendio ed i Warrant saranno scambiati sul segmento Star del Mercato Telematico
 Azionario e la relativa procedura per l'ammissione alle negoziazioni dei Warrant sarà tempestivamente avviata
 presso Borsa Italiana.

d'Amico Tankers d.a.c.:

- "Flotta di proprietà di seconda mano": Nel mese di gennaio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha venduto la M/T High Endurance e la M/T High Endeavour, due navi cisterne medium range da 46.992 dwt, costruite nel 2004 da STX, Corea del Sud (le "Navi"), a Sea World Tankers, un cliente di Sea World Management SAM (l'"Acquirente"), per un corrispettivo di US\$ 13,5 milioni ciascuna. Nel contempo, d'Amico Tankers d.a.c. manterrà l'impiego commerciale delle navi avendo altresì concluso con l'Acquirente un contratto time charter quadriennale ad una tariffa interessante.
- Flotta impiegata a noleggio: A febbraio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno, a
 una tariffa di nolo molto vantaggiosa, un contratto time charter con un'importante compagnia petrolifera che
 sarebbe dovuto scadere nel primo trimestre.
- Flotta in "noleggio passivo": Nel mese di febbraio 2017, il contratto per la M/T High Enterprise, nave MR costruita nel 2009 e presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. da allora, è stato prorogato per un altro anno ad una tariffa ridotta.
- Navi di nuova costruzione: Nel mese di gennaio 2017, la M/T High Challenge, una nuova nave cisterna MR (Medium Range 50.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata alla Società.

• Flotta in costruzione: Nel febbraio 2017, d'Amico Tankers ha concordato con Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. – Corea del Sud di rimandare la consegna della sua prima nave LR1 di nuova costruzione (Long Range – 75.000 dwt) da aprile 2017 a ottobre 2017. Questo accordo da' seguito alla specifica richiesta di una grande compagnia petrolifera nonché importante cliente della Società, che prenderà la nave a noleggio con un contratto time charter di 18 mesi alla sua consegna da parte di Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd. – Vietnam. Allo stesso tempo, anche le date di consegna stimate delle altre 5 navi LR1 in costruzione presso Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd. – Vietnam sono state leggermente posticipate di circa 2 mesi rispetto al programma originale.

GLENDA International Shipping d.a.c.:

• Flotta impiegata a noleggio: Nel mese di febbraio 2017, GLENDA International Shipping d.a.c. ha ridotto le tariffe di noleggio per le sue 6 navi MR di proprietà per un periodo di 12 mesi a decorrere dalla fine del primo trimestre 2017. Tre di queste navi sono attualmente noleggiate a d'Amico Tankers Limited e tre navi al Gruppo Glencore.

Il profilo delle navi di d'Amico International Shipping in uso è riepilogato di seguito.

	Al 31 Dicembre 2016			Al 2 marzo 2017		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	23,3	8,0	31,3	22,3	8,0	30,3
A noleggio	18,5	3,0	21,5	20,5	3,0	23,5
Totale	41,8	11,0	52,8	42,8	11,0	53,8

Evoluzione prevedibile della gestione

I noli hanno registrato una correzione rispetto ai livelli migliori raggiunti a fine 2016 / inizio 2017, tornando a quote simili a quelle raggiunte nel terzo trimestre dello scorso anno. Le previsioni dell'AIE sui volumi di produzione delle raffinerie nel primo trimestre 2017 sono state riviste al ribasso nel mese di gennaio 2017 di 260.000 barili al giorno, pari ad una crescita su base annua di soli 80.000 barili al giorno. Dopo aver registrato un picco nel mese di agosto 2016, le scorte di raffinati dell'industria dell'OCSE hanno subito un drastico calo di 80 milioni di barili al giorno, pari al 5,1% annuo. Tuttavia rimangono a livelli elevati rispetto agli standard storici e sono ancora necessarie ulteriori riduzioni per poter definire il contesto adatto per una crescita più sana della domanda di trasporto dei raffinati. A tal riguardo, un prolungato intervento di manutenzione delle raffinerie in primavera potrebbe contribuire a tagliare ulteriormente le scorte.

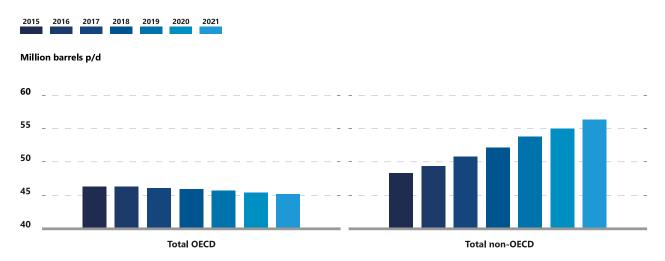
I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati di trasporto con cisterne e sui risultati di d'Amico International Shipping sono (i) l'offerta globale di petrolio, (ii) il prezzo del greggio e margini delle raffinerie, (iii) la domanda di prodotti raffinati e (iv) il tasso di aumento della flotta di navi cisterna. Di seguito sono riportati alcuni dei fattori che potrebbero favorire una ripresa del mercato delle navi cisterna nel medio periodo:

Domanda di navi cisterna

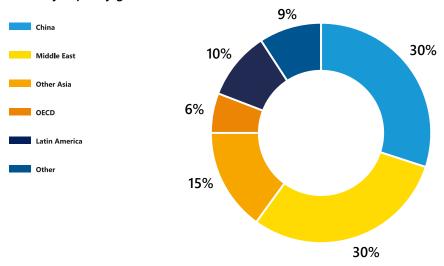
- Il resoconto dell'Agenzia Internazionale dell'Energia di febbraio 2017 prevede che, ipotizzando normali condizioni meteorologiche, la domanda di raffinati aumenterà di 1,4 milioni di barili al giorno nel 2017, una revisione al rialzo di 100.000 barili al giorno rispetto quanto riportato in precedenza.
- La forte crescita della domanda interna di raffinati in India è destinata a continuare, e si prevede superi gli

incrementi della capacità di raffinazione. Durante i primi nove mesi dello scorso anno le esportazioni di raffinati indiani sono aumentate del 13% mentre le importazioni del 18%, il che suggerirebbe che il commercio di raffinati generato dall'India si espande proporzionalmente all'aumento del deficit tra la crescita della domanda di petrolio e la capacità di raffinazione.

Global Oil Demand¹ 2015 - 2021



Refinery capacity growth¹ 2016-2021

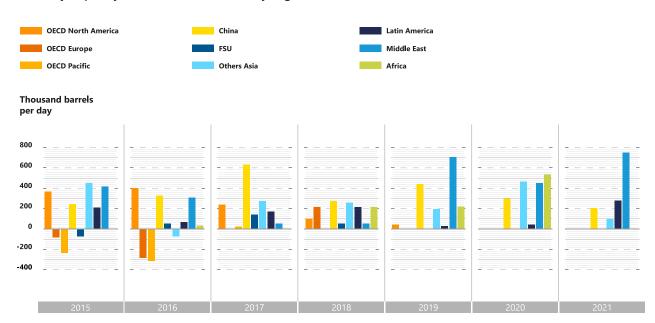


- I limiti imposti a livello globale sul contenuto di zolfo nei combustibili per il trasporto su gomma stanno diventano più restrittivi. Quest'anno sia gli Stati Uniti che la Cina introdurranno vincoli alle emissioni per i carburanti per i trasporti, che potrebbero tradursi in nuovi flussi commerciali. Gli Stati Uniti dovranno probabilmente importare prodotti riformati da miscelare per produrre tali carburanti soggetti a specifiche più elevate. Per contro, la Cina è in grado di produrre questi combustibili e probabilmente esporterà quelli dotati di specifiche inferiori, che non può più utilizzare.
- L'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ha sancito che dal 2020 le navi dovranno utilizzare combustibili per uso marittimo con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5% al di fuori delle Aree di controllo delle emissioni, in

¹ Source: International Energy Agency Medium-Term Oil Market Report, Jan '17

calo rispetto all'attuale standard di 3,5%. Questa nuova normativa dovrebbe contribuire ad un incremento della domanda di distillati a bassissimo contenuto di zolfo. Inoltre, poiché tale combustibile non può essere prodotto in tutte le aree ed è improbabile che siano disponibili sufficienti investimenti per aggiornare le raffinerie esistenti per la sua produzione, dovranno esserne importati considerevoli quantitativi. Questo potrebbe sostenere strutturalmente la domanda di navi cisterna.

Refinery capacity additions 2015-2021 by region



- Secondo Clarksons, i volumi di raffinati trasportati via mare sono aumentati ad un tasso medio di crescita annua del 4,4% dal 2000, favoriti dall'espansione della capacità di raffinazione e dei volumi prodotti. Nonostante la piú debole crescita della produzione delle raffinerie nel 2016, attestatasi a 450.000 barili al giorno (+0,6%), Clarksons stima che il trasporto marittimo di raffinati sia aumentato nel corso dell'anno.
- I commerci marittimi prosperano in presenza di squilibri nel settore dei raffinati, tali squilibri potrebbero riscontrarsi in qualsiasi paese a causa delle differenze tra le tipologie di raffinati prodotti e richiesti, le tipologie e qualità dei raffinati prodotti dalle raffinerie ed i margini raggiunti dalle raffinerie a causa dei diversi prezzi del greggio utilizzato, dell'energia consumata e della sofisticatezza tecnologica degli impianti. La mappa mondiale delle raffinerie è in costante evoluzione, causando squilibri nell'offerta di raffinati tra le regioni. Questo potrebbe comportare che i viaggi a lungo raggio riducano efficacemente l'offerta di tonnellaggio. Con l'aumento di questi squilibri, la domanda di navi cisterna aumenterà.

Offerta di navi cisterna

- Secondo Affinity Shipping, nel 2016 sono state consegnate in totale 113 navi nel settore MR, un numero notevolmente in calo rispetto all'anno precedente.
- Secondo i dati di Clarksons, il registro delle commesse di navi cisterna MR la cui consegna è attualmente programmata nel 2017, comprende circa 89 navi. Ipotizzando ritardi e cancellazioni, il numero di navi consegnate sarà persino inferiore.

¹ Source: International Energy Agency Medium-Term Oil Market Report, Jan '17

- Per Affinity Shipping, nel 2016 sono state collocate solo 30 nuove commesse di navi cisterna MR, rispetto alle 91 nel 2015.
- È stato registrato e tuttora si registra, uno scarso se non alcun interesse nelle navi di nuova costruzione poiché il capitale disponibile per tali commesse è stato limitato dalla mancanza di finanziamenti bancari, da una riduzione dell'interesse degli investitori finanziari e dalla liquidità limitata degli operatori tradizionali. Inoltre, la crescente attenzione rivolta dai cantieri alla redditività dei nuovi contratti, nonché le modifiche normative che hanno aumentato i costi di costruzione, ha impedito che i prezzi di tali nuove costruzioni scendessero ulteriormente in modo da renderle competitive rispetto al tonnellaggio di seconda mano.

Growth in Seaborne Volumes of Refined Products vs Growth in the Handysize and MR Fleet¹



- Ritardi, cancellazioni e modifiche degli ordini hanno ridotto le consegne lo scorso anno e in media del 30% nei cinque anni precedenti.
- In media le navi cisterna MR vengono demolite dopo 22-25 anni. Secondo Affinity Shipping esistono circa 104 navi con età superiore ai vent'anni, pari a circa il 5% della flotta esistente.
- Le previsioni delle consegne e dell'aumento della flotta nel 2018 sono pertanto inferiori a quelle del 2017.
- I cantieri, in particolare in Corea del Sud, stanno attraversando un periodo di incertezza. La mancanza di commesse e gli scarsi rendimenti attuali e a breve termine, causeranno una probabile riduzione della loro capacità.
- I ritardi nei porti e la crescente lunghezza dei viaggi hanno costituito un fattore nel commercio di navi cisterna e stanno efficacemente riducendo la pronta offerta di tonnellaggio.

¹ Source: Clarksons, February 2017. Handysize and MR Fleet from 30k-60k dwt. Based on orderbook as at that date, without accounting for potential new orders

Corporate Governance e assetto proprietario

L'organizzazione e il governo della Società sono conformi alle leggi e alle normative in materia societaria applicabili in Lussemburgo e, per quanto possibile, alle raccomandazioni del Codice di autodisciplina di Borsa Italiana (consultabile sul sito web di Borsa Italiana all'indirizzo http://www.borsaitaliana.it/comitato-corporate-governance/codice/2014clean.pdf), non essendo tenuta al rispetto del regime di corporate governance della Borsa di Lussemburgo. Inoltre, essendo costituita in Lussemburgo e quotata sulla borsa italiana, la Società è soggetta agli obblighi di trasparenza stabiliti dai regolamenti europei direttamente applicabili di volta in volta, dalla legge lussemburghese dell'11 gennaio 2008, e successive modifiche, nonché a quelli previsti dalle leggi e normative italiane vigenti.

Conformemente all'articolo 123-bis del D.Lgs. 58/98 e in linea con le raccomandazioni del Codice di autodisciplina di Borsa italiana, la Società fornisce un'informativa completa del proprio assetto proprietario e del sistema governo societario al 31 dicembre 2016 nella Relazione sulla Corporate Governance e sull'assetto proprietario 2016 (la "Relazione"). Un paragrafo specifico della Relazione è dedicato alla legislazione applicabile alla Società in materia di offerte pubbliche di acquisto che include, inter alia, tutte le informazioni richieste dall'articolo 11 della legge lussemburghese del 19 maggio 2006, e successive modifiche e/o integrazioni che recepisce la direttiva 2004/25/CE del 21 aprile 2004 concernente le offerte pubbliche di acquisto (la "Legge sulle acquisizioni"). La Relazione è liberamente consultabile presso la sede legale della Società e sul suo sito web (www.damicointernationalshipping.com) nella sezione Corporate Governance, che contiene altri documenti concernenti il sistema di Corporate Governance della Società. È inoltre depositata preso Borsa Italiana S.p.A. e, tramite il sistema SDIR/NIS, presso la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB), la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF) e la Société de la Bourse de Luxembourg S.A. in veste di Meccanismo ufficialmente nominato per l'archiviazione centralizzata delle informazioni regolamentate (nel prosieguo, l'"OAM").

La Società è inoltre assoggettata alla legge del Lussemburgo del 21 luglio 2012 sullo squeeze-out e il sell-out dei titoli delle società ammessi alla negoziazione su un mercato regolamentato o che sono stati soggetti ad un'offerta pubblica, e alla circolare della CSSF n. 12/545 se qualsiasi persona fisica o giuridica, agendo da sola o di concerto con un'altra, diventa proprietaria direttamente o indirettamente di un numero di Azioni rappresentative di almeno il 95% del capitale sociale con diritto di voto e del 95% dei diritti di voto della Società.

Lo statuto non fa alcun riferimento alla procedura di offerta di acquisizione, pertanto si ritiene direttamente e integralmente applicabile la Legge sulle acquisizioni, che stabilisce che:

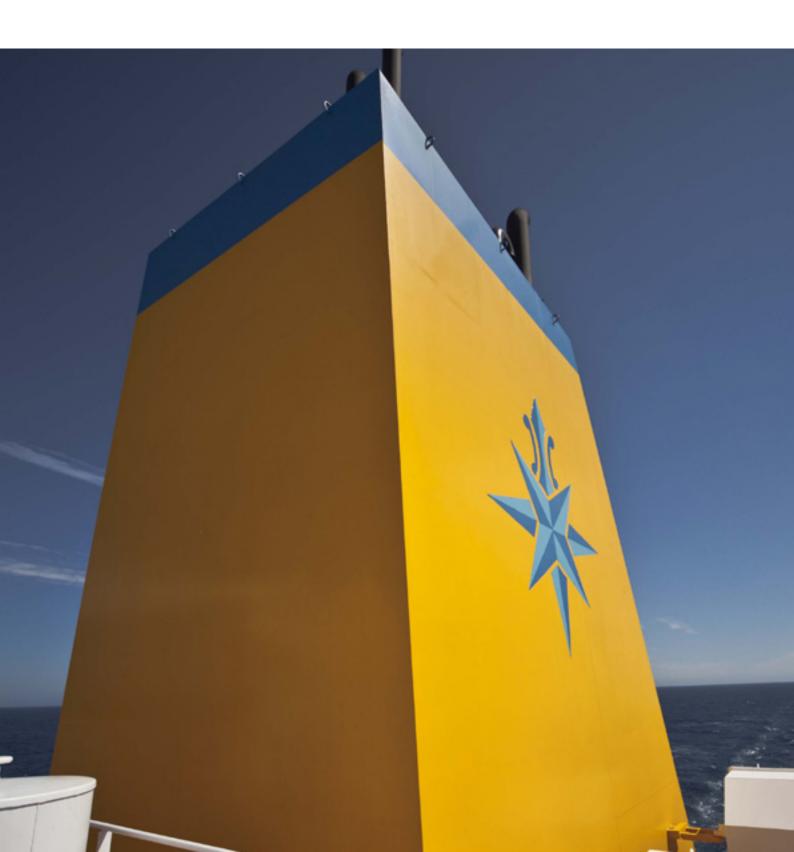
¹La Società rientra nella sfera di applicazione della Legge sulle acquisizioni. In applicazione dell'articolo 4, comma 2, punto b) di queste, e ai sensi dell'articolo 101-ter del TUF, l'autorità competente per vigilare su un'offerta di acquisizione delle azioni della Società sarà l'autorità di vigilanza italiana, la CONSOB. Il diritto italiano è il diritto applicabile per quanto concerne (i) il prezzo dell'offerta; (ii) la procedura dell'offerta e, n particolare, le informazioni sulla decisione degli offerenti di fare un'offerta; (iii) il contenuto del documento di offerta; e (iv) la pubblicizzazione dell'offerta. L'autorità di vigilanza lussemburghese, la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF), sarà invece competente (e sarà applicabile il diritto lussemburghese) conformemente alla Legge sulle acquisizioni e la circolare della CSSF n. 06/258 in relazione a questioni riguardanti le informazioni da fornire ai dipendenti della Società e a questioni relative al diritto societario, in particolare la percentuale di diritti di voto che conferisce il controllo e qualsiasi deroga dall'obbligo di lanciare un'offerta, nonché le condizioni in base alle quali il Consiglio di Amministrazione ha facoltà di intraprendere qualsiasi azione che potrebbe contrastare con gli obiettivi dell'offerta.

⁻ gli azionisti della Società hanno facoltà di deliberare, anche prima che un'offerta di acquisizione sia stata resa pubblica, di imporre al Consiglio di Amministrazione di sottoporre alla loro previa approvazione l'adozione di qualsiasi azione difensiva da parte del Consiglio di Amministrazione che potrebbe contrastare con gli obiettivi dell'offerta di acquisizione. In assenza di tale delibera, se del caso, il Consiglio di Amministrazione può essere libero di adottare azioni difensive senza la previa approvazione degli azionisti (misure difensive);

⁻ gli azionisti della Società hanno facoltà di deliberare che qualsiasi vincolo alla cessione applicabile ai propri titoli, nonché qualsiasi vincolo ai diritti di voto e/o a qualsiasi diritto di voto eccezionale cessi di essere applicabile ad un'offerta di acquisizione (regola di neutralizzazione).

GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO

Esercizio chiuso il 31 dicembre 2016



Conto Economico consolidato

US\$ migliaia	Nota	2016	2015
Ricavi	(3)	347.110	414.877
Costi diretti di viaggio	(4)	(85.724)	(104.166)
Ricavi base time charter	(5)	261.386	310.711
Costi per noleggi passivi	(6)	(117.198)	(138.758)
Altri costi operativi diretti	(7)	(73.509)	(65.847)
Costi generali e amministrativi	(8)	(15.690)	(15.141)
Altri proventi operativi	(9)	-	328
Utile dalla vendita di navi	(10)	-	5.839
Risultato operativo lordo / EBITDA *		54.989	97.132
Ammortamenti e svalutazioni	(14)	(44.855)	(33.332)
Risultato operativo / EBIT *		10.134	63.800
Proventi finanziari netti	(11)	1.767	9.138
(Oneri) finanziari netti	(11)	(24.134)	(17.153)
Quota di utile delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	(12)	230	339
Utile / (perdita) ante imposte		(12.003)	56.124
Imposte e tasse	(13)	(835)	(1.651)
Utile / (perdita) netto		(12.838)	54.473
Il risultato netto è interamente attribuibile ai posse	essori di str	umenti di capitale della Società	
Utile / (perdita) per azione in US\$(1)		0,129	(0,025)

^{*} si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 8

Conto Economico consolidato Complessivo

US\$ migliaia	2016	2015
Utile / (perdita) del periodo	(12.838)	54.473
Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Pr	ofitti o Perdite	
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/ (perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (cash flow hedge)	1.689	(3.764)
Variazioni nella riserva di conversione	(247)	(150)
Utile / (perdita) netto complessivo	(11.396)	50.559
Il risultato netto è interamente attribuibile ai possessori di s	trumenti di capitale della Societ	à
Utile/(Perdita) complessivo per azione in US\$ ⁽¹⁾	(0,027)	0,123

Le note riportate alle pagine da 52 a 98 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

⁽¹⁾ L'utile per azione è stato calcolato in base al numero medio di azioni circolanti pari a 420.295.298 nel 2016, mentre nel 2015 l'utile per azione era calcolato su un numero medio di 417.331.931 azioni circolanti. La diluizione dell'utile per azione nel 2016 era pari a (0,030), mentre nel 2015, compresa la conversione di warrant, ammontava a US\$ 0,132.

Situazione Patrimoniale e Finanziaria consolidata

US\$ migliaia	Nota	Al 31 Dicembre 2016	Al 31 Dicembre 2015
ATTIVITÀ			
Immobilizzazioni materiali	(14)	810.728	770.738
Partecipazioni in entità a controllo congiunto	(15)	3.261	4.504
Altre attività finanziarie non correnti	(16)	23.066	22.589
Totale attività non correnti		837.055	797.831
Attività disponibili per la vendita	(17)	66.352	-
Rimanenze	(18)	12.857	10.276
Crediti a breve e altre attività correnti	(19)	41.213	55.334
Altre attività finanziarie correnti	(16)	95	1.038
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(20)	31.632	45.485
Totale attività correnti		152.149	112.133
Totale attività		989.204	909.964
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Capitale sociale	(21)	42.851	42.284
Utili portati a nuovo	(21)	64.472	77.310
Altre riserve	(21)	256.043	265.119
Patrimonio netto totale		363.366	384.713
Banche e altri finanziatori	(22)	427.304	381.017
Altre passività finanziarie non correnti	(25)	8.420	15.320
Totale passività non correnti		435.724	396.337
Banche e altri finanziatori	(22)	124.975	86.775
Importi dovuti alla società controllante	(23)	10.001	-
Debiti a breve e altre passività correnti	(24)	43.059	33.233
Altre passività finanziarie correnti	(25)	11.885	8.547
Debiti per imposte correnti	(26)	194	359
Totale passività correnti		190.114	128.914
Totale passività e patrimonio netto		989.204	909.964

2 Marzo, 2017

Paolo d'Amico, Presidente

Marco Fiori, Amministratore Delegato

Le note riportate alle pagine da 52 a 98 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

Rendiconto Finanziario consolidato

US\$ migliaia	2016	2015
Utile / (perdita) del periodo	(12.838)	54.473
Ammortamenti e svalutazioni	44.855	33.332
Imposte correnti e differite	835	1.650
Oneri (proventi) finanziari	22.619	7.528
Variazioni di fair value su riconversione valutaria	(254)	484
Utile dalla vendita di navi	-	(5.839)
Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	(230)	(340)
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	54.987	91.288
Variazioni delle rimanenze	(2.581)	2.145
Variazioni dei crediti a breve	14.549	(6.534)
Variazioni dei debiti a breve	9.928	(2.560)
Imposte pagate	(1.428)	(1.166)
Interessi netti (pagati)	(17.872)	(15.551)
Variazioni di altre passività finanziarie	(2.065)	8
Variazioni della riserva sovrapprezzo azioni	149	-
Flussi di cassa netti da attività operative	55.667	68.495
Acquisto di immobilizzazioni	(151.198)	(164.420)
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	-	12.848
Alienazione della partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto ETL	1.238	-
Dividendo dalla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto ETL	330	198
Variazioni di altri crediti finanziari	433	-
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(149.197)	(151.374)
Aumento di capitale	2.921	405
Altre variazioni del patrimonio netto	(247)	(151)
Azioni proprie	(609)	(1.156)
Dividendi distribuiti	(12.412)	-
Finanziamenti della controllante	10.000	-
Variazioni di altri debiti finanziari	(1.000)	4.000
Rimborso finanziamenti bancari	(195.852)	(62.881)
Utilizzo finanziamenti bancari	270.606	114.566
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	73.407	54.783
Variazione netta in aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(20.123)	(28.096)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	40.287	68.383
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	20.164	40.287
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	31.632	45.485
Scoperti di conto corrente	(11.468)	(5.198)

Le note riportate alle pagine da 52 a 98 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto consolidato

US\$ migliaia	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve		Totale
		_	Altro	Cash-Flow hedge	
Saldo al 1° gennaio 2016	42.284	77.310	268.300	(3.181)	384.713
Aumento di capitale	567	-	2.354	-	2.921
Azioni proprie	-	-	(609)	-	(609)
Riserva sovrapprezzo azioni	-	-	149	-	149
Dividendi distribuiti	-	-	(12.412)	-	(12.412)
Utile (perdita) complessivo	-	(12.838)	(247)	1.689	(11.396)
Saldo al 31 dicembre 2016	42.851	64.472	257.535	(1.492)	363.366

US\$ migliaia	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve		Totale
		-	Altro	Cash-Flow hedge	
Saldo al 1º gennaio 2015	42.196	22.837	269.289	583	334.905
Aumento di capitale	88	-	317	-	405
Azioni proprie	-	-	(1.156)	-	(1.156)
Utile (perdita) complessivo	-	54.473	(150)	(3.764)	50.559
Saldo al 31 dicembre 2015	42.284	77.310	268.300	(3.181)	384.713

Le note riportate alle pagine da 52 a 98 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato

Note

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società per azioni (sociéte anonyme) di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 e avente sede legale in Lussemburgo. Il bilancio d'esercizio è stato redatto in conformità alle disposizioni dell'art. 3 della legge lussemburghese dell'11 gennaio 2008, che ha recepito la direttiva 2004/109/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 2004, sull'armonizzazione degli obblighi di trasparenza riguardanti le informazioni sugli emittenti i cui valori mobiliari sono ammessi alla negoziazione in un mercato regolamentato. La controllante di ultima istanza del Gruppo è d'Amico Società di Navigazione.

Il bilancio del Gruppo d'Amico International Shipping è redatto secondo i principi contabili internazionali (IFRS – International Financial Reporting Standards e IAS – International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) e adottati dall'Unione europea. Il termine "IFRS" include anche tutti gli "IAS", nonché tutte le interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), denominato in precedenza Standing Interpretations Committee (SIC) adottate dall'Unione europea. Il bilancio consolidato è predisposto secondo la convenzione del costo storico, ad eccezione di alcune attività e passività finanziarie che sono rilevate al *fair value* a conto economico.

Il bilancio è presentato in dollari statunitensi, valuta funzionale della Società e delle principali società controllate.

1. PRINCIPI CONTABILI

Di seguito sono illustrati i principi contabili, applicati in maniera uniforme.

Continuità aziendale

Nel 2016 la Società ha attraversato un periodo di difficoltà del mercato dei noli, registrando una perdita di US\$ 12,8 milioni per l'esercizio, e di US\$ 6,2 milioni escludendo la perdita durevole di valore di US\$ 6,6 milioni sulle tre navi disponibili per la vendita. A livello operativo, il Gruppo è rimasto redditizio, con un utile operativo di US\$ 55,0 milioni nell'esercizio, compensato da ammortamenti e svalutazioni per US\$ 44,9 milioni e oneri finanziari netti pari a US\$ 22,4 milioni. Gli amministratori ritengono che le prospettive future riservino sfide a breve termine, ma che in base alle previsioni di stimati analisti specializzati nel settore della navigazione, alla natura ciclica degli utili nel settore e alla media delle tariffe base time-charter storiche, le tariffe di noleggio e i valori degli attivi si riprenderanno nel medio periodo, facendo tornare il Gruppo in una posizione di utili netti.

Come riportato a pagina 40, lo stato patrimoniale della Società riporta una posizione netta attiva di US\$ 363,4 milioni, tuttavia, presenta passività correnti nette per US\$ 38,0 milioni principalmente dovute a prestiti in scadenza entro i prossimi 12 mesi. Per gestire i requisiti di liquidità della Società, gli amministratori hanno avviato la cessione di diverse navi. In particolare, a gennaio 2017 la Società ha firmato accordi vincolanti per la cessione di due di queste navi, la High Endurance e la High Endeavour, per US\$ 13,5 milioni ciascuna, che risulterà in un aumento di liquidità pari a circa US\$ 5,2 milioni per ciascuna di esse, dopo aver ripagato il relativo debito. Le trattative con potenziali acquirenti per la cessione di altre navi sono attualmente in corso. Sebbene non vi sia certezza che venga conclusa una vendita, gli amministratori sono soddisfatti del grosso interesse dimostrato da molti potenziali acquirenti e quindi del fatto che queste navi saranno adeguatamente vendute al valore di mercato a breve termine. In base alle trattative condotte finora, gli amministratori nutrono la ragionevole aspettativa che la vendita delle navi rimanenti proceda con successo. Al momento della vendita, anche qualsiasi debito correlato sarà ripagato.

Per quanto riguarda la liquidità del Gruppo e ulteriori esigenze di risorse, gli amministratori hanno deliberato di convocare un'assemblea straordinaria degli azionisti da tenersi in data 3 marzo 2017 (l'"Assemblea straordinaria")

allo scopo di modificare lo statuto della Società così da allinearne le disposizioni alle modifiche della Legge sulle società del Lussemburgo, e allo stesso tempo cogliere l'opportunità di fissare il capitale sociale autorizzato, compreso il capitale sociale emesso esistente della Società, ad un importo totale di cento milioni di dollari USA (US\$ 100.000.000), consentendo al Consiglio di Amministrazione di aumentare il capitale sociale della Società mediante l'emissione di un massimo di circa 571 milioni di azioni entro i prossimi cinque anni allo scopo di rafforzare il capitale sociale e la flessibilità finanziaria della Società. Gli amministratori sottolineano che, in coerenza con la strategia storicamente perseguita dalla Società, tale futuro aumento di capitale potrebbe rappresentare un altro passaggio rilevante nel suo percorso di crescita continua ed espansione all'interno dei suoi mercati tradizionali. I proventi di tali futuri aumenti di capitale, se approvati, sarebbero destinati a diverse esigenze della Società e delle sue società controllate che potrebbero sorgere nel corso del tempo quali, a titolo esemplificativo ma non limitativo, l'aumento della flessibilità finanziaria della Società e la soluzione delle esigenze di liquidità a breve termine. Allo stesso tempo e con lo stesso scopo, la Società sta valutando alternative per rifinanziare parte del suo debito bancario esistente, estendendo il proprio profilo di rimborso. Tenendo conto delle condizioni di mercato e delle esigenze aziendali, se gli amministratori lo ritenessero necessario, un aumento di capitale potrebbe avere luogo a breve-medio termine.

Gli amministratori hanno concluso che l'insieme di queste circostanze rappresenta un'incertezza rilevante che mette notevolmente in dubbio la continuità aziendale della Società e, pertanto, la Società potrebbe non essere in grado di realizzare le proprie attività e estinguere le proprie passività o di rispettare i propri vincoli finanziari nel corso della normale attività d'impresa. Ciò nonostante, dopo aver condotto indagini e valutato le incertezze sopra descritte, gli amministratori prevedono ragionevolmente che la Società sia dotata di risorse adeguate per rimanere operativa nel prossimo futuro. Per questo motivo, continuano ad adottare il principio di continuità aziendale nella predisposizione del bilancio consolidato.

Principi di consolidamento

Il bilancio presenta i risultati consolidati della società controllante, d'Amico International Shipping S.A., e delle sue controllate per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016.

Società controllate

Sono società controllate tutte le entità sulle quali il gruppo esercita il controllo. Il gruppo controlla un'entità quando è esposto, o ha diritto, a rendimenti variabili risultanti dal proprio coinvolgimento con l'entità e ha la capacità di influire su tali rendimenti attraverso il proprio potere di indirizzare le attività dell'entità. Le controllate sono integralmente consolidate dalla data in cui il controllo viene trasferito al gruppo, mentre vengono escluse dal perimetro di consolidamento dalla data in cui cessa il controllo.

Le attività e le passività della controllante e delle controllate sono consolidate voce per voce e il valore contabile degli investimenti detenuti dalla controllante e dalle altre controllate consolidate viene eliminato a fronte della corrispondente quota di patrimonio netto. In fase di redazione del bilancio consolidato vengono eliminati i saldi e le operazioni infragruppo e i rispettivi utili, nonché gli utili e le perdite non realizzati relativi alle operazioni infragruppo. Le partecipazioni di minoranza e la quota dell'utile di competenza di terzi, se del caso, sono esposti separatamente dal patrimonio netto del Gruppo, in base alla percentuale delle attività nette del Gruppo di loro pertinenza.

Entità a controllo congiunto

Le entità a controllo congiunto sono imprese sulle cui attività il Gruppo esercita un controllo congiunto, come definito nell'IFRS 11 - Accordi a controllo congiunto. Il trattamento contabile dipende dal tipo di accordo a controllo congiunto, determinato prendendo in considerazione i diritti e gli obblighi dell'investitore. Nel bilancio consolidato, le attività, le passività, i ricavi e i costi delle entità a controllo congiunto sono esposti proporzionalmente in base

alla quota di interessenza del Gruppo, mentre le joint venture sono iscritte utilizzando il metodo del patrimonio netto; la quota di utile o perdita della partecipata di competenza del Gruppo viene iscritta a Conto economico consolidato; le distribuzioni ricevute da una partecipata riducono il valore contabile della partecipazione; le variazioni post-acquisizione delle Altre componenti dell'utile/(perdita) complessivo sono esposte nell'Altro utile/ (perdita) complessivo con una corrispondente rettifica al valore contabile della partecipazione.

Quando la quota del Gruppo nelle perdite di una joint venture o di un'impresa collegata supera la partecipazione del Gruppo in tale joint venture o collegata, il Gruppo cessa di rilevare la propria quota delle perdite future. Vengono costituiti accantonamenti per ulteriori perdite e viene iscritta una passività solamente nella misura in cui il Gruppo abbia assunto obbligazioni legali o implicite o effettuato pagamenti per conto della joint venture o della collegata. A ogni data di bilancio, il Gruppo stabilisce se vi siano prove oggettive di perdita durevole di valore dell'investimento nella società collegata. In caso affermativo, il Gruppo calcola l'importo della perdita di valore come differenza tra il valore recuperabile della società collegata e il suo valore contabile e iscrive l'importo alla voce di conto economico "quota di utile/(perdita) delle collegate".

Ai fini della conformità all'applicazione dell'IFRS 11, il Gruppo ha precedentemente valutato e successivamente confermato il proprio controllo sulla struttura, la forma giuridica, le condizioni degli accordi contrattuali e altri fatti e circostanze degli accordi a controllo congiunto; di conseguenza Glenda International Shipping (GIS) e High *Pool* Tankers Limited (HPT) saranno trattate come entità a controllo congiunto e consolidate voce per voce, mentre l'investimento in DM Shipping (DMS) e Eco Tankers Ltd. (ETL), il cui oggetto principale è la costruzione e la gestione di navi, precedentemente incluse in un consolidamento proporzionale, sarà trattato come joint venture e troverà applicazione il metodo del patrimonio netto, poiché le parti che esercitano il controllo congiunto sull'entità hanno diritto alle sue attività nette. Nel caso di DM Shipping, la questione fondamentale è che i co-azionisti sono anche il principale cliente della società e il noleggio costituisce la principale fonte di rendimenti variabili per la società. Nell'altro caso - Eco Tankers Limited - DIS esercita un potere gestionale vincolante assumendosi la responsabilità delle attività operative della società.

Operazioni in valuta

Gran parte dei ricavi e dei costi del Gruppo è denominata in dollari USA, la valuta funzionale della Società. Le operazioni poste in essere nel corso dell'esercizio in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite all'opportuno tasso di cambio in vigore al momento dell'operazione stessa. Le attività e le passività monetarie denominate in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite al tasso in vigore alla data di bilancio. Tutte le differenze di cambio sono state imputate a conto economico.

Nel bilancio consolidato, le voci di conto economico delle controllate i cui bilanci non sono redatti in dollari USA sono convertite al tasso di cambio medio del periodo, mentre le attività e le passività sono convertite ai tassi di cambio in vigore alla data di bilancio. Le differenze di cambio originate dalla conversione del bilancio in dollari USA sono imputate direttamente nel conto economico complessivo.

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

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio gli Amministratori effettuano stime contabili e in alcuni casi congetture. Le decisioni della dirigenza si basano sull'esperienza passata e sulle previsioni legate al verificarsi di eventi futuri, e pertanto sono da considerarsi ragionevoli. Le stime e le decisioni di natura contabile rilevanti sono espresse per tutte le aree di business e sono riviste continuamente. Di seguito sono elencate le aree maggiormente interessate da tali procedimenti.

Valore di bilancio delle navi.

Il valore contabile delle navi può discostarsi anche sensibilmente dal valore di mercato. È infatti determinato dalla valutazione effettuata dalla dirigenza della vita utile residua delle navi, al loro valore residuo e agli indicatori di perdita durevole di valore. Se il valore di bilancio delle navi supera il valore di realizzo, viene iscritta una svalutazione per perdita durevole di valore.

Proventi da controstallie.

I proventi da controstallie vengono rilevati come parte del viaggio al momento dell'erogazione del servizio, conformemente ai termini e alle condizioni del contratto di noleggio, sulla base di una stima dell'importo guadagnato durante il periodo sui viaggi non portati a termine.

Spese di viaggio.

Le spese di viaggio su viaggi non portati a termine sono stimate sulla base delle spese medie storicamente rilevate per viaggi standard completati dalla Società.

Debiti d'imposta.

I debiti d'imposta sono calcolati prendendo in considerazione la posizione fiscale specifica, determinata dal quadro normativo vigente nei paesi in cui operiamo. I debiti d'imposta possono essere influenzati dalle modifiche applicate al trattamento o alla valutazione fiscale dei ricavi da attività di trasporto, delle ritenute fiscali sui noli, della tonnage tax e dell'imposta sul valore aggiunto.

Valutazione del fair value.

Il "fair value" è il prezzo che si percepirebbe dalla vendita di un'attività o che si pagherebbe per trasferire una passività in una transazione ordinaria sul mercato principale/più vantaggioso alla data di valutazione, alle condizioni di mercato vigenti, indipendentemente dal fatto che il prezzo sia direttamente osservabile o venga stimato tramite un'altra tecnica di valutazione. Il fair value degli strumenti finanziari è rappresentato dalla loro quotazione di mercato o, se non disponibile, dal valore risultante dall'adozione di adeguati modelli di valutazione finanziaria che tengano conto di tutti i fattori utilizzati dagli operatori del mercato e dei prezzi ottenuti in operazioni simili effettivamente eseguite sul mercato.

Per ottenere una specifica valutazione al *fair value* ci si basa sui prezzi quotati o sulle informazioni dei *broker*, nonché sulla periodica verifica delle rettifiche di dette valutazioni e dei dati non osservabili, in modo da classificare tali valutazioni nel livello di *fair value* appropriato. Nella valutazione del *fair value* bisogna avvalersi del maggior numero possibile di dati di mercato.

Per misurare il fair value si fa ricorso a tecniche di valutazione basate su tre livelli di elementi:

- Gli elementi del primo livello sono costituiti dai prezzi quotati su mercati attivi per attività o passività identiche;
- Gli elementi del secondo livello, diversi dai prezzi quotati inclusi nel livello 1, sono osservabili direttamente o indirettamente per l'attività o la passività in esame;
- Gli elementi del terzo livello non sono osservabili a partire da dati di mercato.

Quando gli elementi utilizzati per determinare il *fair value* di un'attività o di una passività appartengono a categorie differenti, la valutazione del *fair value* viene classificata interamente al posto più basso e più significativo della gerarchia del *fair value*. Il trasferimento tra livelli gerarchici di *fair value* è rilevato alla fine del periodo di rendicontazione in cui è avvenuta la modifica.

Alcuni dei seguenti principi contabili richiedono la valutazione del *fair value* di attività e passività finanziarie e non finanziarie. Ulteriori informazioni sul calcolo del *fair value* sono riportate nella Nota 27.

Riconoscimento dei ricavi

Tutti i ricavi derivanti da servizi di trasporto sono iscritti a bilancio in base alla relativa percentuale di completamento. Tale percentuale viene determinata con il metodo "da scarico a scarico" (discharge-to-discharge) per tutti i viaggi *spot* e per quelli relativi a contratti di trasporto (contract of affreightment - COA). Secondo questo metodo, i ricavi da trasporti sono rilevati lungo il periodo intercorso tra la partenza di una nave dal porto di scarico originario e la partenza dal porto di scarico successivo. La data di partenza è definita come la data dello scarico più recente, mentre il viaggio termina alla data dello scarico successivo ("da scarico a scarico").

Per i viaggi in corso alla fine di un periodo di rendicontazione, il Gruppo contabilizza una percentuale dei ricavi stimati per il viaggio pari alla percentuale della durata stimata del viaggio completato alla data di bilancio. La stima dei ricavi viene effettuata basandosi sulla durata prevista e sulla destinazione del viaggio. I ricavi derivanti da contratti di noleggio (*time charter*) sono rilevati proporzionalmente lungo il periodo del noleggio stesso, in relazione al servizi prestato.

Proventi da controstallie

Nei contratti di trasporto sono inserite alcune condizioni relative alla quantità di tempo disponibile per il carico e lo scarico della nave. I proventi da controstallie, rilevati al momento dell'erogazione del servizio in conformità ai termini e alle condizioni del contratto di noleggio, costituiscono il corrispettivo stimato per il tempo aggiuntivo necessario per scaricare la nave. Tali ricavi sono contabilizzati al netto dell'eventuale accantonamento effettuato in relazione a crediti da controstallia dei quali non è previsto il pieno recupero.

Costi diretti di viaggio e altri costi operativi diretti

I costi diretti di viaggio (oneri portuali, consumi di carburante *bunker* e commissioni) riguardano l'utilizzo della flotta sul mercato *spot* e per contratti COA. Le spese di viaggio sono rilevate nel momento in cui sono sostenute.

Le tariffe di noleggio passivo corrisposte per prendere a nolo le navi sono imputate a conto economico secondo il principio della competenza. I costi operativi relativi alle navi, quali ad esempio i costi per l'equipaggio, le riparazioni, i ricambi, le scorte, l'assicurazione, le spese commerciali e tecniche, sono imputati a conto economico quando sono sostenuti. Il costo dei lubrificanti si basa sui consumi nel corso del periodo.

Costi generali e amministrativi

Le spese amministrative, che comprendono i costi amministrativi per il personale, gli oneri di gestione, le spese d'ufficio e altri oneri relativi all'amministrazione, sono iscritti a conto economico nel momento in cui sono sostenuti.

Proventi e oneri finanziari

I proventi e gli oneri finanziari comprendono gli interessi, le differenze di cambio (realizzate o meno) relative a operazioni in valute diverse dalla valuta funzionale, nonché altri proventi e oneri finanziari, tra cui le rettifiche di valore di taluni strumenti finanziari che ai fini contabili non sono considerati strumenti di copertura. Gli interessi sono rilevati secondo il principio di competenza, utilizzando il metodo dell'interesse effettivo.

Imposte

Le imposte correnti della holding d'Amico International Shipping S.A. e di alcune società controllate (società di servizi) sono calcolate in base al reddito imponibile per l'esercizio applicando le aliquote locali in vigore alla data

di bilancio. L'utile imponibile non coincide con l'utile evidenziato a conto economico, poiché non include le voci di ricavo o di spesa che sono imponibili o deducibili in altri esercizi, ed esclude altresì le voci esenti o indeducibili.

La principale società operativa del Gruppo, d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), così come DM Shipping d.a.c. (Irlanda) e Glenda International Shipping d.a.c. (Irlanda) sono tassate in base al regime fiscale della *tonnage tax* vigente in Irlanda in relazione a tutte le attività ad esso assoggettate.

In base a tale regime, la passività fiscale non è calcolata 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 netto totale della flotta controllata. L'onere relativo alla tonnage tax è iscritto tra gli oneri per imposte sul reddito nel conto economico 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 al risultato d'esercizio, rettificato per le voci non imponibili o indeducibili, ed è calcolato sulla base dell'aliquota fiscale in vigore o sostanzialmente in vigore alla data di bilancio.

Le eventuali imposte differite sono imposte che il gruppo prevede di versare o recuperare sulle differenze tra il valore contabile delle attività e delle passività esposto nel bilancio consolidato e la corrispondente base imponibile utilizzata nel computo dell'utile assoggettabile a tassazione. Sono contabilizzate utilizzando il metodo della passività di stato patrimoniale. Le passività relative alle imposte differite sono generalmente rilevate per tutte le differenze temporanee imponibili. Le attività fiscali differite sono rilevate nella misura in cui sia probabile che vi saranno in futuro degli utili assoggettabili a tassazione a fronte dei quali sia possibile utilizzare le differenze temporanee deducibili. Il valore contabile delle attività fiscali differite viene riesaminato ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più ritenuto probabile che vi saranno utili assoggettabili a tassazione sufficienti per consentirne il recupero totale o parziale. L'imposta differita è calcolata alle aliquote fiscali applicabili durante il periodo di estinzione della passività ovvero di realizzo dell'attività. Sono iscritte a conto economico come voce di costo o ricavo, eccetto se collegate a voci imputabili direttamente alle altre componenti dell'utile complessivo; in questo caso anche l'imposta differita è rilevata tra le altre componenti dell'utile complessivo.

Immobilizzazioni (Flotta)

Navi

Le navi di proprietà sono iscritte a bilancio al costo storico al netto del fondo ammortamento e di eventuali perdite durevoli di valore (*impairment*). Il costo storico comprende il costo di acquisizione delle navi nonché altri costi direttamente attribuibili all'acquisizione o alla costruzione della nave, compresi gli interessi passivi sostenuti durante il periodo di costruzione in relazione a finanziamenti ottenuti per le navi.

L'ammortamento è calcolato a quote costanti lungo la vita utile stimata delle principali componenti delle navi, fino a concorrenza del valore residuo di realizzo stimato. Per le navi appaltate dal gruppo si stima che la vita utile sia normalmente di 25 anni, a seconda delle specifiche e del tipo di impiego previsto. Il valore residuo è stimato in base al tonnellaggio a vuoto di ciascuna nave moltiplicato per le tariffe di rottamazione per tonnellata attualmente vigenti sul mercato, che vengono riviste ogni anno. I rivestimenti delle cisterne delle navi sono ammortizzati in dieci anni, mentre i costi degli interventi di bacino sono ammortizzati lungo il periodo che prevedibilmente intercorre fino alla successiva entrata in bacino. La stima della vita utile residua avviene alla data di acquisto o di consegna dal cantiere e viene rivista periodicamente.

Le navi in corso di costruzione sono esposte al costo al netto di eventuali perdite durevoli di valore identificate. Il costo relativo alle navi di nuova costruzione includono i pagamenti rateali effettuati ad oggi, e altri costi relativi all'imbarcazione sostenuti durante il periodo di costruzione, compresi gli interessi capitalizzati. L'ammortamento ha inizio alla consegna della nave.

Nell'esprimere il proprio giudizio in merito alla contabilizzazione delle plusvalenze e delle minusvalenze derivanti dalla vendita di navi, la dirigenza prende in considerazione i dettagliati criteri stabiliti dallo IAS 18 e, in particolare, se il Gruppo abbia trasferito o meno all'acquirente i rischi e i diritti rilevanti associati alla proprietà, se possa misurare in modo affidabile il prezzo di vendita al netto dei costi di cessione e il valore contabile della nave, se sia probabile che il vantaggio economico associato all'operazione sia di competenza del Gruppo e il Gruppo non conservi un coinvolgimento gestionale continuativo al livello associato alla proprietà o al controllo effettivo.

La flotta di DIS è considerata come un'unica unità generatrice di flussi finanziari (CGU); un'unità generatrice di flussi finanziari di un attivo è il più piccolo gruppo di attivi che comprende tale attivo e genera flussi finanziari in entrata ampiamente indipendenti dai flussi finanziari in entrata provenienti da altri attivi o gruppi di attivi. L'individuazione dell'unità generatrice di flussi finanziari di un attivo richiede la formulazione di congetture.

- La dirigenza di DIS ha individuato una sola unità generatrice di flussi finanziari: una nave da sola non genera flussi finanziari netti in entrata che siano ampiamente indipendenti da quelli di altre navi, in quanto le navi sono perlopiù dello stesso tipo, hanno età analoghe e presentano una base di clientela/controparti simili. Il Gruppo impiega una parte consistente delle proprie navi tramite accordi di partnership. Tutte queste navi sono sottoposte alla responsabilità esclusiva collettiva della funzione societaria di DIS per la gestione commerciale delle navi, in particolare per quanto riguarda il noleggio, le operazioni e l'amministrazione delle navi. Di conseguenza, le navi potrebbero essere ragionevolmente scambiate le une con le altre ai fini degli impegni commerciali. Tutte le navi del Gruppo DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di prodotti petroliferi raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e società di trading. Tutte le navi sono conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale) e MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e agli standard internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, merci quali olio di palma, oli vegetali e altri prodotti chimici possono essere trasportate solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 31 dicembre 2015, più del 60% delle navi della flotta d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di prodotti.
- La reportistica gestionale interna di DIS, sulla cui base la società prende le proprie decisioni strategiche, è
 concepita per misurare la performance della flotta di navi cisterna nel suo complesso piuttosto che a livello delle
 singole navi.

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 interventi rilevanti di riparazione e manutenzione che non possono essere realizzati durante la loro normale operatività. Tali operazioni vengono compiute approssimativamente ogni 5 anni a seconda della natura dell'intervento e dei requisiti previsti, con un Intermediate Water Survey (IWS) ogni due anni e mezzo. I costi di bacino, che possono anche includere alcuni costi correlati, sono capitalizzati e ammortizzati a quote costanti lungo il periodo che intercorre fino alla successiva entrata in bacino. Nel caso in cui il bacino di una nave venga effettuato a meno di 30 mesi di distanza dal precedente, si procede alla svalutazione del valore residuo dei costi di bacino precedentemente capitalizzati.

Per le navi di nuova costruzione e le altre navi acquisite, l'iniziale voce di bacino viene evidenziata e capitalizzata separatamente. Il costo di tale voce dell'attivo viene stimato in base dei costi previsti in relazione al primo bacino.

Perdite di valore e svalutazioni ("impairment")

I valori dell'intera flotta, considerata come un'unica unità generatrice di flussi finanziari, vengono rivisti saltuariamente tenendo conto delle condizioni di mercato. Il valore contabile della CGU viene sottoposto a *impairment test* ogni qual volta gli eventi o le mutate circostanze indichino che il valore contabile possa non essere recuperabile. Qualora esistano indicazioni in tal senso, viene stimato il valore recuperabile della CGU al fine di determinare l'eventuale portata della perdita durevole di valore. Il valore recuperabile è di norma definito come il maggiore tra il valore al netto dei costi di vendita di tutte le navi e il loro valore d'uso, rappresentato dal valore attuale netto dei flussi di cassa generati nelle vite utili residue delle navi. Per la valutazione del valore d'uso del cespite si procede alla determinazione del valore attuale dei flussi di cassa futuri prevedibili. Si registra una svalutazione quando il valore contabile supera il valore di recupero e si stabilisce che tale differenza non è temporanea. La perdita durevole di valore viene quindi attribuita ad ogni singola nave in misura proporzionale, sulla base del valore contabile di ogni nave nella CGU, entro il limite del maggiore tra il *fair value* al netto dei costi di vendita e il valore d'uso.

I flussi di cassa vengono determinati applicando varie ipotesi riguardanti i ricavi futuri al netto di commissioni, spese operative, bacini programmati, off-hire previsti e tariffe di rottamazione. Nello specifico, nella stima delle tariffe di noleggio future, la dirigenza prende in considerazione le tariffe attualmente applicabili per i noleggi time charter esistenti e le tariffe base time charter giornaliere stimate per ogni classe di nave per i giorni "non fissati" nel corso della vita residua stimata di ciascuna nave. Le tariffe base time-charter giornaliere stimate utilizzate per i giorni "non fissati" si basano su una combinazione tra le tariffe previste internamente, in linea con le previsioni fornite all'alta dirigenza e ai consiglieri di amministrazione, e la media storica dei ricavi di mercato negli ultimi 10 anni, basata sui dati medi pubblicati dalle società di ricerca attive nel settore marittimo. Le tariffe previste internamente sono applicate alle stime a breve termine, mentre per le stime a lungo termine viene utilizzata la media storica a 10 anni. Prendendo atto che le tariffe tendono ad avere un andamento ciclico e ad essere soggette ad una notevole volatilità dovuta a fattori che esulano da nostro controllo, la dirigenza ritiene ragionevole l'utilizzo di stime basate su una combinazione di tariffe previste internamente e tariffe medie storiche su 10 anni calcolate alla data di bilancio.

I flussi in uscita stimati per le spese operative e i requisiti di bacino si basano sui costi storici e preventivati. L'utilizzo si basa sui livelli storici raggiunti e le stime di un valore residuo sono coerenti con le tariffe di rottamazione adottate nella relativa valutazione da parte della dirigenza.

Benché la dirigenza ritenga che le ipotesi adottate per valutare la potenziale perdita durevole di valore siano ragionevoli e appropriate al momento della loro formulazione, tali ipotesi sono altamente soggettive e passibili di future modifiche, anche sostanziali. Non può esservi alcuna garanzia che le tariffe di noleggio e i valori delle navi rimarranno ai loro livelli attuali per un dato periodo di tempo o che miglioreranno in misura significativa. Se le tariffe di noleggio dovessero scendere a bassi livelli, ciò influirebbe negative sulle valutazioni future della perdita durevole di valore delle navi.

A ogni data di bilancio, la dirigenza valuta se vi siano indicazioni che una perdita durevole di valore rilevata in un periodo precedente non esista più o si sia ridotta. In presenza di indicazioni in tal senso, il gruppo stima il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari e, nel caso di una differenza positiva rispetto al valore contabile, la perdita di valore viene stornata. Lo storno si limita al valore che sarebbe stato iscritto se non si fosse verificata la perdita di valore originaria. Un possibile evento che da' adito allo storno di una perdita durevole di valore rilevata negli esercizi precedenti è la plusvalenza realizzata dalla vendita di navi alle quali era stata attribuita la perdita di valore.

Attività disponibili per la vendita

In conformità all'IFRS 5, le attività non correnti (navi e interventi di bacino) sono classificate come disponibili per la vendita se il loro valore contabile sarà recuperato tramite un'operazione di vendita invece che attraverso l'uso continuativo. Si ritiene che questa condizione sia soddisfatta solamente quando la vendita è altamente probabile e l'attività è disponibile per la vendita immediata nel suo stato attuale; inoltre l'attività deve essere commercializzata attivamente ai fini della vendita ad un prezzo ragionevole rispetto al suo fair value attuale. La dirigenza deve essere impegnata alla vendita, che deve essere prevista entro un anno dalla data di classificazione dell'attivo in qualità di disponibile per la vendita.

Immediatamente prima della classificazione come disponibile per la vendita, le attività vengono rivalutate conformemente ai principi contabili del Gruppo; successivamente vengono iscritte al più basso tra il loro valore contabile e il *fair value* al netto del costo della vendita. Le attività classificate come disponibili per la vendita non sono soggette ad ammortamento. Le svalutazioni rispetto alla classificazione iniziale come disponibili per la vendita e i successivi utili o perdite derivanti dalla rivalutazione sono esposti a conto economico. Non sono rilevati utili superiori alla perdita durevole di valore complessiva.

Nel caso in cui le condizioni per la classificazione come disponibili per la vendita delle attività non correnti e dei gruppi in dismissione non siano più soddisfatte, tale classificazione cessa. Le attività non correnti che cessano di essere classificate come disponibili per la vendita vengono rivalutate al più basso tra il valore contabile precedente alla classificazione come disponibili per la vendita, rettificate per eventuali ammortamenti o rivalutazioni che sarebbero stati rilevati se l'attività o il gruppo in dismissione non fossero stati classificati come disponibili per la vendita, e il loro valore recuperabile alla data della successiva decisione di vendere.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, alla costruzione o alla produzione di immobilizzazioni tecniche ritenute "beni che giustificano la capitalizzazione" secondo la definizione dello IAS 23 - Oneri finanziari, vengono capitalizzati.

Leasing operativi (contratti di noleggio)

I contratti di noleggio attivo e passivo delle navi, nei quali sostanzialmente tutti i rischi e i diritti connessi alla proprietà non vengono trasferiti in capo al locatario, sono trattati contabilmente come leasing operativi, e i costi e i ricavi dell'operazione sono rilevati a conto economico a quote costanti lungo la durata contrattuale. Gli obblighi contrattuali relativi al periodo residuo di locazione per i contratti di noleggio passivo sono evidenziati come impegni nelle note al bilancio.

Rimanenze

Si tratta delle rimanenze di Intermediate Fuel Oil (IFO), Marine Diesel Oil (MDO) e lubrificanti a bordo delle navi. Le rimanenze di carburanti IFO e MDO e lubrificanti a bordo delle navi sono esposti al costo calcolato utilizzando il metodo FIFO (first in first out).

Strumenti finanziari

Gli strumenti finanziari, ossia i contratti che danno origine ad attività o passività finanziarie ovvero a strumenti rappresentativi di capitale di un'altra entità, come definiti nello IAS 32 (Strumenti finanziari: esposizione nel bilancio), sono rilevati al *fair value* quando il Gruppo diviene controparte contrattuale degli strumenti stessi (data di negoziazione). Le passività sono classificate facendo riferimento alla sostanza dell'accordo contrattuale dalle

quali hanno origine e alle relative definizioni di passività finanziaria. Per i contratti negoziati a prezzo di mercato, il fair value dello strumento equivale 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 durante l'iscrizione iniziale a bilancio dello strumento. A seconda delle caratteristiche dello strumento, la valutazione delle attività finanziarie avviene al fair value o in base al costo ammortizzato. Le passività finanziarie sono valutate sulla base del costo ammortizzato. La valutazione al fair value è applicata esclusivamente a eventuali passività finanziarie detenute per la negoziazione e agli strumenti finanziari derivati. La valutazione al costo ammortizzato prevede la rilevazione dell'attività o della passività al valore valutato inizialmente, al netto di rimborsi di capitale, aumentato o diminuito per l'ammortamento, applicando il metodo dell'interesse effettivo sulle differenze tra il valore iniziale o il valore a scadenza. Tali importi potranno comunque essere rettificati in seguito a diminuzioni di valore o in caso di irrecuperabilità. Il tasso di interesse effettivo è il tasso che riporta all'origine i flussi di cassa futuri all'importo netto dell'attività o della passività finanziaria. Nel calcolo sono compresi gli oneri e i proventi esterni direttamente imputati durante la rilevazione iniziale dello strumento finanziario.

Di seguito sono illustrati i principi contabili adottati per specifiche attività e passività.

Crediti commerciali e altri crediti

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 perdita durevole di valore e del fondo svalutazione crediti. La perdita durevole di valore è rilevata a conto economico qualora vi siano prove oggettive della svalutazione del credito. Tali svalutazioni vengono calcolate come differenza tra il valore contabile e il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati, attualizzati al tasso di interesse effettivo applicabile in origine all'attività. In particolare, per quanto concerne i crediti commerciali a breve - alla luce del breve periodo di tempo - la valutazione al costo ammortizzato coincide con il valore nominale, al netto delle svalutazioni per perdita durevole di valore.

Gli accantonamenti al fondo svalutazione crediti sono previsti quando la dirigenza ritiene dubbia la piena ricuperabilità del credito. Qualora l'importo venga ritenuto non recuperabile, si procede al suo storno dal conto economico.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce disponibilità liquide e mezzi equivalenti comprende la liquidità in cassa, i conti correnti e i depositi a vista nonché altri investimenti altamente liquidi a breve termine che sono facilmente convertibili in importi liquidi certi entro sei mesi e sono soggetti ad un rischio irrilevante di cambiamento di valore. Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono valutati al *fair value*, che coincide al loro valore nominale, o al costo storico più eventuali interessi passivi.

Banche e altri finanziatori

I finanziamenti bancari gravati da interessi relativi al finanziamento delle navi e agli scoperti di conto sono rilevati in base agli importi ricevuti al netto dei costi di transazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo; la differenza tra le entrate relative ai finanziamenti e il valore nominale viene iscritta a conto economico lungo la durata del finanziamento.

Debiti commerciali e altri debiti

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

Strumenti derivati

Gli strumenti finanziari derivati sono utilizzati principalmente a copertura dell'esposizione al rischio di tasso di interesse (swap su tassi di interesse) e delle fluttuazioni valutarie. I contratti forward su valute utilizzati a parziale copertura dell'esposizione sulle opzioni di acquisto di navi (denominate in yen giapponesi), in conformità allo IAS 39 (Strumenti finanziari derivati), possono essere contabilizzati come strumenti di copertura solo quando all'avvio dell'operazione di copertura esiste una formale designazione e documentazione della relazione di copertura, si prevede che la copertura sia altamente efficace, la sua efficacia può essere valutata in modo attendibile e rimane elevata durante tutti gli esercizi per cui è prevista la copertura. Come previsto dallo IAS 39, tutti gli strumenti finanziari derivati sono valutati al fair value; sono rilevati inizialmente al fair value e successivamente iscritti al fair value rispettivamente come altri crediti o altre passività. Quando gli strumenti finanziari derivati soddisfano le condizioni di contabilizzazione come strumenti di copertura, viene applicato il sequente trattamento contabile:

Copertura dei flussi finanziari (Cash flow hedge) - Sono strumenti di copertura dell'esposizione alle fluttuazioni dei flussi di cassa futuri derivanti in particolare dai rischi di variazione dei tassi di interesse sui finanziamenti o dai rischi di cambio relativi ai finanziamenti denominati in yen e ai costi generali e amministrativi a conto economico denominati in euro. Le variazioni del *fair value* della parte "efficace" della copertura sono rilevate nelle altre componenti dell'utile complessivo, mentre la parte inefficace viene rilevata a conto economico. L'efficacia della copertura, ossia la sua capacità di controbilanciare adeguatamente le fluttuazioni causate dal rischio coperto, viene periodicamente sottoposta a verifica, analizzando in particolare la correlazione tra il *fair value* o i flussi di cassa dell'operazione oggetto di copertura e quelli dello strumento di copertura.

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

Per quanto riguarda gli strumenti finanziari che non soddisfano le condizioni di contabilizzazione come strumenti di copertura, le variazioni originate dalla valutazione del *fair value* del derivato sono rilevate a conto economico. La valutazione al *fair value* degli strumenti derivati avviene a ciascuna data di chiusura.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono rilevati quando il Gruppo ha un obbligo attuale derivante da un evento passato che probabilmente sarà tenuto a onorare. I fondi sono valutati secondo la migliore stima degli amministratori dell'esborso richiesto per estinguere l'obbligo alla data di bilancio e sono attualizzati laddove l'effetto sia rilevante.

Azioni proprie

In seguito al programma di riacquisto, le azioni proprie sono rilevate al costo storico e sono evidenziate come voce separata in diminuzione del patrimonio netto. Il costo di acquisto delle azioni proprie e i proventi della loro eventuale vendita successiva sono esposti come variazioni del patrimonio netto.

Dividendi

I dividendi da distribuire sono rilevati come variazioni del patrimonio netto nel periodo in cui sono approvati dall'assemblea degli azionisti.

Informazioni di settore

d'Amico International Shipping opera in un solo segmento, quello delle navi cisterna. In termini geografici, il Gruppo ha un solo segmento di riferimento poiché si rivolge al mercato globale nel suo complesso e l'impiego di singole navi non si limita a un'area specifica del mondo, il che rende quello delle navi cisterna un unico settore.

Principi contabili

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2016

Nel bilancio consolidato 2016 non è stato applicato alcun nuovo principio contabile, ad eccezione del sequente:

Piani di incentivazione azionaria (pagamenti basati su azioni)

Il Gruppo fornisce benefici aggiuntivi ad alcuni membri dell'alta dirigenza attraverso un piano di incentivazione azionaria (piano di stock option); le informazioni riguardanti tale piano sono riportate nella Nota 8. In conformità all'IFRS 2 - Pagamenti basati su azioni, tale piano rappresenta una componente della remunerazione del destinatario.

Il fair value è valutato applicando il modello di determinazione del prezzo Black Scholes, conformemente alle linee guida dell'IFRS e alla prassi di mercato. I valori utilizzati nel modello si fondano sulle migliori stime della dirigenza, che comprendono le condizioni di performance di mercato e non di mercato. L'onere retributivo, corrispondente al fair value delle opzioni alla data di conferimento, è rilevato a conto economico a quote costanti durante il periodo che intercorre tra la data di conferimento e la data di maturazione, iscrivendo il credito a contropartita direttamente nel patrimonio netto. Al termine di ogni periodo l'entità rivede le stime riguardanti il numero di opzioni delle quali si prevede la maturazione in base alle condizioni attuale di servizio.

Per quanto concerne la Disclosure initiative - modifica allo IAS 7, la Società continua a riportare le variazioni delle passività originate da attività finanziarie.

Principi contabili, variazioni e interpretazioni non ancora in vigore

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

IFRS 15 – *Ricavi da contratti con i clienti:* è stato emesso nel maggio 2014 dallo IASB, allo scopo di riunire le norme sparse in diversi principi e di creare un quadro di principi basilari da applicare a tutte le categorie di operazioni, ivi compresi i ricavi, prevedendo sostanzialmente che una società rilevi il ricavo all'atto del trasferimento del controllo dei beni o servizi ad un cliente, per un importo che rispecchi il corrispettivo atteso, in *cinque passaggi*. L'orientamento prevede inoltre un'informativa aggiuntiva riguardante la natura, l'ammontare, la tempistica e la certezza dei ricavi e dei flussi di cassa derivanti dai contratti con i clienti. Il principio entrerà in vigore dal gennaio 2018, ma ne è consentita l'adozione anticipata. Non si prevede che l'IFRS 15 abbia un impatto rilevante sulla situazione patrimoniale, finanziaria o reddituale del Gruppo DIS, ma lo avrà sull'informativa da presentare in bilancio.

IFRS 9 – Strumenti finanziari: è stato emesso a luglio 2014 e non è ancora stato adottato dall'UE; dovrebbe essere applicato in maniera retrospettiva agli esercizi dal 1° gennaio 2018; le migliorie introdotte sostituiranno le norme per il rilevamento e la valutazione degli strumenti finanziari contenute nello IAS 39. Più specificamente, le attività finanziarie si divideranno in due categorie: quelle valutate al costo ammortizzato e quelle valutate al fair value, dove il primo gruppo comprenderà le attività finanziarie per le quali le condizioni contrattuali generano, in date specifiche, flussi di cassa che costituiscono il solo pagamento del capitale e degli interessi e il cui modello di business consiste nella loro detenzione al fine di realizzare i flussi di cassa contrattuali; il secondo gruppo includerà tutte le altre attività finanziarie (valutazione al fair value). Le attività finanziarie attuali sono detenute fino

a scadenza e valutate al costo ammortizzato, cosa che sembra rispettare le condizioni per la classificazione al costo ammortizzato ai sensi dell'IFRS 9. Mentre le norme applicate alle passività finanziarie sono perlopiù uguali a quelle previste nello IAS 39, si introducono modificati orientamenti riguardo alla classificazione tra le altre componenti dell'utile complessivo delle modifiche del *fair value* di taluni strumenti di debito, in funzione del proprio rischio di credito, il che significa che le variazioni d'importo dei *fair value* della passività saranno suddivise nell'ammontare della variazione attribuibile ai cambiamenti nel rischio di credito della passività - da esporre nelle altre componenti dell'utile complessivo - e nell'ammontare residuo della variazione del *fair value* della passività, che sarà esposto a conto economico. Le nuove norme riguardanti le coperture allineano maggiormente la contabilizzazione delle operazioni di copertura alle prassi di gestione del rischio del Gruppo; in generale in futuro sarà più facile applicare la contabilizzazione delle operazioni di copertura perché l'IFRS introduce un approccio più di principio e il Gruppo non prevede un impatto significativo sulla contabilizzazione dei propri rapporti di copertura. Il nuovo principio contabile introduce requisiti di informativa estesi e modifiche alla presentazione; il nuovo modello di svalutazione si basa sulla perdita creditizia prevista, il che potrebbe risultare in una rilevazione precoce delle svalutazioni dei crediti. Le attività finanziarie attuali sono detenute fino a scadenza e valutate al costo ammortizzato, cosa che sembra rispettare le condizioni per la classificazione al costo ammortizzato ai sensi dell'IFRS 9.

IFRS 16 – Leasing: è stato emesso a gennaio 2016 allo scopo di garantire che il locatario e il locatore forniscano informazioni rilevanti in modo da rappresentare fedelmente tali operazioni. Stabilisce i principi per la rilevazione, la valutazione, la presentazione e la divulgazione di leasing, sia per il locatario che per il locatore. Per i locatari, l'IFRS 16 elimina la classificazione dei leasing come operativi o finanziari, introducendo un unico modello contabile per il locatario in cui tutti i leasing sono contabilizzati come finanziari, salvo alcune eccezioni. Queste informazioni costituirebbero la base per gli utilizzatori del bilancio per valutare l'effetto prodotto dai leasing sulla situazione finanziaria, sulla performance finanziaria e sui flussi di cassa dell'entità: infatti il leasing è un mezzo per ottenere accesso ad attivi, ottenere finanziamenti e ridurre l'esposizione di un'entità al rischio di proprietà degli attivi. Il nuovo approccio ai leasing comporterà una rappresentazione più fedele delle attività e delle passività di un locatario e, unitamente all'informativa ampliata, incrementerà la trasparenza della leva finanziaria e del capitale impiegato da un locatario. All'interno del conto economico, le spese operative saranno sostituite da interessi e ammortamenti, pertanto alcuni indicatori chiave come il TCE e l'EBTDA cambieranno. I flussi di cassa operativi saranno superiori, poiché i pagamenti in contanti per la quota capitale della passività per leasing saranno classificati all'interno delle attività di finanziamento. L'IFRS 16 sarà applicato a periodi contabili annui a decorrere dal 1° gennaio 2019 e, salva approvazione dell'UE, la Società lo applicherà dalla sua data di efficacia. Alla data di bilancio, il Gruppo ha impegni non annullabili per leasing operativi per un ammontare di US\$ 485,9 milioni (cfr. Nota 29). La Società ha istituito un gruppo di lavoro che sta attualmente valutando in che misura tali impegni si ripercuoteranno sulle attività nette, sulla posizione finanziaria e reddituale del Gruppo DIS.

Non ci sono altri principi non ancora in vigore che avrebbero prevedibilmente un impatto rilevante sull'entità nei periodi di riferimento in corso o futuri e sulle operazioni future prevedibili.

2. INFORMATIVA SUL CAPITALE

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

- 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 nell'ambito del processo di IPO, tenendo conto dei rischi che riguardano d'Amico International Shipping e il settore in cui il Gruppo opera. Nei mesi di dicembre 2012, febbraio 2014, febbraio 2015 e febbraio 2016, il capitale della Società è stato aumentato coerentemente con la strategia di sostegno del percorso di crescita costante ed espansione delle sue società operative nei rispettivi mercati tradizionali. In data 3 marzo 2017 si terrà un'assemblea straordinaria degli azionisti volta a cogliere l'opportunità di fissare il capitale sociale autorizzato, compreso il capitale sociale emesso esistente della Società, ad un importo totale di cento milioni di dollari USA (US\$ 100.000.000), consentendo al Consiglio di Amministrazione di aumentare il capitale sociale della Società mediante l'emissione di un massimo di circa 571 milioni di azioni entro i prossimi cinque anni allo scopo di rafforzare il capitale sociale e la flessibilità finanziaria della Società.

Oltre al patrimonio netto, il Gruppo gode di diversi finanziamenti e linee di credito bancari (cfr. Nota 22).

La struttura del capitale viene riesaminata nel corso dell'esercizio e, se necessario, modificata in base alle esigenze di capitalizzazione del Gruppo, ai cambiamenti delle condizioni economiche generali e del rischio che caratterizza il settore. Il Gruppo effettua il monitoraggio del proprio capitale sulla base di un indice di copertura patrimoniale (asset cover ratio) corrispondente al rapporto tra l'utilizzo delle linee di credito e il fair value delle navi di proprietà (per ulteriori dettagli si vedano le Note 14 e 21).

3. RICAVI

US\$ migliaia	2016	2015
Ricavi	347.110	414.877

I ricavi costituiscono i proventi derivanti dall'attività delle navi per noleggi passivi, trasporti e controstallie. I ricavi percepiti nel 2016 da clienti terzi nel resto del mondo derivano prevalentemente dallo Spazio Economico Europeo, seguito dall'Estremo Oriente e dal Nord America. Due clienti generano ciascuno più del 10% dei ricavi del Gruppo, raggiungendo un totale di US\$ 84,5 milioni nel 2016; nel 2015 solo un cliente aveva generato più del 10% dei ricavi, pari a US\$ 48,9 milioni.

4. COSTI DIRETTI DI VIAGGIO

US\$ migliaia	2016	2015
Carburanti (Bunker)	(41.595)	(57.112)
Commissioni	(7.165)	(8.436)
Oneri portuali	(34.971)	(34.805)
Altro	(1.993)	(3.813)
Totale	(85.724)	(104.166)

I costi diretti di viaggio sono costi operativi risultanti dall'utilizzo, diretto o mediante *partnership*, delle navi della flotta nel corso di viaggi intrapresi nel mercato *spot* e per contratti di trasporto (contract of affreightment - COA). I ricavi derivanti dai contratti di noleggio *time charter* sono al netto dei costi diretti di viaggio.

5. RICAVI BASE TIME CHARTER

US\$ migliaia	2016	2015
Ricavi base time charter	261.386	310.711

I ricavi base *time charter* rappresentano i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Nel 2016 circa il 58,1% dei ricavi base *time charter* sono stati originati da contratti a tariffa fissa di durata superiore ai 12 mesi (40,9% nel 2015).

6. COSTI PER NOLEGGI PASSIVI

US\$ migliaia	2016	2015
Costi per noleggi passivi	(117.198)	(138.758)

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

7. ALTRI COSTI OPERATIVI DIRETTI

US\$ migliaia	2016	2015
Costi per equipaggi	(37.909)	(33.678)
Spese tecniche	(12.752)	(12.747)
Lubrificanti	(3.070)	(2.959)
Gestione tecnica e controllo qualità	(7.356)	(5.183)
Assicurazione	(6.366)	(6.503)
Altri costi operativi diretti	(6.056)	(4.777)
Totale	(73.509)	(65.847)

Tra gli altri costi operativi diretti rientrano i costi per equipaggi, le spese tecniche, le spese di gestione tecnica e controllo qualità, i costi assicurativi e gli altri costi derivanti dalla gestione delle navi di proprietà.

Costo del personale

Al 31 dicembre 2016, d'Amico International Shipping S.A. e le sue controllate impiegavano 740 dipendenti come personale marittimo e 35 come personale di terra; nel 2016 il personale marittimo ammontava in media a 664 unità, mentre quello di terra a 35 unità. I costi del personale di terra sono compresi tra i costi generali e amministrativi. Il Gruppo non presenta passività riguardanti trattamenti di quiescenza e altri benefici post-pensionamento.

8. COSTI GENERALI E AMMINISTRATIVI

US\$ migliaia	2016	2015
Costo del personale	(7.221)	(6.280)
Altri costi generali e amministrativi	(8.469)	(8.861)
Totale	(15.690)	(15.141)

Il costo del personale riguarda la retribuzione del personale di terra. Nel 2016 in tale costo rientrano inoltre US\$ 1,6 milioni (2015: US\$ 1,5 milioni) relativi agli emolumenti corrisposti agli amministratori e US\$ 1,5 milioni corrisposti all'alta dirigenza, tra cui l'amministratore delegato e altri dirigenti con responsabilità strategiche. Non vi sono ulteriori passività riguardanti trattamenti di quiescenza e altri benefici post-pensionamento.

Il 3 marzo 2016, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato, con il previo parere favorevole del Comitato Nomine e Remunerazione, la proposta di sottoporre all'assemblea annuale degli azionisti l'adozione, ai sensi dell'articolo 114-bis del D.Lgs 24 febbraio 1998, n. 58 e successive modifiche e integrazioni ("TUF"), il piano di incentivazione chiamato "Piano di stock option DIS 2016/2019" o "il Piano".

L'assemblea annuale degli azionisti, tenutasi il 20 aprile 2016, ha approvato l'adozione del Piano e delegato al Consiglio di Amministrazione la definizione dei termini, delle condizioni e delle procedure per la sua attuazione.

I termini, le condizioni e le procedure per l'attuazione del Piano sono definite in un Regolamento approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 4 maggio 2016; il Piano è liberamente consultabile presso la sede legale della Società.

Il Piano prevede che ai partecipanti siano conferite opzioni che maturano solo in caso di raggiungimento di specifici standard di prestazione. La partecipazione al piano è a discrezione del consiglio e nessuno ha il diritto contrattuale di parteciparvi o di ricevere alcun beneficio garantito. L'ammontare delle opzioni che matureranno dipenderà dalle condizioni di servizio e di performance previste nel Piano nel corso di un periodo di tre anni, poiché i partecipanti devono essere ancora impiegati presso la Società alla scadenza del Piano. Le opzioni sono conferite a titolo gratuito e non sono dotate di diritto al dividendo o diritti di voto. Nel momento in cui è esercitabile, ogni opzione è convertibile in un'azione ordinaria al prezzo di esercizio precedentemente concordato. Il Consiglio ha facoltà, a propria discrezione, di regolare in contanti le richieste di conversione.

Di seguito è riportato un riepilogo delle opzioni conferite nell'ambito del Piano:

Prezzo medio per opzione su azioni	Numero di opzioni
-	-
€ 0,0852	7.970.000
-	-
€ 0,0852	140.000
€ 0,0852	7.830.000
	su azioni - € 0,0852 - € 0,0852

Nessuna opzione è scaduta durante i periodi trattati nel precedente prospetto. Le opzioni su azioni al termine del periodo hanno le date di scadenza e i prezzi di esercizio riportati di seguito:

Data di conferimento	Data di scadenza	Prezzo di esercizio	Opzioni su azioni, 31 dicembre 2016	
31 maggio 2016	31 maggio 2019	€ 0,454823	7.830.000	

Il *fair value* delle opzioni alla data di conferimento è determinato utilizzando il modello Black Scholes tenendo conto delle seguenti ipotesi:

Corso azionario al 1° giugno 2016	€ 0,4479	
Volatilità prevista	34,5%	Media degli ultimi tre anni delle azioni DIS
Rendimento in termini di dividendi previsto	3,12%	Rendimento in termini di dividendi medio dal 2007 utilizzando la capitalizzazione di mercato al termine di ogni anno
Tasso di interesse esente da rischio	(0,396)%	Rendimento dei titoli di Stato lussemburghesi a 4 anni in euro

Il costo relativo al Piano nel 2016 è stato pari a US\$ 149 migliaia.

Analisi di sensibilità

Il modello di valutazione è particolarmente sensibile al rendimento in termini di dividendi e alla volatilità del corso azionario. A parità di condizioni:

€UR		Volatilità del corso azionario		Rendimento in termini di dividendi	
	+10% Incremento	-10% Decremento	+10% Incremento	-10% Decremento	
Riserva sovrapprezzo azioni	€0.0959	€0.0743	€0.0825	€0.0879	
Variazione	+12.6%	-12.7%	-3.1%	3.2%	

La voce altri costi generali e amministrativi comprende gli onorari per consulenze, i canoni di locazione degli uffici nonché altre spese varie derivanti dalla gestione delle società del Gruppo, tra cui anche le commissioni di gestione infragruppo riguardanti i marchi, i servizi informatici, il personale, i servizi legali e di controllo interno per US\$ 4,1 milioni e i compensi per consulenze tributarie pari a US\$ 78,0 migliaia. Di seguito sono presentati i compensi corrisposti alla società di revisione:

US\$ migliaia	2016
Esercizio in corso	239
Di pertinenza del 2015	123
Totale compensi di revisione	362

9. ALTRI PROVENTI OPERATIVI

US\$ migliaia	2016	2015
Altri proventi operativi	-	328

Gli altri proventi operativi rappresentano le commissioni di noleggio ricevute per servizi prestati dal personale del Gruppo a favore di clienti esterni non correlati. Sono stati ottenuti in relazione alla gestione di *Pool* da parte del Gruppo.

10. UTILE DALLA VENDITA DI NAVI

US\$ migliaia	2016	2015
Utile dalla vendita di navi	-	5.839

Nel 2016 non è stata venduta alcuna nave. Nel mese di dicembre 2015 è stata venduta la nave handysize M/T Cielo di Salerno per un corrispettivo di US\$ 13,0 milioni, al lordo dei costi di vendita.

11. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI

US\$ migliaia	2016	2015
Proventi finanziari:		
Interessi - da Banche	269	173
Realizzati su opzioni	-	7.318
Differenza di cambio realizzata	102	-
Al fair value a conto economico:		
Differenza di cambio non realizzata	150	219
Utili non realizzati su attività finanziarie	1.246	1.428
Totale proventi finanziari	1.767	9.138
Oneri finanziari:		
Interessi passivi	(19.790)	(13.760)
Commissioni finanziarie	(3.041)	(1.971)
Realizzati su opzioni	(1.303)	-
Al fair value a conto economico:		
Perdite non realizzate su attività finanziarie	-	(1.422)
Totale oneri finanziari	(17.153)	(26.924)
Proventi (oneri) finanziari netti	(22.367)	(8.015)

Tra i proventi finanziari sono compresi i ricavi da interessi bancari attivi percepiti e derivanti da fondi detenuti in depositi e conti corrente presso istituti finanziari, nonché da interessi percepiti sul finanziamento concesso alla joint venture DM Shipping d.a.c. Nel 2016 includono anche US\$ 1,2 milioni corrispondenti alla parte inefficace della copertura dei flussi di cassa tramite *swap* su tassi di interesse, mentre nel 2015 comprendevano anche utili realizzati (US\$ 7,3 milioni) e non realizzati (US\$ 1,4 milioni) sull'attività di gestione del rischio finanziario di DIS. I proventi finanziari inoltre includono US\$ 0,1 milioni di utili su cambi commerciali realizzati e (US\$ 0,2 milioni) di utili su cambi commerciali non realizzati (2015: US\$ 0,2 milioni non realizzati).

Gli oneri finanziari includono interessi passivi su finanziamenti bancari relativi alle navi, oneri effettivi su swap su tassi di interesse e l'ammortamento delle commissioni sui finanziamenti. Nel 2016 non è stata rilevata alcuna perdita non realizzata (2015: US\$ 1,4 milioni, per valutazione delle coperture del fair value e la parte inefficace delle coperture dei flussi di cassa tramite swap su tassi di interesse).

12. QUOTA DI UTILE DELLE PARTECIPATE CONSOLIDATE SECONDO IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

Il risultato dell'investimento consiste prevalentemente nella quota di competenza di DIS degli utili e perdite della partecipata, contabilizzati secondo il metodo del patrimonio netto; i proventi dall'investimento nella joint venture Eco Tankers Limited per il 2016 ammontavano a US\$ 0,2 milioni; nel 2015 ammontavano a US\$ 0,3 milioni. Per ulteriori dettagli sui principali dati finanziari della società partecipata, si vedano le Note 15 e 30.

DM Shipping d.a.c. è un'entità a controllo congiunto tra d'Amico Tankers d.a.c. e Mitsubishi Corporation. L'accordo tra i due partner prevede che gli attivi conferiti a DM Shipping d.a.c. siano acquisiti dalla società stessa, la quale è anche responsabile di tutti i debiti e le obbligazioni dell'accordo. Le parti non hanno alcun diritto, titolo o proprietà in relazione a tali attivi o obbligazioni in relazione alle passività dell'accordo. Pertanto DM Shipping d.a.c. si qualifica come joint venture ai sensi dell'IFRS 11 ed è stata contabilizzata usando il metodo del patrimonio netto.

Eco Tankers Limited è un accordo a controllo congiunto tra d'Amico International Shipping S.A. e Venice Shipping and Logistics; è considerato una joint venture per gli stessi motivi esposti per DM Shipping d.a.c.

13. IMPOSTE E TASSE

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

Secondo tale regime, l'imposizione fiscale si basa sul reddito figurativo conseguito dalla flotta controllata, definito a sua volta in base al tonnellaggio totale netto. L'accantonamento per la tonnage tax effettuato da d'Amico Tankers d.a.c. e Glenda International Shipping d.a.c. nel 2016 è stato di US\$ 0,2 milioni (2015: US\$ 0,2 milioni). Alcune attività secondarie non possono rientrare nel regime di tonnage tax e sono soggette alle aliquote fiscali ordinarie dell'imposta societaria locale (attualmente pari al 12,5% sul reddito d'impresa e al 25% sul reddito da capitale, mentre le plusvalenze che non rientrano nel regime di tonnage tax sono tassati all'aliquota del 22%). Tali attività darebbero origine ad attività e passività fiscali differite. Le voci delle altre componenti dell'utile complessivo sono tassate in base al regime fiscale in cui rientrano.

A fine 2016 la holding d'Amico International Shipping S.A. aveva perdite fiscali accumulate da portare a nuovo pari a circa €57,7 milioni (US\$ 60,8 milioni). Non sono state contabilizzate attività fiscali differite perché la dirigenza non prevede che vengano conseguiti utili imponibili a fronte dei quali compensare le perdite accumulate. La società holding è assoggettata al regime fiscale lussemburghese dell'imposta patrimoniale (Net Wealth Tax); per il 2016 le attività nette calcolate hanno dato luogo ad un onere fiscale pari a US\$ 0,3 milioni (2015: US\$ 0,3 milioni).

US\$ migliaia	2016	2015
Imposte dell'esercizio:		
Tassazione alle aliquote d'imposta sui redditi delle società	(191)	(1.124)
Tonnage tax	(222)	(232)
Imposta patrimoniale (Net Wealth Tax)/altre imposte	(422)	(296)
Totale imposte correnti	(835)	(1.652)
Risultato ante-imposte	(12.003)	56.124
- risultato per cui è applicabile la Tonnage Tax	(4.058)	13.650
- effetto sul risultato per cui è applicabile la Tonnage Tax	132	1.315
- impatto di aliquote fiscali estere	228	310
Tassazione alle aliquote d'imposta sui redditi delle società	(191)	(1.124)

14. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

US\$ migliaia	Flotta navigante	Navi in costruzione	Bacino	Altre attività	Totale
Al 1° gennaio 2016					
Costo o valutazione	831.147	120.096	21.714	2.073	975.030
Accantonamenti per ammortamenti	(193.905)	-	(8.826)	(1.561)	(204.292)
Valore contabile netto	637.242	120.096	12.888	512	770.738
Periodo chiuso al 31 dicembre 2016					
Valore contabile netto a inizio periodo	637.242	120.096	12.888	512	770.738
Incrementi	14.041	136.304	717	136	151.198
Navi consegnate	169.556	(169.556)	-	-	-
Quota di ammortamento del periodo	(34.388)	-	(3.630)	(238)	(38.256)
Perdita durevole di valore	(6.599)	-	-	-	(6.599)
Riclassificazione a Attività disponibili per la vendita	(64.344)	-	(2.008)	-	(66.352)
Differenze di cambio	-	-	-	(1)	(1)
Valore contabile netto a fine periodo	715.508	86.844	7.967	409	810.728
Al 31 dicembre 2016					
Costo o valutazione	881.913	86.845	17.847	2.113	988.717
Accantonamenti per ammortamenti	(166.405)	-	(9.880)	(1.704)	(177.989)
·					

La seguente tabella illustra, a fini comparativi, le variazioni intervenute nelle immobilizzazioni nel 2015.

US\$ migliaia	Flotta navigante	Navi in costruzione	Bacino	Altre attività	Totale
Al 1° gennaio 2015					
Costo o valutazione	752.222	77.180	9.397	1.999	840.798
Accantonamenti per ammortamenti	(187.170)	-	(5.100)	(1.361)	(193.631)
Valore contabile netto	565.052	77.180	4.297	638	647.167
Periodo chiuso al 31 dicembre 2015					
Valore contabile netto a inizio periodo	565.052	77.180	4.297	638	647.167
Incrementi	14.142	137.437	12.831	10	164.420
Navi consegnate	94.521	(94.521)	-	-	-
Quota di ammortamento del periodo	(29.356)	-	(3.726)	(250)	(33.332)
Dismissioni al costo storico	(29.738)	-	(514)	-	(30.252)
Storno di fondo ammortamento e svalutazioni	22.620	-	-	-	22.620
Differenze di cambio	-	-	-	115	115
Valore contabile netto a fine periodo	637.241	120.096	12.888	513	770.738
Al 31 dicembre 2015					
Costo o valutazione	831.147	120.096	21.714	2.073	975.030
Accantonamenti per ammortamenti	(193.905)	-	(8.826)	(1.561)	(204.902)

Flotta

Sono compresi i costi di acquisizione delle navi di proprietà ed i pagamenti ai cantieri per le navi in costruzione.

Nel corso dell'esercizio, la Società ha acquistato da d'Amico Shipping Italia la nave handysize M/T Cielo di Milano, precedentemente presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c., per un corrispettivo di US\$ 14,0 milioni.

Gli incrementi della flotta corrispondono alle rate esborsate - pari a US\$ 113,1 milioni, per cinque navi (High Trust, High Wind, Cielo di Hanoi, Cielo di Capri e Cielo di Salerno) consegnate durante l'anno, nonché alle rate ed ai primi costi di fornitura - per un totale di US\$ 23,2 milioni, in relazione ad altre sette navi in corso di costruzione, la cui consegna è prevista tra il 2017 e il 2018. Gli oneri finanziari capitalizzati a livello di Gruppo per il 2016 ammontavano a US\$ 0,6 milioni, a un tasso medio del 2,30%. Su tutte le navi di proprietà del Gruppo sono iscritte ipoteche.

Perdite di valore e svalutazioni ("impairment"), valutazione del fair value e tecnica di valutazione

Il valore recuperabile della Flotta è il suo valore d'uso, rappresentato dal valore attuale netto dei flussi di cassa per la sua vita utile residua. Le perdite durevoli di valore (*impairment*) e il loro storno hanno natura **non ricorrente** e si baseranno sul valore recuperabile della Flotta nonché su una valutazione condotta dalla dirigenza sulla sostenibilità di diversi fattori di mercato.

Ai fini dell'esecuzione dell'impairment test, le stime della dirigenza aziendale tengono conto delle informazioni di mercato disponibili, comprese le vendite riportate per navi simili, nonché dell'esperienza passata e delle previsioni future, e si fondano sulle seguenti ipotesi fondamentali: (i) ricavi sulla base dei contratti conclusi e delle stime sulle tariffe future; (ii) vita utile residua di 25 anni; (iii) valore economico stimato alla fine della vita utile della nave in base agli attuali prezzi di demolizione dell'acciaio; (iv) i costi riflettono l'attuale struttura societaria di d'Amico; (v) i dati sono stati attualizzati al tasso del 7,4%, che rappresenta la media ponderata del costo del capitale della Società sulla base dell'attuale costo di finanziamento e della stima espressa da DIS della propria esigenza di redditività del capitale proprio. Le previsioni sulle tariffe dei noli ipotizzano che i giorni-nave attualmente non utilizzati nell'ambito di contratti siano impiegati alle tariffe di noleggio medie degli ultimi dieci anni. La dirigenza tiene conto del fatto che questi calcoli sono particolarmente sensibili alle variazioni delle ipotesi fondamentali riguardanti i valori futuri delle tariffe di noleggio e dei tassi di attualizzazione. Il margine rispetto al valore contabile netto al 31 dicembre 2016 è di US\$ 54,3 milioni.

Considerando la specificità del mercato e dei fattori che influiscono sui flussi di cassa, tutte le ipotesi fondamentali sono altamente suscettibili di variazioni. A parità di condizioni, le sensibilità sono state valutate come segue: una variazione di US\$ +/-500 al giorno delle future tariffe di noleggio di navi cisterna nella previsione a lungo termine, risulterebbe rispettivamente in una variazione del calcolo del valore d'uso della flotta di US\$ 57,1 milioni / US\$ (57,1) milioni; in quest'ultimo caso, verrebbe iscritta una perdita durevole di valore di US\$ 2,8 milioni; un aumento dell'1% del fattore di attualizzazione comporterebbe un decremento del calcolo del valore d'uso della flotta di US\$ 88,2 milioni e la rilevazione di una perdita durevole di valore di US\$33,9 milioni.

Svalutazione e riclassificazione come Attività disponibili per la vendita

Cinque navi sono state trasferite nel conto "Attività disponibili per la vendita" in linea con l'IFRS 5. Prima della riclassificazione, il management aveva svolto un *impairment test* che prevedeva il confronto tra il valore contabile e il *fair value* al netto dei costi di vendita. Il risultato dell'esame è stata l'iscrizione di una svalutazione pari a \$6,6 milioni su tre delle navi - M/T High Presence, M/T High Priority e M/T High Prosperity. Il valore contabile netto successivamente all'*impairment test* (\$66,3 milioni) è stato trasferito tra le attività correnti classificate come disponibili per la vendita a fine esercizio.

Bacino

Questa voce comprende le spese relative al programma di bacino della flotta e la dismissione di bacini ammortizzati; gli interventi di bacino nel corso dell'esercizio sono stati in totale quattro.

Altre attività

Le altre attività includono principalmente infissi, impianti e attrezzature d'ufficio.

15. PARTECIPAZIONI IN SOCIETÀ A CONTROLLO CONGIUNTO

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2016	Al 31 Dicembre 2015
Eco Tankers Limited	3.261	4.504
DM Shipping d.a.c.	-	
Investimenti (metodo del patrimonio netto)	3.261	4.504

La seguente tabella riconcilia il valore dell'investimento all'inizio dell'esercizio con quello a fine periodo.

US\$ migliaia	2016	2015
Al 1º gennaio	4.504	4.348
Quota di utile della partecipata	230	339
Distribuzione di utili portati a nuovo	(330)	(198)
Distribuzione del sovrapprezzo azioni	(1.238)	-
Altri movimenti	95	15
Al 31 dicembre	3.261	4.504

Al 31 dicembre 2016, le partecipazioni contabilizzate usando il metodo del patrimonio netto ammontano a US\$ 3 milioni, pari al 33% del capitale di Eco Tankers Ltd. (Malta) (31 dicembre 2015: US\$ 4,5 milioni); per ulteriori dettagli si rimanda alle Note 1, 12 e 30.

16. ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2016		Al 31 Dicembre 2015		2015	
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Finanziamenti a lungo termine DM Shipping	20.853	-	20.853	20.589	-	20.589
Crediti finanziari	2.000	-	2.000	2.000	600	2.600
Fair value di strumenti derivati	213	95	308	-	438	438
Totale	23.066	95	23.161	22.589	1.038	23.627

L'importo non corrente di US\$ 23,1 milioni del 2016 è composto da US\$ 2,0 milioni di crediti finanziari dalla vendita della nave Cielo di Salerno nel 2015 e da US\$ 20,9 milioni corrispondenti all'equivalente di JP¥ 2,4 miliardi per un finanziamento a lungo termine erogato da d'Amico Tankers d.a.c. all'entità a controllo congiunto DMS, destinato a fornire il capitale proprio iniziale per finanziare l'acquisizione delle navi di DMS. Al 31 dicembre 2015 il finanziamento ammontava a US\$ 20,6 milioni (corrispondenti a JP¥ 2.4 miliardi).

L'importo corrente di US\$ 0,1 milioni nel 2016 include il *fair value* degli *swap* su tassi di interesse (mentre al 31 dicembre 2015, US\$ 0,4 milioni relativi alla valutazione di strumenti finanziari a copertura dell'esposizione di cambio e US\$ 0,6 milioni dovuti dalla parte correlata d'Amico Finance in relazione ai prodotti finanziari (di cambio) liquidati a dicembre 2015 e negoziati per conto di d'Amico Tankers d.a.c.).

17. ATTIVITÀ DISPONIBILI PER LA VENDITA

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2016	Al 31 Dicembre 2015
Attività disponibili per la vendita	66.352	

Le attività disponibili per la vendita riguardano cinque navi che la Società intende vendere nel 2017. La Società ha rilevato una svalutazione su tre di queste navi per US\$ 6,6 milioni e il loro *fair value* al 31 dicembre 2016 è riportato al netto di tale svalutazione (si vedano le Note 1 e 14).

Il *fair value* della flotta è stato valutato come di secondo livello, sulla base delle informazioni sulle tecniche di valutazione riportate nella Nota 1; la valutazione avviene sulla base delle valutazioni di *broker* al netto del costo di vendita se inferiore al valore contabile. Le informative previste per il terzo livello di *fair value* non sono applicabili alla valutazione attuale.

18. RIMANENZE

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2016	Al 31 Dicembre 2015
Rimanenze	12.857	10.276

Le rimanenze si riferiscono alle scorte di Intermediate Fuel Oil (IFO), Marine Diesel Oil (MDO) - denominati collettivamente carburanti *bunker* - e lubrificanti a bordo delle navi. Gli importi esposti nel corso del periodo sono illustrati dettagliatamente nelle Note 4 e 7.

19. CREDITI A BREVE E ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Crediti commerciali a breve	39.572	34.217
Altri crediti esigibili	894	396
Anticipi, ratei e risconti attivi	747	20.721
Totale	41.213	55.334

Al 31 dicembre 2016, i crediti comprendono crediti commerciali pari a US\$ 39,6 milioni, al netto del fondo svalutazione crediti di US\$ 0,6 milioni (2015: US\$ 0,5 milioni). Le altre attività correnti comprendono principalmente anticipi, ratei e risconti attivi per US\$ 0,7 milioni e altri crediti per US\$ 0,3 milioni.

Di seguito sono riportate le scadenze dei crediti commerciali.

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
0-60 giorni	33.323	22.181
61-90 giorni	1.986	4.954
91-120 giorni	722	807
>120 giorni	3.541	6.275
Totale	39.572	34.217

Gli importi in scadenza tra 90 e 120 giorni rappresentano principalmente crediti per controstallie. il management ritiene che gli importi non svalutati scaduti da più di 30 giorni siano ancora integralmente recuperabili, sulla base dei pagamenti passati e di un'approfondita analisi del rischio di credito cliente.

Le informazioni riguardanti l'esposizione del Gruppo al rischio di credito e alle perdite durevoli di valore dei crediti commerciali e altri crediti sono riportate nella Nota 27.

20. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2016	Al 31 Dicembre 2015
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	31.632	45.485

L'importo di US\$ 7,9 milioni riguarda fondi depositati da d'Amico Tankers d.a.c. presso d'Amico Finance d.a.c. in relazione a contratti di *swap* su tassi di interesse. Il saldo viene rettificato periodicamente sulla base delle variazioni del valore *mark-to-market*.

21. PATRIMONIO NETTO

Le variazioni delle voci di patrimonio netto per il 2016 sono illustrate dettagliatamente nel relativo prospetto.

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2016 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammontava a US\$ 42.851.035,60, rappresentato da 428.510.356 azioni ordinarie senza valore nominale.

Nel mese di febbraio 2016, in seguito all'esercizio dei warrant di pertinenza delle azioni emesse al momento dell'aumento di capitale del 2012, conformemente al Prospetto informativo del 6 novembre 2012, sono state emesse n. 5.667.958 nuove azioni ordinarie al prezzo di €0,46 ciascuna applicando il rapporto di concambio di un'azione ogni tre warrant.

Utili portati a nuovo

Al 31 dicembre 2015 questa voce comprende i risultati netti dell'esercizio in corso e di quello precedente, nonché le detrazioni derivanti dalla distribuzione di dividendi.

Altre riserve

Le altre riserve sono composte dalle seguenti voci:

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2015	Variazione nel 2016	Al 31 dicembre 2016
Riserva sovrapprezzo azioni	282.958	(10.058)	272.900
Azioni proprie	(17.513)	(609)	(18.122)
Riserva stock option	-	149	149
Riserva fair value / in altre componenti dell'utile complessivo	(3.181)	1.689	(1.492)
Riserva di conversione / in altre componenti dell'utile complessivo	(253)	(247)	(500)
Riserva legale	3.108	-	3.108
Totale	265.119	(9.076)	256.043

Nel 2016 è stato distribuito un dividendo pari a US\$ 0,0295 per azione.

Riserva sovrapprezzo azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è stata costituita inizialmente a causa dell'IPO del Gruppo e del relativo aumento di capitale (maggio 2007) e successivamente per via degli ulteriori aumenti di capitale effettuati a dicembre 2012, febbraio 2014, febbraio 2015 e febbraio 2016. Come previsto per legge, è distribuibile.

Azioni proprie

Le azioni proprie a fine 2016 comprendono 7.760.027 azioni ordinarie (2015: 6.580.027) per un importo di US\$ 18,1 milioni (2015: US\$ 17,5 milioni), pari all'1,81% del capitale sociale circolante alla data di bilancio (2015: 1,56%). Tali azioni sono state acquisite nell'ambito del programma di riacquisto autorizzato e sono state utilizzate per mettere DIS nella posizione di offrire le proprie azioni nell'ambito della distribuzione ad amministratori, funzionari, dipendenti e/o appaltatori della Società stessa, le sue controllate e/o controllanti nell'attuazione del relativo piano di stock option.

Riserva fair value

La riserva *fair value* sorge per effetto delle variazioni del *fair value* dei contratti di *swap* su tassi di interesse collegati ad alcune delle linee di credito bancarie. I dettagli sul *fair value* degli strumenti finanziari derivati sono riportati nella Nota 25.

Riserva di conversione

Questa riserva è il risultato della conversione in US\$ del patrimonio netto delle società del Gruppo aventi una valuta funzionale diversa dal dollaro statunitense.

Riserva stock option

Questa riserva è stata creata in relazione al Piano di stock option; si veda la Nota 8.

Riserva legale

La riserva legale è prevista dalla Legge lussemburghese e non è distribuibile.

22. BANCHE E ALTRI FINANZIATORI

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2016	Al 31 Dicembre 2015
Passività non correnti		
Banche e altri finanziatori	427.304	381.016
Passività correnti		
Banche e altri finanziatori	124.975	86.775
Totale	552.279	467.791

Nel saldo sono compresi i seguenti finanziamenti:

Linea di credito da US\$ 250 milioni Crédit Agricole Corporate & Investment Bank/d'Amico Tankers d.a.c.

L'importo residuo al 31 dicembre 2016, pari a US\$ 118,74 milioni, riguarda la linea di credito da US\$ 250 milioni negoziata dalla Società con Crédit Agricole CIB e altre banche (Nordea Bank AB, ING Bank N.V., Banca IMI S.p.A., Commonwealth Europe Ltd., Skandinaviska Enskilda Banke AB, Bank of Ireland, Credit Industriel et Commercial, DNB Ltd.) sottoscritta il 14 marzo 2016 per rifinanziare 8 navi esistenti e 5 nuove navi che saranno costruite da Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. I principali termini e condizioni della linea di credito sono: il capitale disponibile per ogni tranche corrispondente alle navi esistenti verrà rimborsato in 20 rate trimestrali consecutive a partire dal 15 aprile e una maxirata alla data di scadenza. Ogni tranche corrispondente alle navi di nuova costruzione sarà rimborsata in 19 rate trimestrali consecutivi e una maxirata alla scadenza. Gli interessi sono calcolati a un tasso pari al LIBOR più il 2,0% o il 2,15% a seconda dell'utilizzo della nave. Il rapporto tra il valore equo di mercato della nave e il capitale residuo della linea di credito (security cover ratio) non deve essere inferiore al 130%, e a fine anno era pari al 134,23%. Esistono inoltre i sequenti vincoli abituali aggiuntivi: (i) attività liquide non inferiori a US\$ 25,0 milioni e liquidità non inferiore a US\$ 20 milioni; (ii) valore patrimoniale netto (definito come patrimonio netto contabile più prestiti subordinati degli azionisti, iscritti nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria) non inferiore a US\$ 100,0 milioni; e (iii) rapporto fra patrimonio netto e attivo non inferiore al 35,0%. Tale linea di credito è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping S.A. e tramite ipoteche sulle navi di proprietà della Società. Sulla base di quanto precede, i risultati di fine esercizio sono conformi ai requisiti.

Linea di credito da US\$ 48 milioni Crédit Agricole Corporate & Investment Bank e DNB NOR Bank ASA /d'Amico Tankers d.a.c.

L'importo residuo al 31 dicembre 2016, pari a US\$ 31,6 milioni, riguarda la linea di credito da US\$ 48,0 milioni negoziata dalla Società con Crédit Agricole CIB e DNB NOR Bank ASA (ripartita al 50% tra i due istituti) sottoscritta il 26 luglio 2011 per finanziare due nuove navi, la n. di scafo 2307 (M/T High Seas) e la n. di scafo 2308 (M/T High Tide), costruite da Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e consegnate rispettivamente a fine marzo e fine aprile 2012. Il capitale disponibile lungo i sette anni di finanziamento sarà rimborsato in 28 rate trimestrali consecutive, più una maxirata di US\$ 12,8 milioni per nave. Il rapporto tra l'importo residuo in qualsiasi momento e il valore equo di mercato delle navi interessate ("asset cover ratio") di proprietà della Società, sulle quali sono attualmente iscritte le ipoteche previste dalla linea di credito, non deve superare l'74,1%. Gli interessi sono calcolati a un tasso pari al LIBOR più il 2,10%. Il finanziamento prevede inoltre i seguenti vincoli: (i) liquidità disponibile (comprese linee di credito non utilizzate con scadenza oltre i 12 mesi) non inferiori a US\$ 25 milioni; (ii) valore patrimoniale netto (definito come patrimonio netto contabile più prestiti subordinati degli azionisti, iscritti nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria) non inferiore a US\$ 100,0 milioni; e (iii) rapporto fra patrimonio netto e attivo non inferiore al 35,0%. Sulla base di quanto precede, il livello del loan-to-value a fine esercizio era pari al 63,2% e pertanto conforme ai requisiti. La linea di credito è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping S.A. e prevede ipoteche sulle navi di proprietà finanziate.

Linea di credito da US\$ 31,5 milioni Danish Ship Finance A/S / d'Amico Tankers d.a.c.

L'importo residuo al 31 dicembre 2016, pari a US\$ 27,3 milioni, riguarda la linea di credito concessa da Danish Ship Finance A/S per rifinanziare le navi M/T High Prosperity acquistata nel maggio 2012 e M/T High Trust consegnata nel gennaio 2016. Il capitale verrà rimborsato in 12 rate semestrali consecutive, fino a una maxirata di US\$ 4,6 milioni e US\$ 12 milioni da corrispondersi in un'unica soluzione alla scadenza, dopo 6 anni dall'utilizzo. Il rapporto tra l'importo residuo in qualsiasi momento e il valore equo di mercato delle navi interessate ("asset cover ratio") di proprietà della Società, sulle quali sono attualmente iscritte le ipoteche previste dalla linea di credito, non deve superare l'80%; tale rapporto era pari al 62,2% alla fine di dicembre e quindi conforme ai requisiti. Gli interessi sono calcolati a un tasso pari al LIBOR USD più il 2,75%. La linea di credito è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping S.A. e prevede ipoteche sulle navi di proprietà della Società finanziate.

Linea di credito da US\$ 39 milioni Danish Ship Finance A/S / d'Amico Tankers d.a.c.

L'importo residuo al 31 dicembre 2016, pari a US\$ 33,8 milioni, riguarda la linea di credito concessa da Danish Ship Finance A/S per finanziare l'acquisto di due nuove navi costruite da Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. – la n. di scafo 2407 (M/T High Freedom), consegnata nel 2014 e la n. di scafo 2388 (M/T High Loyalty), consegnata nel febbraio 2015. Il capitale verrà rimborsato in 14 rate semestrali consecutive, fino a una maxirata di US\$ 10,4 milioni per ogni nave, da corrispondersi in un'unica soluzione alla scadenza, dopo 7 anni dall'utilizzo. Il rapporto tra l'importo residuo in qualsiasi momento e il valore equo di mercato delle navi interessate ("asset cover ratio") di proprietà della Società, sulle quali sono attualmente iscritte le ipoteche previste dalla linea di credito, non deve superare l'80%; tale rapporto era pari al 58,3% alla fine di dicembre e quindi conforme ai requisiti. Gli interessi sono calcolati a un tasso pari al LIBOR USD più il 2,35%. La linea di credito è soggetta ai seguenti vincoli finanziari aggiuntivi: (i) attività liquide non inferiori a US\$ 25,0 milioni; (ii) valore patrimoniale netto (definito come patrimonio netto contabile più prestiti subordinati degli azionisti, iscritti nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria) non inferiore a US\$ 100,0 milioni; e (iii) rapporto fra patrimonio netto contabile e attivi contabili totali non inferiore al 35%. La linea di credito è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping S.A. e prevede ipoteche sulle navi di proprietà della Società finanziate.

Finanziamento Commerzbank - Crédit Suisse / Glenda International Shipping d.a.c.

L'importo residuo al 31 dicembre 2016, pari a US\$ 50,8 milioni, riguarda la quota di competenza del Gruppo DIS della linea di credito concessa da Commerzbank AG Global Shipping e Crédit Suisse a Glenda International Shipping d.a.c. per la costruzione di sei navi cisterna MR, costruite da Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., Corea del Sud. L'accordo riguarda finanziamenti per le singole navi con una scadenza decennale a decorrere dalla consegna, per un importo totale iniziale fino a US\$ 195,0 milioni (68% del prezzo contrattuale delle navi) e un tasso di interesse indicizzato al LIBOR USD più uno spread compreso tra 90 e 110 punti base. La garanzia riguarda principalmente ipoteche di primo grado sulle navi. Il rapporto tra l'importo residuo in qualsiasi momento e il valore equo di mercato delle navi interessate ("asset cover ratio") di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. (il "mutuatario"), sulle quali sono attualmente iscritte le ipoteche previste dalla linea di credito, non deve superare il 76,9%; tale rapporto era pari al 76,7% alla fine di dicembre e quindi conforme ai requisiti.

Linea di credito da US\$ 19,38 milioni DNB Facility / d'Amico Tankers d.a.c.

L'importo residuo al 31 dicembre 2016, pari a US\$ 19,1 milioni, riguarda la linea di credito da US\$ 19,375 milioni concessa da DNB Bank ASA sottoscritta il 21 dicembre 2016 per rifinanziare la nave n. di scafo 2387 (M/T High Voyager). Il capitale verrà rimborsato in 20 rate trimestrali consecutive, fino a una maxirata di US\$ 11,6 milioni da corrispondersi in un'unica soluzione alla scadenza, dopo 5 anni dall'utilizzo. Gli interessi sono calcolati a un tasso pari al LIBOR USD più il 2,55%. Il rapporto tra il valore equo di mercato della nave e il capitale residuo della linea di credito (security cover ratio) non deve essere inferiore al 130%; a fine dicembre era pari al 145,13%, pertanto era conforme ai requisiti. La linea di credito è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping S.A. e prevede ipoteche sulla nave di proprietà della Società finanziata.

Linea di credito da US\$ 40 milioni Crédit Agricole CIB e ABN Amro Bank NV / d'Amico Tankers d.a.c.

L'importo residuo al 31 dicembre 2016, pari a US\$ 33,5 milioni, riguarda la linea di credito da US\$ 40,0 milioni negoziata dalla Società con Crédit Agricole CIB e ABN Amro Bank NV (ripartita al 50% tra i due istituti) sottoscritta il 20 dicembre 2013 per finanziare due nuove navi costruite da Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., la n. di scafo 2408 (M/T High Discovery) e la n. di scafo S-409 (M/T High Fidelity), consegnate rispettivamente a fine febbraio e agosto 2014. Il capitale verrà rimborsato in 24 rate trimestrali consecutive, fino a una maxirata di US\$ 25,5 milioni da corrispondersi alla scadenza, dopo 6 anni dall'utilizzo. Gli interessi sono calcolati a un tasso pari al LIBOR più il 2,90%. Il rapporto tra l'importo residuo in qualsiasi momento e il valore equo di mercato delle navi interessate ("asset cover ratio") di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. (il "mutuatario"), sulle quali sono attualmente iscritte le ipoteche previste dalla linea di credito, non deve superare l'80%; tale rapporto era pari al 61,4% alla fine di dicembre e quindi conforme ai requisiti.

Linea di credito da US\$ 75 milioni Banca Intesa / d'Amico Tankers d.a.c.

L'importo residuo al 31 dicembre 2016, pari a US\$ 45,0 milioni, riguarda la linea di credito da US\$ 75,0 milioni negoziata dalla Società con Banca Intesa e sottoscritta nel dicembre 2014 allo scopo di finanziarne le attività aziendali. Il capitale messo a disposizione tramite la linea di credito sarà rimborsato in 10 rate semestrali consecutive. Gli interessi sono calcolati a un tasso pari al LIBOR più il 2,25%. La linea di credito è garantita dalla controllante d'ultima istanza, d'Amico Società di Navigazione S.p.A. È soggetta ai seguenti termini e condizioni: i) il rapporto tra il valore della situazione finanziaria netta e il valore di mercato delle navi non deve superare il 75%; ii) il rapporto tra il valore patrimoniale netto e il valore contabile degli attivi non deve essere inferiore al 35%; iii) la liquidità disponibile (comprese le linee di credito non utilizzate) deve essere di almeno US\$ 25,0 milioni; iv) il valore patrimoniale netto (definito come patrimonio netto contabile più prestiti subordinati degli azionisti, iscritti nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria) non deve essere inferiore a US\$ 100,0 milioni. L'importo residuo è conforme ai requisiti.

Linea di credito da US\$ 10 milioni Banca Intesa / d'Amico Tankers d.a.c.

L'importo residuo al 31 dicembre 2016 riguarda la linea di credito a breve termine uncommitted di US\$ 10,0 milioni sottoscritta nel settembre 2014 per finalità aziendali generali. L'importo è stato utilizzato il 12 settembre 2016 per un periodo di 12 mesi. La linea di credito è garantita da una "lettera di patronage" della controllante, d'Amico International Shipping S.A.

Linea di credito da US\$ 20 milioni ING Bank - filiale di Londra / d'Amico Tankers d.a.c.

L'importo residuo al 31 dicembre 2016, pari a US\$ 15,1 milioni, riguarda il finanziamento da US\$ 20,0 milioni negoziato dalla società con ING Bank sottoscritto il 2 dicembre 2014 per rifinanziare due navi (High Presence e High Priority). Il capitale verrà rimborsato in 24 rate trimestrali consecutive, fino a una maxirata di US\$ 6,2 milioni da corrispondersi alla scadenza, dopo 6 anni dall'utilizzo. Gli interessi sono calcolati a un tasso pari al LIBOR più il 2,05%. Il rapporto tra l'importo residuo in qualsiasi momento e il valore equo di mercato delle navi interessate ("asset cover ratio") di proprietà della Società, sulle quali sono attualmente iscritte le ipoteche previste dalla linea di credito, non deve superare il 76,9%; tale rapporto era pari al 54,8% alla fine di dicembre e quindi conforme ai requisiti.

Linea di credito da US\$ 58 milioni MPS Capital Service / d'Amico Tankers d.a.c.

L'importo residuo al 31 dicembre 2016, pari a US\$ 17,3 milioni, riguarda il finanziamento da US\$ 58,0 milioni negoziato dalla Società con MPS Capital Service sottoscritto il 1º luglio 2015 per finanziare due navi di nuova costruzione, n. di scafo S429 e S430, costruite da Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e previste in consegna nel 2017. Il capitale per ogni nave verrà rimborsato in 10 rate semestrali consecutive, fino a una maxirata di US\$ 19,4 milioni da corrispondersi alla scadenza, dopo 5 anni dall'utilizzo. Gli interessi sono calcolati a un tasso pari al LIBOR più

il 2,25%. Il rapporto tra l'importo residuo in qualsiasi momento e il valore equo di mercato delle navi interessate ("asset cover ratio") di proprietà della Società, sulle quali sono attualmente iscritte le ipoteche previste dalla linea di credito, non deve superare l'80%. L'importo residuo è conforme ai requisiti.

Linea di credito da US\$ 23,07 milioni SEB Skandinaviska Enskilda Banken AB / d'Amico Tankers d.a.c.

L'importo residuo al 31 dicembre 2016, pari a US\$ 20,9 milioni, riguarda il finanziamento da US\$ 23,07 milioni negoziato con Skandinaviska Enskilda Banken AB sottoscritto il 1° agosto 2014 per finanziare una nave di nuova costruzione, n. di scafo S-410, costruita da Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e consegnata nel 2015. Il capitale verrà rimborsato in 24 rate trimestrali consecutive, fino a una maxirata di US\$ 13,8 milioni da corrispondersi alla scadenza, dopo 6 anni dall'utilizzo. Gli interessi sono calcolati a un tasso pari al LIBOR più il 2,45%. Il rapporto tra l'importo residuo in qualsiasi momento e il valore equo di mercato delle navi interessate ("asset cover ratio") di proprietà della Società, sulle quali sono attualmente iscritte le ipoteche previste dalla linea di credito, non deve superare il 76,9%; tale rapporto era pari al 73,4% alla fine di dicembre e quindi conforme ai requisiti. La linea di credito è soggetta ai seguenti vincoli finanziari aggiuntivi: (i) attività liquide non inferiori a US\$ 25,0 milioni; (ii) valore patrimoniale netto (definito come patrimonio netto contabile più prestiti subordinati degli azionisti, iscritti nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria) non inferiore a US\$ 100,0 milioni; e (iii) rapporto fra patrimonio netto contabile e attivi contabili totali non inferiore al 35%. La linea di credito è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping S.A. e prevede ipoteche sulla nave di proprietà della Società finanziata.

Linea di credito da US\$ 9,5 milioni Crédit Agricole CIB / d'Amico Tankers d.a.c.

L'importo residuo al 31 dicembre 2016, pari a US\$ 8,75 milioni, riguarda il finanziamento da US\$ 9,5 milioni negoziato con Crédit Agricole CIB sottoscritto il 24 giugno 2015 per finanziare l'acquisto della nave M/T Cielo di Guangzhou. Il capitale verrà rimborsato in 16 rate trimestrali consecutive, fino a una maxirata di US\$ 5,5 milioni da corrispondersi alla scadenza, dopo 4 anni dall'utilizzo. Gli interessi sono calcolati a un tasso pari al LIBOR più il 2,10%. Il rapporto tra l'importo residuo in qualsiasi momento e il valore equo di mercato delle navi interessate ("asset cover ratio") di proprietà della Società, sulle quali sono attualmente iscritte le ipoteche previste dalla linea di credito, non deve superare il 74,1%; tale rapporto era pari al 64,8% alla fine di dicembre e quindi conforme ai requisiti.

Linea di credito da US\$ 45,08 milioni Banca IMI S.p.A. / d'Amico Tankers d.a.c.

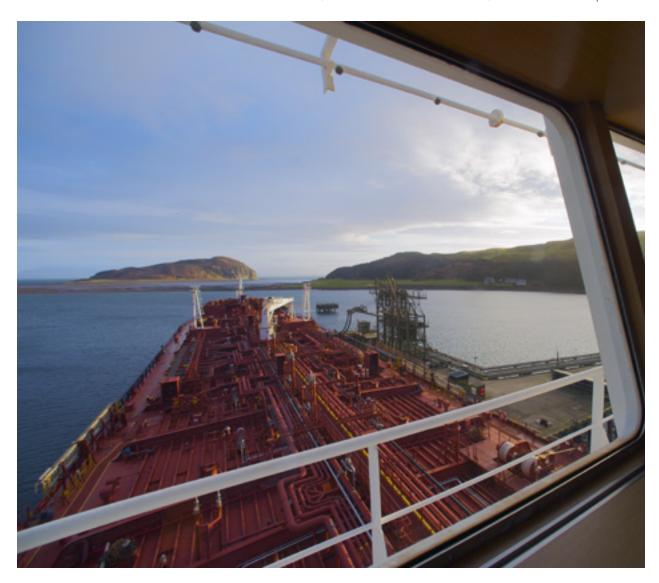
L'importo residuo al 31 dicembre 2016, pari a US\$ 42,8 milioni, riguarda il finanziamento da US\$ 45,08 milioni negoziato con Banca IMI S.p.A. sottoscritto il 16 maggio 2015 per finanziare due navi di nuova costruzione costruite da Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., n. di scafo S-420 (M/T Cielo di Ulsan) consegnata a ottobre 2015, e n. di scafo S-421 (M/T Cielo di Capri), consegnata a maggio 2016. Il capitale per ogni nave verrà rimborsato in 14 rate semestrali consecutive, fino a una maxirata di US\$ 12 milioni da corrispondersi alla scadenza. Gli interessi sono calcolati a un tasso pari al LIBOR più il 2,65%. Il rapporto tra l'importo residuo in qualsiasi momento e il valore equo di mercato delle navi interessate ("asset cover ratio") di proprietà della Società non deve superare il 75%. Tale rapporto era pari al 77,2% a fine dicembre. La linea di credito è soggetta ai seguenti vincoli finanziari aggiuntivi: (i) attività liquide non inferiori a US\$ 25,0 milioni; (ii) valore patrimoniale netto (definito come patrimonio netto contabile più prestiti subordinati degli azionisti, iscritti nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria) non inferiore a US\$ 100,0 milioni; e (iii) rapporto fra valore patrimoniale netto e attivi contabili totali non inferiore al 35%. La linea di credito è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping S.A. e prevede ipoteche sulle navi di proprietà della Società finanziata. Entrambe le navi di questa linea di credito hanno violato i propri vincoli, per un importo totale di US\$ 1,2 milioni. La Società sta attualmente negoziando con Banca IMI S.p.A. per ottenere una remissione; qualora ciò non fosse possibile, la Società impegnerà US\$1,2 milioni in contanti presso Banca IMI S.p.A. a titolo di garanzia aggiuntiva per rimediare all'infrazione, come previsto dalle condizioni del contratto di finanziamento e pertanto il saldo non è stato riclassificato tra le passività correnti.

Linea di credito da US\$ 19,5 milioni ABN Amro Bank N.V. / d'Amico Tankers d.a.c.

L'importo residuo al 31 dicembre 2016, pari a US\$ 18,8 milioni, riguarda il finanziamento da US\$ 19,5 milioni negoziato dalla Società con ABN Amro Bank N.V. sottoscritto l'11 novembre 2016 per rifinanziare la nave M/T Cielo di Gaeta (n. scafo 2385). Il capitale verrà rimborsato in 24 rate trimestrali consecutive, fino a una maxirata di US\$ 9,7 milioni da corrispondersi alla scadenza. Gli interessi sono calcolati a un tasso pari al LIBOR più il 2,4%. Il rapporto tra il valore equo di mercato della nave e il capitale residuo della linea di credito (security cover ratio) non deve essere inferiore al 130%; tale rapporto era pari al 142,5% a fine dicembre e pertanto conforme ai requisiti. La linea di credito è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping S.A. e prevede ipoteche sulla nave di proprietà della Società finanziata.

Linea di credito da US\$ 41,6 milioni Century Tokyo Leasing Corporation / d'Amico Tankers d.a.c.

L'importo residuo al 31 dicembre 2016, pari a US\$ 41,3 milioni, riguarda il finanziamento da US\$ 41,6 milioni negoziato dalla Società con Century Tokyo Leasing Corporation sottoscritto il 12 aprile 2014 per finanziare due navi di nuova costruzione costruite da Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., n. di scafo S-422 (M/T Cielo di Hanoi) consegnata a luglio 2016, e n. di scafo S-423 (M/T Cielo di Salerno), consegnata a ottobre 2016. Il capitale per ogni nave verrà rimborsato in 24 rate trimestrali consecutive, fino a una maxirata di US\$ 12,47 milioni da corrispondersi



alla scadenza. Gli interessi sono calcolati a un tasso pari al LIBOR USD più il 2,3%. Il rapporto tra il valore equo di mercato della nave e il capitale residuo della linea di credito (security cover ratio) non deve essere inferiore al 115%; tale rapporto era pari al 135,68% a fine dicembre e pertanto conforme ai requisiti. La linea di credito è soggetta ai seguenti vincoli: (i) liquidità disponibile (comprese linee di credito non utilizzate con scadenza oltre i 12 mesi) non inferiori a US\$ 25 milioni; (ii) valore patrimoniale netto (definito come patrimonio netto contabile più prestiti subordinati degli azionisti, iscritti nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria) non inferiore a US\$ 100,0 milioni; e (iii) rapporto fra patrimonio netto e attivo non inferiore al 35,0%. La linea di credito è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping S.A. e prevede ipoteche sulle navi di proprietà della Società finanziate. L'importo residuo è conforme ai requisiti.

Linea di credito da US\$ 10,47 milioni Century Tokyo Leasing Corporation / d'Amico Tankers d.a.c.

L'importo residuo al 31 dicembre 2016, pari a US\$ 6,62 milioni, riguarda il finanziamento da US\$ 10,47 milioni negoziato dalla Società con Century Tokyo Leasing Corporation sottoscritto il 25 luglio 2016 per finanziare il capitale circolante generale garantito per tre navi di nuova costruzione costruite da Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., n. di scafo S-422 (M/T Cielo di Hanoi) consegnata a luglio 2016, n. di scafo S-423 (M/T Cielo di Salerno), consegnata a ottobre 2016, e n. di scafo S425 (M/T High Challenge) in consegna nel 2017. Il capitale messo per ogni nave sarà rimborsato in 22 rate trimestrali consecutive. Gli interessi sono calcolati a un tasso pari al LIBOR più il 2,45%. La linea di credito è soggetta ai seguenti vincoli: (i) liquidità disponibile (comprese linee di credito non utilizzate con scadenza oltre i 12 mesi) non inferiori a US\$ 25 milioni; (ii) valore patrimoniale netto (definito come patrimonio netto contabile più prestiti subordinati degli azionisti, iscritti nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria) non inferiore a US\$ 100,0 milioni; e (iii) rapporto fra patrimonio netto e attivo non inferiore al 35,0%. La linea di credito è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping S.A. e prevede ipoteche sulle navi di proprietà della Società finanziate. L'importo residuo è conforme ai requisiti.

Linea di credito da US\$ 9 milioni ING Bank N.V. / d'Amico Tankers d.a.c.

L'importo residuo al 31 dicembre 2016, pari a US\$ 8,57 milioni, riguarda il finanziamento da US\$ 9 milioni negoziato dalla Società con ING Bank N.V. sottoscritto il 23 giugno 2016 per finanziare l'acquisto della nave M/T Cielo di Milano. Il capitale sarà rimborsato entro 12 mesi dall'utilizzo avvenuto nel luglio 2016. Gli interessi sono calcolati a un tasso pari al LIBOR più il 2,5% per i primi 6 mesi dall'utilizzo, e successivamente il 3% fino alla data di scadenza. Il rapporto tra il valore equo di mercato della nave e il capitale residuo della linea di credito (security cover ratio) non deve essere inferiore al 120%; tale rapporto era pari al 128,2% a fine dicembre e pertanto conforme ai requisiti. La linea di credito è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping S.A. e prevede ipoteche sulla nave di proprietà della Società finanziata.

Scoperto di conto Bank of Ireland / d'Amico Tankers d.a.c.

L'importo residuo al 31 dicembre 2016, pari a US\$ 5,2 milioni (€5 milioni) riguarda lo scoperto di conto negoziato dalla Società con Bank of Ireland e utilizzato per esigenze generali di capitale circolante.

Cassa Lombarda / d'Amico International Shipping S.A.

L'importo residuo al 31 dicembre 2016 pari a €1 milioni riguarda lo scoperto di conto concesso alla Società da Cassa Lombarda per finalità aziendali generali.

Unicredit / d'Amico International Shipping S.A.

L'importo residuo al 31 dicembre 2016 pari a US\$ 5 milioni riguarda lo scoperto di conto concesso alla Società da Unicredit per finalità aziendali generali.

23. IMPORTI DOVUTI ALLA SOCIETÀ CONTROLLANTE

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2016	Al 31 Dicembre 2015
d'Amico International S.A.	10,001	<u> </u>

Il saldo rappresenta il finanziamento a breve termine concesso dalla controllante ad un tasso di interesse pari al LIBOR a 1 mese più un margine dell'1,5%.

24. DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Debiti commerciali	30,956	24,628
Altri debiti	6,679	1,422
Ratei e risconti passivi	5,424	7,183,
Totale	43,059	33,233

I debiti a breve e altre passività correnti al 31 dicembre 2016 comprendono principalmente debiti commerciali. Il Gruppo ha predisposto politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze concordate; per ulteriori informazioni si rimanda alla Nota 25.

25. ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE

US\$ migliaia	Al 3	1 dicembre 2	2016	Al 31 dicembre 2015		
	Non-correnti	Correnti	Totale	Non-correnti	Correnti	Totale
Altre passività finanziarie	2.017	7.084	9.101	4.000	4.242	8.242
Fair value degli strumenti derivati	6.403	4.801	11.204	11.320	4.305	15.625
Totale altre passività finanziarie	8.420	11.885	20.305	15.320	8.547	23.867

Il saldo al 31 dicembre 2016 rappresenta principalmente le passività finanziarie legate al *fair value* degli *swap* su tassi di interesse e ai compensi di mandato maturati su navi in costruzione. Le tecniche di calcolo del *fair value* degli strumenti derivati e l'informativa sui rischi dei mercati finanziari sono trattati nella Nota 26. Il totale di US\$ 20,3 milioni include anche US\$ 5,0 milioni relativi al debito finanziario esistente nei confronti di Solar Shipping per l'acquisto della nave Cielo di Guangzhou.

26. DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015	
Debiti per imposte correnti	194	359	

Il saldo a fine 2016 rispecchia principalmente le imposte sul reddito e la tonnage tax dovute dalle controllate a fine esercizio e l'imposta sul patrimonio netto dovuta dalla controllante.

27. GESTIONE DEL RISCHIO

Il Gruppo è esposto a diversi rischi connessi con le sue operazioni: DIS deve assumere nuovi rischi per condurre la propria attività e raggiungere i propri obiettivi, ma ambisce a farlo tramite la loro identificazione, misurazione, gestione e controllo in modo da garantire il proprio successo a lungo termine. Il settore dei trasporti marittimi è altamente sensibile alle fluttuazioni del mercato, che possono causare variazioni significative delle tariffe dei noli e dei prezzi delle navi. Uno dei principali obiettivi di gestione del rischio di DIS è ridurre l'esposizione dei propri utili alle fluttuazioni cicliche.

Durante il processo di definizione del bilancio preventivo, il Gruppo individua i rischi principali e cerca di adottare sistematicamente le azioni necessarie per gestire tali esposizioni, anche tramite coperture. Sono state istituite specifiche politiche e linee guida per il controllo del rischio volte a misurare quotidianamente i limiti di negoziazione complessivi del Gruppo e le variazioni del delta. Le mansioni sono ripartite tra il back office e il front office, così da garantire un corretto monitoraggio della conformità alle procedure di controllo interno. Nella presente sezione è riportata l'informativa di natura qualitativa e quantitativa sul potenziale effetto che tali rischi potrebbero avere sul Gruppo.

Il Comitato di Controllo Interno e Gestione del Rischio - costituito all'interno del Consiglio di Amministrazione - elabora e monitora le politiche di gestione del rischio, riferendo regolarmente al Consiglio di Amministrazione in merito alle proprie attività, come richiesto dalla struttura di Corporate Governance della Società.

Il Gruppo ha adottato un sistema di Controllo Interno e Gestione del Rischio con l'intento di identificare, misurare, gestire e monitorare i rischi principali. Questo sistema contribuisce a garantire la salvaguardia degli attivi societari, l'efficienza e l'efficacia delle procedure gestionali, l'affidabilità delle informazioni finanziarie e la conformità legale e normativa, comprese le norme statutarie e le procedure interne.

Rischio di mercato

DIS e le sue controllate sono esposte al rischio di mercato principalmente in relazione alle navi che operano sul mercato *spot* e che generano ricavi a tariffe di mercato. In particolare, quando viene presa a noleggio una nave, le tariffe potrebbero essere troppo elevate per lasciare un margine di profitto e, al contrario, quando le navi vengono date a noleggio, le tariffe potrebbero essere troppo basse per garantire un adeguato ritorno. Le strategie di gestione del rischio applicate sono le seguenti: (i) il Gruppo intende avere una copertura di contratti a tariffa fissa compresa tra il 40% e il 60%, così da garantire 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 su scala mondiale per ridurre l'effetto delle diverse condizioni di mercato e delle tariffe su rotte differenti tra l'emisfero orientale e quello occidentale; il Gruppo di norma non ricorre a strumenti finanziari derivati per gestire la propria esposizione alle tariffe delle navi praticate sul mercato *spot*.

Rischio dei mercati finanziari

Essendo un Gruppo multinazionale con attività sparse in tutto il mondo, DIS è esposta al rischio di mercato legato alle variazioni dei tassi di cambio e alla fluttuazione dei tassi di interesse.

Rischio di cambio

DIS utilizza il dollaro USA come valuta funzionale e la maggior parte delle sue operazioni sono denominate in questa valuta. Il Gruppo è esposto al rischio di cambio in relazione alle operazioni denominate in valute diverse dal dollaro USA.

Il Gruppo monitora regolarmente la propria esposizione al rischio di cambio. La dirigenza non ritiene che il Gruppo abbia un'esposizione significativa al rischio di cambio derivante dalle attività operative, poiché praticamente tutti i ricavi del Gruppo e gran parte dei suoi costi operativi sono denominati in dollari statunitensi. Il Gruppo identifica e monitora sistematicamente la propria esposizione a fluttuazioni e squilibri valutari allo scopo di prevedere i potenziali effetti negativi e adottare le misure necessarie per ridurne l'impatto, ricorrendo alla copertura della propria esposizione valutaria, se necessario, per mantenerla entro livelli accettabili. In particolare, l'esposizione al tasso di cambio sui flussi finanziari e commerciali previsti viene coperta tramite swap su valute, contratti forward e opzioni su valute, nel rispetto delle specifiche politiche e linee guida di gestione del rischio e delle procedure di controllo interno (per ulteriori dettagli, si veda la parte seguente dedicata agli strumenti derivati). Le controparti di tali accordi sono primari istituti finanziari; alcune operazioni potrebbero anche vedere come controparte d'Amico Finance d.a.c. (una società del Gruppo d'Amico).

Il rischio di cambio riguarda i flussi di cassa non denominati in dollari USA, costituiti principalmente da spese amministrative e oneri operativi denominati in euro. Per il 2016, tali pagamenti ammontavano all'equivalente di US\$ 46,5 milioni, pari al 15,9% delle spese operative, amministrative, finanziari e degli oneri fiscali totali, di cui il 9,6% riferito a operazioni in euro. Fra le altre valute di rilievo rientrano la sterlina britannica (1,5%) e il dollaro di Singapore (1,2%).

US\$ migliaia		20	16	2015	
	Variazione %	% +	% -	% +	% -
US\$ / Valuta	10%	3.697	(3.697)	3.003	(3.003)

Nell'ambito dell'analisi di sensibilità, una fluttuazione del 10% del tasso di cambio del dollaro USA rispetto a tutte le altre valute avrebbe determinato una variazione del risultato del Gruppo di +/- US\$ 3,7 milioni per l'esercizio (US\$ +/-3,0 milioni nel 2015). La sensibilità complessiva del Gruppo al rischio di cambio non ha subito particolari variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Rischio di tasso di interesse

Il Gruppo è esposto al rischio di tasso di interesse derivante dal fatto che i suoi depositi bancari e le linee di credito necessari per finanziarie le navi di nuova costruzione e l'acquisto di navi hanno un tasso di interesse variabile. Il rischio viene gestito dal Gruppo tramite l'utilizzo di *swap* su tassi di interesse e l'attività di copertura viene regolarmente valutata per garantire l'applicazione di una strategia economicamente conveniente.

Le strategie di gestione del rischio prevedono che: (i) per una parte delle linee di credito di DIS/DTL il tasso venga trasformato in fisso utilizzando contratti di *swap* su tassi di interesse (IRS). Ai fini contabili, tutti i contratti sono classificati come di copertura (IAS 39) e la parte efficace dell'utile o della perdita sullo strumento di copertura viene imputato all'utile complessivo. La dirigenza ritiene che la trasformazione in tasso fisso di una parte degli interessi sul finanziamento consenta di migliorare la visibilità degli interessi passivi futuri, fino a un livello ritenuto idoneo per l'azienda e permettendo a DIS/DTL di ridurre il rischio di fluttuazioni significative dei tassi di interesse (*cash flow hedge*). Al fine di rispettare i requisiti continuativi della contabilizzazione delle operazioni di copertura, l'efficacia della copertura viene riesaminata e confermata a cadenza trimestrale; (ii) la dirigenza esamina continuamente i tassi di interesse disponibili sul mercato per accertarsi che le linee di credito siano concorrenziali.

Sensibilità al tasso di interesse

US\$ migliaia	20	16	20	15
	+1%	-1%	+1%	-1%
	Incremento	Decremento	Incremento	Decremento
Costo delle variazioni dei tassi d'interesse	(1.393)	1.393	(1.355)	1.355
Swap su tassi di interesse / altre componenti dell'utile complessivo	12.805	(12.805)	14.281	(14.841)
Swap su tassi di interesse / (Conto economico)	-	-	919	(979)

A parità di condizioni, un aumento di 100 punti base dei tassi di interesse avrebbe determinato un aumento degli oneri finanziari netti di US\$ 1,4 milioni (US\$ 1,4 milioni nel 2015), mentre una riduzione di 100 punti base dei tassi di interesse avrebbe comportato un decremento degli oneri finanziari di US\$ 1,4 milioni (US\$ 1,4 milioni nel 2015). Al 31 dicembre 2016, se i tassi di interesse fossero stati più alti o più bassi di 100 punti base e tutte le altre variabili fossero rimaste costanti, la valutazione degli swap sarebbe rispettivamente aumentata di US\$ 12,8 milioni e diminuita di US\$ 12,8 milioni.

Strumenti finanziari – Fair value e gestione del rischio

Rischio di fair value e tecniche di valutazione

Il fair value delle attività e delle passività finanziarie è determinato come segue:

- Il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie con termini e condizioni standard e negoziate su mercati liquidi e attivi, è determinato facendo riferimento ai prezzi di mercato.
- Il fair value degli strumenti derivati è calcolato utilizzando i prezzi di mercato. Qualora questi non siano disponibili, si provvede a un'analisi dei flussi di cassa attualizzati. I contratti forward su valute sono valutati utilizzando tassi di cambio a termine di mercato e le curve dei rendimenti derivanti dai tassi di interesse di mercato, abbinando le scadenze dei contratti. Gli swap su tassi di interesse sono valutati al valore attuale del flusso di cassa futuro stimato e attualizzato sulla base delle curve dei rendimenti applicabili derivanti dai tassi di interesse di mercato.
- Il *fair value* delle altre attività e passività finanziarie (ad esclusione di quelle sopra descritte) è determinato conformemente ai modelli di determinazione del prezzo generalmente accettati, che si basano sull'analisi dei flussi di cassa attualizzati.
- Il *fair value* degli strumenti finanziari tiene conto del rischio di controparte (attività finanziarie) e del rischio di credito della società stessa (passività).

Classificazione contabile e fair value

La seguente tabella illustra il valore contabile e il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie, nonché il loro livello all'interno della gerarchia del *fair value*.

31 Dicembre 2016

US\$ migliaia	Finanziamenti	Strumenti	Totale	Fair '	Value	Totale
	e crediti	derivati		1° livello	2° livello	
Attività						
Attività finanziarie non correnti	22.853	213	23.066	-	213	213
Crediti a breve e altre attività correnti	40.466	-	40.466	-	-	-
Altre attività finanziarie correnti	-	95	95	-	95	95
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	31.632	-	31.632	-	-	-

31 Dicembre 2016

1° livell	20 11 11		
	o <u>2° livello</u>		
79 -	-	-	
1 -	-	-	
3 -	9.376	9.376	
9 -		-	
	1.828	1.828	
_	59 - 2 -		

La seguente tabella presenta le attività e le passività del Gruppo valutate al fair value al 31 dicembre 2105.

31 Dicembre 2015

US\$ migliaia	Finanziamenti	Strumenti	Totale	Fair '	Value	Totale
	e crediti	derivati		1° livello	2° livello	
Attività						
Attività finanziarie non correnti	22.589	-	22.589	-	-	-
Crediti a breve e altre attività correnti	34.613	-	34.613	-	-	-
Altre attività finanziarie correnti	600	438	1.038		438	438
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	45.842		45.842		-	-
Passività						
Banche e altri finanziatori	467.791	-	467.791	-	-	-
Altre passività finanziarie non correnti	4.000	11.320	15.320		11.320	11.320
Debiti a breve e altre passività correnti	33.233	-	33.233	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	4.242	4.305	8.547		4.305	4.305

Gli strumenti finanziari di secondo livello nella tabella precedente si riferiscono a strumenti finanziari e il loro *fair* value è ottenuto sulla base delle valutazioni fornite dalla banca corrispondente a fine periodo. Le controparti sono costituite da istituti finanziari con rating da A+ a BB+; tenuto conto di ciò, non è stato ritenuto necessario applicare rettifiche per riflettere il rischio di performance.

La tabella non riporta il *fair value* dei crediti e dei debiti poiché, vista la scadenza a breve termine dei crediti correnti, il loro valore contabile si avvicina ragionevolmente al loro *fair value*.

Il valore contabile delle attività finanziarie rappresenta la massima esposizione al rischio di credito.

Le perdite realizzate al 31 dicembre 2016 ammontano a US\$ 1,3 milioni, mentre gli utili non realizzati a US\$ 1,2 milioni.

Strumenti derivati

Swap su tassi di interesse

Alla fine del 2016 d'Amico Tankers d.a.c. ha in essere ventidue contratti di *swap* su tassi di interesse (IRS). Quattro di questi contratti sono stati negoziati nel 2012 al fine di coprire il rischio relativo ai tassi di interesse sulla linea di credito Crédit Agricole CIB / DnB NOR di US\$ 48,0 milioni con scadenza prevista nel 2019. Due contratti di IRS sono stati stipulati nel 2016 a fini di copertura contro il rischio legato ai tassi di interesse sulla linea di

credito Danish Ship Finance di US\$ 31,5 milioni con scadenza prevista nel 2019 (M/T High Prosperity) e nel 2022 (M/T High Trust); entrambi gli *swap* sono stati novati ad una nuova controparte, ING UK. Nel 2014 sono stati stipulati altri dieci IRS in relazione al finanziamento di sette navi di nuova costruzione che sono state consegnate nel 2014 e nel 2015, con scadenza compresa tra il 2020 e il 2022; due di questi IRS, relativi alle navi M/T High Freedom e M/T Cielo di Gaeta, sono stati novati rispettivamente a ING UK e ABN nel 2016, mentre un terzo, relativo alla M/T High Voyager, è stato chiuso nello stesso periodo. Nel 2105 d'Amico Tankers d.a.c. ha negoziato altri sette IRS in relazione al finanziamento di navi di nuova costruzione, due delle quali sono state consegnate nel 2015 e cinque nel corso del 2016; la scadenza di questi IRS è compresa tra il 2022 e il 2024; l'IRS legato alla High Loyalty è stato novato a ING US nel 2016. Le coperture sono ritenute altamente efficaci e gli utili/ perdite non realizzati sono contabilizzati nelle altre componenti dell'utile complessivo.

Contratti forward su valute

Nel 2016 d'Amico Tankers d.a.c. non ha stipulato alcun nuovo contratto derivato su cambi. La società ha sostenuto un deflusso netto di US\$ 1,7 milioni su *contratti forward su valute* stipulati l'anno precedente, che alla fine del 2015 avevano un valore *mark-to-market* negativo di US\$ 0,4 milioni. Al 31 dicembre 2016 non vi sono posizioni in essere per contratti *forward* su valute o opzioni. L'impatto a conto economico di tali contratti nel 2016 è una perdita di US\$ 1,3 milioni.

Derivati sul bunker

Nel 2016 la società ha sostenuto un deflusso netto di US\$ 0,75 milioni per regolare posizioni su *swap*, che erano state valutate come una passività netta per lo stesso importo a fine 2015; nel 2016 l'effetto netto a conto economico di tali contratti è stato pertanto pari a zero. Nel 2015 i premi relativi alle due opzioni su *bunker* in essere erano stati svalutati a zero. Pertanto, quando tali opzioni sono scadute "out of the money" nel 2016, non vi è stato alcun effetto nel conto economico di tale esercizio.

La seguente tabella riporta l'impatto contabile dei derivati nel 2016 e nel 2015, oggetto dei contratti precedentemente citati:

US\$ migliaia	20	16	20	15
	Conto economico	Patrimonio netto	Conto economico	Patrimonio netto
Swap su tassi di interesse / contabilità di copertura	(1.246)	(1.594)	(145)	(3.180)
Swap su tassi di interesse / copertura del fair value	-	-	61	-
Valuta / copertura del fair value	-	-	(8.908)	-
Bunker / copertura del fair value	-	-	1.669	-
Totale / copertura del fair value	(1.246)	(1.594)	(7.323)	(3.180)

Il fair value degli strumenti derivati in essere alla fine dell'esercizio è evidenziato nelle voci Altre attività finanziarie correnti/non correnti e Altre passività finanziarie correnti/non correnti.

Valutazione del fair value

Il *fair value* per gli IRS è stato valutato come di secondo livello in quanto tale valutazione deriva da elementi diversi dai prezzi di mercato osservabili (cfr. Nota 1). Le informative previste per il terzo livello di *fair value* non sono applicabili alla valutazione attuale.

La valutazione del *fair value* degli strumenti derivati e di copertura esistenti avviene a ciascuna data di chiusura. I contratti derivati sono stipulati con banche e istituti finanziari con rating da A a BBB (S&P).

Rischio di credito

Il Gruppo è esposto al rischio di credito derivante da possibili inadempienze delle sue controparti, principalmente clienti, agenti, partner delle joint venture e istituti finanziari. Il Gruppo tratta solitamente con controparti affidabili in termini di qualità del credito e la sua esposizione a questo rischio viene monitorata continuamente, esaminando anche il rischio di default del settore e del paese in cui operano i clienti, allo scopo di limitare l'esposizione a eventi di ritardato pagamento; il Gruppo ha quindi adottato politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti siano saldati entro le scadenze stabilite. Per ridurre al minimo il rischio di credito, DIS e DTL adottano le seguenti strategie di gestione del rischio: (i) il portafoglio clienti è composto essenzialmente da un numero significativo di importanti compagnie petrolifere e da multinazionali del settore chimico. I crediti in essere vengono puntualmente esaminati. Il recupero delle controstallie e delle spese di noleggio viene seguito da un team dedicato. In passato DIS non ha registrato perdite di rilievo sui crediti commerciali; (ii) fornitori: per quanto riguarda i servizi ricevuti (ad es. disponibilità/gestione di equipaggi, servizi tecnici) e il carburante bunker, i pagamenti sono programmati in modo da ridurre al minimo il rischio di credito. Per quanto concerne 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 sono gestiti da un team interno con notevole esperienza. Dal 2007 il Gruppo si avvale anche, per i pagamenti destinati agli agenti portuali, di DA Desk, un'organizzazione professionale esterna specializzata nel garantire un'efficace e puntuale esecuzione delle operazioni commerciali; (iv) partner del pool: la responsabilità della gestione dei rischi di credito rimane in capo al Gruppo; (v) banche: la politica della Società prevede di intrattenere rapporti solo con grandi istituti dotati di solidi rating creditizi, specializzati nel settore della navigazione marittima e che godono di un'eccellente reputazione; (vi) il Gruppo valuta l'esposizione contrattuale complessiva e prevede un accantonamento per svalutazione, che rappresenta la sua stima delle perdite sostenute per crediti commerciali e altri crediti.

I dieci maggiori clienti nel 2016 rappresentavano circa il 54,1% dei ricavi della Società nel corso dell'esercizio (2015: 58%). Alla fine del periodo di riferimento, il 47,8% dei crediti commerciali totali aveva come controparte i dieci maggiori clienti del Gruppo (2015: 59%). Le società DIS trattano principalmente con importanti compagnie petrolifere. Considerando il loro standard creditizio, i rischi di controparte si riferiscono principalmente a crediti per controstallie e spese sostenute per loro conto. Entrambi sono monitorati e svalutati individualmente.

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2015	nel 2016	nel 2016	Al 31 dicembre 2016
Fondo svalutazione crediti	(451)	(344)	203	(592)

L'accantonamento specifico totale per perdite su crediti commerciali e altri crediti al 31 dicembre 2016 ammontava a US\$ 0,6 milioni (2015: US\$ 0,5 milioni). Il Gruppo ritiene che gli importi non svalutati scaduti da più di 30 giorni siano ancora integralmente recuperabili, sulla base dei pagamenti passati e di un'analisi del rischio di credito cliente (inadempimento della controparte).

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

Il valore contabile delle attività finanziarie rappresenta la massima esposizione al rischio di credito.

Rischio di liquidità

Il Gruppo è esposto al rischio di liquidità derivante dal possibile disallineamento tra le esigenze di cassa - principalmente per l'acquisto di navi e per il rimborso delle linee di credito - e i flussi di cassa del Gruppo.

Nell'ambito del suo processo di pianificazione finanziaria, DIS gestisce il rischio di liquidità concentrandosi sulla propria struttura di capitale in modo da bilanciare le consistenti linee di credito e i fondi attualmente disponibili, unitamente alla liquidità che sarà generata dalle attività operative, al fine di permettere alla Società di mantenere un livello di liquidità adeguato alle esigenze del Gruppo, ottimizzando al contempo il costo-opportunità di mantenere riserve di liquidità e raggiungendo un equilibrio efficiente in termini di scadenze e composizione dei finanziamenti. La struttura del capitale del Gruppo è fissata entro i limiti stabilita dal Consiglio di Amministrazione della Società e la dirigenza riesamina periodicamente finanziamenti del gruppo e il suo fabbisogno di liquidità.

Nonostante le difficili condizioni in cui versa attualmente il mercato del credito, la Società è riuscita a conservare l'accesso ad una vasta gamma di finanziamenti a prezzi competitivi attraverso istituti finanziari e sul mercato dei capitali (si veda anche la Nota 22).

Le seguenti tabelle riportano nel dettaglio la scadenza contrattuale residua delle passività bancarie del Gruppo e i periodi di rimborso pattuiti, rispettivamente per il 2016 e il 2015. Le tabelle sono redatte sulla base dei flussi di cassa non attualizzati alla data di rimborso più vicina. Si faccia riferimento alla Nota 1 in cui è illustrata dettagliatamente la strategia di gestione della liquidità per il 2017.

US\$ thousand	Al 31 dicembre 2016

	< 1 anno	1-2 anni	2-5 anni	> 5 anni	Totale
Totale banche e altri finanziatori	118.027	75.733	318.458	95.907	608.125
Altre passività finanziarie	3.110	2.053	-	-	5.163
Importi dovuti alla società controllante	10.212	-	-	-	10.212
	131.349	77.786	318.458	95.907	623.500

US\$ thousand Al 31 dicembre 2015

	< 1 anno	1-2 anni	2-5 anni	> 5 anni	Totale
Totale banche e altri finanziatori	48.785	56.713	248.695	149.673	503.867
Altre passività finanziarie	2.156	2.115	2.057	-	6.328
	50.941	58.828	250.752	149.673	510.195

Ad eccezione delle passività finanziarie riportate sopra, non si prevede che i flussi di cassa inclusi nell'analisi delle scadenze possano verificarsi particolarmente in anticipo o per importi considerevolmente diversi.

28. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Ai sensi dello IAS 24, le parti correlate della Società sono entità e persone fisiche in grado di esercitare il controllo, il controllo congiunto o una significativa influenza su DIS e le sue controllate, sulle società appartenenti al Gruppo d'Amico e sulle joint venture di d'Amico International Shipping. Sono inoltre ritenuti parti correlate i membri del Consiglio di Amministrazione di DIS e i dirigenti con responsabilità strategiche e i loro familiari. I rapporti commerciali con parti correlate sono generalmente intrattenuti alle stesse condizioni applicate alle parti non correlate.

Le operazioni con parti correlate e i saldi residui tra d'Amico International Shipping S.A. e le sue controllate (operazioni infragruppo con parti correlate) sono evidenziate nel bilancio d'esercizio.

Il volume delle operazioni del Gruppo con queste parti correlate per il 2016 e il 2015, non riportato in altre parti del presente bilancio, è il seguente:

US\$ migliaia	20	16	2015	
	Totale	Di cui verso parti correlate	Totale	Di cui verso parti correlate
Ricavi	347.110	9.547	414.877	5.274
Costi diretti di viaggio	(85.724)	-	(104.166)	-
Costi per noleggi passivi	(117.198)	(14.641)	(138.758)	(20.936)
Altri costi operativi diretti	(73.509)	(6.870)	(65.847)	(6.514)
Costi generali e amministrativi	(15.690)	(4.122)	(15.141)	(4.474)
Altri proventi operativi	-	-	328	-
Utile dalla vendita di navi	-	-	5.839	-
Proventi (oneri) finanziari netti	(22.367)	-	(8.015)	-

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2016 e 2015, non riportati in altre parti del presente bilancio, sono i seguenti:

US\$ migliaia	Al 31 dice	mbre 2016	Al 31 dicembre 2015	
	Totale	Di cui verso parti correlate	Totale	Di cui verso parti correlate
ATTIVITÀ				
Attività non correnti				
Immobilizzazioni materiali	810.728	-	770.738	-
Partecipazioni in entità a controllo congiunto	3.261	-	4.504	-
Attività finanziarie non correnti	23.066	20.853	22.589	20.589
Attività correnti				
Attività disponibili per la vendita	66.352	-	-	-
Rimanenze	12.857	-	10.276	-
Crediti a breve e altre attività correnti	41.213	-	55.334	1.031
Attività finanziarie correnti	95	-	1.038	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	31.632	-	45.485	-
PASSIVITÀ				
Passività non correnti				
Banche e altri finanziatori	427.304	-	381.017	-
Altre passività finanziarie non correnti	8.420	-	15.320	-
Passività correnti				
Banche e altri finanziatori	124.975	-	86.775	-
Importi dovuti alla società controllante	10.001	10.001		
Debiti a breve e altre passività correnti	43.059	16.386	33.323	3.655
Altre passività finanziarie correnti	11.885	-	8.547	-
Debiti per imposte correnti	194	-	359	-

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo per il 2016, non riportati in altre parti del presente bilancio, sono i seguenti:

US\$ thousand	d'Amico International Shipping	d'Amico Shipping Italia SpA	DM Shipping d.a.c	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico Shipping USA
	(consolidato)					
Ricavi	347.110					
di cui	-	-				
Nolo di andata (Freight out)	9.547	-	-		9.547	_
Costi per noleggi passivi	(117.198)					
di cui						
Contratti di noleggio delle navi	(14.641)	(3.126)	(11.514)	-	-	_
Altri costi operativi diretti	(73.509)					
di cui						
Spese tecniche e SQE	(6.870)		-	(6.870)	-	_
Costi generali e amministrativi	(15.690)					
di cui						
Accordo di fornitura di servizi - Consulenze	(4.122)	-	-	(1.196)	(1.772)	(1.135)
Total		(3.126)	(11.514)	(8.066)	7.775	(1.135)

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo per l'esercizio 2015 sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping	d'Amico Shipping Italia SpA	DM Shipping Ltd	d'Amico Società di Nav SpA	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico Shipping USA	Compagnia Generale Telemar
	(consolidato)						
Ricavi	414.877						
di cui							
Nolo di andata (Freight out)	5.274	-	-	-	5.274	-	-
Costi per noleggi passivi	(138.758)						
di cui							
Contratti di noleggio delle navi	(20.936)	(9.594)	(11.342)	-	_	-	-
Altri costi operativi diretti	(65.847)						
di cui							
Contratti di gestione	(4.697)	-	-	(4.697)	-	-	-
Spese tecniche	(1.817)	-	-	-	-	-	(1.817)
Costi generali e amministrativi	(15.141)						
di cui							
Accordi di fornitura di servizi/ Consulenze	(4.474)	-	-	(1.022)	(2.282)	(1.170)	-
Totale		(9.594)	(11.342)	(5.719)	2.992	(1.170)	(1.817)

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2016 sono i seguenti:

US\$ migiliaia	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Shipping Italia SpA	Rudder SAM	d'Amico Società di Nav SpA	DM Shipping d.a.c.	Ishima	d'Amico International S.A
	(consolidato)						
Altre attività finanziarie	20.853						
di cui verso parti correlate	20.853	-	-	_	20.853	-	-
Debiti a breve e altre passività correnti	43.059						
di cui verso parti correlate	16.386	5.136	6.703	3.471	_	1.075	-
Altre passività finanziarie correnti							
di cui verso parti correlate	10.001	-	-	-	-	-	10.001
Totale		(5.136)	(6.703)	(3.471)	20.853	(1.075)	(10.001)

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2015 sono i seguenti:

US\$ migiliaia	d'Amico International Shipping S.A.	Sirius Ship Management	Rudder SAM	DM Shipping d.a.c.
	(consolidato)			
Crediti a breve e altre attività correnti	55.334			
di cui verso parti correlate	1.031	1.031	_	-
Altre attività finanziarie	20.589			
di cui verso parti correlate	20.589	-	-	20.589
Debiti a breve e altre passività correnti	33.233			
di cui verso parti correlate	3.655	-	3.655	-
Totale		1.031	(3.655)	20.589

29. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

Impegni finanziari

Al 31 dicembre 2016, gli impegni finanziari del Gruppo ammontavano a US\$ 215,0 milioni, di cui US\$ 96,9 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi.

US\$ milioni	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Entro un anno	96,9	126,9
Tra 1 e 3 anni	118,1	215,0
Tra 3 e 5 anni	-	-
Oltre 5 anni	-	-
Totale	215,0	341,9

Gli impegni finanziari riguardano pagamenti per: 1 nuova nave cisterna "product/chemical" da 50.000 dwt costruita nei cantieri Hyundai-Mipo consegnata nel gennaio 2017 e 6 nuove navi cisterna "product/chemical" da 75.000 dwt

costruita nei cantieri Hyundai-Mipo. La consegna di tutte le navi di nuova costruzione di DIS è prevista tra il primo trimestre del 2017 e il quarto trimestre del 2018.

Leasing operativi – navi in noleggio passivo

Al 31 dicembre 2016, gli impegni minimi del Gruppo per noleggi in leasing operativo ammontavano a US\$ 424,9 milioni, di cui US\$ 109,3 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi.

US\$ milioni	Al 31 Dicembre 2016	Al 31 Dicembre 2015
Entro un anno	109,3	117,6
Tra 1 e 3 anni	121,5	84,4
Tra 3 e 5 anni	69,0	23,0
Oltre 5 anni	125,0	-
Totale	424,9	225,0

Al 31 dicembre 2016, la società gestiva l'equivalente di 21,5 navi in *time charter* in qualità di locatario, con un periodo contrattuale residuo medio di 1,3 anni a tale data (1,5 anni compresi i periodi opzionali). Inoltre, altre 6 navi cisterna "product/chemical" MR (50.000 dwt) dovrebbero essere consegnate in *time charter* a d'Amico Tankers tra il 2017 e il 2018, con un periodo contrattuale medio di 7,7 anni (9,7 anni compresi i periodi opzionali).

Opzioni di acquisto

Alcuni dei contratti di noleggio passivo comprendono opzioni di acquisto che la Società ha facoltà di esercitare a propria discrezione alle condizioni vigenti alla data dell'opzione.

Altri leasing operativi

Gli altri leasing operativi consistono principalmente in contratti riguardanti gli immobili ad uso ufficio. I pagamenti minimi previsti da tali contratti sono i seguenti:

US\$ milioni	Al 31 Dicembre 2016	Al 31 Dicembre 2015
Entro un anno	0,7	0,8
Tra 1 e 3 anni	1,1	1,2
Tra 3 e 5 anni	0,5	0,8
Oltre 5 anni	2,1	2,1
Totale	4,4	4,9

Controversie legali in corso

Il Gruppo è attualmente coinvolto in diverse controversie commerciali in corso che coinvolgono sia le navi di proprietà che quelle a noleggio, che riguardano per lo più richieste di danni per contaminazione del carico trasportato. Le controversie risultano coperte per la maggior parte dall'assicurazione presso il P&I Club, pertanto non si prevede un'esposizione finanziaria significativa, ad eccezione di 0,2 milioni.

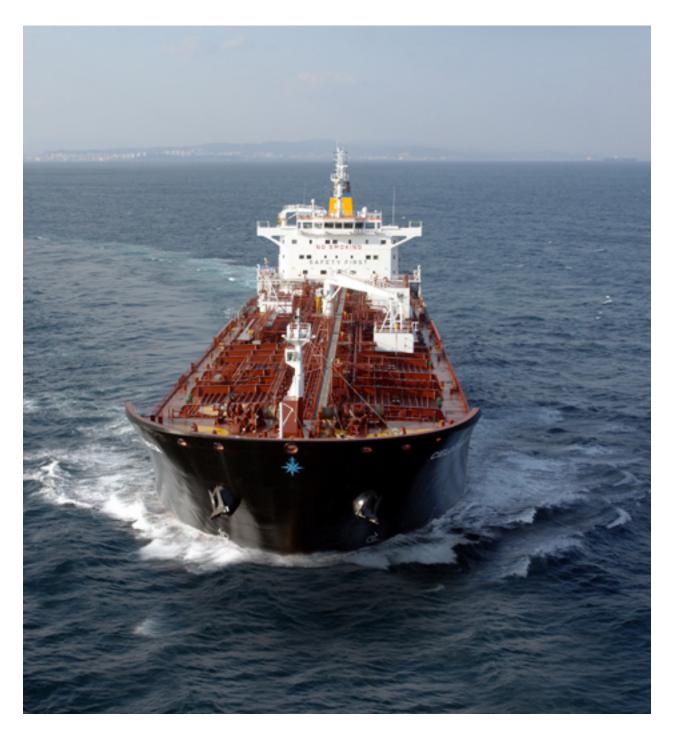
Tassazione differita in regime di tonnage tax

Con efficacia dal 1° gennaio 2007 (con rinnovo a partire dal 1° dicembre 2010), d'Amico Tankers d.a.c. è stata autorizzata ad applicare il regime di *tonnage tax* vigente in Irlanda; DM Shipping d.a.c. applica tale regime a decorrere dal 1° gennaio 2009 e Glenda International Shipping d.a.c. dal 2010. La scelta di usufruire del regime di

tonnage tax perdura 10 anni e prevede che nel caso in cui le navi vengano vendute senza essere rimpiazzate entro uno specifico lasso di tempo, o nel caso in cui la Società perda i requisiti necessari per continuare a godere di tale regime, vi possa essere un recupero della tassazione secondo il regime ordinario.

Non è stato effettuato alcun accantonamento di passività fiscali differite poiché non si prevede ragionevolmente che possano sorgere passività al riguardo.

Non vi sono passività potenziali né impegni presi dalla Società che non siano rilevati alla data di bilancio in relazione alla partecipazione della Società in joint venture.



Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio

d'Amico International Shipping:

Modifiche allo statuto della Società e aumento del capitale sociale autorizzato: Nel mese di gennaio 2017, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che in ottemperanza alle recenti e importanti modifiche della legge del Lussemburgo del 10 agosto 1915 sulle società commerciali introdotte dalla legge del 10 agosto 2016 (la "Legge sulle società"), il diritto applicabile di d'Amico International Shipping S.A., il consiglio di amministrazione della Società (il "Consiglio di Amministrazione") ha deliberato la convocazione di un'assemblea straordinaria degli azionisti da tenersi in data 3 marzo 2017 (l'"Assemblea straordinaria") volta a modificare lo statuto della Società così da allinearne le disposizioni con la Legge sulle società del Lussemburgo modificata, e allo stesso tempo cogliere l'opportunità di fissare il capitale sociale autorizzato, compreso il capitale sociale emesso esistente della Società, ad un importo totale di cento milioni di dollari USA (US\$ 100.000.000), consentendo al Consiglio di Amministrazione di aumentare il capitale sociale della Società entro i prossimi cinque anni allo scopo di rafforzare il capitale sociale e la flessibilità finanziaria della Società. Se coerente con la strategia storicamente perseguita dalla Società, tale aumento di capitale futuro potrebbe rappresentare un altro passaggio rilevante nel suo percorso di crescita continua ed espansione all'interno dei suoi mercati tradizionali. I proventi di tali aumenti di capitale futuri, se approvati, potrebbero essere destinati a diverse esigenze della Società e delle sue società controllate che potrebbero sorgere nel corso del tempo, quali a titolo esemplificativo ma non limitativo aumentare la flessibilità finanziaria della Società, cogliere opportunità di investimento, supportare il piano di stock option della Società e altre finalità aziendali generali. Tenendo conto delle condizioni di mercato e delle esigenze aziendali, un aumento di capitale potrebbe avere luogo a breve-medio termine. L'azionista di maggioranza della Società, d'Amico International S.A., che attualmente detiene 249.738.038 azioni della Società (pari al 58,28% del capitale sociale totale della Società) ha confermato il suo impegno a esprimere un voto favorevole alle modifiche dello statuto della Società proposte in occasione dell'Assemblea straordinaria e a sottoscrivere di volta in volta, secondo i termini e le condizioni stabiliti dalla Società, qualsiasi nuova azione o altro strumento finanziario che verrà offerto in un potenziale aumento di capitale futuro almeno proporzionalmente alla sua partecipazione esistente tramite l'esercizio dei diritti di sottoscrizione privilegiata che potrebbero esserle attribuiti.

d'Amico Tankers d.a.c.:

- "Flotta di proprietà di seconda mano": nel mese di gennaio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha venduto la M/T High Endurance e la M/T High Endeavour, due navi cisterne medium range da 46.992 dwt, costruite nel 2004 da STX, Corea del Sud (le "Navi"), a Sea World Tankers, un cliente di Sea World Management SAM (l'"Acquirente"), per un corrispettivo di US\$ 13,5 milioni ciascuna. Nel contempo, d'Amico Tankers manterrà l'impiego commerciale delle Navi avendo altresì concluso con l'Acquirente un contratto time charter quadriennale ad una tariffa interessante.
- Flotta impiegata a noleggio: a febbraio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa di nolo molto vantaggiosa, un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere nel primo trimestre.
- Flotta in "noleggio passivo": nel mese di febbraio 2017, il contratto per la M/T High Enterprise, nave MR costruita nel 2009 e presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. da allora, è stato prorogato per un altro anno ad una tariffa ridotta.
- Navi di nuova costruzione: nel mese di gennaio 2017, la M/T High Challenge, una nuova nave cisterna MR (Medium Range 50.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata alla Società

• Flotta in costruzione: Nel febbraio 2017, d'Amico Tankers ha concordato con Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. – Corea del Sud di rimandare la consegna della sua prima nave LR1 di nuova costruzione (Long Range – 75.000 dwt) da aprile 2017 a ottobre 2017. Questo accordo dà seguito alla specifica richiesta di una grande compagnia petrolifera nonché importante cliente della Società, che prenderà la nave a noleggio con un contratto time charter di 18 mesi alla sua consegna da parte di Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd. – Vietnam. Allo stesso tempo, anche le date di consegna stimate delle altre 5 navi LR1 in costruzione presso Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd. – Vietnam sono state leggermente posticipate di circa 2 mesi rispetto al programma originale.

GLENDA International Shipping d.a.c.:

• Flotta impiegata a noleggio: Nel mese di febbraio 2017, GLENDA International Shipping d.a.c. ha ridotto le tariffe di noleggio per le sue 6 navi MR di proprietà per un periodo di 12 mesi a decorrere dalla fine del primo trimestre 2017. Tre di queste navi sono attualmente noleggiate a d'Amico Tankers Limited e tre navi al Gruppo Glencore.

30. SOCIETÀ DEL GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

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

Denominazione	Sede legale	Capitale sociale	Valuta	% di partecipazione	Metodo di consolidamento
consolidamento	Lussemburgo	42.284.240	US\$	n.a.	Integrale
d'Amico Tankers d.a.c.	Dublino / Irlanda	100.001	€	100,0%	Integrale
High Pool Tankers Limited	Dublino / Irlanda	2	€	100,0%	Proporzionale
Glenda International Management Limited	Dublino / Irlanda	2	€	100,0%	Integrale
Glenda International Shipping d.a.c.	Dublino / Irlanda	202	US\$	50,0%	Proporzionale
DM Shipping d.a.c.	Dublino / Irlanda	100.000	US\$	51,0%	Patrimonio netto
d'Amico Tankers Monaco SAM	Monaco	150.000	€	99,8%	Integrale
d'Amico Tankers UK Ltd	Londra / Regno Unito	50.000	US\$	100,0%	Integrale
Eco Tankers Limited	Malta	65.162	US\$	33,0%	Patrimonio netto

Il perimetro di consolidamento nel 2016 è invariato rispetto al bilancio consolidato del 2015.

Partecipazioni in entità a controllo congiunto

Il Gruppo detiene le seguenti importanti partecipazioni in entità a controllo congiunto:

- partecipazione azionaria del 50%, con equivalenti diritti di voto, in Glenda International Shipping d.a.c. (Irlanda), entità a controllo congiunto con Glencore Group.
- 51% partecipazione azionaria del 51%, con il 50% di diritti di voto, in DM Shipping d.a.c. (Irlanda), entità a controllo congiunto con Mitsubishi Group.
- partecipazione azionaria del 33%, con il 50% di diritti di voto, di Eco Tankers Limited (Malta), entità a controllo congiunto con il fondo di investimento nel settore della navigazione marittima Venice Shipping & Logistics.

Non sono state registrate modifiche nelle quote di proprietà o nei diritti di voto del Gruppo nelle suddette entità a controllo congiunto negli esercizi di riferimento.

Le entità a controllo congiunto sono state consolidate a bilancio seguendo il metodo di consolidamento specificato nella tabella predente, sulla base dei seguenti importi espressi in migliaia di US\$:

US\$ migliaia	Glenda International Shipping d.a.c.		DM Shipping d.a.c.		Eco Tankers Limited	
STATO PATRIMONIALE SINTETICO	31 dic 2016	31 dic 2015	31 dic 2016	31 dic 2015	31 dic 2016	31 dic 2015
Attività non correnti	206.118	224.924	53.722	57.242	26.238	27.764
Attività correnti	8.669	5.679	2.956	2.606	2.900	2.526
Patrimonio netto	(112.586)	(115.303)	966	1.029	(9.669)	(13.436)
Passività non correnti	(90.876)	(101.616)	(53.027)	(56.359)	(17.331)	(14.661)
Passività correnti	(11.326)	(13.684)	(4.617)	(4.518)	(2.138)	(2.193)
PROSPETTO DI CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO SINTETICO	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Ricavi base time charter	31.617	29.419	11.504	12.233	5.881	5.885
Altri costi operativi diretti	(13.707)	(14.615)	(4.872)	(4.754)	(2.192)	(2.130)
Costi generali e amministrativi	(222)	(303)	(157)	(158)	(178)	(89)
Ammortamenti e svalutazioni	(18.491)	(11.368)	(3.520)	(3.811)	(1.526)	(1.520)
Oneri finanziari	(1.878)	(1.551)	(2.883)	(504)	(1.289)	(1.117)
Imposte e tasse	(36)	(34)	(9)	(9)	-	-
Risultato del periodo	(2.717)	1.548	63	2.997	696	1.029

Utile per azione

US\$ migliaia	2016	2015
Utile per azione di base	(0,031)	0,132
Utile per azione diluito	(0,030)	0,132
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile per azione di base	420.295.298	412.460.868
Rettifica per il calcolo dell'utile per azione diluito – opzioni*	4.599.590	5.667.958
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile per azione diluito	424.894.888	418.128.826

^{* 2016:} piano di stock option; 2015: azioni di compendio

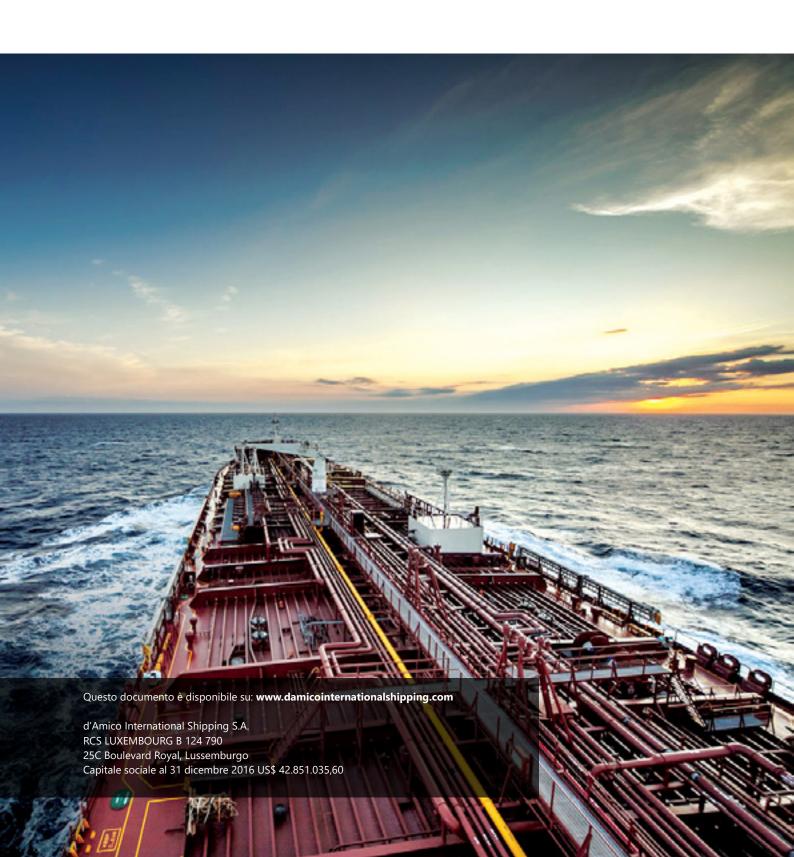
Riclassificazione

Nel flusso di cassa, le seguenti voci pertinenti al 2015 sono state riclassificate:

US\$ migliaia	Posizione originaria	Importo	Riclassificazioni	Importo
Dividendo da ETL	Attività di finanziamento	198	Attività di investimento	198

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. RESOCONTO DI GESTIONE E BILANCIO D'ESERCIZIO

Esercizio chiuso il 31 dicembre 2016



Resoconto di gestione

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società a responsabilità limitata di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 e avente sede legale in Lussemburgo.

L'oggetto sociale della Società consiste nell'investimento in imprese che operano nel settore del trasporto marittimo, compresi i relativi servizi e infrastrutture, nonché nell'amministrazione, nella gestione, nel controllo e nello sviluppo di tali partecipazioni. La sua attività principale consiste nell'agire in qualità di holding di d'Amico Tanker d.a.c., delle sue controllate e di Glenda International Shipping d.a.c.

Il 3 maggio 2007 d'Amico International Shipping S.A. ha portato a termine l'operazione di offerta pubblica iniziale (IPO) delle proprie azioni, che sono quotate alla Borsa di Milano (Italia). Nei mesi di dicembre 2012, febbraio 2014 e febbraio 2015 si è proceduto ad un aumento del capitale della Società allo scopo di finanziare l'ampliamento della flotta delle sue controllate.

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

Risultati operativi

La perdita della Società nell'esercizio 2015 è stata di US\$ 11,0 milioni. Il conto economico della Società viene sintetizzato nel seguente prospetto.

US\$ migliaia	31 dicembre 2016	31 dicembre 2015	
Proventi da investimenti (dividendi)	530	598	
Perdita da investimenti (avidendi) Perdita da investimenti (svalutazione)	(5.300)		
Costo del personale	(361)	(227)	
Altri costi generali e amministrativi, imposte incluse	(2.999)	(2.105)	
Proventi (oneri) finanziari	872	767	
Utile / (perdita) netto	(7.258)	(10.967)	

Nel 2016 sono stati ricevuti proventi da investimenti (dividendi) per US\$ 0,5 milioni.

Gli oneri sono costituiti principalmente da costi generali e amministrativi e costi del personale.

Situazione patrimoniale-finanziaria

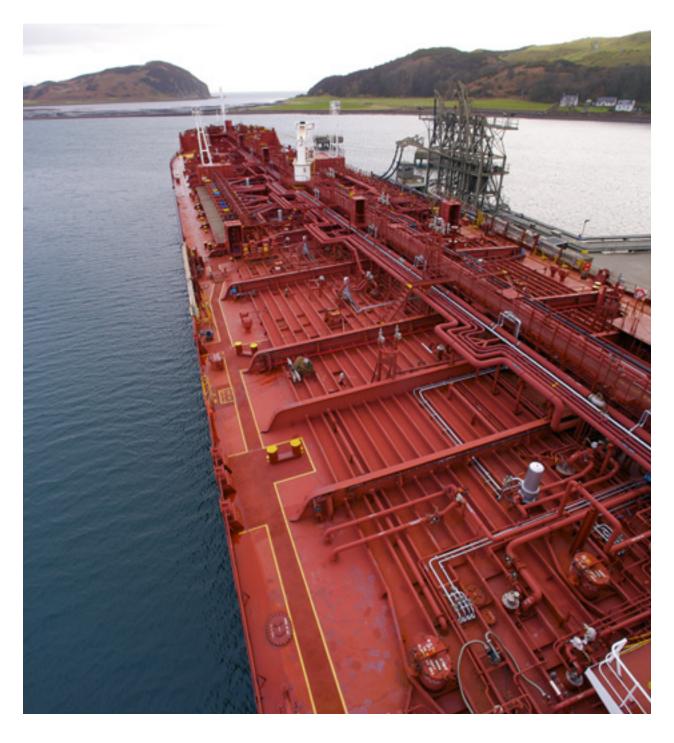
US\$ migliaia	31 Dicembre 2016	31 Dicembre 2015	
Attività non correnti	238.190	244.726	
Attività correnti	70.722	69.353	
Totale attività	308.912	314.079	
Detains and a wetter	202.247	200 455	
Patrimonio netto	292.247	309.455	
Passività correnti	16.665	4.624	
Totale passività e patrimonio netto	308.912	314.079	

Le attività non correnti della Società, pari a US\$ 238.190 milioni, includono:

• la partecipazione in d'Amico Tankers d.a.c. (DTL), la principale controllata operativa del Gruppo, con un valore di bilancio di US\$ 178,9 milioni;

- GLENDA International Shipping d.a.c. (GIS), del valore di bilancio di US\$ 56,3 milioni, la società soggetta a controllo congiunto con Glencore Group;
- la partecipazione in Eco Tankers Limited, una joint venture al 33% con Venice Shipping and Logistics, con un valore di bilancio di US\$ 3,0 milioni.

Le attività correnti sono principalmente rappresentate da US\$ 70,3 milioni di crediti finanziari dalla controllata d'Amico Tankers d.a.c.



Eventi significativi verificatisi nell'esercizio

d'Amico International Shipping:

- Warrant d'Amico International Shipping 2012-2016 Terzo e Ultimo Periodo Di Esercizio chiuso nel gennaio 2016: Nel mese di febbraio 2016, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che il terzo e ultimo periodo di esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2012–2016" (codice ISIN LU0849020044) si è concluso il 29 gennaio 2016. Durante questo terzo e ultimo periodo di esercizio sono stati esercitati 17.003.874 warrant al prezzo di Euro 0,46 per azione ordinaria, raggiungendo un tasso di conversione nel terzo periodo dell'80%. In ottemperanza ai termini e alle condizioni del Regolamento dei Warrant, DIS ha emesso l'8 febbraio 2016, in ragione di una (1) Azione di compendio ogni tre (3) warrant esercitati sulla base del warrant ratio, n. 5.667.958 azioni di compendio con gli stessi diritti (incluso il diritto ad eventuali dividendi) e peculiarità delle azioni ordinarie DIS esistenti alla data di emissione. In ottemperanza al Regolamento dei Warrant, i warrant che non sono stati esercitati durante il terzo e ultimo periodo di esercizio sono automaticamente scaduti. A seguito dell'aumento di capitale verificatosi al termine del terzo e ultimo periodo di esercizio, l'ammontare delle azioni di DIS è ora pari a US\$ 42.851.035,60 suddivise in n. 428.510.356 azioni ordinarie senza valore nominale.
- Programma di riacquisto: In conformità con l'autorizzazione rilasciata dall'assemblea degli azionisti del 29 marzo 2011 e in seguito alla delibera del Consiglio di Amministrazione del 5 luglio 2011, d'Amico International Shipping S.A. ha reso noto che durante il periodo tra l'11 gennaio e l'11 marzo 2016 ha riacquistato, sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., 1.180.000 azioni proprie, rappresentanti lo 0,275% del capitale emesso della Società, al prezzo medio di Euro 0,467, per un corrispettivo totale di Euro 551.116. I cinque anni per l'esecuzione del riacquisto delle azioni proprie di DIS sono scaduti il 29 marzo 2016. Alla fine del periodo autorizzato la Società deteneva 7.760.027 azioni proprie (incluso quelle riacquistate durante i precedenti periodi autorizzati) prive di valore nominale corrispondenti all'1,81% del capitale sociale corrente della Società (le "Azioni proprie in portafoglio"). Nel maggio 2016 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato l'avvio del nuovo programma di riacquisto conformemente all'autorizzazione rilasciata dall'assemblea ordinaria degli azionisti tenutasi il 20 aprile 2016; ad oggi non è avvenuto alcun riacquisto, pertanto le azioni della Società sono ancora 7.760.027.
- Piano d'incentivazione a lungo termine: Nel mese di marzo 2016, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato, con il previo consenso del Comitato Nomine e Remunerazione, le linee guida di un piano d'incentivazione a lungo termine denominato "Piano di stock option DIS 2016/2019", presentato e approvato dall'assemblea degli azionisti il 20 aprile 2016. Il Piano d'incentivazione è destinato agli amministratori, collaboratori e appaltatori di DIS (o delle sue controllate) che sono stati selezionati tra le persone che ricoprono cariche importanti o che svolgono funzioni rilevanti nella o per la Società e per le quali è giustificata un'azione che rafforzi la lealtà e accresca il coinvolgimento nell'ottica di una creazione di valore a lungo termine. Il Piano d'incentivazione si basa sull'attribuzione gratuita di opzioni non trasferibili che conferiscono ai beneficiari il diritto di (i) acquisire azioni proprie della Società o (ii) sottoscrivere nuove azioni emesse dalla Società nel rapporto di un'azione per ogni opzione esercitata o (iii), su scelta del Consiglio di Amministrazione, ricevere un pagamento pari alla differenza tra (a) il valore di mercato di ciascuna azione alla sua data di esercizio (corrispondente alla media aritmetica del prezzo ufficiale delle azioni DIS nel mese precedente la data d'esercizio) e (b) il prezzo d'esercizio di ciascuna azione. Il prezzo d'esercizio delle opzioni è stato determinato sulla base della media aritmetica dei corsi di chiusura dell'azione negli ultimi trenta giorni prima della data di approvazione del Piano da parte dell'assemblea degli azionisti ed è pari a Euro 0,452823 per azione. L'esercizio delle opzioni da parte dei beneficiari è vincolato al raggiungimento di determinati obiettivi quantitativi (rendimento delle azioni sul mercato azionario e risultati finanziari in termini di utile operativo complessivo (EBIT) durante il periodo 2016-2018). L'esercizio delle opzioni può avere luogo – a condizione che siano soddisfatti gli

obiettivi quantitativi di cui sopra – entro il periodo tra il 1 giugno 2019 e il 31 maggio 2020 (o in altro periodo determinato dal Consiglio di Amministrazione). Il numero massimo di opzioni destinate al Piano è 8.500.000 per l'acquisto/sottoscrizione di un numero massimo di 8.500.000 azioni della Società. Il numero di opzioni conferite al 30 giugno 2016 ammontava a 7.970.000. Se tutte le opzioni fossero esercitate e la Società decidesse di soddisfare tutte le richieste ricevute mediante la concessione del diritto di sottoscrivere nuove azioni emesse, l'aumento complessivo di 8.500.000 azioni comporterebbe una diluizione del capitale sociale dell'1,945%.

- Assemblea ordinaria degli azionisti: Il 20 aprile 2016 l'assemblea ordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato il bilancio civilistico e consolidato 2015 della Società e ha deliberato il pagamento di un dividendo pari a US\$ 0,0295 lordi per azione emessa da distribuirsi dalle riserve distribuibili, compresa la riserva sovrapprezzo azioni.
- L'assemblea ordinaria degli azionisti di DIS ha altresì deliberato quanto seque: l'approvazione dell'operato dei membri del Consiglio di Amministrazione per l'adeguato esercizio del loro incarico per l'esercizio concluso il 31 dicembre 2015, in conformità alle leggi lussemburghesi applicabili; l'approvazione dell'importo lordo fisso complessivo degli emolumenti degli amministratori (tantièmes) per l'esercizio 2016 e l'accettazione della politica generale sulle remunerazioni 2016 della Società descritta alla sezione I della relazione sulle remunerazioni 2015 del Consiglio di Amministrazione; l'approvazione del piano di stock option della Società così come illustrato nel documento informativo e nella relativa relazione del Consiglio di Amministrazioni, entrambi approvati il 3 marzo 2016 e disponibili sul sito web della Società; l'autorizzazione del rinnovo dell'autorizzazione al Consiglio di Amministrazione della Società ad effettuare in una o più occasioni - per le finalità illustrate nella relazione del Consiglio di Amministrazione, disponibile sul sito web della Società, e in conformità con tutte le leggi e le normative applicabili - riacquisti e cessioni di azioni della Società sul mercato regolamentato nel quale le azioni della Società sono ammesse allo scambio, o nella diversa modalità selezionata dal Consiglio di Amministrazione durante un periodo di cinque (5) anni dalla data dell'attuale assemblea ordinaria degli azionisti, per un massimo di 42.851.356 azioni ordinarie della Società, entro un intervallo di prezzo da: i) un prezzo per azione non inferiore di più del 10% rispetto al prezzo ufficiale delle azioni riportato nella sessione di contrattazione il giorno prima di svolgere ogni singola operazione; a ii) un prezzo per azione non superiore di più del 10% del prezzo ufficiale delle azioni riportato nella sessione di contrattazione il giorno prima di svolgere ogni singola operazione.
- **Distribuzione dei dividendi:** Il 25 maggio 2016, d'Amico International Shipping S.A. ha pagato ai suoi azionisti un dividendo lordo di US\$ 0,0295 per azione emessa (US\$ 0,025075 al netto della ritenuta d'acconto massima applicabile del 15%) per un totale lordo di US\$ 12,4 milioni con la relativa data di stacco della cedola n. 4 il 23 maggio 2016 e data di registrazione il 24 maggio 2016 (non è stato versato alcun dividendo in riferimento alle 7.760.027 azioni riacquistate dalla Società, azioni proprie non dotate di diritto al dividendo).

d'Amico Tankers d.a.c.:

 Navi di nuova costruzione: nel mese di gennaio 2016, la M/T High Trust, una nuova nave cisterna MR (Medium Range – 50.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. A partire da marzo 2016 la nave è impiegata da un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di tre anni, a una tariffa giornaliera remunerativa.

Nel mese di maggio 2016, la M/T Cielo di Capri, una nuova nave cisterna handysize (39.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. A partire da maggio 2016 la

nave è impiegata da un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di 24-35 mesi, a una tariffa giornaliera remunerativa.

Nel mese di luglio 2016, la M/T Cielo di Hanoi, una nuova nave cisterna handysize (39.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c.

Nel mese di ottobre 2016, la M/T Cielo di Salerno, una nuova nave cisterna handysize (39.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c.

Nel mese di novembre 2016, la High Wind, una nuova nave cisterna MR (Medium Range – 50.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. A partire da dicembre 2016 la nave è impiegata da un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di tre anni, a una tariffa giornaliera remunerativa.

- "Flotta di proprietà di seconda mano": nel mese di marzo 2016, d'Amico Tankers d.a.c. ha acquistato da d'Amico Shipping Italia S.p.A. la M/T Cielo di Milano, una nave cisterna handysize da 40.081 dwt costruita nel 2003 dai cantieri Shina Shipbuilding (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 14,0 milioni. Tale corrispettivo è stato determinato sulla base del valore di mercato stimato da una società specializzata indipendente; inoltre la transazione, essendo considerata un'"operazione con parti correlate", è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione e valutata dal Comitato Controllo e Rischi in conformità con le procedure societarie. La M/T Cielo di Milano è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. nel luglio 2016.
- Nuovo finanziamento: Nel mese di marzo 2016, d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda) ha ottenuto un nuovo finanziamento da US\$ 250 milioni a termini molto competitivi presso un *pool* di nove primari istituti finanziari: Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Nordea Bank, ING Bank, Banca IMI, Commonwealth Bank of Australia, Skandinaviska Enskilda Banken (SEB), The Governor and Company of the Bank of Ireland, Crédit Industriel et Commercial, DnB. Tale nuova linea di credito servirà a i) rifinanziare otto navi esistenti (tutte costruite tra il 2004 e il 2006) prorogando l'attuale scadenza del debito dal 2017 al 2021; e ii) fornire un finanziamento per sei navi di nuova costruzione. La linea di credito ha un tasso d'interesse molto competitivo e una scadenza finale di cinque anni a partire dalla data di utilizzo per le navi esistenti e dalla data di consegna per le navi di nuova costruzione. Le clausole e altre condizioni sono coerenti con quelle delle linee di credito esistenti di d'Amico Tankers d.a.c., debitamente garantite dalla Società. Ad oggi e in seguito a quest'ultima linea di credito, d'Amico Tankers d.a.c. si è già quindi assicurata il 100% del suo fabbisogno di finanziamento a lungo termine per il piano d'investimento da US\$ 755,0 milioni incominciato nel 2012.
- Flotta impiegata a noleggio: A gennaio 2016, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa di nolo molto vantaggiosa, un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere a febbraio 2016. Nello stesso mese, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa di nolo molto vantaggiosa, un contratto *time charter* con un'importante raffineria che sarebbe dovuto scadere a gennaio 2016.

Nel mese di novembre 2016, d'Amico Tankers d.a.c. ha "fissato" una delle sue navi a noleggio MR con un'importante compagnia petrolifera, attraverso un contratto *time charter* di 1 anno ad una tariffa remunerativa.

Nel mese di dicembre 2016, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per altri 3 anni un contratto *time charter* con un'importante società di raffinazione che sarebbe dovuto scadere a febbraio 2017.

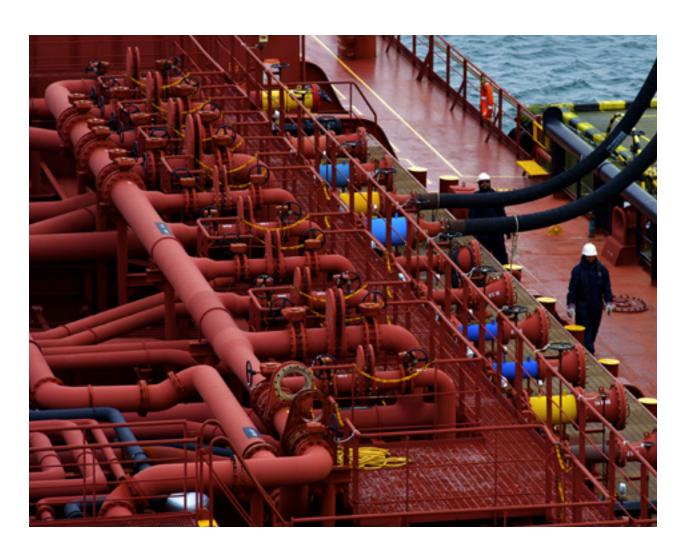
• Flotta in "noleggio passivo": Nel mese di gennaio 2016, la M/T Baizo, nave MR costruita nel 2004 e presa a nolo da d'Amico Tankers d.a.c. nel 2014, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di febbraio 2016, la M/T Cielo di Roma, nave handysize costruita nel 2003 e presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. nel 2014, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di febbraio 2016, il contratto per la M/T Carina, nave MR costruita nel 2010 e presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. per un periodo di tre anni dal 2013, è stato prorogato per un periodo di ulteriori due anni, con opzione per un ulteriore anno.

Nel mese di marzo 2016, la M/T Port Louis, nave handysize costruita nel 2002 e presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. nel 2014, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di marzo 2016, i contratti per: la M/T Port Moody (nave MR costruita nel 2002), la M/T Port Said (nave MR costruita nel 2003), la M/T Port Union (nave MR costruita nel 2003), la M/T Port Stanley (nave MR costruita nel 2003), la M/T Port Russel (nave handysize costruita nel 2002) e la M/T Port Stewart (nave handysize costruita nel 2003), tutte prese a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. dal terzo/quarto trimestre 2014, sono stati rinnovati fino al 2017/2018.



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

d'Amico International Shipping:

 Modifiche allo statuto della Società e aumento del capitale sociale autorizzato: Nel mese di gennaio 2017, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che in ottemperanza alle recenti e importanti modifiche della legge del Lussemburgo del 10 agosto 1915 sulle società commerciali introdotte dalla legge del 10 agosto 2016 (la "Legge sulle società"), il diritto applicabile di d'Amico International Shipping S.A., il consiglio di amministrazione della Società (il "Consiglio di Amministrazione") ha deliberato la convocazione di un'assemblea straordinaria degli azionisti da tenersi in data 3 marzo 2017 (l'"Assemblea straordinaria") volta a modificare lo statuto della Società così da allinearne le disposizioni con la Legge sulle società del Lussemburgo modificata, e allo stesso tempo cogliere l'opportunità di fissare il capitale sociale autorizzato, compreso il capitale sociale emesso esistente della Società, ad un importo totale di cento milioni di dollari USA (US\$ 100.000.000), consentendo al Consiglio di Amministrazione di aumentare il capitale sociale della Società entro i prossimi cinque anni allo scopo di rafforzare il capitale sociale e la flessibilità finanziaria della Società. Se coerente con la strategia storicamente perseguita dalla Società, tale aumento di capitale futuro potrebbe rappresentare un altro passaggio rilevante nel suo percorso di crescita continua ed espansione all'interno dei suoi mercati tradizionali. I proventi di tali aumenti di capitale futuri, se approvati, potrebbero essere destinati a diverse esigenze della Società e delle sue società controllate che potrebbero sorgere nel corso del tempo, quali a titolo esemplificativo ma non limitativo aumentare la flessibilità finanziaria della Società, cogliere opportunità di investimento, supportare il piano di stock option della Società e altre finalità aziendali generali. Tenendo conto delle condizioni di mercato e delle esigenze aziendali, un aumento di capitale potrebbe avere luogo a breve-medio termine. L'azionista di maggioranza della Società, d'Amico International S.A., che attualmente detiene 249.738.038 azioni della Società (pari al 58,28% del capitale sociale totale della Società) ha confermato il suo impegno a esprimere un voto favorevole alle modifiche dello statuto della Società proposte in occasione dell'Assemblea straordinaria e a sottoscrivere di volta in volta, secondo i termini e le condizioni stabiliti dalla Società, qualsiasi nuova azione o altro strumento finanziario che verrà offerto in un potenziale aumento di capitale futuro almeno proporzionalmente alla sua partecipazione esistente tramite l'esercizio dei diritti di sottoscrizione privilegiata che potrebbero esserle attribuiti.

d'Amico Tankers d.a.c.:

- "Flotta di proprietà di seconda mano": nel mese di gennaio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha venduto la M/T High Endurance e la M/T High Endeavour, due navi cisterne medium range da 46.992 dwt, costruite nel 2004 da STX, Corea del Sud (le "Navi"), a Sea World Tankers, un cliente di Sea World Management SAM (l'"Acquirente"), per un corrispettivo di US\$ 13,5 milioni ciascuna. Nel contempo, d'Amico Tankers manterrà l'impiego commerciale delle Navi avendo altresì concluso con l'Acquirente un contratto time charter quadriennale ad una tariffa interessante.
- Flotta impiegata a noleggio: a febbraio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa di nolo molto vantaggiosa, un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere nel primo trimestre.
- Flotta in "noleggio passivo": nel mese di febbraio 2017, il contratto per la M/T High Enterprise, nave MR costruita nel 2009 e presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. da allora, è stato prorogato per un altro anno ad una tariffa ridotta.
- Navi di nuova costruzione: nel mese di gennaio 2017, la M/T High Challenge, una nuova nave cisterna MR (Medium Range – 50.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd.

presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata alla Società

• Flotta in costruzione: Nel febbraio 2017, d'Amico Tankers ha concordato con Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. – Corea del Sud di rimandare la consegna della sua prima nave LR1 di nuova costruzione (Long Range – 75.000 dwt) da aprile 2017 a ottobre 2017. Questo accordo dà seguito alla specifica richiesta di una grande compagnia petrolifera nonché importante cliente della Società, che prenderà la nave a noleggio con un contratto time charter di 18 mesi alla sua consegna da parte di Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd. – Vietnam. Allo stesso tempo, anche le date di consegna stimate delle altre 5 navi LR1 in costruzione presso Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd. – Vietnam sono state leggermente posticipate di circa 2 mesi rispetto al programma originale.

GLENDA International Shipping d.a.c.:

• Flotta impiegata a noleggio: Nel mese di febbraio 2017, GLENDA International Shipping d.a.c. ha ridotto le tariffe di noleggio per le sue 6 navi MR di proprietà per un periodo di 12 mesi a decorrere dalla fine del primo trimestre 2017. Tre di queste navi sono attualmente noleggiate a d'Amico Tankers Limited e tre navi al Gruppo Glencore.

Il profilo delle navi di d'Amico International Shipping in uso è riepilogato di seguito.

	Al 31 Dicembre 2016			Al 03 Marzo 2017		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	23,3	8,0	31,3	22,3	8,0	30,3
A noleggio	18,5	3,0	21,5	20,5	3,0	23,5
Totale	41,8	11,0	52,8	42,8	11,0	53,8

Evoluzione prevedibile della gestione

I noli hanno registrato una correzione rispetto ai livelli migliori raggiunti a fine 2016 / inizio 2017, tornando a quote simili a quelle raggiunte nel terzo trimestre dello scorso anno. Le previsioni dell'AIE sui volumi di produzione delle raffinerie nel primo trimestre 2017 sono state riviste al ribasso nel mese di gennaio 2017 di 260.000 barili al giorno, pari ad una crescita su base annua di soli 80.000 barili al giorno. Dopo aver registrato un picco nel mese di agosto 2016, le scorte di raffinati dell'industria dell'OCSE hanno subito un drastico calo di 80 milioni di barili al giorno, pari al 5,1% annuo. Tuttavia rimangono a livelli elevati rispetto agli standard storici e sono ancora necessarie ulteriori riduzioni per poter definire il contesto adatto per una crescita più sana della domanda di trasporto dei raffinati. A tal riguardo, un prolungato intervento di manutenzione delle raffinerie in primavera potrebbe contribuire a tagliare ulteriormente le scorte.

I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati di trasporto con cisterne e sui risultati di d'Amico International Shipping sono (i) l'offerta globale di petrolio, (ii) il prezzo del greggio e margini delle raffinerie, (iii) la domanda di prodotti raffinati e (iv) il tasso di aumento della flotta di navi cisterna. Di seguito sono riportati alcuni dei fattori che potrebbero favorire una ripresa del mercato delle navi cisterna nel medio periodo:

Domanda di navi cisterna

• Il resoconto dell'Agenzia Internazionale dell'Energia di febbraio 2017 prevede che, ipotizzando normali condizioni meteorologiche, la domanda di raffinati aumenterà di 1,4 milioni di barili al giorno nel 2017, una revisione al rialzo di 100.000 barili al giorno rispetto quanto riportato in precedenza.

- La forte crescita della domanda interna di raffinati in India è destinata a continuare, e si prevede superi gli incrementi della capacità di raffinazione. Durante i primi nove mesi dello scorso anno le esportazioni di raffinati indiani sono aumentate del 13% mentre le importazioni del 18%, il che suggerirebbe che il commercio di raffinati generato dall'India si espande proporzionalmente all'aumento del deficit tra la crescita della domanda di petrolio e la capacità di raffinazione.
- I limiti imposti a livello globale sul contenuto di zolfo nei combustibili per il trasporto su gomma stanno diventano più restrittivi. Quest'anno sia gli Stati Uniti che la Cina introdurranno vincoli alle emissioni per i carburanti per i trasporti, che potrebbero tradursi in nuovi flussi commerciali. Gli Stati Uniti dovranno probabilmente importare prodotti riformati da miscelare per produrre tali carburanti soggetti a specifiche più elevate. Per contro, la Cina è in grado di produrre questi combustibili e probabilmente esporterà quelli dotati di specifiche inferiori, che non può più utilizzare.
- L'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ha sancito che dal 2020 le navi dovranno utilizzare combustibili per uso marittimo con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5% al di fuori delle Aree di controllo delle emissioni, in calo rispetto all'attuale standard di 3,5%. Questa nuova normativa dovrebbe contribuire ad un incremento della domanda di distillati a bassissimo contenuto di zolfo. Inoltre, poiché tale combustibile non può essere prodotto in tutte le aree ed è improbabile che siano disponibili sufficienti investimenti per aggiornare le raffinerie esistenti per la sua produzione, dovranno esserne importati considerevoli quantitativi. Questo potrebbe sostenere strutturalmente la domanda di navi cisterna.
- Secondo Clarksons, i volumi di raffinati trasportati via mare sono aumentati ad un tasso medio di crescita annua del 4,4% dal 2000, favoriti dall'espansione della capacità di raffinazione e dei volumi prodotti. Nonostante la piú debole crescita della produzione delle raffinerie nel 2016, attestatasi a 450.000 barili al giorno (+0,6%), Clarksons stima che il trasporto marittimo di raffinati sia aumentato nel corso dell'anno.
- I commerci marittimi prosperano in presenza di squilibri nel settore dei raffinati, tali squilibri potrebbero riscontrarsi in qualsiasi paese a causa delle differenze tra le tipologie di raffinati prodotti e richiesti, le tipologie e qualità dei raffinati prodotti dalle raffinerie ed i margini raggiunti dalle raffinerie a causa dei diversi prezzi del greggio utilizzato, dell'energia consumata e della sofisticatezza tecnologica degli impianti. La mappa mondiale delle raffinerie è in costante evoluzione, causando squilibri nell'offerta di raffinati tra le regioni. Questo potrebbe comportare che i viaggi a lungo raggio riducano efficacemente l'offerta di tonnellaggio. Con l'aumento di questi squilibri, la domanda di navi cisterna aumenterà.

Offerta di navi cisterna

- Secondo Affinity Shipping, nel 2016 sono state consegnate in totale 113 navi nel settore MR, un numero notevolmente in calo rispetto all'anno precedente.
- Secondo i dati di Clarksons, il registro delle commesse di navi cisterna MR la cui consegna è attualmente programmata nel 2017, comprende circa 89 navi. Ipotizzando ritardi e cancellazioni, il numero di navi consegnate sarà persino inferiore.
- Per Affinity Shipping, nel 2016 sono state collocate solo 30 nuove commesse di navi cisterna MR, rispetto alle 91 nel 2015.
- È stato registrato e tuttora si registra, uno scarso se non alcun interesse nelle navi di nuova costruzione poiché il capitale disponibile per tali commesse è stato limitato dalla mancanza di finanziamenti bancari, da una riduzione dell'interesse degli investitori finanziari e dalla liquidità limitata degli operatori tradizionali. Inoltre, la crescente attenzione rivolta dai cantieri alla redditività dei nuovi contratti, nonché le modifiche normative

che hanno aumentato i costi di costruzione, ha impedito che i prezzi di tali nuove costruzioni scendessero ulteriormente in modo da renderle competitive rispetto al tonnellaggio di seconda mano.

- Ritardi, cancellazioni e modifiche degli ordini hanno ridotto le consegne lo scorso anno e in media del 30% nei cinque anni precedenti.
- In media le navi cisterna MR vengono demolite dopo 22-25 anni. Secondo Affinity Shipping esistono circa 104 navi con età superiore ai vent'anni, pari a circa il 5% della flotta esistente.
- Le previsioni delle consegne e dell'aumento della flotta nel 2018 sono pertanto inferiori a quelle del 2017.
- I cantieri, in particolare in Corea del Sud, stanno attraversando un periodo di incertezza. La mancanza di commesse e gli scarsi rendimenti attuali e a breve termine, causeranno una probabile riduzione della loro capacità.
- I ritardi nei porti e la crescente lunghezza dei viaggi hanno costituito un fattore nel commercio di navi cisterna e stanno efficacemente riducendo la pronta offerta di tonnellaggio.

2 marzo 2017

Paolo d'Amico, Presidente

Marco Fiori, Amministratore delegato

Antonio Carlos Balestra di Mottola, Chief Financial Officer

d'Amico International Shipping S.A. Bilancio e nota integrativa AL 31 DICEMBRE 2016

Conto Economico Complessivo

US\$	Nota	2016	2015
Ricavi	(3)	530.000	598.000
Svalutazione delle partecipazioni	(4)	(5.300.000)	(10.000.000)
Costi generali e amministrativi	(5)	(2.951.545)	(2.032.938)
Risultato operativo lordo		(7.721.545)	(11.434.938)
Ammortamenti	(8)	(639)	(2.953)
Risultato operativo		(7.722.184)	(11.437.891)
Proventi (oneri) finanziari netti	(6)	871.997	767.156
Utile / (perdita) ante imposte		(6.850.187)	(10.670.735)
Imposte	(7)	(407.667)	(296.477)
Utile / (perdita) netto		(7.257.854)	(10.967.212)
Utile/(Perdita) complessivo del periodo		(7.257.854)	(10.967.212)

La perdita netta è interamente attribuibile ai possessori di strumenti di capitale della Società

Situazione Patrimoniale-Finanziaria

US\$	Nota _	Al 31 Dicembre 2016	Al 31 Dicembre 2015
Attività non correnti			
Immobilizzazioni materiali	(8)	1.863	226
Immobilizzazioni finanziarie	(9)	238.188.013	244.725.513
Totale attività non correnti		238.189.876	244.725.739
Attività correnti			
Crediti a breve e altre attività correnti	(10)	43.801	16.841
Crediti finanziari correnti	(11)(17)	70.318.644	68.825.906
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(12)	359.697	511.168
Totale attività correnti		70.722.142	69.353.915
Totale attività		308.912.018	314.079.654
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(13)	42.851.036	42.284.240
Utili portati a nuovo	(13)	(8.640.636)	(1.382.782)
Altre riserve	(13)	258.036.628	268.554.192
Patrimonio netto totale		292.247.028	309.455.650
Passività correnti			
Banche e altri finanziatori	(14)	6.059.702	4.185.066
Altre passività finanziarie correnti	(15)(17)	10.001.170	-
Debiti a breve e altre passività correnti	(16)	456.545	122.046
Debiti per imposte correnti		147.573	316.892
Totale passività correnti		16.664.990	4.624.004
Totale passività e patrimonio netto		308.912.018	314.079.654

Tupe

Paolo d'Amico, Presidente

1/2/2

Marco Fiori, Amministratore delegato

Rendiconto Finanziario

US\$	2016	2015
Utile / (Perdita) del periodo	(7.257.854)	(10.967.212)
Dividendi	(530.000)	(598.000)
Svalutazione delle partecipazioni	(5.300.000)	10.000.000
Ammortamenti	639	2.953
Imposte correnti	407.667	296.477
Oneri (proventi) finanziari	(871.997)	(767.156)
Altre variazioni del patrimonio netto / Piano di stock option	149.527	-
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	(2.802.018)	(2.032.938)
Variazioni dei crediti a breve	(26.960)	34.631
Variazioni dei debiti a breve	320.925	(183.722)
Imposte pagate	(499.668)	(416.769)
Interessi e altri risultati finanziari (corrisposti) ricevuti	- [(14.652)
Flussi di cassa netti da attività operative	(3.007.721)	(2.613.450)
Acquisto di immobilizzazioni	(2.276)	-
(Acquisizione) cessione di investimenti	1.237.500	1.520.929
Variazione dei finanziamenti a controllate – Glenda International Shipping d.a.c.	-	(1.520.929)
Variazione dei finanziamenti a controllate - d'Amico Tankers d.a.c.	9.527.211	4.254.122
Proventi da investimenti - Dividendi	330.000	598.000
Flussi di cassa netti da attività di investimento	11.092.435	4.852.122
Aumento di capitale	2.920.654	404.868
Azioni proprie	(608.814)	(1.156.158)
Variazione di banche e altri finanziatori	(2.187.989)	(3.721.256)
Dividendi distribuiti	(12.412.135)	-
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(12.288.284)	(4.472.173)
Variazioni del saldo di liquidità	(4.203.570)	(2.233.501)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	(1.496.435)	737.065
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	(5.700.005)	(1.496.435)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	359.697	511.168
Scoperti di conto a fine periodo	(6.059.702)	(2.007.603)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di agevolazioni di scoperto a fine periodo	(5.700.005)	(1.496.435)

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

US\$	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve	Totale
Saldo al 1° gennaio 2016	42.284.240	(1.382.782)	268.554.192	309.455.650
Aumento di capitale	566.796	-	2.353.857	2.920.653
Dividendi distribuiti	-	-	(12.412.134)	(12.412.134)
Azioni proprie	-	-	(608.440)	(608.440)
Riserva sovrapprezzo azioni	-	-	149.153	149.153
Utile (perdita) complessivo	-	(7.257.854)	-	(7.257.854)
Saldo al 31 dicembre 2016	42.851.036	(8.640.636)	258.036.628	292.247.028
US\$	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve	Totale
Saldo al 1° gennaio 2015	42.195.531	9.584.431	269.394.191	321.174.152
Aumento di capitale	88.709	-	316.159	404.868
Azioni proprie	-	-	(1.156.158)	(1.156.158)
Utile (perdita) complessivo	-	(10.967.212)	-	(10.967.212)
Saldo al 31 dicembre 2015	42.284.240	(1.382.782)	268.554.192	309.455.650

Note

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società a responsabilità limitata (*Sociéte Anonyme*) di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 e avente sede legale in Lussemburgo. Il bilancio d'esercizio è stato redatto in conformità alle disposizioni dell'art. 3 della legge lussemburghese dell'11 gennaio 2008, che ha recepito la direttiva 2004/109/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 2004, sull'armonizzazione degli obblighi di trasparenza riguardanti le informazioni sugli emittenti i cui valori mobiliari sono ammessi alla negoziazione in un mercato regolamentato.

d'Amico International Shipping S.A. ha adottato i principi contabili internazionali (IFRS – International Financial Reporting Standards e IAS – International Accounting Standards) emanati dallo "IASB" (International Accounting Standards Board) e recepiti nell'articolo 26 della legge lussemburghese del 10 dicembre 2010. Il termine "IFRS" include anche tutti gli "IAS", nonché tutte le interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), denominato in precedenza Standing Interpretations Committee (SIC). La Società predispone il bilancio consolidato che costituisce parte della presente Relazione annuale.

d'Amico International Shipping S.A. dispone di risorse adeguate per rimanere operativa nel prossimo futuro; di conseguenza il bilancio è redatto sulla base del principio di continuità aziendale.

Il bilancio è presentato in dollari statunitensi, valuta funzionale della Società.

1. PRINCIPI CONTABILI

Il presente bilancio è stato redatto secondo la convenzione del costo storico e in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS) applicabili, come adottati dall'Unione europea.

Di seguito sono illustrati i principi contabili, applicati in maniera uniforme.

Continuità aziendale

Nel 2016 la Società ha attraversato un periodo di difficoltà del mercato del trasporto merci, registrando a livello consolidato una perdita di US\$ 12,8 milioni per l'esercizio, e di US\$ 6,2 milioni se si esclude la perdita durevole di valore di US\$ 6,6 milioni sulle tre navi disponibili per la vendita. A livello operativo, il Gruppo è rimasto redditizio, con un utile operativo consolidato di US\$ 55,0 milioni nell'esercizio, compensato da ammortamenti e svalutazioni per US\$ 44,9 milioni e oneri finanziari netti pari a US\$ 22,4 milioni. Gli amministratori ritengono che le prospettive future riservino sfide a breve termine, ma che in base alle previsioni di stimati analisti specializzati nel settore della navigazione, alla natura ciclica degli utili nel settore e alla media delle tariffe base charter storiche, le tariffe di noleggio e i valori degli attivi si riprenderanno nel medio periodo, facendo tornare il Gruppo in una posizione di utile netto.

Come riportato a pagina 36, lo stato patrimoniale consolidato della Società riporta una posizione netta consolidata attiva di US\$ 363,4 milioni, tuttavia ha passività correnti nette per US\$ 38,0 milioni principalmente per via di prestiti in scadenza entro i prossimi 12 mesi. Per gestire i requisiti di liquidità della Società, gli amministratori hanno avviato la cessione di diverse navi. In particolare a gennaio la Società ha firmato accordi vincolanti per la cessione di due di queste navi, la M/T High Endurance e la M/T High Endeavour, per US\$ 13,5 milioni ciascuna, che risulterà per entrambe le navi in un aumento di liquidità pari a circa US\$ 5,2 milioni dopo aver ripagato il relativo debito. Le trattative con potenziali acquirenti per la cessione di diverse altre navi sono attualmente in corso. Sebbene non vi sia certezza che venga conclusa una vendita, gli amministratori sono soddisfatti del grosso interesse dimostrato da molti potenziali acquirenti e quindi del fatto che queste navi saranno adeguatamente

vendute al valore di mercato a breve termine. In base alle trattative condotte finora, gli amministratori nutrono la ragionevole aspettativa che la vendita delle navi rimanenti proceda con successo. Al momento della vendita, anche qualsiasi debito correlato dovrà essere ripagato. Per quanto riquarda la liquidità del Gruppo e altre esigenze di raccolta, gli amministratori hanno deliberato di convocare un'assemblea straordinaria degli azionisti da tenersi in data 3 marzo 2017 (l'"Assemblea straordinaria") allo scopo di modificare lo statuto della Società così da allinearne le disposizioni alle modifiche della Legge sulle società del Lussemburgo, e allo stesso tempo cogliere l'opportunità di fissare il capitale sociale autorizzato, compreso il capitale sociale emesso esistente della Società, ad un importo totale di cento milioni di dollari USA (US\$ 100.000.000), consentendo al Consiglio di Amministrazione di aumentare il capitale sociale della Società mediante l'emissione di un massimo di circa 571 milioni di azioni entro i prossimi cinque anni allo scopo di rafforzare il capitale sociale e la flessibilità finanziaria della Società. Gli amministratori sottolineano che, se coerente con la strategia storicamente perseguita dalla Società, tale aumento di capitale futuro potrebbe rappresentare un altro passaggio rilevante nel suo percorso di crescita continua ed espansione all'interno dei suoi mercati tradizionali. I proventi di tali aumenti di capitale futuri, se approvati, sarebbero destinati a diverse esigenze della Società e delle sue società controllate che potrebbero sorgere nel corso del tempo, quali a titolo esemplificativo ma non limitativo aumentare la flessibilità finanziaria della Società e risolvere le esigenze di liquidità a breve termine. Allo stesso tempo e allo stesso scopo, la Società sta valutando alternative per rifinanziare parte del suo debito bancario esistente, estendendo il proprio profilo di rimborso. Tenendo conto delle condizioni di mercato e delle esigenze aziendali, se gli amministratori lo ritenessero necessario un aumento di capitale potrebbe avere luogo a breve-medio termine. L'ipotesi di continuità aziendale per la Società dipende in misura rilevante dalla performance e dalle ipotesi di continuità aziendale del Gruppo.

Gli amministratori hanno concluso che l'insieme di queste circostanze rappresenta un'incertezza rilevante che mette notevolmente in dubbio la continuità aziendale della Società e, pertanto, la Società potrebbe non essere in grado di realizzare le proprie attività e estinguere le proprie passività o di rispettare i propri vincoli finanziari nel corso della normale attività d'impresa. Ciò nonostante, dopo aver condotto indagini e valutato le incertezze sopra descritte, gli amministratori prevedono ragionevolmente che la Società sia dotata di risorse adeguate per rimanere operativa nel prossimo futuro. Per questo motivo, continuano ad adottare il principio di continuità aziendale nella predisposizione del bilancio annuale.

Riconoscimento dei ricavi

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

Costi generali e amministrativi

Le spese amministrative, che comprendono i costi amministrativi per il personale, gli oneri di gestione, le spese d'ufficio e altri oneri relativi all'amministrazione, sono iscritti a conto economico nel momento in cui sono sostenuti.

Piani di incentivazione azionaria (pagamenti basati su azioni)

Il Gruppo fornisce benefici aggiuntivi ad alcuni membri dell'alta dirigenza attraverso un piano di incentivazione azionaria (piano di stock option); le informazioni riguardanti tale piano sono riportate nella Nota 5. In conformità all'IFRS 2 - Pagamenti basati su azioni, tale piano rappresenta una componente della remunerazione del destinatario.

Il fair value è valutato applicando il modello di determinazione del prezzo Black Scholes, conformemente alle linee guida dell'IFRS e alla prassi di mercato. I valori utilizzati nel modello si fondano sulle migliori stime della dirigenza,

che comprendono le condizioni di performance di mercato e non di mercato. L'onere retributivo, corrispondente al *fair value* delle opzioni alla data di conferimento, è rilevato a conto economico a quote costanti durante il periodo che intercorre tra la data di conferimento e la data di maturazione, iscrivendo il credito a contropartita direttamente nel patrimonio netto. Al termine di ogni periodo l'entità rivede le stime riguardanti il numero di opzioni delle quali si prevede la maturazione in base alle condizioni attuale di servizio.

Proventi e oneri finanziari

I proventi e oneri finanziari includono gli interessi rilevati secondo il principio di competenza, utilizzando il metodo dell'interesse effettivo.

Imposte

Le imposte correnti vengono calcolate sul reddito imponibile d'esercizio applicando le aliquote fiscali locali in vigore alla data di bilancio. L'utile imponibile non coincide con l'utile evidenziato a conto economico, poiché esclude le voci di ricavo o di spesa che sono imponibili o deducibili in altri esercizi, ed esclude altresì le voci esenti o indeducibili.

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

Le eventuali imposte differite sono imposte che la Società prevede di versare o recuperare sulle differenze tra il valore contabile delle attività e delle passività esposto nel bilancio e la corrispondente base imponibile utilizzata nel computo dell'utile assoggettabile a tassazione. Sono contabilizzate utilizzando il metodo della passività di stato patrimoniale. Le passività relative alle imposte differite sono generalmente rilevate per tutte le differenze temporanee imponibili. Le attività fiscali differite sono rilevate nella misura in cui sia probabile che vi saranno in futuro degli utili assoggettabili a tassazione a fronte dei quali sia possibile utilizzare le differenze temporanee deducibili. Il valore contabile delle attività fiscali differite viene riesaminato ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più ritenuto probabile che vi saranno utili assoggettabili a tassazione sufficienti per consentirne il recupero totale o parziale. L'imposta differita è calcolata alle aliquote fiscali applicabili durante il periodo di estinzione della passività ovvero di realizzo dell'attività. Sono iscritte a conto economico come voce di costo o ricavo, eccetto se collegate a voci imputabili direttamente alle altre componenti dell'utile complessivo; in questo caso anche l'imposta differita è rilevata tra le altre componenti dell'utile complessivo.

Operazioni in valuta

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

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono evidenziate al costo storico al netto dell'ammortamento e di eventuali perdite durevoli di valore (*impairment*). Il costo comprende il costo di acquisto e altri costi accessori direttamente attribuibili all'acquisizione. L'ammortamento è calcolato a quote costanti lungo la vita utile stimata del cespite.

Strumenti finanziari

Gli strumenti finanziari, ossia i contratti che danno origine ad attività o passività finanziarie ovvero a strumenti rappresentativi di capitale di un'altra entità, come definiti nello IAS 32 (Strumenti finanziari: esposizione nel bilancio), sono rilevati al fair value quando il Gruppo diviene controparte contrattuale degli strumenti stessi (data di negoziazione). Le passività sono classificate facendo riferimento alla sostanza dell'accordo contrattuale dalle quali hanno origine e alle relative definizioni di passività finanziaria. Per i contratti negoziati a prezzo di mercato, il fair value dello strumento equivale 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 durante l'iscrizione iniziale a bilancio dello strumento. A seconda delle caratteristiche dello strumento, la valutazione delle attività finanziarie avviene al fair value o in base al costo ammortizzato. Le passività finanziarie sono valutate sulla base del costo ammortizzato. La valutazione al fair value è applicata esclusivamente a eventuali 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 un'operazione di libero mercato tra parti consapevoli e disponibili. La valutazione al costo ammortizzato prevede la rilevazione dell'attività o della passività al valore valutato inizialmente, al netto di rimborsi di capitale, aumentato o diminuito per l'ammortamento, applicando il metodo dell'interesse effettivo sulle differenze tra il valore iniziale o il valore a scadenza. Tali importi potranno comunque essere rettificati in seguito a diminuzioni di valore o in caso di irrecuperabilità. Il tasso di interesse effettivo è il tasso che riporta all'origine i flussi di cassa futuri all'importo netto dell'attività o della passività finanziaria. Nel calcolo sono compresi gli oneri e i proventi esterni direttamente imputati durante la rilevazione iniziale dello strumento finanziario.

Di seguito sono illustrati i principi contabili adottati per specifiche attività e passività.

Attività finanziarie non correnti (partecipazioni in imprese controllate)

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

Eventuali differenze positive, sorte al momento dell'acquisto, tra il costo di acquisto e il *fair value* delle attività nette acquisite dalla Società vengono pertanto incluse nel valore contabile degli investimenti. Se si ritiene che tali investimenti siano state svalutate in modo permanente, la perdita durevole di valore è rilevata direttamente a conto economico. Se successivamente tale perdita di valore viene annullata o ridotta, l'importo corrispondente viene stornato e iscritto a conto economico fino a concorrenza del valore inizialmente contabilizzato come costo dell'investimento.

Crediti

I crediti vengono inizialmente valutati al loro valore nominale (che rappresenta il *fair value* dell'operazione); successivamente vengono valutati al costo ammortizzato, al netto delle svalutazioni per perdita durevole di valore e del fondo svalutazione crediti. La perdita durevole di valore è rilevata a conto economico qualora vi siano prove oggettive della svalutazione del credito. Tali svalutazioni vengono calcolate come differenza tra il valore contabile e il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati, attualizzati al tasso di interesse effettivo applicabile in origine all'attività. In particolare, per quanto concerne i crediti commerciali a breve - alla luce del breve periodo di tempo - la valutazione al costo ammortizzato coincide con il valore nominale, al netto delle svalutazioni per perdita durevole di valore.

Gli accantonamenti al fondo svalutazione crediti sono previsti quando la dirigenza ritiene dubbia la piena ricuperabilità del credito. Qualora l'importo venga ritenuto non recuperabile, si procede al suo storno dal conto economico complessivo.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce disponibilità liquide e mezzi equivalenti comprende la liquidità in cassa, i conti correnti e i depositi a vista nonché altri investimenti altamente liquidi a breve termine che sono facilmente convertibili in importi liquidi certi entro sei mesi e sono soggetti ad un rischio irrilevante di cambiamento di valore. Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono valutati al *fair value*, che coincide al loro valore nominale, o al costo storico più eventuali interessi passivi.

Banche e altri finanziatori

Gli scoperti di conto a breve termine sono rilevati in base agli importi ricevuti al netto dei costi di transazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo; la differenza tra le entrate relative ai finanziamenti e il valore nominale viene iscritta a conto economico lungo la durata del finanziamento.

Debiti

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

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono rilevati quando la Società ha un obbligo attuale derivante da un evento passato che probabilmente sarà tenuta a onorare. I fondi sono valutati secondo la migliore stima degli amministratori dell'esborso richiesto per estinguere l'obbligo alla data di bilancio e sono attualizzati laddove l'effetto sia rilevante.

Azioni proprie

In seguito al programma di riacquisto, le azioni proprie sono rilevate al costo storico e sono evidenziate come voce separata in diminuzione del patrimonio netto. Il costo di acquisto delle azioni proprie e i proventi della loro eventuale vendita successiva sono esposti come variazioni del patrimonio netto.

Dividendi

I dividendi da distribuire sono rilevati come variazioni del patrimonio netto nel periodo in cui sono approvati 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 dirigenza effettua stime contabili e in alcuni casi congetture. Le decisioni degli amministratori si basano sull'esperienza passata e sulle previsioni legate al verificarsi di eventi futuri, e pertanto sono da considerarsi ragionevoli. Le stime e le decisioni di natura contabile rilevanti sono espresse per tutte le aree di business. Di seguito sono elencate le aree maggiormente interessate da tali procedimenti.

Valutazione del fair value

Il "fair value" è il prezzo che si percepirebbe dalla vendita di un'attività o che si pagherebbe per trasferire una passività in una transazione ordinaria sul mercato principale/più vantaggioso alla data di valutazione, alle condizioni di mercato vigenti, indipendentemente dal fatto che il prezzo sia direttamente osservabile o venga stimato tramite un'altra tecnica di valutazione. Il fair value degli strumenti finanziari è rappresentato dalla loro quotazione di mercato o, se non disponibile, dal valore risultante dall'adozione di adeguati modelli di valutazione finanziaria che tengano conto di tutti i fattori utilizzati dagli operatori del mercato e dei prezzi ottenuti in operazioni simili effettivamente eseguite sul mercato.

Per ottenere una specifica valutazione al *fair value* ci si basa sui prezzi quotati o sulle informazioni dei *broker*, nonché sulla periodica verifica delle rettifiche di dette valutazioni e dei dati non osservabili, in modo da classificare tali valutazioni nel livello di *fair value* appropriato. Nella valutazione del *fair value* bisogna avvalersi del maggior numero possibile di dati di mercato.

Per misurare il fair value si fa ricorso a tecniche di valutazione basate su tre livelli di elementi:

- Gli elementi del primo livello sono costituiti dai prezzi quotati su mercati attivi per attività o passività identiche;
- Gli elementi del secondo livello, diversi dai prezzi quotati inclusi nel livello 1, sono osservabili direttamente o indirettamente per l'attività o la passività in esame;
- Gli elementi del terzo livello non sono osservabili a partire da dati di mercato.

Quando gli elementi utilizzati per determinare il *fair value* di un'attività o di una passività appartengono a categorie differenti, la valutazione del *fair value* viene classificata interamente al posto più basso e più significativo della gerarchia del *fair value*. Il trasferimento tra livelli gerarchici di *fair value* è rilevato alla fine del periodo di rendicontazione in cui è avvenuta la modifica.

Accantonamenti per debiti d'imposta

I debiti d'imposta sono calcolati sull'attuale conoscenza della situazione fiscale della Società in base all'impatto del quadro normativo lussemburghese.

Nuovi principi contabili

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2016

Il Gruppo ha applicato coerentemente i principi contabili presentati precedentemente nella presente nota a tutti i periodi presentati nel presente bilancio.

Non sono stati applicati nuovi principi contabili nel corso dell'esercizio.

Principi contabili, variazioni e interpretazioni non ancora in vigore

IFRS 9 – Strumenti finanziari: è stato emesso a luglio 2014 e non è ancora stato adottato dall'UE; dovrebbe essere applicato in maniera retrospettiva agli esercizi dal 1º gennaio 2018; le migliorie introdotte sostituiranno le norme per il rilevamento e la valutazione degli strumenti finanziari contenute nello IAS 39. Più specificamente, le attività finanziarie si divideranno in due categorie: quelle valutate al costo ammortizzato e quelle valutate al fair value, dove il primo gruppo comprenderà le attività finanziarie per le quali le condizioni contrattuali generano, in date specifiche, flussi di cassa che costituiscono il solo pagamento del capitale e degli interessi e il cui modello di business consiste nella loro detenzione al fine di realizzare i flussi di cassa contrattuali; il secondo gruppo includerà tutte le altre attività finanziarie (valutazione al fair value). Le attività finanziarie attuali sono detenute fino a scadenza e valutate al costo ammortizzato, cosa che sembra rispettare le condizioni per la classificazione al costo ammortizzato ai sensi dell'IFRS 9. Mentre le norme applicate alle passività finanziarie sono perlopiù uguali a quelle previste nello IAS 39, vengono introdotti orientamenti modificati riguardo alla classificazione nelle altre componenti dell'utile complessivo delle modifiche del fair value di taluni strumenti di debito, in funzione del proprio rischio di credito, il che significa che le variazioni d'importo dei fair value della passività saranno suddivise nell'ammontare della variazione attribuibile ai cambiamenti nel rischio di credito della passività - da esporre nelle altre componenti dell'utile complessivo - e nell'ammontare residuo della variazione del fair value della passività, che sarà esposto a conto economico. Le nuove norme riguardanti le coperture allineano maggiormente la contabilizzazione delle operazioni di copertura alle prassi di gestione del rischio del Gruppo; in generale in futuro sarà più facile applicare la contabilizzazione delle operazioni di copertura perché l'IFRS introduce un approccio più di principio e il Gruppo non prevede un impatto significativo sulla contabilizzazione dei propri rapporti di copertura. Il nuovo principio contabile introduce requisiti di informativa estesi e modifiche alla presentazione; il nuovo modello di svalutazione si basa sulla perdita creditizia prevista, il che potrebbe risultare in una rilevazione precoce delle svalutazioni dei crediti. Le attività finanziarie attuali sono detenute fino a scadenza e valutate al costo ammortizzato, cosa che sembra rispettare le condizioni per la classificazione al costo ammortizzato ai sensi dell'IFRS 9.

IFRS 15 – Ricavi da contratti con i clienti: è stato emesso nel maggio 2014 dallo IASB, allo scopo di riunire le norme sparse in diversi principi e di creare un quadro di principi basilari da applicare a tutte le categorie di operazioni, ivi compresi i ricavi, prevedendo sostanzialmente che una società rilevi il ricavo all'atto del trasferimento del controllo dei beni o servizi ad un cliente, per un importo che rispecchi il corrispettivo atteso, in cinque passaggi. L'orientamento prevede inoltre un'informativa aggiuntiva riguardante la natura, l'ammontare, la tempistica e la certezza dei ricavi e dei flussi di cassa derivanti dai contratti con i clienti. Il principio entrerà in vigore dal gennaio 2018, ma ne è consentita l'adozione anticipata. Non si prevede che l'IFRS 15 abbia un impatto rilevante sulla situazione patrimoniale, finanziaria o reddituale del Gruppo DIS, ma lo avrà sull'informativa da presentare in bilancio.

2. INFORMATIVA SUL CAPITALE

d'Amico International Shipping gestisce il proprio capitale in modo da preservare la continuità aziendale, massimizzando al contempo il ritorno per gli azionisti.

Il capitale della Società è stato costituito a inizio 2007 nell'ambito del processo di IPO, tenendo conto dei rischi che riguardano d'Amico International Shipping come società e il settore in cui operano le sue controllate. Nei mesi di dicembre 2012, febbraio 2014, febbraio 2015 e febbraio 2016, il capitale della Società è stato aumentato coerentemente con la strategia di sostegno del percorso di crescita costante ed espansione delle sue società operative nei rispettivi mercati tradizionali, tramite l'ordinazione di ventuno nuove navi dotate di caratteristiche innovative (navi Eco) che consentono una riduzione del consumo di carburante. Il capitale comprende il capitale emesso e interamente versato, le riserve e gli utili portati a nuovo, come descritto nella Nota 13.

La struttura del capitale viene riesaminata nel corso dell'esercizio e, se necessario, modificata in base alle esigenze di capitalizzazione della Società, ai cambiamenti delle condizioni economiche generali e delle caratteristiche di rischio del settore delle partecipazioni. La Società effettua il monitoraggio del proprio capitale sulla base dell'asset cover ratio del Gruppo DIS, corrispondente al rapporto tra l'utilizzo delle linee di credito del Gruppo e il fair value delle navi di proprietà del Gruppo.

3. RICAVI

US\$	2016	2015
Ricavi	530.000	598.000

Durante il 2016 sono stati ricevuti due dividendi: US\$ 0,2 milioni ricevuti dall'importante controllata operativa d'Amico Tankers Limited nel mese di giugno (2015: US\$ 0,6 milioni) e US\$ 0,3 milioni ricevuti da Eco Tankers Limited.

4. SVALUTAZIONE DELLE PARTECIPAZIONI

US\$	2016	2015
Svalutazione delle partecipazioni	(5.300.000)	(10.000.000)

La svalutazione rilevata nel 2016 e nel 2015 riguarda la partecipazione in Glenda International Shipping d.a.c. (si veda la Nota 9).

5. COSTI GENERALI E AMMINISTRATIVI

US\$	2016	2015
Costo del personale	(360.780)	(227.332)
Altri costi di gestione	(2.590.765)	(1.805.606)
Totale costi generali e amministrativi	(2.951.545)	(2.032.938)

Dipendenti

La Società impiega un manager e un dipendente amministrativo (2015: nessuna variazione).

I costi totali per stipendi e salari ammontava a US\$ 360.780 (2015: US\$ 227.332).

Gli emolumenti sono stati corrisposti agli amministratori della Società per i servizi resi alla Società stessa e per la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione. L'importo complessivamente corrisposto è pari a € 860.000, di cui € 689.000 per parcelle al netto della ritenuta d'acconto del 20% (2015: totale € 780.000).

Il 3 marzo 2016, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato, con il previo parere favorevole del Comitato Nomine e Remunerazione, la proposta di sottoporre all'assemblea annuale degli azionisti l'adozione, ai sensi dell'articolo 114-bis del D.Lgs 24 febbraio 1998, n. 58 e successive modifiche e integrazioni ("TUF"), il piano di incentivazione chiamato "Piano di stock option DIS 2016/2019" o "il Piano".

L'assemblea annuale degli azionisti, tenutasi il 20 aprile 2016, ha approvato l'adozione del Piano e delegato al Consiglio di Amministrazione la definizione dei termini, delle condizioni e delle procedure per la sua attuazione.

I termini, le condizioni e le procedure per l'attuazione del Piano sono definite in un Regolamento approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 4 maggio 2016; il Piano è liberamente consultabile presso la sede legale della Società.

Il piano prevede che ai partecipanti siano conferite opzioni che maturano solo in caso di raggiungimento di specifici standard di prestazione. La partecipazione al piano è a discrezione del consiglio e nessuno ha il diritto contrattuale di parteciparvi o di ricevere alcun beneficio garantito. L'ammontare delle opzioni che matureranno dipenderà dalle condizioni di servizio e di performance previste nel Piano nel corso di un periodo di tre anni, poiché i partecipanti devono rimanere impiegati presso la Società alla scadenza del Piano. Le opzioni sono conferite a titolo gratuito e non sono dotate di diritto al dividendo o diritti di voto. Nel momento in cui è esercitabile, ogni opzione è convertibile in un'azione ordinaria al prezzo di esercizio precedentemente concordato. Il Consiglio ha facoltà, a propria discrezione, di regolare in contanti le richieste di conversione.

Di seguito è riportato un riepilogo delle opzioni conferite nell'ambito del piano:

	Prezzo medio per opzione su azioni	Numero di opzioni
Al 1° gennaio	-	-
Conferite durante il periodo	€ 0,0852	7.970.000
Esercitate durante il periodo	-	-
Decadute durante il periodo	€ 0,0852	140.000
Al 31 dicembre	€ 0,0852	7.830.000

Nessuna opzione è scaduta durante i periodi trattati nella precedente tabella. Le opzioni su azioni al termine del periodo hanno le date di scadenza e i prezzi di esercizio riportati di seguito:

Data di conferimento	nto Data di scadenza Prezzo di esercizio		Opzioni su azioni 31 dicembre 2016	
31 maggio 2016	31 maggio 2019	€ 0,454823	7.830.000	

Il *fair value* delle opzioni alla data di conferimento è determinato utilizzando il modello Black Scholes tenendo conto delle seguenti ipotesi:

Corso azionario al 1° giugno 2016	€ 0,4479	
Volatilità prevista	34,5%	media degli ulti 3 anni
Rendimento in termini di dividendi previsto	3,12%	Rendimento in termini di dividendi medio dal 2007 utilizzando la capitalizzazione di mercato al termine di ogni anno
Tasso di interesse esente da rischio	(0,396)%	Rendimento dei titoli di Stato lussemburghesi a 4 anni in EUR

Analisi di sensibilità

Il modello di valutazione è particolarmente sensibile al rendimento in termini di dividendi e alla volatilità del corso azionario. A parità di condizioni:

€UR		Volatilità del corso azionario		Rendimento in termini di dividendi	
	+10% Incremento	-10% Decremento	+10% Incremento	-10% Decremento	
Riserva sovrapprezzo azioni	€0,0959	€0,0743	€0,0825	€0,0879	
Variazione	+12,6%	-12,7%	-3,1%	3,2%	

Il costo relativo al Piano nel 2016 è stato pari a US\$ 149 migliaia.

Altri costi di gestione

L'importo di US\$ 1.211.911 nel 2016 include onorari professionali e spese di consulenza sostenuti dalla Società nel corso dell'esercizio dovuta al fatto di essere una società quotata (2015: US\$ 857.011), di cui emolumenti maturati nei confronti del réviseur d'entreprises agréé /società di revisione per la revisione del bilancio 2016 pari a € 61,4 migliaia, corrispondenti a US\$ 68,4 migliaia e € 45 migliaia relativi a onorari del 2015 non precedentemente maturati.

6. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI

US\$	2016	2015
Proventi (oneri) finanziari netti	871.997	767.156

I proventi finanziari netti ammontano a US\$ 871.997 (2015: US\$ 767.156) e comprendono principalmente gli interessi attivi realizzati nei confronti della controllata d'Amico Tankers d.a.c. di US\$ 819.949 (2015: US\$ 612.477).

Gli importi restanti riguardano utili su cambi commerciali, commissioni finanziarie e interessi passivi.

7. IMPOSTE

US\$	2016	2015
Imposte	(407.667)	(296.477)

Le imposte per il 2016 rappresentano l'accantonamento dell'imposta patrimoniale (Net Wealth Tax) per US\$ 329.453 (2015: US\$ 296.477) e dell'IVA non rimborsabile per gli esercizi 2013, 2014 e 2015.

Poiché in Lussemburgo i dividendi ricevuti dalle controllate rientranti nel regime di esenzione delle partecipazioni non sono assoggettati all'imposta sul reddito delle società, a fine 2016 d'Amico International Shipping S.A. ha accumulato perdite fiscali da portare a nuovo per circa €57,7 milioni (US\$ 60,8 milioni).

Non sono state contabilizzate attività fiscali differite perché la dirigenza non prevede che vengano conseguiti utili imponibili a fronte dei quali compensare le perdite accumulate

8. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Le immobilizzazioni materiali rappresentano principalmente attrezzature informatiche per la sede del Lussemburgo; sono ammortizzate al tasso trimestrale dell'8,33% nel corso della loro vita utile.

US\$ thousand	2016	2015
Al 1° gennaio		
Costo	18.565	18.565
Incrementi	2.276	-
Storni	-	-
Al 31 dicembre	20.841	18.565
Ammortamenti		
Al 1° gennaio	18.339	15.386
Onere per il periodo	639	2.953
Al 31 dicembre	18.978	18.339
Valore contabile netto		
Al 31 dicembre	1.863	226

9. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Partecipazioni in imprese controllate

Società	Paese	Proprietà	Valuta	Valore di bilancio 31 dicembre 2015	Incrementi (decrementi)	Valore di bilancio 31 dicembre 2016
d'Amico Tankers d.a.c.	IRL	100%	USD	178.921.920	-	178.921.920
Glenda International Shipping d.a.c.	IRL	50%	USD	61.614.485	(5.300.000)	56.314.485
Eco Tankers Limited	Malta	33%	USD	4.189.108	(1.237.500)	2.951.608
			USD	244.725.513	(6.537.500)	238.188.013

d'Amico Tankers d.a.c. è la principale controllata operativa del Gruppo d'Amico International Shipping, il suo risultato al 31 dicembre 2016 una perdita di US\$ 13.058.220 e un patrimonio netto di US\$ 236.736.124.

GLENDA International Shipping d.a.c. (GIS) è il veicolo per l'operazione congiunta con Glencore Group, uno dei maggiori fornitori a livello mondiale di materie prime per uso industriale. Il risultato di GIS al 31 dicembre 2016 è una perdita di US\$ 2.716.836 e un patrimonio netto di US\$ 112.586.330. Sulla partecipazione in GIS è stata rilevata una svalutazione di US\$ 5.300.000: la dirigenza ha condotto un *impairment test* sulla partecipazione calcolando il valore d'uso dell'investimento in GIS, cioè il valore attuale netto dei flussi di cassa futuri generati durante la vita utile residua delle navi di proprietà di GIS, utilizzando un tasso di sconto del 6,5%; il risultato è stato una differenza di valore pari a US\$ 3,3 milioni. Un'ulteriore svalutazione di US\$ 2,0 milioni è stata riconosciuta per bilanciare la differenza tra il valore contabile dell'investimento e il valore dell'attivo netto della partecipazione.

Eco Tankers Limited (ETL) è una collegata detenuta congiuntamente con il fondo di investimento nel settore della navigazione Venice Shipping & Logistics. L'utile di Eco Tankers Limited al 31 dicembre 2016 è di USD 697.609 mentre il suo patrimonio netto è pari a USD 9.669.052. Nel corso dell'esercizio ETL ha rimborsato ai propri investitori parte del sovrapprezzo azioni, riducendo l'investimento di US\$ 1.237.500.

Partecipazioni detenute tramite d'Amico Tankers d.a.c.:

Partecipazione effettiva	Paese	Attività
100%	Irlanda	Società consortile
100%	Irlanda	Società consortile
51%	Irlanda	Navigazione
100%	Monaco	Servizi
100%	Regno Unito	Servizi
	100% 100% 51% 100%	100% Irlanda 100% Irlanda 100% Irlanda 51% Irlanda 100% Monaco

10. CREDITI A BREVE E ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

US\$	Al 31 Dicembre 2016	Al 31 Dicembre 2015	
Crediti a breve e altre attività correnti	43.801	16.841	

Nel 2016 e nel 2016 il saldo si compone di ratei attivi e crediti diversi della Società.

11. CREDITI FINANZIARI CORRENTI

US\$	Al 31 Dicembre 2016	
Attività finanziarie correnti	70.318.644	68.825.906

Il saldo di fine esercizio rappresenta il finanziamento alla controllata d'Amico Tankers d.a.c., utilizzato per finanziare ventuno nuove navi eco-tanker; il finanziamento genera interessi al LIBOR USD a 3 mesi più un margine in linea con le condizioni di mercato. Il LIBOR USD a 3 mesi nel 2016 è oscillato tra 0,60% e 0,84%.

12. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

US\$	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	359.697	511.168
Scoperti di conto corrente	(6.059.702)	(2.007.603)
Totale disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(5.700.005)	(1.496.435)

Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti sono rappresentati dal denaro detenuto in conti correnti bancari e gli scoperti di conto descritti nella Nota 14.

13. CAPITALE E RISERVE

Capitale sottoscritto

L'attuale capitale sottoscritto e integralmente versato di US\$ 42.851.035,60 (equivalente a € 40.651.791,90 al tasso di cambio di fine esercizio) è ripartito in 428.510.356 azioni senza valore nominale.Nel mese di febbraio, in seguito all'esercizio dei warrant di pertinenza delle azioni emesse al momento dell'aumento di capitale del 2012, conformemente al Prospetto informativo del 6 novembre 2012, sono state emesse n. 5.667.958 nuove azioni ordinarie al prezzo di Euro 0,46 ciascuna applicando il rapporto di concambio di un'azione ogni tre warrant.

Utili portati a nuovo

Questa voce comprende i risultati netti degli esercizi in corso e di quelli precedenti, nonché le detrazioni derivanti dalla distribuzione di dividendi.

Altre riserve

Le altre riserve sono composte dalle seguenti voci:

US\$	Al 31 dicembre 2015	Variazioni nel 2016	Al 31 dicembre 2016
Riserva sovrapprezzo azioni	282.959.082	(10.058.277)	272.900.805
Azioni proprie	(17.513.186)	(608.440)	(18.121.626)
Riserva stock option	-	149.153	149.153
Riserva legale	3.108.296	-	3.108.296
Totale	268.554.192	(10.517.564)	258.036.628

Riserva sovrapprezzo azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è stata costituita nel corso degli anni a causa dell'IPO del Gruppo e del relativo aumento di capitale nel maggio 2007 e per via del secondo aumento di capitale effettuato nel periodo da dicembre 2012 a febbraio 2016. Alcuni costi e oneri legati al processo di quotazione e agli aumenti di capitale (principalmente commissioni bancarie e relativi onorari e spese per consulenze) sono stati compensati di volta in volta. Come previsto per legge, è una riserva distribuibile.

Azioni proprie

Le azioni proprie a fine 2016 comprendono 7.760.027 azioni ordinarie (2015: 6.580.027) per un importo di US\$ 18,1 milioni (2015: US\$ 17,5 milioni), pari all'1,8% del capitale sociale circolante alla data di bilancio (2015: 1,56%). Tali azioni sono state acquisite nell'ambito del programma di riacquisto autorizzato di DIS.

Riserva stock option

Questa riserva è stata creata in relazione al Piano di stock option; si veda la Nota 5.

Riserva legale

È un requisito di legge previsto in Lussemburgo ed è stata costituita tramite l'allocazione del 5% dell'utile netto annuo, fino a che la riserva raggiunge il 10% del capitale sociale sottoscritto. Tale riserva non è distribuibile.

14. BANCHE E ALTRI FINANZIATORI

US\$	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015	
Banche e altri finanziatori	6.059.702	4.185.066	

L'importo residuo pari a US\$ 6,1 milioni al 31 dicembre 2016 si riferisce a scoperti di conto per finalità aziendali generali (Cassalombarda: € 1 milione, Unicredit US\$ 5,0 milioni), negoziati a un tasso di interesse medio del 3,09%.

15. ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI

US\$	Al 31 Dicembre 2016	Al 31 Dicembre 2015
Altre passività finanziarie correnti	10.001.170	-

Il saldo rappresenta il finanziamento a breve termine concesso dalla controllante d'Amico International S.A., una società di diritto lussemburghese; il finanziamento è gravato da interessi calcolati al LIBOR a 1 mese più lo spread dell'1,5%, e sarà rimborsato nel 2017.

16. DEBITI A BREVE E ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

US\$	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Altre passività correnti	456.545	122.046

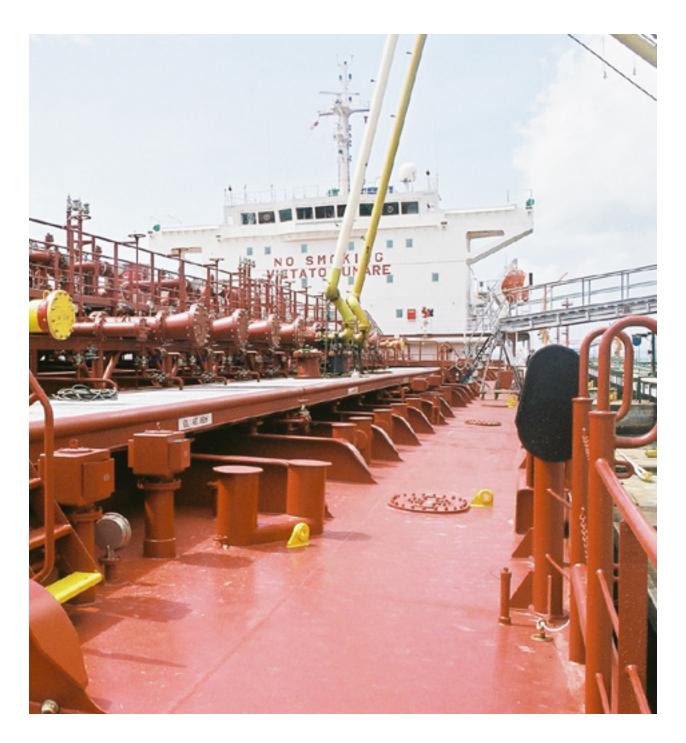
L'ammontare delle passività correnti nel 2016 si riferisce all'attività amministrativa quotidiana della Società (2015: US\$ 122.046).

17. GESTIONE DEL RISCHIO

La Società è esposta ai seguenti rischi finanziari connessi con le sue operazioni:

Rischio di cambio

La Società, la cui valuta funzionale è il dollaro USA, esercita la propria attività di holding in un mercato europeo e riceve servizi in cambio di un corrispettivo da parte dei suoi amministratori, dirigenti e consulenti esterni. La Società tiene regolarmente sotto controllo la propria esposizione al rischio di cambio e lo riduce tramite la disponibilità di linee di credito denominate in euro.



Nell'ambito dell'analisi di sensibilità, una fluttuazione del 10% del tasso di cambio del dollaro USA rispetto all'euro avrebbe determinato una variazione del risultato del Gruppo di +/- US\$ 0,3 milioni per l'esercizio (US\$ +/0,3 milioni nel 2015). La sensibilità complessiva del Gruppo al rischio di cambio non ha subito particolari variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Rischio di tasso di interesse

Il Gruppo è esposto al rischio di tasso di interesse derivante dal fatto che i suoi depositi bancari e i contratti finanziari gravati da interessi di cui è contraente hanno un tasso di interesse variabile. La dirigenza identifica e monitora tali rischi al fine di prevederne i potenziali effetti negativi e adottare azioni adeguati per mitigarli. Tenendo conto del breve periodo di utilizzo degli scoperti di conto sia nel 2016 che nel 2015, risultante in bassissimi livelli di interessi passivi per entrambi gli esercizi, un'analisi di sensibilità non darebbe luogo ad alcun importo rilevante.

Rischio di liquidità

La Società è esposta al rischio di liquidità derivante dal possibile disallineamento tra le esigenze di cassa e i flussi di cassa in entrata, causato principalmente dal pagamento dei costi generali e amministrativi inerenti all'attività della holding e alla sua presenza sul mercato dei capitali. Nell'ambito del suo processo di pianificazione finanziaria, DIS gestisce il rischio di liquidità concentrandosi sulla struttura di capitale in modo da bilanciare i fondi attualmente disponibili unitamente alla liquidità che si prevede sarà generata dalle attività operative delle controllate e dalle linee di credito, per consentire alla Società di mantenere un livello di liquidità adeguato alle sue esigenze. La struttura del capitale della Società è fissata entro i limiti stabiliti dal Consiglio di Amministrazione della Società.

Classificazione contabile e fair value

Tutti gli strumenti finanziari rientrano nella categoria di prestiti e crediti; la classificazione del loro fair value non è riportata poiché il loro valore contabile si avvicina ragionevolmente al loro fair value.

18. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Nel corso del 2016 d'Amico International Shipping ha effettuato operazioni con parti correlate, sulla base di accordi negoziati secondo termini e condizioni di mercato. Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sul conto economico della Società per il 2016 sono i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Tankers Monaco	d'Amico Tankers d.a.c.	EcoTankers Limited	Amministratori e dirigenti in ruoli chiave
Ricavi	530.000					
di cui						
Dividendi	530.000	-	-	200.000	330.000	-
Costi generali e amministrativi	(2.951.545)					
di cui						
Costo del personale (amministratori)	(965.506)	-	-	-	-	(965.506)
Accordo di fornitura di servizi	(382.090)	(165.127)	(216.963)	-	-	-
Proventi (oneri) finanziari netti	767.156					
di cui						
Interessi da partecipazioni finanziarie	819.949			(819.949)		
Totale		(165.127)	(216.963)	719.949	330.000	(965.506)

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sul conto economico della Società per il 2015 sono i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Tankers Monaco	d'Amico Tankers d.a.c.	Amministratori e dirigenti in ruoli chiave
Ricavi	598.000				
di cui					
Dividendi	598.000	-	_	598.000	-
Costi generali e amministrativi	(2.032.938)				
di cui					
Emolumenti degli amministratori	(1.019.085)	-	-	-	(1.019.085)
Accordo di fornitura di servizi	(242.774)	(107.740)	(176.068)	-	-
Proventi (oneri) finanziari netti	767.156				
di cui					
Interessi da partecipazioni finanziarie	612.477			612.477	
Totale		(107.740)	(176.068)	1.210.477	(1.019.085)

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2016 sono i sequenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Tankers d.a.c.	d'Amico International S.A.
Crediti finanziari correnti	70.318.643		
di cui verso parti correlate	70.318.643	70.318.643	
Debiti finanziari correnti	(10.001.170)		
di cui verso parti correlate	(10.001.170)		(10.001.170)
Totale	60.317.473	70.318.643	(10.001.170)

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2015 sono i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Tankers d.a.c.	
Crediti finanziari correnti	68.825.906		
di cui verso parti correlate	68.825.906	68.825.906	
Totale		68.825.906	

19. CONTROLLANTE CAPOFILA

La controllante diretta di d'Amico International Shipping S.A. è d'Amico International S.A., società di diritto del Lussemburgo.

La controllante capofila è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., società di diritto italiano.

20. GARANZIE E IMPEGNI

d'Amico International Shipping S.A. ha prestato garanzie alla sua controllata, d'Amico Tankers d.a.c., in relazione alla linea di credito revolving da US\$ 250,0 milioni concessa da Crédit Agricole Corporate & Investment Bank, the alla linea di credito da US\$ 48,0 milioni concessa da Crédit Agricole Corporate & Investment Bank e DNB NOR Bank ASA, alla linea di credito da US\$ 40,0 milioni concessa da Crédit Agricole Corporate & Investment Bank, alla linea di credito da US\$ 31,5 milioni concessa da Danish Ship Finance A/S, alla linea di credito da US\$ 41,6 milioni concessa da Century Tokyo Leasing Corporation, alla linea di credito da US\$ 10,472 milioni concessa da Century Tokyo Leasing Corporation per il finanziamento di capitale circolante generale, alla linea di credito da US\$ 23,075 milioni concessa da Skandinaviska Enskilda Banken AB, la linea di credito da US\$ 20,0 milioni concessa da ING Bank N.V. filiale di Londra, alla linea di credito da US\$ 39,0 milioni concessa da Danish Ship Finance A/S, alla linea di credito da US\$ 45,08 milioni concessa da Banca IMI S.p.A., alla linea di credito da US\$ 21,78 milioni concessa da Century Tokyo Leasing Corporation, alla linea di credito da US\$ 9,5 milioni concessa da Crédit Agricole Corporate & Investment Bank, alla linea di credito da US\$ 58,0 milioni concessa da MPS Capital Services Banca per le Imprese S.p.A., alla linea di credito da US\$ 19,5 milioni concessa da ABN AMRO Bank N.V., alla linea di credito da US\$ 19,375 milioni concessa da DNB Bank ASA, alla linea di credito da US\$ 9,0 milioni concessa da ING Bank N.V. filiale di Londra; ha prestato garanzie a Eco Tankers Limited in relazione alla linea di credito da US\$ 20,0 milioni con Norddeutsche Landesbank Girozentrale. Al 31 dicembre 2016 il valore residuo totale di tali linee di credito ammontava a US\$ 450,579 milioni.

Inoltre, d'Amico International Shipping S.A. ha prestato una garanzia per il rimborso del prestito in essere pari a US\$ 16,45 milioni concesso a DM Shipping d.a.c. da d'Amico Tankers d.a.c.

Esiste una garanzia da US\$ 150 migliaia sul conto presso Credit Suisse in relazione alle carte di credito detenute ai membri del Comitato Esecutivo.

Utile per azione

US\$ migliaia	2016	2015
Utile per azione di base	(0,017)	(0,027)
Utile per azione diluito	(0,017)	(0,027)
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile per azione di base	420.295.298	412.460.868
Rettifica per il calcolo dell'utile per azione diluito – opzioni*	4.599.590	5.667.958
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile per azione diluito	424.894.888	418.128.826

^{* 2016:} piano di stock option; 2015: azioni di compendio

Riclassificazione

Nel flusso di cassa, le seguenti voci pertinenti al 2015 sono state riclassificate:

US\$ migliaia	Posizione originaria	Importo US\$ migliaia	Riclassificazioni	Importo US\$ migliaia
Variazione del prestito verso collegata	Attività di finanziamento	4.254.122	Attività di investimento	4.254.122

Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio

d'Amico International Shipping:

• Modifiche allo statuto della Società e aumento del capitale sociale autorizzato: Nel mese di gennaio 2017, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che in ottemperanza alle recenti e importanti modifiche della legge del Lussemburgo del 10 agosto 1915 sulle società commerciali introdotte dalla legge del 10 agosto 2016 (la "Legge sulle società"), il diritto applicabile di d'Amico International Shipping S.A., il consiglio di amministrazione della Società (il "Consiglio di Amministrazione") ha deliberato la convocazione di un'assemblea straordinaria degli azionisti da tenersi in data 3 marzo 2017 (l'"Assemblea straordinaria") volta a modificare lo statuto della Società così da allinearne le disposizioni con la Legge sulle società del Lussemburgo modificata, e allo stesso tempo cogliere l'opportunità di fissare il capitale sociale autorizzato, compreso il capitale sociale emesso esistente della Società, ad un importo totale di cento milioni di dollari USA (US\$ 100.000.000), consentendo al Consiglio di Amministrazione di aumentare il capitale sociale della Società entro i prossimi cinque anni allo scopo di rafforzare il capitale sociale e la flessibilità finanziaria della Società. Se coerente con la strategia storicamente perseguita dalla Società, tale aumento di capitale futuro potrebbe rappresentare un altro passaggio rilevante nel suo percorso di crescita continua ed espansione all'interno dei suoi mercati tradizionali. I proventi di tali aumenti di capitale futuri, se approvati, potrebbero essere destinati a diverse esigenze della Società e delle sue società controllate che potrebbero sorgere nel corso del tempo, quali a titolo esemplificativo ma non limitativo aumentare la flessibilità finanziaria della Società, cogliere opportunità di investimento, supportare il piano di stock option della Società e altre finalità aziendali generali. Tenendo conto delle condizioni di mercato e delle esigenze aziendali, un aumento di capitale potrebbe avere luogo a breve-medio termine. L'azionista di maggioranza della Società, d'Amico International S.A., che attualmente detiene 249.738.038 azioni della Società (pari al 58,28% del capitale sociale totale della Società) ha confermato il suo impegno a esprimere un voto favorevole alle modifiche dello statuto della Società proposte in occasione dell'Assemblea straordinaria e a sottoscrivere di volta in volta, secondo i termini e le condizioni stabiliti dalla Società, qualsiasi nuova azione o altro strumento finanziario che verrà offerto in un potenziale aumento di capitale futuro almeno proporzionalmente alla sua partecipazione esistente tramite l'esercizio dei diritti di sottoscrizione privilegiata che potrebbero esserle attribuiti.

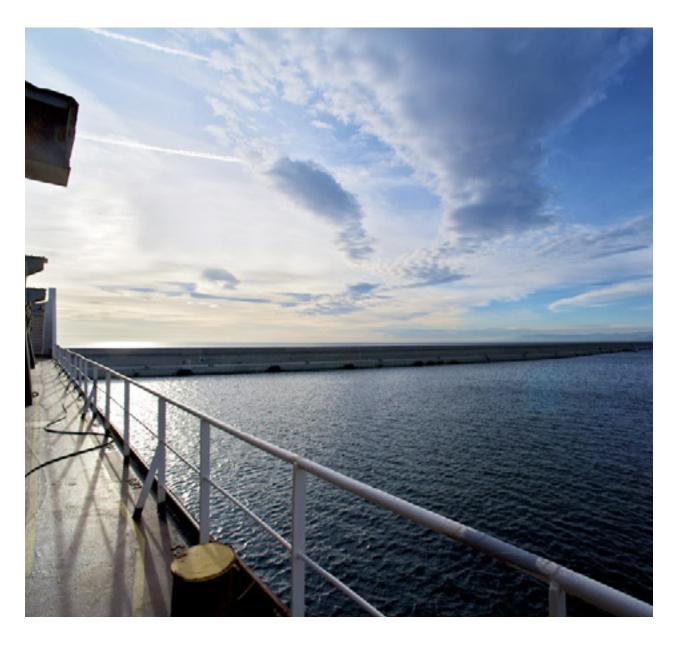
d'Amico Tankers d.a.c.:

- "Flotta di proprietà di seconda mano": nel mese di gennaio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha venduto la M/T High Endurance e la M/T High Endeavour, due navi cisterne medium range da 46.992 dwt, costruite nel 2004 da STX, Corea del Sud (le "Navi"), a Sea World Tankers, un cliente di Sea World Management SAM (l'"Acquirente"), per un corrispettivo di US\$ 13,5 milioni ciascuna. Nel contempo, d'Amico Tankers manterrà l'impiego commerciale delle Navi avendo altresì concluso con l'Acquirente un contratto time charter quadriennale ad una tariffa interessante.
- Flotta impiegata a noleggio: a febbraio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa di nolo molto vantaggiosa, un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere nel primo trimestre.
- Flotta in "noleggio passivo": nel mese di febbraio 2017, il contratto per la M/T High Enterprise, nave MR costruita nel 2009 e presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. da allora, è stato prorogato per un altro anno ad una tariffa ridotta.
- Navi di nuova costruzione: nel mese di gennaio 2017, la M/T High Challenge, una nuova nave cisterna MR (Medium Range 50.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata alla Società

• Flotta in costruzione: Nel febbraio 2017, d'Amico Tankers ha concordato con Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. – Corea del Sud di rimandare la consegna della sua prima nave LR1 di nuova costruzione (Long Range – 75.000 dwt) da aprile 2017 a ottobre 2017. Questo accordo dà seguito alla specifica richiesta di una grande compagnia petrolifera nonché importante cliente della Società, che prenderà la nave a noleggio con un contratto time charter di 18 mesi alla sua consegna da parte di Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd. – Vietnam. Allo stesso tempo, anche le date di consegna stimate delle altre 5 navi LR1 in costruzione presso Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd. – Vietnam sono state leggermente posticipate di circa 2 mesi rispetto al programma originale.

GLENDA International Shipping d.a.c.:

• Flotta impiegata a noleggio: Nel mese di febbraio 2017, GLENDA International Shipping d.a.c. ha ridotto le tariffe di noleggio per le sue 6 navi MR di proprietà per un periodo di 12 mesi a decorrere dalla fine del primo trimestre 2017. Tre di queste navi sono attualmente noleggiate a d'Amico Tankers Limited e tre navi al Gruppo Glencore.



Il dirigente responsabile della predisposizione del bilancio della Società, Antonio Carlos Balestra di Mottola, in qualità di Direttore finanziario di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società") dichiara che per quanto di sua conoscenza i bilanci d'esercizio e consolidato redatti in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicati nel presente documento, forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, finanziaria e reddituale della Società e delle sue controllate consolidate e che la relazione sulle operazioni e il resoconto di gestione riportano un'oggettiva disamina dell'andamento e dei risultati dell'attività e della posizione della Società e delle sue controllate consolidate, unitamente ad una descrizione dei principali rischi e incertezze affrontati.

2 Marzo, 2017

Antonio Carlos Balestra di Mottola, Direttore Finanziario

Delle Fellel

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE





RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE

Agli Azionisti della D'Amico International Shipping S.A.

Relazione sul bilancio

Abbiamo svolto la revisione contabile dell'allegato bilancio di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2016, dal conto economico, dal conto economico complessivo dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data, da una sintesi dei principi contabili significativi e dalle altre note esplicative.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione sul bilancio

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la redazione del bilancio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché per l'implementazione dei controlli interni che il Consiglio di Amministrazione ritenga necessari per garantire la preparazione del bilancio che sia privo di errori significativi, sia dovuti a frodi che errori.

Responsabilità del "Réviseur d'entreprises agréé"

E' nostra la responsabilità di esprimere un giudizio sul bilancio sulla base della revisione contabile. Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità agli International Standards on Auditing adottati per il Lussemburgo dalla "Commission de Surveillance du Secteur Financier". Tali principi richiedono il rispetto di principi etici, nonché la pianificazione e lo svolgimento della revisione contabile al fine di acquisire una ragionevole sicurezza che il bilancio non contenga errori significativi.

La revisione contabile comporta lo svolgimento di procedure volte ad acquisire elementi probativi a supporto degli importi e delle informazioni contenuti nel bilancio. Le procedure scelte dipendono dal giudizio professionale del "Réviseur d'entreprises agréé", inclusa la valutazione dei rischi di errori significativi nel bilancio, sia dovuti a frodi che a errori. Nell'effettuare tali valutazioni del rischio, il "Réviseur d'entreprises agréé" considera il controllo interno relativo alla redazione del bilancio della Società che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta al fine di definire procedure di revisione appropriate alle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società. La revisione contabile comprende altresì la valutazione dell'appropriatezza dei principi contabili adottati, della ragionevolezza delle stime contabili effettuate dal Consiglio di Amministrazione, nonché la valutazione della presentazione del bilancio nel suo complesso.

Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

PricewaterhouseCoopers, Société coopérative, 2 rue Gerhard Mercator, B.P. 1443, L-1014 Luxembourg T: +352 494848 1, F: +352 494848 2900, www.pwc.lu

Cabinet de révision agréé. Expert-comptable (autorisation gouvernementale n°10028256) R.C.S. Luxembourg B 65 477 - TVA LU25482518



Giudizio

A nostro giudizio, il bilancio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria di d'Amico International Shipping S.A. al 31 dicembre 2016, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

Richiamo d'informativa

Richiamiamo l'attenzione sulla Nota 1 del bilancio che descrive che d'Amico International Shipping S.A. puo' essere influenzata dalla situazione finanziaria consolidata (d'Amico International Shipping S.A. e le sue società controllate). Tali circostanze, oltre agli altri aspetti, indicano l'esistenza di un'incertezza significativa che puo' far sorgere significativi dubbi sulla capacità della Società e del Gruppo di operare in continuità aziendale. Il nostro giudizio non contiene rilievi con riferimento a tale aspetto.

Altre informazioni

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per le altre informazioni. Le altre informazioni sono costituite dalle informazioni contenute nella relazione sulla gestione ma non includono il bilancio e la nostra relazione di revisione contabile.

Il nostro giudizio sul bilancio non è relativo alle altre informazioni e non esprimiamo alcuna forma di giudizio su di esse.

In relazione con la nostra revisione contabile del bilancio, la nostra responsabilità è di leggere le altre informazioni e, nel fare questo, verificare quando le altre informazioni sono significativamente incoerenti con il bilancio o altrimenti quando la nostra conoscenza ottenuta durante la revisione contabile appare significativamente errata. Se, basandoci sulle verifiche da noi svolte, concludiamo che vi è un significativo errore nelle altre informazioni, siamo tenuti a segnalare questo fatto. Non abbiamo nulla da segnalare a questo proposito.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

La relazione sulla gestione, la cui redazione è responsabilità del Consiglio di Amministrazione, è coerente con il bilancio.

La relazione sul governo societario, come pubblicata sul sito internet della Società, www.damicointernationalshipping.com, alla data della presente relazione, è di competenza del Consiglio di Amministrazione. Essa è coerente, alla data della presente relazione, con il bilancio ed include le informazioni richieste dalla legge per quanto riguarda la relazione sul governo societario.

PricewaterhouseCoopers, Société coopérative Represented by Luxembourg, 8 Marzo 2017

Véronique Lefebvre

This report has been translated into Italian from the English original solely for the convenience of Italian readers, the English version of the opinion shall prevail.



RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE

Agli Azionisti della D'Amico International Shipping S.A.

Relazione sul bilancio consolidato

Abbiamo svolto la revisione contabile dell'allegato bilancio consolidato di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società") e delle sue società controllate (il "Gruppo"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 31 dicembre 2016, dal conto economico consolidato, dal conto economico complessivo dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario consolidato per l'esercizio chiuso a tale data, da una sintesi dei principi contabili significativi e dalle altre note esplicative.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione per il bilancio consolidato

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché per l'implementazione dei controlli interni che il Consiglio di Amministrazione ritenga necessari per garantire la preparazione del bilancio consolidato che sia privo di errori significativi, sia dovuti a frodi che errori.

Responsabilità del "Réviseur d'entreprises agréé"

E' nostra la responsabilità di esprimere un giudizio sul bilancio consolidato sulla base della revisione contabile. Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità agli International Standards on Auditing adottati per il Lussemburgo dalla "Commission de Surveillance du Secteur Financier". Tali principi richiedono il rispetto di principi etici, nonché la pianificazione e lo svolgimento della revisione contabile al fine di acquisire una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato non contenga errori significativi.

La revisione contabile comporta lo svolgimento di procedure volte ad acquisire elementi probativi a supporto degli importi e delle informazioni contenuti nel bilancio consolidato. Le procedure scelte dipendono dal giudizio professionale del "Réviseur d'entreprises agréé", inclusa la valutazione dei rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, sia dovuti a frodi che a errori. Nell'effettuare tali valutazioni del rischio, il "Réviseur d'entreprises agréé" considera il controllo interno relativo alla redazione del bilancio consolidato del Gruppo che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta al fine di definire procedure di revisione appropriate alle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo. La revisione contabile comprende altresì la valutazione dell'appropriatezza dei principi contabili adottati, della ragionevolezza delle stime contabili effettuate dal Consiglio di Amministrazione, nonché la valutazione della presentazione del bilancio consolidato nel suo complesso.

Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

PricewaterhouseCoopers, Société coopérative, 2 rue Gerhard Mercator, B.P. 1443, L-1014 Luxembourg T: +352 494848 1, F: +352 494848 2900, www.pwc.lu

Cabinet de révision agréé. Expert-comptable (autorisation gouvernementale n°10028256) R.C.S. Luxembourg B 65 477 - TVA LU25482518



Giudizio

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata di d'Amico International Shipping S.A. e delle sue società controllate al 31 dicembre 2016, del risultato economico consolidato e dei flussi di cassa consolidati per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

Richiamo d'informativa

Richiamiamo l'attenzione sulla Nota 1 del bilancio consolidato che descrive che d'Amico International Shipping S.A. e le sue società controllate hanno chiuso l'esercizio al 31 Dicembre 2016 con una perdita netta di 12,838 USD migliaia e, a tale data, le passività correnti del Gruppo superavano le attività correnti per 37,965 USD migliaia. Tali circostanze, oltre agli altri aspetti riportati nella Nota 1 del bilancio consolidato, indicano l'esistenza di un'incertezza significativa che puo' far sorgere significativi dubbi sulla capacità del Gruppo di operare in continuità aziendale. Il nostro giudizio non contiene rilievi con riferimento a tale aspetto.

Altre informazioni

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per le altre informazioni. Le altre informazioni sono costituite dalle informazioni contenute nella relazione sulla gestione ma non includono il bilancio consolidato e la nostra relazione di revisione contabile.

Il nostro giudizio sul bilancio consolidato non è relativo alle altre informazioni e non esprimiamo alcuna forma di giudizio su di esse.

In relazione con la nostra revisione contabile del bilancio consolidato, la nostra responsabilità è di leggere le altre informazioni e, nel fare questo, verificare quando le altre informazioni sono significativamente incoerenti con il bilancio consolidato o altrimenti quando la nostra conoscenza ottenuta durante la revisione contabile appare significativamente errata. Se, basandoci sulle verifiche da noi svolte, concludiamo che vi è un significativo errore nelle altre informazioni, siamo tenuti a segnalare questo fatto. Non abbiamo nulla da segnalare a questo proposito.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

La relazione sulla gestione, la cui redazione è responsabilità del Consiglio di Amministrazione, è coerente con il bilancio consolidato.



La relazione sul governo societario, come pubblicata sul sito internet della Società, www.damicointernationalshipping.com, alla data della presente relazione, è di competenza del Consiglio di Amministrazione. Essa è coerente, alla data della presente relazione, con il bilancio consolidato ed include le informazioni richieste dalla legge per quanto riguarda la relazione sul governo societario.

PricewaterhouseCoopers, Société coopérative Represented by Luxembourg, 8 Marzo 2017

Véronique Lefebvre

This report has been translated into Italian from the English original solely for the convenience of Italian readers, the English version of the opinion shall prevail.



d'Amico International Shipping S.A.

Lussemburgo

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

Irlanda

d'Amico Tankers d.a.c. The Anchorage 17-19, Sir John Rogerson's Quay Dublino D02 DT18 - Irlanda Tel. +353 1 676 1840

Monaco

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

Regno Unito

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

