



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. RELAZIONE TRIMESTRALE 31 MARZO 2007

PRIMO TRIMESTRE 2007



Data di pubblicazione: 8 Maggio 2007

Questo documento è disponibile sul sito www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.

Sede Legale in Lussemburgo

Capitale Sociale US\$ 128.956.920 al 31 Marzo 2007

INDICE

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	1
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING.....	2
DATI DI SINTESI	9
RELAZIONE SULLA GESTIONE.....	11
FATTI DI RILIEVO EMERSI DOPO LA CHIUSURA DEL PRIMO TRIMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	19
PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI E NOTE ESPLICATIVE	21

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente

Paolo d'Amico ⁽¹⁾

Amministratore Delegato

Marco Fiori ⁽¹⁾

Amministratori

Cesare d'Amico ⁽¹⁾

Massimo Castrogiovanni ⁽²⁾

Stas Andrzej Jozwiak ⁽³⁾

Gianni Nunziante

(1) *Membro del Comitato Esecutivo*

(2) *Amministratore non esecutivo - Independent Director*

(3) *Amministratore non esecutivo - Lead Independent Director*

COMMISSARIE AUX COMPTES

Lux-Fiduciaire S.à.r.l.

SOCIETA' DI REVISIONE

Moore Stephens S.à.r.l., Lussemburgo

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

IL GRUPPO

d'Amico International Shipping S.A. (il Gruppo o d'Amico International Shipping), appartenente al Gruppo d'Amico, fondato nel 1936, è una società di diritto lussemburghese attiva nel trasporto internazionale via mare.

Al 31 Marzo 2007 d'Amico International Shipping disponeva di una moderna flotta di 33 navi cisterna con una capacità di trasporto (dwt)¹ complessiva di circa 1,49 milioni di tonnellate. La capacità di trasporto delle navi cisterna di d'Amico International Shipping è compresa approssimativamente tra 35.000 dwt e 51.000 dwt. La flotta comprende 10 navi cisterna di proprietà e 16 in noleggio identificate come medium range product tankers (MR Tanker), con una capacità di trasporto compresa tra 46.000 dwt e 51.000 dwt, e 3 navi cisterna di proprietà e 4 in noleggio identificate come handysize product tankers (Handy Tanker), con una capacità di trasporto compresa tra 35.000 dwt e 40.000 dwt. d'Amico International Shipping utilizza la maggior parte della propria flotta attraverso tre accordi di *partnership* commerciale. Tramite uno di questi accordi, il Gruppo controlla parzialmente 7 ulteriori navi *Handy Tanker* in noleggio. Alla data del 31 marzo 2007, i contratti relativi alle 20 navi noleggiate dal Gruppo hanno una durata media residua di 5,8 anni; l'ultimo ha una scadenza prevista nel 2015. Inoltre, per 17 delle 20 navi a noleggio è prevista un'opzione di acquisto, ovvero un'opzione di estensione della durata contrattuale del noleggio, ovvero una combinazione dei precedenti casi, da esercitarsi durante o alla scadenza del contratto. Tali imbarcazioni sono tutte costruite con il doppio scafo, ad eccezione delle due MR Tanker a doppio scafo limitatamente ai fianchi (c.d. a doppio fasciame), noleggiate per un periodo di breve durata, che verranno riconsegnate entro luglio 2007. La flotta è principalmente impiegata nel trasporto di prodotti petroliferi raffinati e fornisce ovunque servizi di trasporto via mare alle maggiori compagnie petrolifere e società di trading quali ExxonMobil, Total, Shell, Glencore e Vitol.

d'Amico International Shipping gestisce una flotta giovane, con un'età media di circa 4 anni, rispetto ad una media di settore caratterizzata da un'età media di 11,2 anni (fonte Clarkson). Tutte le imbarcazioni sono costruite in conformità agli standard internazionali del settore e sono conformi alle norme IMO (International Maritime Organization) e MARPOL (the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships del 1973, come modificata dal Protocollo del 1978) e agli altri standard internazionali che regolano il settore. Le imbarcazioni sono inoltre, conformi ai rigorosi requisiti richiesti dalle maggiori società operanti nel settore petrolifero ed energetico, come ExxonMobil, Shell, Total, Glencore, Petrobras, Vitol e Vela, annoverate fra i clienti abituali del Gruppo. Sulla base delle recenti modifiche agli allegati I e II del MARPOL, adottate dall'IMO ed in vigore dal 1° gennaio 2007, le merci come olio di palma, oli vegetali e una serie di altri prodotti chimici possono essere trasportati solo da imbarcazioni che possiedono i requisiti indicati nei predetti allegati modificati (di seguito "classificato IMO"). Circa il 60% dell'attuale flotta di d'Amico International Shipping, in termini di numero di imbarcazioni, è classificata IMO, il che, in aggiunta ai rapporti di clientela, diretti e indiretti effettuati attraverso gli accordi di collaborazione commerciale, rappresenta per d'Amico International Shipping un importante vantaggio competitivo per penetrare nei principali mercati ed estendere la gamma dei prodotti trasportati.

¹ Dwt (*dead weight tonnage*): capacità di trasporto della nave, misurata in tonnellate.

d'Amico International Shipping gestisce ed impiega quasi tutte le imbarcazioni tramite tre accordi di *partnership*, due dei quali hanno natura consortile, ed uno ha natura commerciale. Tali accordi consentono al Gruppo di dispiegare, insieme ai propri partner, una flotta di imbarcazioni significativa per dimensioni e per copertura geografica, permettendo al Gruppo di fornire ai clienti un servizio completo e di ampliare la propria copertura geografica, cogliendo vantaggiose opportunità operative e migliorando la flessibilità di utilizzo della flotta.

Dal 2001 d'Amico International Shipping è membro (assieme ad A.P. Moller-Maersk, Sealand Shipping Management e Motia Compagnia di Navigazione S.p.A) dell'*Handytankers Pool*, che rappresenta attualmente il più grande consorzio mondiale di navi cisterna *Handy Tanker*, che, al 31 marzo 2007, disponeva di 79 navi. A tale consorzio il Gruppo partecipa con le sette navi *Handy Tanker* della propria flotta e con altre sette navi *Handy Tanker* in noleggio parziale. In base al contratto di servizio stipulato dal Gruppo con la A.P. Moller-Maersk, manager del consorzio, d'Amico International Shipping è attivamente coinvolta nella gestione commerciale del consorzio stesso, in particolare nel noleggio e nelle operazioni navali, ma non nell'amministrazione.

Nel 2003 è stato costituito assieme alla Nissho Shipping Co. Limited (Giappone) l'*High Pool Tankers Limited*. Il consorzio gestiva, al 31 marzo 2007, otto navi di fascia *MR Tanker*, di cui sette a noleggio, appartenenti alla flotta del Gruppo. In base agli accordi consortili, d'Amico International Shipping è responsabile in via esclusiva della gestione commerciale del consorzio, in particolare del noleggio, delle operazioni navali e dell'amministrazione.

Nel maggio 2005 il Gruppo ha concluso un accordo commerciale con Glencore - ST Shipping, al fine di gestire congiuntamente 8 navi di fascia *MR Tanker*. d'Amico International Shipping e Glencore - ST Shipping hanno contribuito all'accordo ciascuna con 4 navi cisterna. Nell'agosto 2006 l'accordo commerciale si è evoluto nella costituzione di una società denominata *Glenda International Management Limited*, che permette al Gruppo di gestire le imbarcazioni sotto un unico marchio commerciale: Glenda International Management. Alla data del 31 marzo 2007 *Glenda International Management Limited* gestiva sulla base di tale accordo commerciale 19 navi cisterna di fascia *MR Tanker*, di cui per il Gruppo 5 navi di proprietà e 6 in noleggio. d'Amico International Shipping impiega tutte le navi tramite *partnership*, ad eccezione di otto *MR Tanker* che vengono gestite direttamente mediante contratti di noleggio a lungo termine (*long time charter*) con Exxon, Total e Glencore.

d'Amico International Shipping è controllata del Gruppo d'Amico, leader mondiale nel trasporto marittimo, con oltre 70 anni di esperienza nel settore. Oggi il Gruppo d'Amico gestisce e controlla oltre 65 imbarcazioni, parte in proprietà e parte in noleggio. Grazie alla lunga storia del Gruppo, d'Amico International Shipping può beneficiare di un marchio conosciuto e di una consolidata reputazione nel mercato internazionale. d'Amico International Shipping beneficia inoltre dell'esperienza del Gruppo d'Amico che, mediante la società d'Amico Ireland Limited, fornisce a tutte le imbarcazioni di proprietà i servizi di assistenza tecnica e 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. Il Gruppo opera tramite i propri uffici di Dublino, Londra, Monte Carlo e Singapore; d'Amico International Shipping è inoltre rappresentata dagli uffici delle *partnership* a New York, Copenhagen, Venezia e Tokyo. Alla data del 31 marzo 2007 il Gruppo impiega 332 dipendenti come personale marittimo, e 43 dipendenti come personale di terra.

LA FLOTTA

La seguente tabella fornisce alcune informazioni relative alla nostra attuale flotta, aggiornate al 31 marzo 2007:

FLOTTA MR

Nome della nave	Tonnellaggio (DWT)	Anno di costruzione	Costruttore/Paese	Classe IMO
Di Proprietà				
High Venture	51,087	2006	STX, South Korea	IMO II / III
High Progress	51,303	2005	STX, South Korea	IMO II / III
High Performance	51,303	2005	STX, South Korea	IMO II / III
High Valor	46,975	2005	STX, South Korea	IMO II / III
High Courage	46,975	2005	STX, South Korea	IMO II / III
High Endurance	46,992	2004	STX, South Korea	IMO II / III
High Endeavour	46,992	2004	STX, South Korea	IMO II / III
High Challenge	46,475	1999	STX, South Korea	IMO II / III
High Spirit	46,473	1999	STX, South Korea	IMO II / III
High Wind	46,471	1999	STX, South Korea	IMO II / III
A noleggio con opzione di acquisto				
High Century	48,676	2006	Imabari, Japan	-
High Prosperity	48,711	2006	Imabari, Japan	-
High Presence	48,700	2005	Imabari, Japan	-
High Harmony	45,913	2005	Shin Kurushima, Japan	-
High Consensus	45,896	2005	Shin Kurushima, Japan	-
High Priority	46,847	2005	Nakai Zosen, Japan	-
High Trust	45,937	2004	Shin Kurushima, Japan	-
High Peace	45,888	2004	Shin Kurushima, Japan	-
High Nefeli	45,976	2003	STX, South Korea	IMO III
A noleggio senza opzione di acquisto				
High Glory	45,700	2006	Minami Nippon, Japan	-
High Glow	46,846	2006	Nakai Zosen, Japan	-
High Trader	45,879	2004	Shin Kurushima, Japan	-
High Energy	46,874	2004	Nakai Zosen, Japan	-
High Power	46,874	2004	Nakai Zosen, Japan	-
High Tide	45,018	1989	Daewoo, South Korea	-
High Seas	45,018	1989	Daewoo, South Korea	-

FLOTTA HANDYSIZE

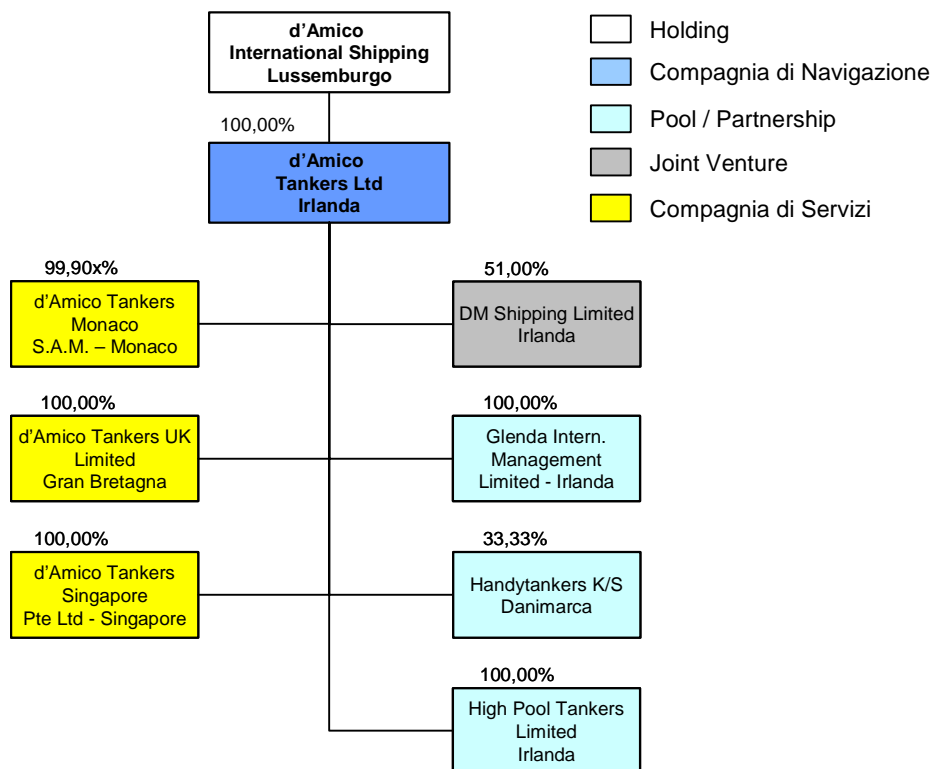
Nome della nave	Tonnellaggio (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore/Paese	Classe IMO
Di Proprietà				
Cielo di Salerno	36,032	2002	STX, South Korea	IMO III
Cielo di Parigi	36,032	2001	STX, South Korea	IMO III
Cielo di Londra	35,985	2001	STX, South Korea	IMO III
Scafo nudo senza opzione di acquisto				
Cielo di Guangzhou	38,877	2006	Guangzhou, China	-
A noleggio senza opzione di acquisto				
Cielo di Milano	40,083	2003	Shina, South Korea	IMO III
Cielo di Roma	40,096	2003	Shina, South Korea	IMO III
Cielo di Napoli	40,081	2002	Shina, South Korea	IMO III

FLOTTA HANDYSIZE CONTROLLATA PARZIALMENTE

Nome della nave	Tonnellaggio (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Quota di controllo	Classe IMO
Handytanker Unity	34,620	2006	Dalian, China	33%	IMO III
Handytanker Liberty	34,620	2006	Dalian, China	33%	IMO III
Tevere	37,178	2005	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
Fox	37,025	2005	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
Ocean Quest	34,999	2005	Dalian, China	25%	IMO III
Orontes	37,274	2002	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
Ohio	37,999	2001	Hyundai, South Korea	50%	IMO III

STRUTTURA DEL GRUPPO

Di seguito viene riportata la struttura del Gruppo¹ d'Amico International Shipping:



¹ Nella struttura di Gruppo non è indicata la Glenda International Shipping Limited, società non operativa controllata da d'Amico Tankers Ltd

IL SETTORE DELLE NAVI CISTERNA

Il Gruppo è focalizzato sull'impiego di navi cisterna specifiche per la movimentazione di prodotti petroliferi raffinati, quali benzina, carburanti per aviazione, cherosene, olio combustibile, nafta, prodotti chimici (*soft chemicals*), ed oli alimentari.

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

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

CLASSE DELLA NAVE CISTERNA (DWT)	BREVE RAGGIO 10,000 – 25,000	MEDIO RAGGIO 25,000 – 55,000	LUNGO RAGGIO
Caratteristiche	Opera su mercati regionali specializzati Si concentra in particolare sulla distribuzione	Accesso a un maggior numero di porti rispetto ad imbarcazioni di dimensioni maggiori Migliori economie di scala su distanze medie e lunghe rispetto alle imbarcazioni di piccole dimensioni.	Migliori economie di scala per i viaggi a lungo raggio
Viaggi	Solo brevi	Brevi e lunghi	Solo lunghi
Flessibilità	Bassa	Alta	Bassa
Viaggi di Arbitraggio	No	Si	No
% della flotta complessiva ¹	28%	49%	23%

¹ Fonte:Clarksons Research Services Limited. Dati al 1° Marzo 2007. % del totale delle navi cisterna (3.119 imbarcazioni)

Il mercato del trasporto marittimo dei prodotti petroliferi raffinati ha generalmente caratteristiche di forte ciclicità e volatilità, che influenzano le dinamiche di domanda/offerta di capacità delle navi cisterna. Negli ultimi tre anni, tuttavia, nel mercato delle navi cisterna per trasporti marittimi si è assistito ad un aumento generalizzato delle tariffe di trasporto, che ha determinato un miglioramento dei ricavi ed una crescita del mercato.

DATI DI SINTESI

USD (in migliaia)	31 marzo 2007 (1° Trimestre)	31 marzo 2007 (1° Trimestre)
Ricavi Base <i>Time Charter (TCE)</i>	68 688	67 852
Risultato Operativo Lordo/EBITDA	33 709	62 113
Risultato Operativo/ EBIT	26 282	56 768
Utile netto	19 993	48 876
<i>Al netto delle plusvalenze da vendita navi</i>		
Risultato Operativo Lordo / EBITDA	33 709	32 134
- <i>marginale sul TCE in %</i>	49,1%	47,4%
Risultato Operativo / EBIT	26 282	26 789
- <i>marginale sul TCE in %</i>	38,3%	39,5%
Utile netto	19 993	19 697
- <i>marginale sul TCE in %</i>	29,1%	29,0%
Flussi di cassa operativi	25 376	26 761
Investimenti	700	92
	31 marzo 2007	31 dicembre 2006
Indebitamento finanziario netto	225 404	226 288

ALTRI DATI OPERATIVI

	31 marzo 2007	31 marzo 2006
	(1° Trimestre)	(1° Trimestre)
Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo nave (USD) ¹	22 574	23 542
Sviluppo della Flotta		
Numero medio di navi:	36,0	34,6
Di Proprietà	13,0	10,1
A Noleggio	20,3	22,3
A Noleggio Parziale	2,7	2,2
Numero medi di navi (%):		
Di Proprietà	36,1%	29,2%
A Noleggio	56,4%	64,4%
A Noleggio Parziale	7,5%	6,4%
Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili ²	2,4%	1,4%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni-nave disponibili (%) ³	42,1%	45,2%

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

² Questa cifra è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) – inclusi i giorni di fermo nave per bacini - e il totale dei giorni-nave disponibili (numero di giorni compresi tra la consegna e la riconsegna dell'imbarcazione nell'esercizio fiscale considerato).

³ Questo dato rappresenta il numero di giorni in cui le imbarcazioni sono impiegate con contratti *time charter* e COAs, ivi inclusi i giorni di non utilizzo (*off-hire days*), diviso il numero dei giorni-nave disponibili, definito come il numero di giorni compresi tra la consegna e la riconsegna di tutte le imbarcazioni nell'esercizio fiscale considerato. Per calcolare i giorni TF per le imbarcazioni impiegate all'interno dell'*High Pool*, deve essere preventivamente calcolato il rapporto tra i giorni TF ed i giorni-nave disponibili (*pool coverage ratio*) per tutte le imbarcazioni impiegate all'interno del *pool*, a partire dalla data di ingresso di ciascuna imbarcazione nel *pool*. Il numero di giorni TF per imbarcazione è determinato come il prodotto del *pool coverage ratio* dalla data di ingresso dell'imbarcazione ed il numero dei giorni in cui l'imbarcazione è stata utilizzata dal *pool*. Per le imbarcazioni impiegate con *Glenda International Management*, ciascun partecipante riceve i proventi generati dalle proprie navi; pertanto per determinare il *coverage ratio*, si utilizzano le commesse contrattuali di ogni singola imbarcazione. Per le imbarcazioni impiegate nell'*Handytankers pool*, il Gruppo non è responsabile dell'amministrazione, con conseguente minore possibilità di accesso a dati operativi dettagliati rispetto all'*High Pool*. I giorni TF per queste imbarcazioni sono perciò determinati utilizzando la media del *pool coverage ratio* per esercizio fiscale considerato, piuttosto che il rapporto dalla data di ingresso di ciascuna imbarcazione.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

SINTESI DEI RISULTATI DEL GRUPPO NEL PRIMO TRIMESTRE DEL 2007

Nel primo trimestre del 2007 d'Amico International Shipping ha conseguito un utile netto pari a 20,0 milioni di USD ed un utile operativo lordo (EBITDA) pari a 33,7 milioni di USD. Rispetto al primo trimestre 2006 sono migliorati i principali dati finanziari del Gruppo ed i margini, al netto dei ricavi straordinari derivanti da vendita di navi: i ricavi base *Time Charter*, l'EBITDA e l'utile netto sono cresciuti rispettivamente dell'1,2%, del 4,9% e dell'1,5%.

Il miglioramento dei risultati rispetto al trimestre precedente è principalmente riconducibile ad un aumento del 4,0% nel numero medio di navi gestite (pari a 36,0 nel primo trimestre 2007); tale risultato è stato in parte controbilanciato da una diminuzione del 4,1% dei ricavi medi giornalieri base *Time Charter* realizzati nel trimestre dalle navi del Gruppo (pari a 22.574 USD).

I ricavi realizzati nel corso del primo trimestre 2007 sono stati in larga misura influenzati dai risultati apportati dalle imbarcazioni che operano sul mercato Spot, che nel periodo considerato hanno rappresentato il 58% di tutte le nostre imbarcazioni disponibili.

A tale proposito, l'esercizio è stato caratterizzato inizialmente da tariffe di trasporto inferiori rispetto a quelle registrate a fine 2006, manifestando segnali positivi di ripresa fra il primo ed il secondo trimestre. In particolare, nei primi tre mesi dell'anno i mercati orientali hanno performato meglio rispetto a quelli dell'emisfero occidentale. Pur considerando la costante introduzione di *newbuildings* (imbarcazioni di nuova costruzione), il periodo nel suo complesso, ed il mercato dei trasporti in particolare, hanno continuato ad essere relativamente solidi nella maggior parte delle aree geografiche; ciò rappresenta un indicatore positivo per la rimanente parte dell'esercizio.

Il primo trimestre è stato particolarmente favorevole nell'emisfero occidentale: le tariffe delle navi cisterna sono aumentate grazie alla forte domanda di benzina negli Stati Uniti, al contemporaneo rallentamento delle esportazioni dal Venezuela ed ai forti ritardi nelle operazioni di importazione verificatisi in alcuni porti degli Stati Uniti e dell'Africa Occidentale. Inoltre, durante il trimestre le imbarcazioni di classe IMO sono state impegnate nel commercio degli oli vegetali in Sud America, contribuendo ad un incremento delle tariffe sul mercato del bacino atlantico.

La crescita delle tariffe delle navi cisterna è stata molto più lenta nell'emisfero orientale: gli aumenti si sono registrati solo verso la fine del primo trimestre e verso l'inizio del secondo. La maggiore lentezza sui mercati orientali è riconducibile alle operazioni di manutenzione di raffinerie in Asia, che ha provocato una minore disponibilità di prodotto e minori opportunità di operazioni di arbitraggio su tragitti lunghi.

RISULTATI OPERATIVI

USD (in migliaia)	31 marzo 2007 (1° Trimestre)	31 marzo 2006 (1° Trimestre)
Ricavi	83 408	81 857
Costi diretti di viaggio	(14 720)	(14 004)
Ricavi base <i>time charter</i>	68 688	67 852
Costi per noleggi passivi	(24 377)	(27 946)
Altri costi operativi diretti	(8 159)	(6 538)
Plusvalenze da vendita di navi	-	29 978
Spese generali ed amministrative	(3 190)	(1 924)
Altri ricavi operativi	748	690
Risultato Operativo Lordo/ EBITDA	33 709	62 113
Ammortamenti	(7 427)	(5 345)
Risultato Operativo / EBIT	26 282	56 768
Proventi (oneri) finanziari netti	(4 147)	(3 939)
Imposte sul reddito	(2 142)	(3 952)
Utile netto	19 993	48 876

Ricavi: per il primo trimestre 2007 sono stati pari a 83,4 milioni di USD, rispetto agli 81,9 milioni di USD del primo trimestre 2006. L'aumento dell'1,9% riflette lo sviluppo della flotta (pari nel primo trimestre 2007 a 36,0 navi rispetto a 34,6 del primo trimestre 2006) e la maggiore proporzione di giorni-nave impiegati nei contratti *Spot* del primo trimestre 2007.

Costi diretti di viaggio: sono aumentati del 5,1%, passando da 14,0 milioni di USD del primo trimestre 2006 a 14,7 milioni di USD nel primo trimestre 2007. Tale incremento riflette l'espansione della flotta e la maggiore proporzione di navi impiegate per viaggi *Spot* e per COA (*Contract Of Affreightment* - contratti di trasporto), per i quali tali costi restano a carico della Società.

Ricavi base *time charter*: nel primo trimestre 2007 sono stati pari a 68,7 milioni di USD, l'1,2% in più rispetto al primo trimestre 2006. Tale aumento è imputabile alla crescita del 4% del numero medio di navi disponibili, passate da 34,6 nel primo trimestre 2006 a 36,0 nel primo trimestre 2007. L'effetto positivo sui ricavi derivante dal maggior numero di giorni-nave disponibili è stato in parte controbilanciato da un leggero aumento del numero di giorni di non utilizzo (dovuto al maggior numero di navi ferme per bacini programmati), pari al 2,4% del totale dei giorni-nave nel primo trimestre 2007, rispetto all'1,4% nello stesso periodo dell'esercizio precedente, e dalla diminuzione del 4,1% dei ricavi base *time charter* per giorno di utilizzo, pari a 22.574 USD nel primo trimestre 2007 (23.542 USD nel primo trimestre 2006). Tuttavia, se raffrontati con i dati storici, i ricavi base *Time Charter* per giorno di utilizzo del primo trimestre 2007 sono significativi e superiori a quelli medi dell'esercizio 2006 (20.885 USD al giorno), nonché superiori alle aspettative del Gruppo.

Costi per noleggi passivi: nel primo trimestre 2007 sono stati pari a 24,4 milioni di USD, inferiori del 12,8% rispetto a quelli del pari periodo dell'esercizio precedente (che ammontavano a 27,9 milioni di USD). La riduzione dei costi per noleggi passivi è riconducibile principalmente alla diminuzione dell'8,9% nel numero medio di navi a noleggio, che per il primo trimestre 2007, è stato mediamente pari a 20,3 (22,3 nel primo trimestre 2006).

Altri costi operativi diretti: derivano principalmente dalla gestione delle navi di proprietà, ed in minor misura dalla gestione di navi a noleggio. Tali costi sono stati pari ad 8,2 milioni di USD nel primo trimestre 2007, con un incremento del 24,8% rispetto ai 6,5 milioni di USD di tale voce nel primo trimestre 2006. L'aumento è attribuibile principalmente all'incremento del 27,5% del numero medio di navi di proprietà, passate da 10,2 nel primo trimestre 2006 a 13,0 nel primo trimestre del 2007.

Spese generali e amministrative: nel primo trimestre 2007 sono state pari a 3,2 milioni di USD, con un aumento del 65,8% rispetto a quelle rilevate nello stesso periodo dell'esercizio 2006 (1,9 milioni di USD). L'incremento di tali spese è attribuibile soprattutto a spese straordinarie contabilizzate nel primo trimestre 2007 (pari a 0,6 milioni di USD) relative alla riorganizzazione del Gruppo effettuata prima dell'IPO.

Risultato operativo lordo (EBITDA): nel primo trimestre del 2007 è stato pari a 33,7 milioni di USD, rispetto ai 62,1 milioni di USD del primo trimestre 2006. Escludendo, per ragioni di confronto omogeneo, le plusvalenze realizzate nel 2006 derivanti dalla vendita di navi, pari a 29,978 milioni di USD, l'EBITDA del primo trimestre 2007 mostra un incremento del 4,9% rispetto a quello del primo trimestre 2006, pari a 32,1 milioni di USD. Rispetto ai ricavi base *Time Charter* ed al netto delle plusvalenze da vendita di navi, il margine è cresciuto, passando da 47,4% a 49,1%. Tale miglioramento dei margini è attribuibile ad un aumento della quota di navi di proprietà e ad una riduzione, sia dei costi medi giornalieri di noleggio *time charter*, sia degli altri costi operativi diretti relativi alle navi a noleggio, che hanno più che compensato la leggera riduzione dei ricavi medi giornalieri della flotta.

Ammortamenti: nel primo trimestre 2007 sono stati pari a 7,4 milioni di USD, in aumento del 38,9% rispetto allo stesso trimestre dell'esercizio precedente. L'aumento è attribuibile ad un incremento del 27,5% nel primo trimestre del 2007 nel numero medio di navi di proprietà rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, nonché ad un maggior costo medio delle navi acquistate nel corso del 2006 rispetto a quelle acquistate negli anni precedenti.

Risultato operativo: nel primo trimestre 2007 è stato pari a 26,3 milioni di USD, in linea con il risultato del primo trimestre 2006 (26,8 milioni di USD al netto delle plusvalenze da vendita di navi), nonostante gli oneri di ammortamento siano aumentati per effetto della crescita della flotta di proprietà. In percentuale, rispetto ai ricavi base *Time Charter*, il risultato operativo è stato pari al 38,3% (39,5% nel primo trimestre del 2006).

Oneri finanziari netti: nel primo trimestre 2007 sono stati pari a 4,1 milioni di USD, in crescita del 5,3% rispetto ai 3,9 milioni del primo trimestre 2006. Tale incremento riflette sia il già citato aumento nel numero medio di navi di proprietà (e quindi il corrispondente incremento dell'indebitamento totale della d'Amico International Shipping rispetto al primo trimestre del 2006), sia l'aumento dei tassi medi LIBOR sul Dollaro USA, dal quale il Gruppo si era parzialmente coperto mediante operazioni di swap su tassi di interesse. E' tuttavia da sottolineare che è diminuita la spesa media per interessi per ciascuna nave di proprietà, poiché l'aumento percentuale del 27,5%

nel numero medio di navi di proprietà ha superato la crescita del 5,3% dei costi per interessi, con un minor indebitamento medio per imbarcazione.

Utile prima delle imposte: nel primo trimestre 2007 è stato pari a 22,1 milioni di USD (33,2% dei ricavi base *Time Charter*), rispetto ai 52,8 milioni di USD del primo trimestre 2006. Al netto dell'effetto relativo alla vendita di navi, l'utile prima delle imposte del primo trimestre 2007 è rimasto stabile rispetto ai 22,9 milioni di USD del primo trimestre 2006 (33,7% dei ricavi base *Time Charter*).

Imposte sul reddito: riguardano la principale azienda operativa del Gruppo, la d'Amico Tankers Ltd (Irlanda). Poiché è ancora in corso di valutazione l'accettazione della richiesta di ammissione al regime di *tonnage tax*, le imposte sui redditi sono state calcolate tenendo conto dell'aliquota di imposizione ordinaria prevista in Irlanda per le società, pari al 12,5%. In regime di *tonnage tax* le imposte vengono calcolate sulla base degli utili presunti per nave, che dipendono dalle sue caratteristiche dimensionali. L'ammissione a tale regime dovrebbe ridurre significativamente le imposte sul reddito, favorendone anche la prevedibilità.

Utile netto: nel primo trimestre del 2007 è stato pari a 20,0 milioni di USD, rispetto ai 48,9 milioni di USD del primo trimestre del 2006. Escludendo l'impatto della vendita di navi, l'utile netto registra una crescita, passando da 19,7 milioni di USD del primo trimestre 2006 a 20,0 milioni di USD del primo trimestre 2007. Il margine netto sui ricavi base *time charter*, del primo trimestre 2007, pari al 29,1%, è rimasto stabile rispetto a quello del primo trimestre 2006, pari al 29,0% (escluse le plusvalenze da vendita di navi, al netto delle relative imposte).

STATO PATRIMONIALE

USD (in migliaia)	Al 31 marzo 2007	Al 31 dicembre 2006
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	368 949	377 621
Attività correnti	69 376	58 294
Totale attività	438 324	435 915
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	148 942	153 990
Passività non correnti	259 263	197 893
Passività correnti	30 119	84 032
Totale passività e patrimonio netto	438 324	435 915

Attività non correnti: sono quasi interamente riferibili alle navi di proprietà. Nel corso del primo trimestre del 2007 non si sono verificate spese di rilievo per investimenti poiché non sono state acquisite altre imbarcazioni.

Attività correnti: se si escludono le disponibilità liquide (pari a 25,2 milioni di USD al 31 marzo 2007), sono principalmente riferibili alle voci del capitale circolante (crediti commerciali a breve).

Passività non correnti: consistono nella parte dei debiti verso banche con scadenza nel lungo termine e sono commentate nella successiva sezione, relativa alla posizione finanziaria. Nelle passività correnti sono comprese le voci relative al capitale circolante (debiti commerciali ed altre passività).

La diminuzione del **patrimonio netto**, passato da 153,9 milioni di USD al 31 dicembre 2006 a 148,9 milioni di USD al 31 marzo 2007, è attribuibile alla distribuzione di dividendi per 25,0 milioni di USD (dichiarata da d'Amico Tankers Limited nel mese di gennaio 2007, prima che fosse trasferita a d'Amico International Shipping) ed all'aumento degli utili netti del periodo su base consolidata della d'Amico International Shipping, pari a 20,0 milioni di USD.

SITUAZIONE FINANZIARIA

L'indebitamento finanziario netto era pari a 225,4 milioni di USD al 31 marzo 2007, rispetto ad un saldo pari a 226,2 milioni di USD a fine 2006. Alla fine del primo trimestre il rapporto fra l'indebitamento finanziario netto e il patrimonio netto è pari ad 1,5.

USD (in migliaia)	Al 31 marzo 2007	Al 31 dicembre 2006
Liquidità		
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	25 162	13 932
Valori mobiliari detenuti per la negoziazione	-	-
Crediti a breve		
Verso parti correlate	-	-
Verso terzi	-	-
Altre attività finanziarie correnti	-	-
Totale attività finanziarie correnti	25 162	13 932
Debiti verso banche – correnti	-	16 000
Altre passività finanziarie correnti		
Verso parti correlate	2 316	36 496
Verso terzi	-	-
Totale debiti finanziari correnti	2 316	52 496
Indebitamento finanziario netto corrente	(22 846)	38 564
Debiti verso banche – non correnti	248 250	185 400
Altre passività finanziarie non correnti		
Verso parti correlate	-	2 324
Verso terzi	-	-
Totale debiti finanziari non correnti	248 250	187 724
Indebitamento finanziario netto	225 404	226 288

Nel mese di marzo del 2007 l'indebitamento finanziario è stato integralmente rifinanziato a seguito della concessione di una linea di credito revolving a lungo termine (10 anni) per 350,0 milioni di USD. Il finanziamento è stato stipulato fra la società operativa d'Amico Tankers Ltd (Irlanda) e la Calyon con la partecipazione di primari istituti bancari (Intesa Sanpaolo S.p.A., Fortis Bank (Nederland) N.V., The Governor and the Company of the Bank of Ireland, Norddeutsche Landesbank Girozentrale, e Scotiabank (Ireland) Limited).

A fine marzo 2007 l'importo utilizzato di tale linea di credito al netto degli oneri connessi (contabilizzati con il metodo del costo ammortizzato) era pari a 248,3 milioni di USD; tale importo è stato impiegato per rimborsare interamente l'indebitamento pregresso, incluso la quasi totalità dell'indebitamento finanziario nei confronti di parti correlate (Gruppo d'Amico).

Il capitale disponibile sulla linea di credito viene progressivamente ridotto di 15,5 milioni di USD ogni sei mesi, per arrivare infine a scadenza con un ultimo rimborso pari a 40,0 milioni di USD. L'importo prelevabile in base al meccanismo di revolving è calcolato in modo che l'importo utilizzato non possa mai superare il limite di finanziamento concesso sulla base del meccanismo di progressive riduzioni della linea di credito precedentemente descritto. L'importo utilizzato non deve comunque mai superare il 66,6% del valore di mercato stimato delle navi di proprietà del Gruppo, su cui sono iscritte le ipoteche relative alla concessione della linea di credito. L'importo massimo utilizzabile è anche vincolato al sussistere di un determinato rapporto fra EBITDA e costo del finanziamento. Tale rapporto è calcolato prendendo a base l'importo complessivo degli interessi che dovranno essere corrisposti nei sei mesi successivi all'utilizzo della linea di credito e non potrà scendere al di sotto del rapporto di 1,65:1.

La linea di credito prevede alcuni vincoli di gestione, calcolati sul bilancio consolidato del Gruppo, che possono essere sintetizzati come segue: (i) livello minimo di liquidità disponibile (compresa quella relativa a linee di credito non utilizzate con una scadenza superiore ai 12 mesi) di importo non inferiore a 40,0 milioni di USD (ii) Valore patrimoniale netto (definito come patrimonio netto iscritto a bilancio più finanziamenti subordinati da parte degli azionisti iscritti a bilancio) non inferiore a 100,0 milioni di USD e (iii) rapporto fra patrimonio netto ed attivo da bilancio, non inferiore al 35,0%.

La controllante d'Amico International Shipping S.A. fornisce su tale linea di credito una garanzia che prevede (i) l'iscrizione di ipoteche su tutte le imbarcazioni di proprietà del Gruppo; (ii) la cessione a favore dei soggetti finanziatori dei contratti di nolo *time charter* stipulati dal Gruppo; (iii) un pegno su un conto aperto presso la Calyon SA, sul quale il Gruppo si obbliga a versare i ricavi derivanti dalle attività operative.

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

FLUSSI DI CASSA

I flussi di cassa netti del primo trimestre sono stati pari ad 11,2 milioni di USD, determinando un aumento delle disponibilità liquide, che al 31 marzo 2007 erano pari a 25,1 milioni di USD, rispetto ai 13,9 milioni di USD a fine dicembre 2006.

Flussi di cassa USD (migliaia)	31 marzo 2007 (1° Trimestre)	31 marzo 2006 (1° Trimestre)
Flussi di cassa da attività operative	25 376	26 761
Flussi di cassa da attività di investimento	1 178	69 913
Flussi di cassa da attività finanziarie	(15 323)	(96 769)
Variazione complessiva della liquidità	11 230	(95)
Variazione in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide	11 230	(95)
Disponibilità liquide ad inizio periodo	13 932	10 494
Disponibilità liquide a fine periodo	25 162	10 399

Flussi di cassa da attività operative: nel primo trimestre del 2007 sono stati pari a 25,4 milioni di USD; comprendono gli effetti dell'operazione di rifinanziamento realizzata nel marzo 2007 con il pagamento nel mese di marzo in un'unica soluzione di tutti gli interessi maturati e non ancora corrisposti, rispetto ad una distribuzione di tali pagamenti che nel corso del 2006 era stata più diluita grazie all'esistenza di più di un finanziamento, ciascuno con diversa data di pagamento.

Flussi di cassa da attività di investimento: nel primo trimestre del 2006 furono fortemente influenzati dalla vendita di alcune navi (per 70 milioni di USD). Come già evidenziato nella sezione relativa all'analisi dello stato patrimoniale, nel corso del 2007 non si sono verificate spese di rilievo per investimenti in conto capitale in quanto non sono state acquisite altre imbarcazioni.

Flussi di cassa da attività finanziarie: includono l'effetto dell'operazione di rifinanziamento (linea di credito revolving) e la distribuzione di dividendi per 25,0 milioni di USD.

FATTI DI RILIEVO EMERSI DOPO LA CHIUSURA DEL PRIMO TRIMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

OFFERTA PUBBLICA INIZIALE (IPO – INITIAL PUBLIC OFFERING)

All'inizio del mese di maggio del 2007 d'Amico International Shipping è stata quotata alla Borsa Valori di Milano (Italia). Il prezzo d'offerta per il collocamento delle 68.976.957 azioni di d'Amico International Shipping S.A. (ipotizzando l'esercizio completo dell'opzione Greenshoe per 8.996.994 azioni) è stato fissato a 3,5 euro per azione. Le richieste di sottoscrizione per l'Offerta Pubblica Italiana, pari a 5.998.500 azioni, sono state cinque volte superiori rispetto all'offerta, mentre il Collocamento Istituzionale per le rimanenti 62.978.457 azioni ha registrato al prezzo di IPO richieste di sottoscrizioni pari al doppio dell'offerta. L'Offerta Pubblica è stata riservata al pubblico dei risparmiatori in Italia, mentre l'Offerta Istituzionale è stata estesa agli Investitori Istituzionali in Italia ed all'estero, compreso il collocamento in USA presso le categorie di investitori previsti dalla Rule 144A. Le negoziazioni sul Mercato Telematico Azionario (MTA) di Borsa Italiana (segmento STAR) hanno avuto inizio in data 3 maggio 2007. L'attribuzione della qualifica di STAR verrà comunicata da Borsa Italiana SPA solo in un momento successivo, come previsto dal "Regolamento dei Mercati" attualmente in vigore.

Il forte interesse dimostrato a livello internazionale da parte degli Investitori Istituzionali conferma l'apprezzamento del mercato nei confronti del Gruppo e dei risultati di crescita che ha conseguito. I coordinatori dell'offerta globale sono stati JPMorgan e Capitalia. JPMorgan ha agito in qualità di *sole bookrunner* del collocamento istituzionale, mentre Capitalia ha agito in qualità di Lead Manager, Sponsor e Specialist del collocamento. Tamburi Investment Partners S.p.A. ha assunto il ruolo di advisor finanziario e Bain & Company Italy il ruolo di advisor industriale.

ESERCIZIO DELL'OPZIONE DI ACQUISTO DI UNA NAVE

Conformemente a quanto previsto dalla strategia di Gruppo, d'Amico Tankers Ltd ha dichiarato di esercitare l'opzione di acquisto sulla M/C High Trust, con consegna prevista nel luglio/agosto del 2007.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

I principali fattori che hanno influenzato il mercato dei trasporti marittimi in cui opera il Gruppo, e che continueranno ad influenzarli nel corso del secondo trimestre sono:

Per quanto riguarda l'emisfero occidentale:

- Forte domanda di prodotti petroliferi da parte degli Stati Uniti;
- Esportazioni ridotte di prodotti petroliferi dal Venezuela, che hanno generato trasporti su distanze maggiori;
- Allungamento dei tempi di scarico nei porti della costa atlantica degli Stati Uniti e nei porti dell'Africa occidentale;

- Trasporto di oli vegetali e di palma ora effettuabile soltanto su navi di Classe IMO, impegnando molte delle moderne navi cisterna IMO nelle esportazioni di oli vegetali dall'Argentina.

Per quanto riguarda l'emisfero orientale:

- Miglioramento delle tariffe di trasporto per effetto dell'incremento di produzione delle raffinerie dell'emisfero orientale che stanno portando a termine programmi di manutenzione;
- Allungamento dei tempi di scarico nei porti dell'Africa orientale;
- Nuove possibilità di arbitraggio per trasporti su lunghe distanze effettuati via Canale di Suez dei prodotti petroliferi destinati alla Costa Occidentale degli Stati Uniti ed all'emisfero occidentale;
- Trasporto di oli vegetali e di palma ora effettuabile soltanto su navi di Classe IMO; ciò sostiene le tariffe di trasporto dell'olio di palma per le esportazioni dall'Europa orientale e genera movimentazioni interregionali per le moderne navi IMO.

In prospettiva più ampia, rispetto alle previsioni del secondo trimestre, il Gruppo ritiene che l'incremento nel numero di navi consegnate sarà tra i fattori determinanti per le tariffe di trasporto, sebbene ampiamente controbilanciato da:

- Il continuo incremento del trasporto di prodotti petroliferi dovuto ad un aumento delle tonnellate trasportate e delle miglia percorse;
- La disallineamento fra il mix di produzione delle raffinerie e la domanda di prodotti nelle aree geografiche dove le raffinerie stesse sono localizzate;
- La crescita nella domanda per moderne imbarcazioni di classe IMO dovuta all'espansione del commercio degli oli vegetali e di palma;
- La dismissione accelerata delle vecchie imbarcazioni a scafo singolo, che si è verificata nel 2007 e che proseguirà per il resto dell'anno.

PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI E NOTE ESPLICATIVE

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

USD (in migliaia)	Nota	31 marzo 2007 (1° Trimestre)	31 marzo 2006 (1° Trimestre)
Ricavi	2	83 408	81 857
Costi diretti di viaggio	3	(14 720)	(14 004)
Ricavi base <i>time charter</i>	4	68 688	67 852
Costi per noleggi passivi	5	(24 377)	(27 946)
Altri costi operativi diretti	5	(8 159)	(6 538)
Plusvalenze da vendita di navi	6	-	29 978
Spese generali ed amministrative	5	(3 190)	(1 924)
Altri proventi operativi	5	748	690
Risultato operativo lordo		33 709	62 113
Ammortamenti	7	(7 427)	(5 345)
Risultato operativo		26 282	56 768
Proventi (oneri) finanziari netti	8	(4 147)	(3 939)
Imposte sul reddito	9	(2 142)	(3 952)
Utile netto		19 993	48 876
Di competenza di:			
Azionisti della controllante		19 993	48 876
Azionisti di minoranza		-	-
Utile per azione¹		0.155	0.379

¹ Poiché d'Amico International Shipping è stata costituita solo nel 2007, al fine di permettere un raffronto gli utili per azione del 1° trimestre 2006 sono stati calcolati dividendo l'utile del periodo per il numero di azioni di d'Amico International Shipping in circolazione al 31 marzo 2007.

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO

USD (in migliaia)	Nota	Al 31 marzo 2007	Al 31 dicembre 2006
ATTIVITÀ			
Attività non correnti	10		
Attività immateriali		13	-
Attività materiali		368 931	377 571
Immobilizzazioni finanziarie materiali		4	50
		368 948	377 621
Attività correnti	11		
Rimanenze		6 300	5 213
Crediti a breve ed altre attività correnti		37 914	39 149
Disponibilità liquide		25 162	13 932
		69 376	58 294
Totale Attività		438 324	435 915
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO			
Patrimonio netto			
Capitale sociale		128 957	159
Utili portati a nuovo		19 993	154 367
Altre riserve		(8)	(536)
Patrimonio netto totale		148 942	153 990
Passività non correnti	12		
Banche ed altri creditori		248 250	197 893
Altre passività non correnti		11 013	-
		259 263	197 893
Passività correnti	13		
Banche ed altri creditori		-	16 000
Altre passività finanziarie correnti		2 316	36 496
Debiti a breve ed altre passività correnti		27 803	31 536
		30 119	84 032
Totale passività e patrimonio netto		438 324	435 915

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

(prospetto sintetico)

USD (in migliaia)	31 marzo 2007 (1° Trimestre)	31 marzo 2006 (1° Trimestre)
Flussi di cassa da attività operative	25 376	26 761
Flussi di cassa da attività di investimento	1 178	69 913
Flussi di cassa da attività finanziarie	(15 323)	(96 769)
Variazione della liquidità	11 230	(95)
Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide	11 230	(95)
Disponibilità liquide ad inizio periodo	13 932	10 494
Disponibilità liquide a fine periodo	25 162	10 399

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

USD (in migliaia)	Capitale		Utili	Altre	Totale
	Sociale	Portati a Nuovo	Riserve		
Saldo al 1 Gennaio 2007	159	154 367	(536)		153 990
Capitale sociale iniziale sottoscritto e versato	35	-	-		35
Dividendi	-	(25 000)	-		(25 000)
Aumenti di capitale	128 814	(128 814)	-		-
Altre variazioni	(51)	(553)	528		(76)-
Utile del periodo	-	19 993			19 993
Saldo al 31 marzo 2007	128 957	19 993	(8)		148 942

NOTE ESPLICATIVE

Il Gruppo d'Amico International Shipping ha adottato gli IFRS (International Financial Reporting Standard e gli IAS – International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) e approvati dall'Unione Europea. Nel termine IFRS sono inclusi anche tutti gli IAS (International Accounting Standard) in vigore, nonché tutte interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), precedentemente denominato Standing Interpretations Committee (SIC).

La presente relazione trimestrale è stata redatta in conformità allo IAS 34 - *Bilanci Intermedi*.

Il presente Bilancio Intermedio è espresso in Dollari USA poiché tale è la valuta funzionale utilizzata dal Gruppo.

1. PRINCIPI CONTABILI

La relazione relativa ai risultati del primo trimestre è stata redatta applicando i medesimi principi contabili già adottati da d'Amico Tankers nella redazione del precedente bilancio dell'esercizio e del bilancio aggregato al 31 dicembre 2006, pubblicato all'interno del prospetto informativo del 26 aprile 2007 redatto ai fini della quotazione del titolo (Offerta Pubblica Iniziale). E' da sottolineare che le scritture di rettifica per 12,1 milioni di USD relative a fondi ammortamento, evidenziate nel bilancio inserito nel prospetto informativo per la procedura di ammissione alla quotazione, sono state eliminate dai conti trimestrali in quanto erano state evidenziate ai soli fini di raffronto con i risultati dell'esercizio precedente.

Di seguito sono indicati i principi contabili di maggior rilievo applicati in modo uniforme.

BASE DI CONSOLIDAMENTO

La presente relazione trimestrale illustra i risultati conseguiti dalla società controllante, d'Amico International Shipping SA e dalle sue controllate nel trimestre conclusosi il 31 marzo 2007. d'Amico International Shipping è una società di diritto lussemburghese costituita il 9 febbraio 2007 che, a seguito della riorganizzazione delle società controllate dal Gruppo d'Amico, ha acquisito il controllo delle società operative - divisione Tanker - del Gruppo. I risultati trimestrali sono pertanto comprensivi dei risultati conseguiti dalle aziende appartenenti al Gruppo d'Amico International Shipping dopo la riorganizzazione e dall'inizio del mese di gennaio 2007, data di effettivo trasferimento del controllo e di realizzazione dello scorporo (spin-off) della divisione Tanker. I dati di raffronto con l'esercizio 2006 sono presentati su base omogenea ed aggregata, con riferimento alle società allora esistenti.

Le attività e le passività della controllante e delle controllate sono stati consolidati, ed il valore iscritto a bilancio delle partecipazioni detenute dalla controllante e dalle altre controllate oggetto del consolidamento è stato eliminato a fronte della corrispondente quota di patrimonio netto. In fase di redazione del bilancio consolidato sono stati eliminati i saldi e le operazioni infragruppo ed i relativi utili; sono stati inoltre eliminati utili e perdite non realizzati relativi alle operazioni infragruppo.

RICAVI

Tutti i ricavi derivanti da trasporti e le spese dirette di viaggio sono iscritti a bilancio in base alla relativa percentuale di completamento. La percentuale di completamento viene determinata con il metodo 'da scarico a scarico' (c.d. *discharge-to-discharge*) per tutti i viaggi spot e per quelli relativi a contratti COA. Utilizzando tale metodo i ricavi da trasporti sono iscritti a bilancio in maniera uniforme nel periodo che intercorre fra la partenza dell'imbarcazione dal porto di carico fino al successivo porto di scarico. I ricavi derivanti da noleggi (*time charter*), contabilizzati come leasing operativi, sono riconosciuti proporzionalmente nel periodo di nolo, in relazione alla resa del servizio.

I ricavi derivanti da accordi di *partnership* sono basati sui giorni-nave disponibili relativi alle imbarcazioni del Gruppo all'interno dei pool e, ove esista un sistema di punteggio, rettificati dai punti attribuiti a ciascuna nave. I ricavi derivanti dalla partecipazione al consorzio Handytanker sono contabilizzati su base *time charter* al netto dei costi diretti di viaggio e delle commissioni connesse alla partecipazione al consorzio.

I proventi da 'controstallie' sono iscritti a bilancio al momento del completamento del viaggio. Sono i compensi stimati dovuti nel caso in cui le operazioni di scarico di una imbarcazione eccedano i tempi consentiti. Tali ricavi sono contabilizzati al netto delle svalutazioni effettuate in previsione del mancato recupero delle penalità da controstallia.

COSTI DIRETTI DI VIAGGIO ED ALTRI COSTI OPERATIVI DIRETTI

I costi diretti di viaggio sono relativi all'utilizzo della flotta sul mercato spot e ai contratti COA (contracts of affreightments – contratti di trasporto).

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

IMMOBILIZZAZIONI, AMMORTAMENTI E RIDUZIONI DI VALORE

Il valore delle navi di proprietà è evidenziato nello stato patrimoniale al costo storico al netto dell'ammortamento e di eventuali perdite di valore ('impairment'). Il costo indicato è quello di acquisto delle navi, aumentato degli altri costi direttamente connessi all'acquisizione o alla costruzione della nave. Nel caso di acquisto della nave, il costo viene scomposto in vari elementi, rappresentati dal costo della nave e dei rivestimenti delle cisterne, e da una stima dei costi di bacino (dry-dock).

L'ammortamento è effettuato a quote costanti in relazione alla stimata vita utile residua, con decorrenza dalla data di costruzione della nave e previa stima di un valore residuale sulla base delle tariffe di rottamazione praticate sul mercato. I rivestimenti delle cisterne delle navi sono ammortizzati in dieci anni, mentre i costi di bacino sono ammortizzati nel periodo che prevedibilmente intercorre fino al bacino successivo. In caso di perdita di valore di una nave si procede alla svalutazione dell'importo corrispondente. La valutazione della vita utile residua è effettuata alla data di acquisto o di consegna da parte del cantiere ed è sottoposta a nuova stima con cadenza annua. Per le navi di nuova costruzione, la vita utile residua è stimata in 17 anni.

Le nuove navi in corso di costruzione (le c.d. *newbuilding*) sono iscritte in bilancio al valore di costo al netto di eventuali perdite di valore che siano state identificate. Il costo delle *newbuildings* comprende i pagamenti rateali effettuati fino alla data della consegna, i costi di finanziamento ed altri costi relativi all'imbarcazione, sostenuti durante il periodo di costruzione. L'ammortamento ha inizio al momento della consegna della nave.

Ai fini 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) che non possono essere realizzate durante la normale operatività delle navi. I costi di bacino sono capitalizzati ed ammortizzati nel corso del periodo preventivato fino al bacino successivo (stimato in 30 mesi). Nel caso in cui il *bacino* di una nave sia effettuato a meno di 30 mesi di distanza dal precedente, si procede alla svalutazione del valore residuo dei costi precedentemente capitalizzati.

PERDITE DI VALORE

Al momento della redazione del bilancio viene stabilito se vi siano elementi che possano determinare la perdita di valore dei beni aziendali. Le svalutazioni vengono imputate al conto economico nel caso in cui il valore residuo iscritto a bilancio di un bene o di un macchinario sia superiore rispetto al valore di recupero. Il valore di recupero viene di norma definito come il maggior valore fra il valore di mercato del bene al netto dei costi di vendita ed il valore d'uso del bene stesso. Per la determinazione del valore d'uso del bene si procede al calcolo del valore attuale dei prevedibili flussi di cassa futuri per la durata della vita utile residua del bene stesso. Una perdita di valore iscritta a bilancio può essere successivamente rivalutata nel caso in cui il valore di utilizzo corrente risulti essere superiore rispetto a quello già calcolato al momento della imputazione a bilancio della svalutazione.

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

VENDITA DI NAVI

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

RIMANENZE

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

IMPOSTE

I costi relativi alle imposte sui redditi sono pari alla somma delle imposte correnti più gli oneri fiscali differiti. Gli oneri fiscali correnti sono determinati in base ai risultati

dell'esercizio, rettificati sulla base di alcuni elementi non esenti o non ammessi in deduzione. Sono calcolati sulla base dell'aliquota fiscale in vigore alla data di redazione del bilancio.

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

Attività e le passività fiscali differite sono compensate se relativi ad imposte sui redditi relativi alla medesima entità fiscale; la Società si propone di effettuare il pagamento delle competenze fiscali compensando crediti e debiti d'imposta.

Le imposte sui redditi sono iscritte stimando l'aliquota fiscale media ponderata prevista per l'intero esercizio.

DIFFERENZE CAMBIO

I costi ed i ricavi sono espressi quasi esclusivamente in dollari USA. Le operazioni poste in essere nel corso dell'esercizio in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite utilizzando il tasso di cambio in vigore al momento dell'operazione stessa. Le attività e le passività denominate in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite in dollari USA utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di redazione del bilancio. Tutte le differenze su cambi sono state imputate al conto utili portati a nuovo.

STRUMENTI DERIVATI

Gli strumenti finanziari derivati sono utilizzati come copertura dall'esposizione al rischio sul tasso di interesse e sulle fluttuazioni delle valute; sono inizialmente iscritti a bilancio a valore di costo e successivamente espressi al *fair value*.

Gli *swap* su tassi di interesse rappresentano una forma di protezione dei flussi finanziari e sono espressi al *fair value*. Gli utili o le perdite non realizzati in quanto la copertura è divenuta efficace vengono contabilizzati direttamente a patrimonio netto. Utili e perdite non realizzati per mancanza di efficacia della copertura, o altri *swap* su tassi di interesse non iscrivibili a bilancio come coperture su derivati, sono considerati nell'ambito del conto economico come componenti dei costi netti di finanziamento.

I contratti *forward* su valute, utilizzati ai fini di copertura parziale dell'esposizione derivante dalle opzioni di acquisto di imbarcazioni denominate in yen giapponesi sono

iscritti a bilancio al *fair value*. Gli utili o le perdite sono considerati nell'ambito del conto economico come componenti dei costi netti di finanziamento.

VALUTAZIONI CONTABILI SIGNIFICATIVE E PRINCIPALI STIME

In applicazione dei principi contabili, nella redazione della relazione trimestrale la direzione aziendale effettua valutazioni contabili e, ove necessario, stime Valutative. Le decisioni degli amministratori sono basate sull'esperienza passata e sulle previsioni connesse al verificarsi di eventi futuri, e pertanto sono da considerarsi ragionevoli. Valutazioni contabili e giudizi particolarmente significativi sono applicati in tutte le aree dell'attività d'impresa. Le principali aree coinvolte sono elencate di seguito.

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

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

INFORMATIVA DI SETTORE

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

2. RICAVI

	31 marzo 2007 (1° Trimestre)	31 marzo 2006) (1° trimestre)
	83 408	81 857

Ricavi delle navi, relativi ai proventi derivanti da noli, trasporti, controstallie e partecipazione a pool.

3. COSTI DIRETTI DI VIAGGIO

	31 marzo 2007 (1° Trimestre)	31 marzo 2006 (1° trimestre)
Carburanti (bunker)	(7 914)	(6 888)
Commissioni	(1 444)	(2 037)
Oneri portuali	(5 252)	(5 077)
Altri costi	(110)	(3)
Totale	<u>(14 720)</u>	<u>(14 004)</u>

I costi diretti di viaggio sono costi operativi relativi all'utilizzo (diretto o mediante *partnership*) delle navi della flotta in viaggi effettuati sul mercato spot e per contratti COA (contracts of affreightments – contratti di trasporto). I contratti di noleggio *Time Charter* sono espressi al netto dei costi diretti di viaggio.

4. RICAVI BASE *TIME CHARTER*

	31 marzo 2007 (1° Trimestre)	31 marzo 2006 (1° Trimestre)
	<u>68 688</u>	<u>67 852</u>

I ricavi base *Time Charter* sono i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Essi rappresentano il parametro standard di misurazione del settore utilizzato a fini di raffronto.

5. COSTI PER NOLEGGI PASSIVI, ALTRI COSTI OPERATIVI DIRETTI E SPESE GENERALI E AMMINISTRATIVE

	31 marzo 2007 (1° Trimestre)	31 marzo 2006 (1° trimestre)
Costi per noleggi passivi	(24 377)	(27 946)
Altri costi operativi diretti	(8 159)	(6 538)
Spese generali ed amministrative	(3 190)	(1 924)
Altri ricavi operativi	<u>748</u>	<u>690</u>

I costi per noleggi passivi sono le spese sostenute per noleggiare navi da terzi.

Fra gli altri costi operativi diretti sono compresi i costi per gli equipaggi, le spese tecniche, i costi per la gestione tecnica ed il controllo di qualità, i costi di assicurazione ed i costi relativi alla gestione delle navi.

Nelle spese generali ed amministrative sono compresi il pagamento dei salari al personale di terra, le locazioni, gli utili e le perdite su valute estere connessi alle attività operative del Gruppo e gli altri costi relativi alla gestione delle società del Gruppo d'Amico International Shipping.

Gli altri ricavi operativi sono relativi a commissioni di gestione ricevute per servizi prestati al consorzio Handytankers.

6. PLUSVALENZE DA VENDITA DI NAVI

31 marzo 2007 (1° Trimestre)	31 marzo 2006 (1° Trimestre)
-	29 978

Le plusvalenze da vendita di navi sono pari al prezzo riconosciuto dall'acquirente al netto delle commissioni di intermediazione, da cui è dedotto il valore contabile netto registrato al momento della vendita. Nel primo trimestre del 2007 non si sono verificate vendite di imbarcazioni.

7. AMMORTAMENTI

31 marzo 2007 (1° Trimestre)	31 marzo 2006 (1° Trimestre)
(7 427)	(5 345)

Gli oneri di ammortamento sono essenzialmente relativi all'ammortamento dei costi per l'acquisto delle navi di proprietà. Essi comprendono inoltre l'ammortamento delle spese sostenute per i bacini delle navi di proprietà (pari a 0,3 milioni di USD sia per il primo trimestre del 2007 che per il primo trimestre 2006) ed altri importi minori relativi all'ammortamento di arredi, accessori ed attrezzature.

8. ONERI FINANZIARI NETTI

	31 marzo 2007 (1° Trimestre)	31 marzo 2006 (1° Trimestre)
Costi di finanziamento	(4 282)	(4 005)
Proventi finanziari	135	66
Oneri finanziari netti	<u>(4 147)</u>	<u>(3 939)</u>

I costi di finanziamento comprendono i costi per interessi relativi ai finanziamenti bancari, le commissioni relative ai finanziamenti corrisposte alle banche, le spese relative agli accordi di swap e le perdite nette sulla contabilizzazione a valore corrente

di mercato (*mark to market*) degli strumenti derivati su valute estere. I proventi finanziari comprendono i ricavi da interessi e gli utili netti da contabilizzazione al valore corrente di mercato (*mark to market*) degli strumenti derivati su valute estere.

Nel primo trimestre 2007 le perdite nette relative agli strumenti derivati su valute estere sono pari a 0,02 milioni di USD. Nel primo trimestre del 2006 non vi erano posizioni aperte in strumenti derivati su valute estere.

Le spese relative agli accordi di swap sono state pari a 0,4 milioni di USD, sia nel primo trimestre 2007 che nel primo trimestre 2006.

9. IMPOSTE SUL REDDITO

	31 marzo 2007 (1° Trimestre)	31 marzo 2006 (1° Trimestre)
	(2 142)	(3 952)

Le imposte di competenza del Gruppo d'Amico International Shipping sono quasi interamente relative agli utili generati dalla controllata d'Amico Tankers Limited, società di diritto irlandese. Le imposte, dovute da d'Amico Tankers Limited nei due periodi messi a confronto, sono state calcolate sulla base dell'aliquota vigente. Tale aliquota, in Irlanda, è pari al 12,5% degli utili prodotti dalla gestione ordinaria (rettificati ai fini fiscali). Le plusvalenze sono soggette ad un'aliquota fiscale del 20%.

Tuttavia il Gruppo ha richiesto di adottare in Irlanda il regime di *tonnage tax*, con avvio previsto già nel 2007. Nel regime di *tonnage tax* l'imposizione fiscale è basata sui ricavi presunti conseguiti dalla flotta controllata, definiti in relazione al tonnellaggio totale netto. L'accesso a tale meccanismo impositivo ridurrebbe sostanzialmente gli oneri fiscali per il 2007 rispetto a quelli sostenuti nel 2006.

10. ATTIVITA' NON CORRENTI

	Al 31 marzo 2007	Al 31 dicembre 2006
Immobilizzazioni immateriali	13	-
Immobilizzazioni materiali	368 931	377 571
Immobilizzazioni finanziarie	4	50
Totale	<u>368,948</u>	<u>377,621</u>

Le immobilizzazioni immateriali sono pari al costo di acquisizione al netto degli ammortamenti delle licenze software di cui la Società dispone.

Le immobilizzazioni materiali sono pari al costo di acquisto delle navi di proprietà (la flotta) più le spese di bacini delle navi, al netto dei relativi ammortamenti.

Al 31 marzo 2007 le immobilizzazioni finanziarie rappresentano il valore della partecipazione nel consorzio (pool) *Handytankers*.

11. ATTIVITA' CORRENTI

	AI 31 Marzo 2007	AI 31 Dicembre 2006
Rimanenze	6 300	5 213
Crediti a breve ed altre attività correnti	37 914	39 149
Disponibilità liquide	25 162	13 932
Totale	69 376	58 294

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

I crediti a breve al 31 marzo 2007 comprendono crediti commerciali esigibili per 29,9 milioni di USD ed altri crediti esigibili per 2,1 milioni di USD. Le altre attività correnti sono composte da anticipi e da ratei e risconti attivi per 5,9 milioni di USD.

12. PASSIVITA' NON CORRENTI

	AI 31 marzo 2007	AI 31 dicembre 2006
Banche ed altri creditori	248 250	187 724
Altre passività non correnti	11 013	10 168
Totale	259 263	197 893

Al 31 marzo 2007 il saldo dei debiti nei confronti di banche e di altri creditori è interamente riconducibile all'utilizzo per 250 milioni di USD (al netto della quota parte non ammortizzata degli oneri connessi, pari ad 1,8 milioni di USD, corrisposta al momento dell'utilizzo della linea di credito) della nuova linea di credito *revolving* negoziata con Calyon e con altre banche.

L'apertura di tale linea di credito ha permesso a d'Amico International Shipping di rifinanziare integralmente l'indebitamento bancario pre-esistente al 31 dicembre 2006, pari a 201,4 milioni di USD, (di cui 185,4 milioni di USD corrispondente all'indebitamento non corrente), e di rimborsare debiti per 36,5 milioni di USD in scadenza al 31 dicembre 2006 (indicati nelle passività correnti) a favore di parti correlate (controllate della società capofila d'Amico Società di Navigazione S.p.A.). Nella voce banche ed altri creditori al 31 dicembre 2006 sono inclusi anche 2,3 milioni di USD di finanziamenti da parte di azionisti, concessi da d'Amico International SA (controllante della d'Amico International Shipping) a favore di d'Amico Mitsubishi Shipping, controllata di d'Amico International Shipping.

Le altre passività non correnti sono rappresentate da oneri fiscali differiti.

13. PASSIVITA' CORRENTI

	Al 31 marzo 2007	Al 31 dicembre 2006
Banche ed altri creditori	-	16 000
Altre passività finanziarie correnti	2 316	36 496
Debiti a breve ed altre passività correnti	27 803	31 536
Totale	30 119	84 032

La voce Banche ed altri creditori al 31 dicembre 2006 si riferisce alla parte corrente dei finanziamenti concessi da banche che a tale data risultava essere utilizzata. La nuova linea di credito è stata iscritta interamente fra i debiti a lungo termine in essere al 31 marzo 2007 poiché l'ammortamento degli importi utilizzati non è necessario e poiché la disponibilità della linea di credito nei prossimi 12 mesi al netto delle riduzioni previste non sarà inferiore all'indebitamento alla fine del primo trimestre. I termini e le condizioni principali relativi a tale nuova linea di credito sono stati descritti nella sezione "Relazione sulla Gestione".

Le altre passività finanziarie correnti, pari a 2,3 milioni di USD al 31 marzo 2007, sono relative alla parte residuale dell'indebitamento nei confronti di d'Amico International SA, controllante di d'Amico International Shipping SA. Tale indebitamento infra-gruppo ha avuto origine dal trasferimento a favore di d'Amico Tanker Limited (classificandolo come passività corrente) del finanziamento concesso dagli azionisti della d'Amico International a favore di d'Amico Mitsubishi Shipping (già classificato come passività non corrente). Le altre passività finanziarie correnti al 31 dicembre 2006 comprendono finanziamenti per 36,5 milioni di USD a favore di d'Amico Finance Limited, società del Gruppo d'Amico esterna al perimetro di consolidamento.

I debiti a breve e le altre passività correnti al 31 marzo 2007 comprendono principalmente debiti commerciali, ratei e risconti passivi per 21,2 milioni di USD ed oneri fiscali per 5,5 milioni di USD. I debiti a breve e le altre passività correnti al 31 dicembre 2006 comprendono principalmente debiti commerciali e ratei e risconti passivi per 25,8 milioni di USD, ed oneri fiscali per 4,3 milioni di USD.

14. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Nel corso del primo trimestre del 2007 d'Amico International Shipping ha effettuato operazioni con parti correlate, fra le quali anche la controllante italiana capofila d'Amico Società di Navigazione S.p.A (DSN), e con alcune delle controllate della DSN (Gruppo d'Amico). Tali operazioni sono state effettuate sulla base di accordi negoziati a condizioni ordinarie, secondo termini e condizioni di mercato, e comprendono per il primo trimestre del 2007 la conclusione di un accordo per la gestione di servizi (servizi tecnici, di equipaggio ed informatici) con le società del Gruppo d'Amico, nonché il pagamento dei diritti di utilizzo del marchio a d'Amico Società di Navigazione S.p.A, per un costo complessivo pari a 0,8 milioni di USD. Inoltre, ancora nel primo trimestre del 2007, le spese per il noleggio di tre imbarcazioni Handy Size di d'Amico Società di Navigazione S.p.A sono state pari a 4,6 milioni di USD. Le operazioni con parti correlate effettuate nel primo trimestre 2007 comprendono inoltre l'acquisto di 27.785 tonnellate di *Intermediate Fuel Oil* e di *Marine Diesel Oil* da una delle società del Gruppo d'Amico, ad un margine medio di 3,0 USD per tonnellata.

15. STRUMENTI DERIVATI

d'Amico International Shipping ha coperto la propria esposizione nei confronti dello yen relativa all'esercizio di un'opzione di acquisto su una nave effettuando un acquisto forward sullo yen. Tali contratti forward erano in essere al 31 marzo 2006 per un valore nominale complessivo pari a 3.720,0 milioni di yen con scadenza al 7 giugno 2007. Al 31 marzo 2007 d'Amico non aveva altre esposizioni su strumenti derivati poiché a fine mese sono stati chiusi i contratti swap su tassi di interesse che al 31 dicembre 2006 risultavano in essere.

16. CONTENZIOSI, PASSIVITÀ POTENZIALI ED IMPEGNI

CONTENZIOSI

Il Gruppo ha attualmente in corso alcune controversie legali relative sia a navi di proprietà che a navi a noleggio. Le controversie in corso riguardano per lo più richieste di danni per contaminazione del carico trasportato. E' in corso inoltre una controversia relativa ad una collisione ed una richiesta di danni per ripudio del contratto di noleggio *time charter*. Sebbene alcune di tali richieste danni siano di valore significativo (comprese tra 1,0 ed 1,5 milioni di USD), risultano coperte da assicurazione presso un *P&I Club* (Club mutualistico fra armatori); il Gruppo ritiene quindi che l'esposizione finanziaria sarà limitata al valore delle relative franchigie assicurative.

TONNAGE TAX

L'onere fiscale ed il corrispondente debito d'imposta correnti e differiti sono stati calcolati sulla base della normativa fiscale in vigore alla data di redazione della relazione trimestrale. Tuttavia, la principale controllata operativa del Gruppo, d'Amico Tankers Ltd., ha richiesto di adottare il regime di *tonnage tax* irlandese, che prevede la tassazione su base fissa per ogni nave, calcolata in base al tonnellaggio. L'attuale regime di *tonnage tax* irlandese impone l'obbligo di dimostrare un adeguato livello di "gestione strategica e commerciale delle imbarcazioni" ed una percentuale minima del tonnellaggio controllato tramite navi di proprietà del 25% del tonnellaggio totale controllato. Inoltre il Governo irlandese si è rivolto all'Unione Europea per ottenere l'approvazione di un regime di *tonnage tax* modificato che, se approvato nei termini in cui è stato proposto, avrebbe effetto a decorrere dall'1 gennaio 2006 eliminando il vincolo tra il tonnellaggio di proprietà e quello noleggiato sopra menzionato. Per d'Amico Tankers Ltd l'effetto derivante dalla possibilità di accedere al regime di *tonnage tax* determinerebbe una significativa riduzione degli oneri fiscali dell'esercizio in corso. Potrebbero inoltre realizzarsi potenziali riduzioni delle passività fiscali differite per gli esercizi futuri grazie alla riduzione del recupero degli ammortamenti fiscali avvenuti prima della effettiva ammissione al regime di *tonnage tax*. La misura di tale riduzione potrebbe dipendere dalla durata della permanenza nel gruppo delle imbarcazioni assoggettate al regime di *tonnage tax*.

IMPEGNI

Al 31 marzo 2007 l'unico impegno del Gruppo era rappresentato da una quota di partecipazione del 51% in due imbarcazioni in corso di costruzione. L'impegno del Gruppo per la partecipazione al 51% relativamente a tali due imbarcazioni è pari a 4,32 miliardi di yen (36,6 milioni di USD); di tale importo, la parte impegnata per i prossimi dodici mesi è pari a 0,23 miliardi di yen (1,9 milioni di USD).

Alla data del 31 marzo 2007 la misura minima degli impegni del Gruppo per leasing operativi era pari a 1.059,1 milioni di USD, di cui 110,3 milioni di USD nei prossimi 12 mesi.

OPZIONI DI ACQUISTO

d'Amico Tankers Ltd. ha dichiarato l'esercizio dell'opzione di acquisto di una nave di cui attualmente dispone in *time charter*. In aggiunta a tale opzione, fanno capo a d'Amico Tankers Ltd. un certo numero di contratti di *time charter* che prevedono opzioni di acquisto delle relative imbarcazioni. L'esercizio di tali opzioni è a discrezione del Gruppo e terrà conto delle condizioni in essere al momento in cui l'opzione diviene esercitabile.