



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. RELAZIONE TRIMESTRALE 30 SETTEMBRE 2007

TERZO TRIMESTRE 2007



Data di pubblicazione: 6 Novembre 2007

Questo documento è disponibile sul sito www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.

Sede Legale in Lussemburgo

Capitale Sociale US\$ 149.949.907 al 30 Settembre 2007



**d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.
RELAZIONE TRIMESTRALE AL 30 SETTEMBRE 2007
TERZO TRIMESTRE 2007**

Data di pubblicazione: 6 novembre 2007

Questo documento è disponibile sul sito www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.
Sede legale in Lussemburgo, Bd Royal 25C
Capitale Sociale US\$ 149.949.907 al 30 settembre 2007

INDICE

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	3
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING	4
AZIONISTI	11
DATI DI SINTESI	13
RELAZIONE SULLA GESTIONE	15
FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DEL TERZO TRIMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE...	29
PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI E NOTE ESPLICATIVE AL 30 SETTEMBRE 2007	31

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 30 settembre 2007 d'Amico International Shipping disponeva di una moderna flotta di 34 navi cisterna con una capacità di trasporto (dwt)¹ complessiva di circa 1,40 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. A seguito dell'esercizio da parte del Gruppo di due opzioni d'acquisto, operazione conclusasi ad inizio ottobre 2007, la flotta comprende 12 navi cisterna di proprietà e 12 in noleggio identificate come medium range product tankers (MR Tanker), con una capacità di trasporto compresa tra 46.000 dwt e 51.000 dwt, tre 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 otto ulteriori navi *Handy Tanker* in noleggio, per un equivalente di 3,4 imbarcazioni. Al 30 settembre 2007, i contratti relativi alle 16 navi nolleggiate hanno una durata media residua di 5,7 anni; il contratto più lungo ha una scadenza prevista nel 2015. Inoltre, per 15 delle 16 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 il contratto o alla sua scadenza. Tali imbarcazioni sono tutte costruite con il doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di prodotti petroliferi raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e società di trading quali ExxonMobil, Total, Shell, Glencore e Vitol.

d'Amico International Shipping gestisce una flotta giovane, con un'età media di circa 3,5 anni (4,3 anni per le imbarcazioni di proprietà¹), rispetto ad una media di settore caratterizzata da un'età media di 10,6 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 64% dell'attuale flotta di d'Amico International Shipping, in termini di numero di imbarcazioni, è di classe IMO, il che, in aggiunta ai rapporti di clientela, diretti ed 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.

d'Amico International Shipping gestisce ed impiega una parte significativa delle proprie navi tramite tre accordi di *partnership*, due dei quali hanno natura consortile, mentre uno ha

¹ Tale calcolo tiene conto della High Trust e della High Priority.

carattere 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 commerciali ed aumentando la flessibilità di utilizzo della flotta.

Dal 2001 d'Amico International Shipping è membro (assieme ad A.P. Moller-Maersk, Seearland 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 30 settembre 2007, disponeva di 83 navi. A tale consorzio il Gruppo partecipa con le sette navi *Handy Tanker* della propria flotta e con altre otto navi *Handy Tanker* in noleggio indiretto, sulle quali abbiamo una quota di controllo. In base al contratto di servizio stipulato dal Gruppo con la A.P. Moller-Maersk, manager del pool, d'Amico International Shipping è attivamente coinvolta nella gestione commerciale del pool 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 30 settembre 2007, otto navi di fascia *MR Tanker*, di cui sette da noi controllate, 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. Al 30 settembre 2007 *Glenda International Management Limited* gestiva 19 navi cisterna di fascia *MR Tanker*, di cui per il Gruppo 5 navi di proprietà e 5 in noleggio. d'Amico International Shipping impiega tutte le navi tramite *partnership*, ad eccezione di sette *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 dal 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 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, Monaco e Singapore; d'Amico International Shipping è inoltre rappresentata dagli uffici delle *partnership* a New York, Copenhagen, Venezia e Tokyo. Alla data del 30 settembre 2007, il gruppo impiega 374 dipendenti come personale marittimo ¹ e 43 dipendenti come personale di terra.

¹ Compreso il personale marittimo della High Trust e della High Priority, imbarcazioni di cui d'Amico International Shipping precedentemente disponeva in noleggio, e divenute di proprietà del Gruppo rispettivamente in data 5 e 12 ottobre 2007.

LA FLOTTA

La seguente tabella fornisce alcune informazioni relative alla nostra attuale flotta a seguito dell'esercizio di due opzioni di acquisto del mese di ottobre 2007:

Flotta MR				
Nome della nave	Tpl (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
High Priority ¹	46,847	2005	Nakai Zosen, Japan	-
High Trust ²	45,937	2004	Shin Kurushima, Japan	-
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 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	-

¹ La High Priority era precedentemente presa a noleggio da d'Amico International Shipping e il 12 ottobre è divenuta di proprietà del Gruppo. La relativa opzione di acquisto è stata esercitata in anticipo rispetto al periodo originariamente previsto, che sarebbe dovuto decorrere dal 2010.

² La High Trust era precedentemente presa a noleggio da d'Amico International Shipping e il 5 ottobre è divenuta di proprietà del Gruppo.

Flotta Handysize

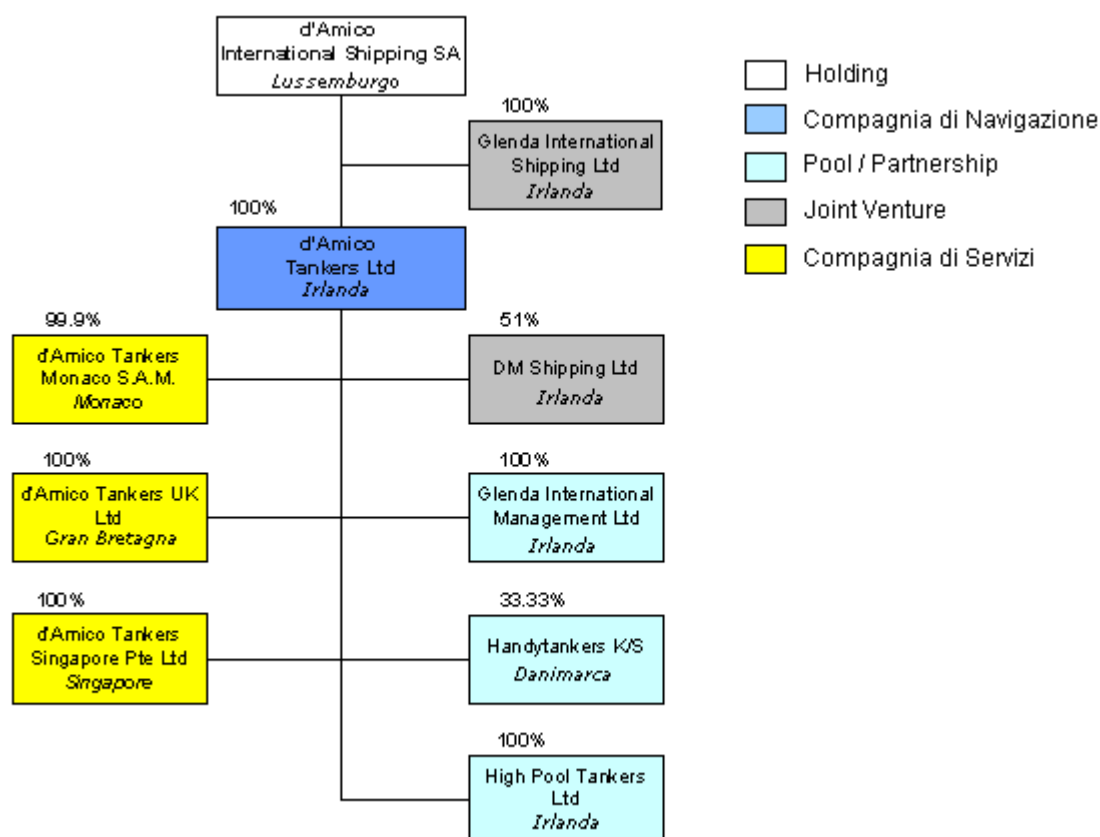
Nome della nave	Tpl (dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Classe IMO
Di Proprietà				
Cielo di Salerno	36,032	2002	STX, South Korea	IMO III
Cielo di Parigi	36,032	2001	STX, South Korea	IMO III
Cielo di Londra	35,985	2001	STX, South Korea	IMO III
Scafo nudo senza opzione di acquisto				
Cielo di 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	Tpl (dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Quota di controllo	Classe IMO
Handytanker Spirit	34,671	2006	Dalian, China	50%	IMO III
Handytanker Unity	34,620	2006	Dalian, China	33%	IMO III
Handytanker Liberty	34,620	2006	Dalian, China	33%	IMO III
Tevere	37,178	2005	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
Fox	37,025	2005	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
Ocean Quest	34,999	2005	Dalian, China	25%	IMO III
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 Gruppo d'Amico International Shipping: ¹



¹ Glenda international shipping Limited è la società-veicolo per la joint venture con il Gruppo Glencore.

IL SETTORE DELLE NAVI CISTERNA

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

La movimentazione via mare dei prodotti petroliferi raffinati fra le differenti aree geografiche 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 raffinazione e quelli di consumo per prodotti che rispondono a determinate specifiche tecniche. I proprietari delle navi cisterna cercano di utilizzare le dinamiche commerciali per ottimizzare i ricavi ed il potenziale di generazione degli utili della propria flotta, massimizzando per ogni imbarcazione il numero di giornate di carico (trasporto merci) e minimizzando 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 imbarcazioni di tonnellaggio compreso fra 25.000 e 55.000 dwt, che rappresentano la quota parte più importante di navi cisterna per il trasporto via mare di prodotti petroliferi raffinati¹. Le dimensioni delle navi MR permettono un'estrema flessibilità sulle rotte commerciali, grazie anche alla possibilità di accedere a porti preclusi ad altre imbarcazioni a causa della loro stazza o della loro lunghezza complessiva. La dimensione più comune dei carichi di prodotti petroliferi raffinati è compresa tra 30.000 e 40.000 tonnellate, che equivalgono a pieni carichi (i prodotti trasportati hanno solitamente un peso specifico che varia fra 0,66 e 0,82).

Classe della Nave Cisterna (DWT)	Breve Raggio 10.000 – 25.000	Medio Raggio 25.000 – 55.000	Lungo Raggio 55.000 – 120.000
Caratteristiche	Opera su mercati regionali specializzati Si concentra in particolare sulla distribuzione	Accesso a un maggior numero di porti rispetto ad imbarcazioni di lungo raggio 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 ²	20%	46%	34%

¹ Fonte: Clarksons Research Services Limited. Al 1° ottobre 2007. % del totale delle navi cisterna (3.182 imbarcazioni). Escluse le imbarcazioni in acciaio

² Fonte: Clarksons Research Services Limited.

Il mercato per il trasporto marittimo di prodotti petroliferi raffinati ha generalmente caratteristiche di forte ciclicità e volatilità. Negli ultimi tre anni, tuttavia, nel mercato delle navi cisterna per trasporti marittimi si è assistito ad un aumento generalizzato delle tariffe di trasporto.

AZIONISTI

INVESTOR RELATIONS

d'Amico International Shipping mantiene un dialogo costante con i propri Azionisti ed Investitori; tramite il proprio Investor Relations Team, la Società persegue nei loro confronti una politica di trasparenza nella comunicazione. Dopo la quotazione, in occasione della pubblicazione dei risultati del Gruppo, la funzione Investor Relations ha organizzato delle *conference call*. Il programma di Investor Relations è pianificato su base annuale, e prevede numerosi incontri con gli Analisti, un Investor Day, e la partecipazione a tutti gli eventi che verranno organizzati da Borsa Italiana (Segmento STAR) a Londra, New York, Tokyo e Milano.

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

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

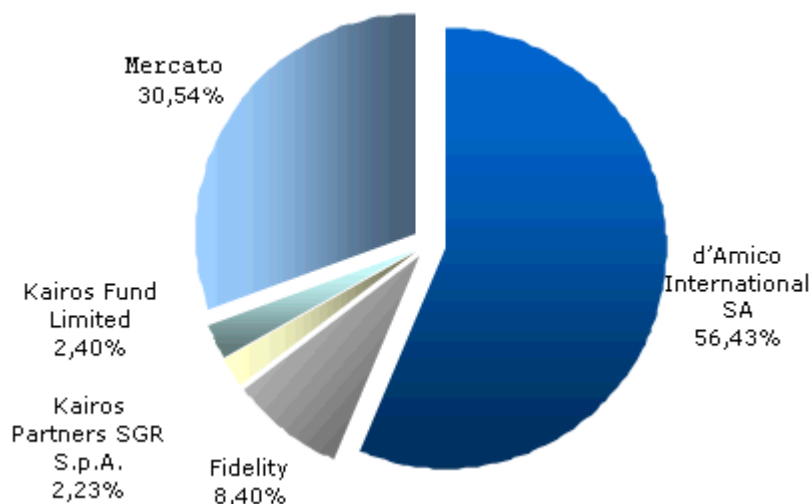
Gli azionisti d'Amico International Shipping possono inoltre scrivere al seguente indirizzo di posta elettronica:

ir@damicointernationalshipping.com

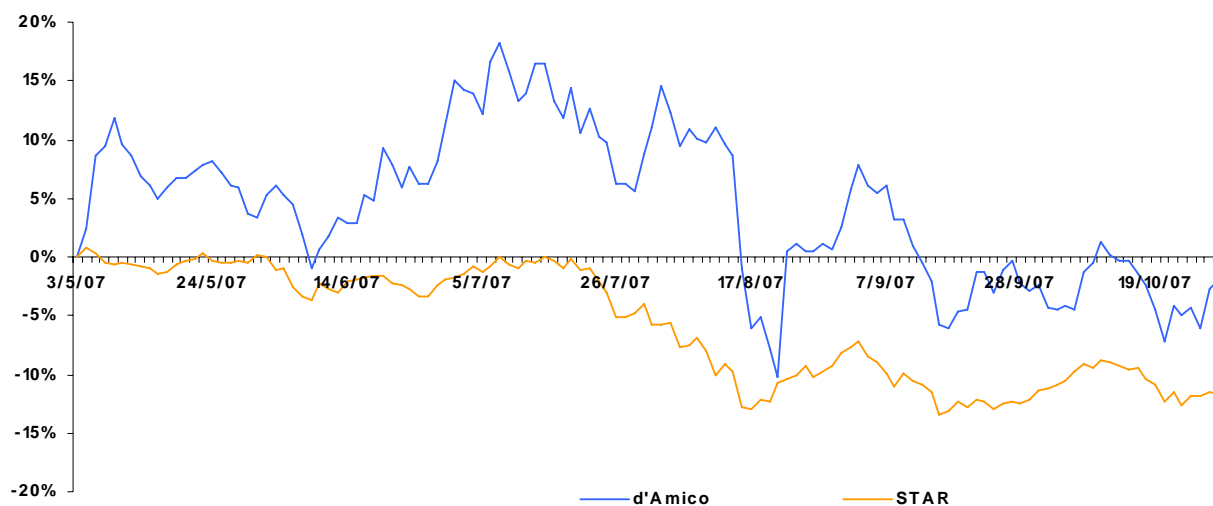
AZIONISTI

Il numero complessivo di azioni ordinarie emesse è pari a 149,949,907. Sulla base delle comunicazioni effettuate da parte degli azionisti ai sensi dell'art. 6 dello Statuto, i seguenti investitori privati o istituzionali detengono partecipazioni che superano il 2% del totale delle azioni ordinarie emesse:

Azionisti che detengono oltre il 2% delle azioni ordinarie emesse di d'Amico International Shipping (al 30 settembre 2007)



ANDAMENTO DEL TITOLO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING



Nel contesto di un mercato azionario caratterizzato da forte volatilità e ampia capacità di ripresa, il prezzo del titolo d'Amico International Shipping è sceso del 2,9%¹, sovraperformando sistematicamente l'Indice STAR. Ad esclusione della prima settimana di contrattazioni, i volumi medi di scambi giornalieri sul titolo sono stati pari all'incirca a 350.000 azioni.

¹ Alla chiusura del Mercato Telematico Azionario, il 30 ottobre 2007.

DATI DI SINTESI

PRINCIPALI DATI DI BILANCIO

9 Mesi 2007	9 Mesi 2006	US\$ (migliaia)	3° Trimestre 2007	3° Trimestre 2006
197 453	185 711	Ricavi base <i>TIME CHARTER</i>	57 695	62 694
87 849	111 658	Risultato Operativo Lordo/ EBITDA	24 009	29 003
65 868	94 693	Risultato Operativo / EBIT	16 766	23 135
66 888	75 772	Utile netto	17 854	18 014
Al netto di plusvalenze da vendita di navi				
87 849	81 680	Risultato Operativo Lordo/ EBITDA	24 009	29 003
44,5%	44,0%	<i>margin sul TCE in %</i>	41,6%	46,3%
65 868	64 715	Risultato Operativo / EBIT	16 766	23 135
33,4%	34,8%	<i>margin sul TCE in %</i>	29,1%	36,9%
66 888	46 593	Utile netto	17 854	18 014
33,9%	25,1%	<i>margin sul TCE in %</i>	30,9%	28,7%
73 576	56 133	Flussi di cassa operativi	27 401	18 412
8 717	36 891	Investimenti Lordi	6 770	1 081
AI 30 Settembre 2007	AI 31 Dicembre 2006			
446 096	435 915	Totale attività		
94 200	226 288	Indebitamento finanziario netto		
286 773	153 990	Patrimonio netto		

ALTRI DATI OPERATIVI

9 Mesi 2007	9 Mesi 2006		3° Trimestre 2007	3° Trimestre 2006
Dati di operatività giornaliera				
22 073	21 476	Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo nave (US\$) ¹	19 738	21 600
Sviluppo della Flotta				
35,5	34,2	Numero medio di navi:	34,5	34,4
13,0	10,6	- Di Proprietà	13,0	11,1
19,6	21,3	- A Noleggio	18,2	21,0
3,0	2,3	- A Noleggio con Interessenza Parziale	3,2	2,3
Numero medio di navi (%):				
36,6%	30,9%	- Di Proprietà	37,8%	32,3%
55,1%	62,3%	- A Noleggio	52,9%	61,0%
8,3%	6,8%	- A Noleggio con Interessenza Parziale	9,4%	6,7%
1,7%	2,1%	Giorni di <i>off-hire</i> / giorni-nave disponibili ² (%)	0,7%	1,5%
48,4%	44,6%	Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni-nave disponibili ³ (%)	55,7%	45,0%

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 Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili (%). Questo dato rappresenta il numero di giorni in cui le imbarcazioni sono impiegate con contratti *time charter* e COAs, 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 TERZO TRIMESTRE 2007

Nel terzo trimestre del 2007 d'Amico International Shipping ha conseguito un utile netto pari a 17,9 milioni di US\$ ed un utile operativo lordo (EBITDA) pari a 24,0 milioni di US\$. I ricavi su base *time charter* e l'EBITDA di d'Amico International Shipping sono stati inferiori rispetto allo stesso periodo del 2006 (determinati da inconsuete fluttuazioni di natura stagionale nelle tariffe di trasporto verificatesi nel corso dell'esercizio precedente), e sono diminuiti rispettivamente dell'8,0% e del 17,2%. L'utile netto è tuttavia rimasto quasi invariato.

I minori ricavi su base *time charter* e il minor EBITDA rispetto al terzo trimestre del 2006 sono attribuibili principalmente a una diminuzione dell'8,6% dei ricavi medi giornalieri su base *time charter*, passati a 19.738 US\$ (nel terzo trimestre 2006 erano stati pari a 21.699 US\$).

La riduzione dei ricavi giornalieri su base *time charter* è a sua volta attribuibile in larga misura all'andamento meno favorevole del mercato dei trasporti nel terzo trimestre del 2007 rispetto al pari periodo dell'esercizio precedente. Mentre nel 2006 i mercati dei trasporti sono stati sostenuti nel terzo trimestre (periodo tradizionalmente più debole per fattori stagionali) da un forte incremento delle scorte (volto a prevenire le potenziali difficoltà di mercato a seguito dei possibili danni subiti dalle raffinerie del Golfo del Messico provocate da uragani simili a quelli del 2005), nello stesso trimestre del 2007 una domanda tanto eccezionale non si è ripetuta.

Nella prima parte del terzo trimestre 2007 le tariffe di trasporto per le navi cisterna sono quindi rimaste relativamente stabili, per poi abbassarsi. In luglio e per la maggior parte di agosto i mercati hanno assorbito forti volumi di consegne grazie alla maggiore domanda di importazione di prodotti su numerosi importanti mercati di consumo, quali ad esempio gli Stati Uniti, originata da una temporanea riduzione dei livelli di utilizzo della capacità di raffinazione in quelle stesse aree geografiche. Con l'aumentare dei livelli di utilizzo della capacità di raffinazione su tali mercati, e con l'alleggerimento delle scorte di prodotto da parte delle società petrolifere, verso la fine del periodo le tariffe di trasporto per le navi cisterna si sono abbassate.

Nonostante la debolezza del mercato dei trasporti, la stabilità dell'utile netto è dovuta a minori oneri finanziari (a ragione del basso indebitamento del Gruppo), ed a minori imposte sui redditi a seguito dell'ammissione di d'Amico Tankers Limited al regime irlandese di tonnage tax.

SINTESI DEI RISULTATI DEL GRUPPO NEI PRIMI NOVE MESI DEL 2007

Nei primi nove mesi del 2007 d'Amico International Shipping ha conseguito un utile netto pari a 66,9 milioni di US\$ ed un utile operativo lordo (EBITDA) pari a 87,8 milioni di US\$. Rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, ed escludendo, per ragioni di confronto omogeneo, i ricavi straordinari derivanti dalla vendita di navi, i principali dati finanziari del Gruppo sono migliorati: i ricavi su base *time charter*, l'EBITDA e l'utile netto sono cresciuti rispettivamente del 6,3%, del 7,6% e del 43,6%.

Il miglioramento della performance rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente è stato determinato da un aumento del 2,8% nei ricavi medi giornalieri su base *time charter*, passati a 22.073 US\$ al giorno (nello stesso periodo dell'esercizio precedente erano stati pari

a 21.476 US\$ al giorno), e ad un'espansione della flotta controllata da d'Amico International Shipping.

I miglioramenti dell'EBITDA e dell'Utile Netto sono inoltre attribuibili rispettivamente a un aumento nella proporzione di imbarcazioni di proprietà presenti nella flotta del Gruppo e ad un rilascio di passività fiscali differite di d'Amico Tankers Limited a seguito dell'ammissione al regime irlandese di tonnage tax.

Il miglioramento dei ricavi giornalieri su base *time charter* è il risultato della solidità del mercato dei trasporti delle navi cisterna, nonostante alcune fluttuazioni tariffarie verificatesi nei primi nove mesi del 2007 sia nell'emisfero orientale che in quello occidentale.

Le condizioni di mercato favorevoli osservate per la maggior parte del periodo hanno determinato interessanti opportunità di impiego per le imbarcazioni che operano sul mercato spot ed hanno consentito al Gruppo di destinare alcune delle proprie imbarcazioni a nuovi contratti di noleggio a lungo termine con tariffe ai massimi storici.

Sebbene nel corso del primo semestre i mercati si siano rivelati solidi in quasi tutte le aree geografiche, verso la fine del terzo trimestre le tariffe di trasporto hanno mostrato un cedimento; il mercato orientale ha chiuso su di un livello più alto e più stabile.

I migliori risultati conseguiti nell'emisfero occidentale nel primo semestre dell'esercizio sono stati determinati principalmente dalla domanda negli Stati Uniti e in Sud America di prodotti petroliferi puliti.

RISULTATI OPERATIVI

9 Mesi 2007	9 Mesi 2006	US\$ (migliaia)	3° Trimestre 2007	3° Trimestre 2006
242 620	225 062	Ricavi	70 532	73 324
(45 167)	(39 351)	Costi diretti di viaggio	12 837	10 630
197 453	185 711	Ricavi base <i>time charter</i>	57 695	62 695
(72 583)	(79 745)	Costi per noleggi passivi	(22 524)	(25 398)
(24 776)	(20 312)	Altri costi operativi diretti	(8 331)	(7 054)
-	29 978	Plusvalenze da vendita di navi	-	-
(14 941)	(6 046)	Spese generali ed amministrative	(4 042)	(1 930)
2 696	2 070	Altri ricavi operativi	1 211	690
87 849	111 658	Risultato Operativo Lordo/ EBITDA	24 009	29 003
(21 982)	(16 965)	Ammortamenti	(7 243)	(5 868)
65 868	94 693	Risultato Operativo / EBIT	16 766	23 135
(8 876)	(12 275)	Proventi (oneri) finanziari netti	954	(3 278)
9 896	(6 647)	Imposte sul reddito	135	(1 843)
66 888	75 772	Utile netto	17 854	18 014

Risultati Operativi di d'Amico International Shipping nel Terzo Trimestre 2007

Ricavi: nel terzo trimestre 2007 sono stati pari a 70,5 milioni di US\$, rispetto ai 73,3 milioni di US\$ del terzo trimestre 2006. La diminuzione del 3,8% dei ricavi rispecchia il calo delle tariffe di trasporto rilevato nel trimestre conclusosi il 30 settembre 2007, parzialmente controbilanciato da un leggero aumento nel numero medio di imbarcazioni controllate (che nel terzo trimestre 2007 sono passate a 34,5 rispetto alle 34,4 dello stesso periodo dell'esercizio precedente) e da una diminuzione nella percentuale dei giorni di *off-hire* rispetto ai giorni-nave disponibili, passati allo 0,7% rispetto all'1,5% del terzo trimestre 2006.

Costi diretti di viaggio: sono aumentati del 20,8 %, passando da 10,6 milioni di US\$ del terzo trimestre 2006 a 12,8 milioni di US\$ nel terzo trimestre 2007. Tale incremento riflette principalmente l'aumento del costo medio giornaliero di tali viaggi.

Ricavi base Time charter: nel terzo trimestre 2007 sono stati pari a 57,7 milioni di US\$, l'8,0% in meno rispetto al terzo trimestre 2006. Tale decremento è principalmente attribuibile ad una riduzione dell'8,6% nei ricavi base *time charter* per giorno di utilizzo, passati nel terzo trimestre 2007 a 19.738 US\$ al giorno rispetto ai 21.600 US\$ al giorno dello stesso periodo dell'esercizio precedente. Tale decremento è stato solo in parte controbilanciato da un leggero aumento nel numero medio di imbarcazioni disponibili (che nel terzo trimestre 2007 sono state pari a 34,5 rispetto alle 34,4 dello stesso periodo dell'esercizio precedente), e ad una diminuzione nel numero di giorni di *off-hire* rispetto al numero di giorni-nave disponibili, passati nel terzo trimestre 2007 allo 0,7% rispetto all'1,5% del terzo trimestre 2006. I minori ricavi su base *time charter* del 2007 sono attribuibili ad un mercato dei trasporti più debole rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, quando le tariffe erano sostenute da una maggiore domanda derivante dalla costituzione di scorte negli USA in previsione di interruzioni della capacità di raffinazione analoghe a quelle verificatesi nel 2005 e dovute a cause meteorologiche.

Costi per noleggi passivi: nel terzo trimestre 2007 sono stati pari a 22,5 milioni di US\$, inferiori dell'11,3% rispetto a quelli del pari periodo dell'esercizio precedente (che ammontavano a 25,4 milioni di US\$). La riduzione dei costi per noleggi passivi è riconducibile principalmente alla diminuzione del 13,2% nel numero medio di navi a noleggio, che per il terzo trimestre 2007, sono state pari a 18,2 (erano 21,0 nel terzo trimestre 2006).

Altri costi operativi diretti: derivano principalmente dalla gestione delle navi di proprietà, ed in minor misura dalla gestione di navi a noleggio. Per il terzo trimestre 2007 tali costi sono stati pari ad 8,3 milioni di US\$, rispetto ai 7,0 milioni di US\$ del pari periodo 2006. L'aumento del 18,1% è attribuibile principalmente alla crescita del 17,2% nel numero medio di imbarcazioni di proprietà, passate da 11,1 nel terzo trimestre 2006 a 13,0 nello stesso periodo del 2007.

Spese generali e amministrative: nel primo trimestre 2007 sono state pari a 4,0 milioni di US\$, sensibilmente superiori (come previsto) rispetto a quelle rilevate nello stesso periodo dell'esercizio 2006 (1,9 milioni di US\$). Tale aumento è attribuibile ai maggiori costi amministrativi relativi alla gestione del Gruppo in conseguenza dell'Offerta Pubblica Iniziale.

Risultato operativo lordo (EBITDA): nel terzo trimestre 2007 è stato pari a 24,0 milioni di US\$, rispetto ai 29,0 milioni di US\$ del terzo trimestre 2006. Rispetto ai ricavi base Time Charter, nel terzo trimestre 2007 il margine operativo è passato al 41,6%, dal 46,3% del terzo trimestre 2006. Tale riduzione in termini di margini è attribuibile principalmente alla diminuzione dei ricavi medi giornalieri su base Time Charter, solo parzialmente controbilanciata dall'aumento delle imbarcazioni di proprietà. La diminuzione dei margini è in

larga misura attribuibile alle atipiche variazioni stagionali delle tariffe di trasporto osservate nel corso del precedente esercizio.

Ammortamenti: nel terzo trimestre 2007 sono stati pari a 7,2 milioni di US\$, in aumento del 23,4% rispetto allo stesso trimestre dell'esercizio precedente. L'aumento è principalmente attribuibile ad un incremento del 17,2% nel terzo trimestre del 2007 nel numero medio di navi di proprietà rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, nonché ad un maggior costo medio delle due navi acquistate nell'ultimo trimestre del 2006 rispetto a quelle acquistate negli anni precedenti.

Risultato operativo: nel terzo trimestre 2007 è stato pari a 16,8 milioni di US\$, il 27,5% in meno del terzo trimestre 2006 (era di 23,2 milioni di US\$). Come anche per il risultato operativo lordo, anche per il risultato operativo i migliori risultati del terzo trimestre 2006 sono attribuibili alle atipiche variazioni delle tariffe di trasporto. Il margine operativo lordo del terzo trimestre 2007 è stato del 29,1%, rispetto al 36,9% dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Proventi finanziari netti: nel terzo trimestre 2007 sono stati pari a 1,0 milioni di US\$, rispetto ai 3,3 milioni di US\$ di oneri finanziari del terzo trimestre 2006. Tali proventi rilevati nel terzo trimestre dell'esercizio rispecchiano: (i) la struttura dell'indebitamento (linea di credito revolving), che consente al Gruppo di gestire con maggiore flessibilità la leva finanziaria per ridurre in maniera consistente gli oneri finanziari, (ii) Una plusvalenza di 2,1 milioni di US\$ originata dagli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura dell'esposizione valutaria in yen sulle opzioni di acquisto per la High Trust e la High Priority (nel 2006 tali strumenti finanziari non erano in essere).

Utile prima delle imposte: nel terzo trimestre 2007 è stato pari a 17,7 milioni di US\$ (30,7% dei ricavi base *Time Charter*), rispetto ai 19,9 milioni di US\$ del terzo trimestre 2006 (31,7% dei ricavi su base *Time Charter*).

Imposte sul reddito: riguardano la principale azienda operativa del Gruppo, d'Amico Tankers Ltd (Irlanda). L'ammissione al regime di *tonnage tax* a decorrere da gennaio del ha portato alla determinazione delle imposte per il periodo sulla base degli utili presunti realizzati dalle navi, che dipendono dalle loro caratteristiche dimensionali e non dagli utili effettivamente realizzati dalla società. Il dato positivo contabilizzato nel terzo trimestre del 2007 rispecchia la rettifica di un precedente stima di oneri fiscali.

Utile netto: nel terzo trimestre 2007 è stato di US\$17,9 milioni, rispetto agli US\$18,0 milioni del terzo trimestre 2006. Nonostante il risultato operativo inferiore, dovuto ad un mercato dei trasporti forte e atipico del terzo trimestre 2006, la ottimizzazione della gestione di tesoreria e l'abbattimento degli oneri fiscali, hanno consentito al Gruppo di registrare un utile netto in linea con quello dello stesso periodo dell'esercizio precedente. Il margine netto del terzo trimestre del 2007, pari al 30,9%, è stato superiore rispetto a quello dello stesso periodo dell'esercizio precedente (28,7%).

Risultati Operativi di d'Amico International Shipping per i primi nove mesi 2007

Ricavi: nei primi nove mesi del 2007 sono stati pari a 242,6 milioni di US\$, rispetto ai 225,1 milioni US\$ dei primi nove mesi del 2006. Tale aumento del 7,8% è stato determinato dallo sviluppo della flotta del Gruppo, passata nei primi nove mesi del 2007 a 35,5 navi, dalle 34,2 dello stesso periodo dell'esercizio precedente, nonché dall'aumento generalizzato delle tariffe di trasporto nel periodo di nove mesi conclusosi il 30 settembre 2007.

Costi diretti di viaggio: nei primi tre trimestri del 2007 sono stati pari a 45,2 milioni di US\$, rispetto ai 39,4 milioni di US\$ dello stesso periodo dell'esercizio precedente. L'incremento del 14,8% riflette l'espansione della flotta e l'aumento del costo medio giornaliero di tali viaggi.

Ricavi su base time charter: nei primi nove mesi del 2007 sono stati pari a 197,5 milioni di US\$, rispetto ai 185,7 milioni di US\$ dei primi nove mesi del 2006. L'incremento del 6,3% è attribuibile a maggiori ricavi su base *time charter* per giorno di utilizzo nave (in aumento del 2,8% e passati nei primi nove mesi del 2007 a 22.073 US\$ al giorno rispetto ai 21.476 US\$ al giorno dei primi tre trimestri del 2006), ad una crescita del 3,7% nel numero medio di imbarcazioni disponibili (pari a 35,5 nei primi tre trimestri del 2007), e ad una riduzione proporzionale nel numero di giorni di *off-hire* rispetto al totale dei giorni-nave disponibili, pari all'1,7% rispetto al 2,1% dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Costi per noleggi passivi: nel primo semestre 2007 sono stati pari a 72,6 milioni di US\$, in decremento del 9,0% rispetto a quelli del pari periodo dell'esercizio precedente (che ammontavano a 79,7 milioni di US\$). La riduzione dei costi per noleggi passivi è riconducibile principalmente alla diminuzione dell' 8,3% nel numero medio di navi a noleggio, che per i primi nove mesi del 2007 è stato pari a 19,6 (21,3 nei primi tre trimestri del 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 a 24,8 milioni di US\$ nei primi tre trimestri del 2007, rispetto ai 20,3 milioni di US\$ nei primi nove mesi del 2006. L'incremento del 22,0% è attribuibile principalmente alla crescita del 22,9% nel numero medio di navi di proprietà, passate da 10,6 nei primi nove mesi del 2006 a 13,0 nei primi nove mesi del 2007.

Spese generali e amministrative: nei primi nove mesi del 2007 sono state pari a 14,9 milioni di US\$, sensibilmente maggiori rispetto a quelle rilevate nello stesso periodo dell'esercizio 2006 (6,0 milioni di US\$). L'incremento di tali spese è in larga misura attribuibile a costi di carattere non ricorrente (per 4,6 milioni di US\$) legati dall'Offerta Pubblica Iniziale (IPO) delle nostre azioni (quotazione) e ai costi amministrativi originati dalla riorganizzazione del gruppo che ha preceduto tale operazione.

Risultato operativo lordo (EBITDA): è stato pari a 87,8 milioni di US\$, rispetto agli 11,7 milioni di US\$ dello stesso periodo dell'esercizio precedente. Escludendo, per ragioni di confronto omogeneo, le plusvalenze realizzate nel 2006 derivanti dalla vendita di navi, l'EBITDA dei primi nove mesi del 2007 mostra un incremento del 7,6% rispetto a quello dei primi tre trimestri del 2006, (che era pari a 81,7 milioni di US\$). Rispetto ai ricavi base *Time Charter*, ed al netto delle plusvalenze da vendita di navi, il margine dei primi tre trimestri del 2007 è cresciuto, passando a 44,5% dal 44,0%, rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente. Tale miglioramento dei margini è attribuibile principalmente ad un aumento dei ricavi medi giornalieri su base *Time Charter*, e ad un aumento della quota di navi di proprietà, che hanno più che compensato l'incidenza dei costi dell'IPO sulle spese generali ed amministrative.

Ammortamenti: sono stati pari a 22,0 milioni di US\$, in aumento del 29,6% rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente. L'aumento è attribuibile ad un incremento nel numero medio di navi di proprietà (13,0) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (10,6).

Risultato Operativo: nei primi nove mesi del 2007 è stato pari a 65,9 milioni di US\$, l'1,8% in più rispetto al risultato conseguito nel pari periodo del 2006 (64,7 milioni di US\$ al netto delle plusvalenze da vendita di navi). Il margine operativo al netto della vendita di navi è

diminuito leggermente, passando al 33,4% rispetto al 34,8% dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Oneri finanziari netti: nei primi nove mesi del 2007 sono stati di US\$8,9 milioni, in diminuzione del 27,7% rispetto agli US\$12,3 milioni dei primi nove mesi del 2006. Tale sensibile decremento è attribuibile principalmente al minore indebitamento medio del Gruppo, dovuto ai proventi dell'IPO, alla considerevole liquidità generata nel corso del periodo in esame, alla ottimizzazione della gestione della tesoreria, resa possibile grazie alla flessibilità finanziaria derivante dalla struttura dell'indebitamento (linea di credito revolving)..

Utili prima delle imposte: nei primi nove mesi del 2007 sono stati pari a 57,0 milioni di US\$ (28,9% dei ricavi base *time charter*), in aumento dell'8,7% rispetto ai 52,4 milioni di US\$ (al netto delle plusvalenze da vendita di navi) dello stesso periodo dell'esercizio precedente (28,2% dei ricavi base Time Charter).

Imposte sul reddito: riguardano la principale azienda operativa del Gruppo, d'Amico Tankers Ltd (Irlanda). L'ingresso nel regime di Tonnage Tax a decorrere dal mese di gennaio 2007 ha fatto sì che le imposte del periodo venissero calcolate sulla base degli utili presunti per nave, che dipendono dalle caratteristiche dimensionali e non dagli utili effettivamente generati. Ciò ha inoltre portato all'eliminazione delle passività fiscali differite del Gruppo, determinando così utili per 10,2 milioni di US\$.

Utile Netto: per i primi nove mesi del 2007 è stato pari a 66,9 milioni di US\$, rispetto ai 75,8 milioni di US\$ dello stesso periodo dell'esercizio precedente. Escludendo tuttavia l'effetto fiscale delle plusvalenze da vendita di navi, l'utile netto dei primi nove mesi del 2007 è superiore del 43,6% rispetto a quello dello stesso periodo del 2006, che era pari a 46,6 milioni di US\$. Tale sensibile miglioramento è rispecchiato anche dal margine netto del 33,9%, rispetto al 25,1% dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

STATO PATRIMONIALE

<i>US\$ (migliaia)</i>	AI 30 Settembre 2007	AI 30 Giugno 2007	AI 31 Dicembre 2006
ATTIVITÀ			
Attività non correnti	362 389	362 864	377 621
Attività correnti	83 707	104 396	58 294
Totale attività	446 096	467 260	435 915
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO			
Patrimonio netto	286 773	272 492	153 990
Passività non correnti	133 406	168 327	197 893
Passività correnti	25 917	26 441	84 032
Totale passività e patrimonio netto	446 096	467 260	435 915

Attività non correnti: rappresentano per la quasi totalità la flotta (imbarcazioni di proprietà), il cui valore contabile (costi meno ammortamenti) è sensibilmente inferiore rispetto al valore di mercato, che secondo la valutazione fornita da Clarkson il 15 ottobre

2007 è pari a 690,0 milioni di US\$ ¹ (796,0 milioni di US\$ tenendo conto della High Trust e della High Priority, la cui acquisizione è stata completata il 15 ottobre 2007). Nel corso dei primi nove mesi del 2007 gli investimenti sono stati pari a 8,5 milioni di US\$, e hanno riguardato principalmente il versamento degli anticipi per l'esercizio delle opzioni di acquisto sulla High Trust e sulla High Priority (completate nell'ottobre del 2007), nonché la capitalizzazione dei costi di bacino relativi alle imbarcazioni di proprietà del Gruppo.

Attività correnti: se si escludono le disponibilità liquide (pari a 39,2 milioni di US\$ al 30 settembre 2007), sono principalmente riferibili alle voci del capitale circolante (crediti commerciali a breve).

Passività non correnti: accolgono la 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).

L'aumento del **patrimonio netto**, passato da 154,0 milioni di US\$ al 31 dicembre 2006 a 286,8 milioni di US\$ al 30 settembre 2007, è attribuibile a dividendi per 25,0 milioni di US\$ distribuiti prima della quotazione (Offerta Pubblica Iniziale), all'aumento di capitale per 94,5 milioni di US\$ (già al netto di costi di offerta e di commissioni per 5,4 milioni di US\$, contabilizzati a riduzione del patrimonio netto stesso) relativo all'Offerta Pubblica Iniziale, al riacquisto di azioni proprie per 3,6 milioni di US\$, nonché ad utili netti consolidati per 66,9 milioni di US\$ realizzati nel periodo da d'Amico International Shipping.

¹ Comprende un pagamento anticipato del 10% sulla High Trust and High Priority, per un totale complessivo di circa 6,0 milioni di USD.

SITUAZIONE FINANZIARIA

L'indebitamento finanziario netto era pari a 94,2 milioni di US\$ al 30 settembre 2007, rispetto ad un saldo di 226,3 milioni di US\$ a fine 2006. A fine settembre 2007 il rapporto fra l'indebitamento finanziario netto ed il patrimonio netto era pari a 0,33.

<i>US\$ (migliaia)</i>	AI 30 Settembre 2007	AI 30 Giugno 2007	AI 31 Dicembre 2006
Liquidità			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	39 206	57 070	13 932
Valori mobiliari detenuti per la negoziazione	-	-	-
Crediti a breve			
Verso parti correlate	-	-	-
Verso terzi	-	-	-
Altre attività finanziarie correnti	-	-	-
Totale attività finanziarie correnti	39 206	57 070	13 932
Debiti verso banche – correnti	-	-	16 000
Altre passività finanziarie correnti			
Verso parti correlate	-	-	36 496
Verso terzi	-	-	-
Totale debiti finanziari correnti	-	-	52 496
Indebitamento finanziario netto corrente	(39 206)	(57 070)	38 564
Debiti verso banche – non correnti	133 406	168 327	185 400
Altre passività finanziarie non correnti			
Verso parti correlate	-	-	2 324
Verso terzi	-	-	-
Totale debiti finanziari non correnti	133 406	168 327	187 724
Indebitamento finanziario netto	94 200	111 257	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 US\$. 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).

Il primo ricorso alla linea di credito, per 250 milioni di US\$, è avvenuto in data 30 marzo 2007, per rimborsare integralmente i debiti pregressi, fra cui anche l'indebitamento finanziario nei confronti di parti correlate (Gruppo d'Amico). In data 30 maggio 2007, tenendo conto del piano di investimenti per il 2007, sono stati rimborsati 80 milioni di US\$ della linea di credito utilizzando le disponibilità finanziarie derivanti dall'Offerta Pubblica Iniziale. Ulteriori 35,0 milioni di US\$ della linea di credito sono stati rimborsati in data 30 agosto.

Il capitale disponibile sulla linea di credito viene progressivamente ridotto di 15,5 milioni di US\$ ogni sei mesi, per arrivare infine a scadenza con un'ultima riduzione pari a 40,0 milioni di US\$. In settembre è stata effettuata una prima riduzione di 15,5 milioni di US\$.

L'importo della linea di credito utilizzato al 30 settembre 2007, al netto degli oneri connessi, (contabilizzati con il metodo del costo ammortizzato), era pari a 133,4 milioni di US\$.

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. Il rapporto fra l'importo utilizzato ed il valore di mercato stimato delle navi di proprietà del Gruppo (il c.d. "*asset cover ratio*") sulle quali sono iscritte le ipoteche relative alla linea di credito non deve comunque mai superare il 66,6%. Secondo la stima Clarkson al 15 ottobre 2007, il valore delle imbarcazioni del gruppo operative al 30 settembre 2007 era approssimativamente pari a 690,0 milioni US\$¹ (796,00 milioni di US\$ comprendendo la High Trust e la High Priority), e pertanto con un *asset cover ratio* del 25,2% circa.

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

L'importo massimo utilizzabile 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 stimati, che dovranno essere corrisposti da d'Amico Tankers Limited, nei sei mesi successivi all'utilizzo della linea di credito, e non potrà scendere al di sotto del rapporto di 1,65:1. Nei primi nove mesi del 2007, esso è stato considerevolmente superiore a tale limite.

La linea di credito prevede alcuni vincoli di gestione, calcolati sul bilancio consolidato di d'Amico International Shipping (che funge da Garante), e che possono essere sintetizzati come segue: (i) livello minimo di liquidità disponibile (compresa quella relativa a linee di credito non utilizzate con scadenza superiore ai 12 mesi) di importo non inferiore a 40,0

¹ Comprende un pagamento anticipato del 10% sulla High Trust e sulla High Priority, per un totale complessivo di circa 6,0 milioni di USD.

milioni di US\$ (ii) Valore patrimoniale netto (definito come patrimonio netto contabile più finanziamenti subordinati, iscritti a bilancio) non inferiore a 100,0 milioni di US\$ e (iii) rapporto fra patrimonio netto ed attivo da bilancio non inferiore al 35,0%. Al 30 settembre 2007 la liquidità disponibile ai fini dei vincoli di gestione della linea di credito, era di 238,7 milioni di US\$, il valore patrimoniale netto era di 286,8 milioni di US\$, ed il rapporto fra patrimonio netto ed attivo di bilancio era del 64,3%.

Tale linea è garantita dalla controllante d'Amico International Shipping e prevede (i) ipoteche iscritte su tredici delle imbarcazioni di proprietà del Gruppo. Sulle ultime due imbarcazioni acquistate nell'ottobre del 2007 (esercitate le opzioni di acquisto) non è stata iscritta alcuna ipoteca; (ii) la cessione a favore dei soggetti finanziatori dei contratti di nolo time charter stipulati dal Gruppo; e (iii) un pegno su un conto aperto presso la Calyon SA, sul quale il Gruppo si obbliga a versare i ricavi derivanti dalle attività operative.

FLUSSI DI CASSA

I flussi di cassa netti relativi al periodo conclusosi al 30 settembre 2007 sono stati pari a 25,3 milioni di US\$, determinando un aumento delle disponibilità liquide, che al 30 settembre 2007 erano pari a 39,2 milioni di US\$, rispetto ai 13,9 milioni di US\$ a fine dicembre 2006.

9 Mesi 2007	9 Mesi 2006	US\$ (migliaia)	3° Trimestre 2007	3° Trimestre 2006
73 576	56 133	Flussi di cassa da attività operative	27 401	18 412
(6 803)	33 113	Flussi di cassa da attività di investimento	(6 771)	(1 081)
(41 499)	(85 519)	Flussi di cassa da attività finanziarie	(38 495)	(12 147)
25 275	3 671	Variazione della liquidità	(17 864)	5 183
25 275	3 671	Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide	(17 864)	5 183
13 932	10 494	Disponibilità liquide ad inizio periodo	57 070	9 038
39 207	14 165	Disponibilità liquide a fine periodo	39 206	14 165

Flussi di cassa da attività operative: nei primi nove mesi del 2007 sono stati pari a 73,6 milioni di US\$, in aumento del 31,2% rispetto ai 56,1 milioni di US\$ dello stesso periodo dell'esercizio precedente. Tale miglioramento è stato determinato da un EBITDA più alto e da una diminuzione dell'indebitamento. I flussi di cassa operativi pari a 27,4 milioni di US\$ generati nel terzo trimestre del 2007 sono stati notevolmente superiori (+48,8%) rispetto a quelli del pari periodo dell'esercizio precedente (18,4 milioni di US\$); tale miglioramento si è verificato nonostante le condizioni di mercato meno favorevoli osservate nel terzo trimestre 2007, ed è attribuibile a minori oneri finanziari e a maggiori flussi di liquidità derivanti da variazioni del capitale circolante rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

Flussi di cassa da attività di investimento: per i primi tre trimestri del 2006 comprendevano la dismissione di alcune imbarcazioni, con ricavi pari a circa 70,0 milioni di US\$, ed

investimenti per 36,9 milioni di US\$, per lo più relativi all'acquisto della High Venture. Nei primi nove mesi del 2007 gli investimenti riguardano principalmente il versamento di anticipi, effettuati nel terzo trimestre e pari a 6,0 milioni di US\$, per le opzioni di acquisto di imbarcazioni esercitate da d'Amico Tankers (High Trust e High Priority), e per costi di bacino pari a 2,0 milioni di US\$; gli unici proventi del periodo riguardano la cessione da parte di d'Amico Tanker Limited di una quota di partecipazione in un aeromobile.

Flussi di cassa da attività finanziarie: per i primi nove mesi del 2007 riguardano l'operazione di rifinanziamento di tutti i debiti pregressi per 240,2 milioni di US\$, effettuata tramite l'utilizzo di 248,3 milioni di US\$ della nuova linea di credito revolving, il dividendo di 25 milioni di US\$, le entrate per 94,5 milioni di US\$ relative all'Offerta Pubblica Iniziale, utilizzate per rimborsare 115,0 milioni di US\$ relativi alla nuova linea di credito revolving, e il riacquisto di azioni proprie di d'Amico International Shipping per 3,6 milioni di US\$. Nei primi nove mesi del 2006 il Gruppo aveva registrato un consistente saldo negativo dei flussi di cassa da attività finanziarie, dovuto principalmente al rimborso di debiti verso parti correlate per 76,4 milioni di US\$. I flussi di cassa da attività finanziarie in uscita per il terzo trimestre 2007 sono principalmente attribuibili ai 35,0 milioni di rimborso di debiti relativi alla linea di credito revolving.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEI PRIMI NOVE MESI DELL'ANNO

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. (incluso l'opzione Greenshoe di 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 contrattazioni sul Mercato Telematico Azionario (MTA) – segmento Star – organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A hanno avuto inizio in data 3 maggio 2007

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.

JOINT-VENTURE CON GLENCORE

A seguito della sottoscrizione della lettera di intenti del 9 giugno del 2007, il 5 novembre 2007 d'Amico International Shipping S.A. e Glencore Group hanno firmato l'Accordo di Joint Venture per la Glenda International Shipping Ltd, società con sede in Irlanda.

Tale joint venture paritetica ha acquistato quattro nuove navi cisterna da 51.000 DWT, attualmente in costruzione, per il trasporto di prodotti petroliferi e chimici; le consegne sono previste fra la fine del 2008 e l'inizio del 2009.

Glencore International AG (Svizzera) è uno dei più importanti fornitori a livello mondiale per i clienti industriali di una vasta gamma di *commodities* e di materie prime. Glencore è uno dei più importanti fornitori non integrati di prodotti petroliferi; gestisce la consegna fisica di circa il 3% dei consumi mondiali giornalieri di prodotti petroliferi greggi e raffinati.

L'importanza di tale operazione è notevole, considerato che:

- rafforza il programma relativo alla costruzione di nuove imbarcazioni del Gruppo d'Amico International Shipping, contribuendo così alla sua strategia di crescita;
- Il prezzo di acquisto definito contrattualmente per tali imbarcazioni (pari a 48,6 milioni di US\$ ciascuna) è particolarmente interessante rispetto all'attuale valore di mercato di imbarcazioni analoghe, attualmente stimato in circa 56 milioni di US\$¹;
- la data di consegna delle imbarcazioni è prossima;
- le caratteristiche tecniche delle imbarcazioni sono di particolare interesse; sono infatti dotate di moderne pompe di pescaggio e sono di classe IMO III.

TONNAGE TAX

La controllata operativa irlandese di d'Amico International Shipping, d'Amico Tankers Limited, è stata ammessa al regime di Tonnage Tax vigente in Irlanda a decorrere dal 1 gennaio 2007 (cioè per l'esercizio contabile 1 gennaio 2007 - 31 dicembre 2007) per un periodo di 10 anni. In regime di *tonnage tax* le imposte vengono determinate sulla base di un utile nozionale, e non in base all'utile contabile. Tale utile nozionale viene calcolato facendo riferimento alle caratteristiche dimensionali delle imbarcazioni. Le attività della d'Amico Tankers Limited che non ricadono nel regime di *tonnage tax* sono tassate al 12,5%.

VARIAZIONI DELLA FLOTTA

Come pianificato ed evidenziato all'interno del prospetto informativo dell'Offerta Pubblica Iniziale, le navi MR a scafo singolo High Seas e High Tide, entrambe in *time charter* a d'Amico Tankers Limited sono state riconsegnate (rispettivamente in data 22 giugno 2007 e 5 luglio 2007) ai proprietari. A seguito di tali riconsegne, la flotta di d'Amico International Shipping è composta esclusivamente da imbarcazioni a scafo doppio.

Il 10 agosto 2007 è stata consegnata a d'Amico Tankers Ltd la Handytanker Spirit, una handy size in noleggio passivo controllata al 50% dal Gruppo.

Il contratto di noleggio passivo relativo alla High Nefeli, con scadenza prevista per il marzo del 2008, è stato prolungato per altri tre anni fino al marzo del 2011.

ESERCIZIO DI OPZIONI DI ACQUISTO DI NAVI

Nei primi nove mesi del 2007, d'Amico Tankers Ltd, controllata operativa interamente partecipata da d'Amico International Shipping, ha esercitato le opzioni di acquisto relative alla High Trust e alla High Priority (due imbarcazioni MR di cui già disponeva in *time charter*), rispettivamente per 32,1 milioni di US\$ (3,69 miliardi di yen) e 29,1 milioni di US\$ (3,35 miliardi di yen). Il prezzo di acquisto di entrambe le imbarcazioni è stato notevolmente inferiore rispetto al loro valore di mercato, pari a circa 55 milioni di US\$ per la High Trust e a 57 milioni di US\$ per la High Priority.

Nel rispetto della strategia di espansione del Gruppo, nel maggio del 2007 d'Amico Tankers Ltd. ha esercitato l'opzione di acquisto sulla High Trust. Il 24 luglio 2007 il Gruppo ha corrisposto ai proprietari un anticipo di 368,5 milioni di yen (3,1 milioni di US\$¹), pari a circa il 10% del prezzo di esercizio relativo all'imbarcazione. Tale operazione è stata portata a termine il 5 ottobre 2007, quando l'imbarcazione è stata consegnata, ed è stato pagata l'ultima rata del prezzo di acquisto. Il costo complessivo di acquisto dell'imbarcazione è stato pari a 3,7 miliardi di yen (32,1 milioni di US\$¹).

Inoltre, a settembre del 2007 d'Amico Tankers Ltd. ha annunciato l'esercizio anticipato dell'opzione di acquisto sulla High Priority. Tale opzione era originariamente esercitabile a partire dal 2010; d'Amico Tankers Ltd è però riuscita a negoziare con il precedente proprietario un anticipo della data di esercizio. Il 28 settembre 2007, d'Amico Tankers Limited ha corrisposto ai proprietari della High Trust un anticipo di 335,0 milioni di yen (2,9 milioni di US\$²), pari all'incirca al 10% del prezzo di acquisto fissato per tale imbarcazione. Il

¹ Prezzo effettivo in USD, corrispondente a un tasso di cambio medio yen/USD pari a 115,03 yen per 1 USD.

² Convertito al tasso di cambio Yen/USD alla data dell'operazione (28 settembre 2007), pari a 114,55 Yen per 1 USD

12 ottobre 2007 la High Priority è divenuta di proprietà di d'Amico Tankers Ltd; pressappoco nella stessa data è stata corrisposta la seconda e ultima rata del prezzo di acquisto dell'imbarcazione. Il prezzo totale di acquisto è stato pari a 3,35 miliardi di yen (29,1 milioni di US\$¹).

PROGRAMMA DI RIACQUISTO AZIONI PROPRIE

Il 3 luglio 2007 l'assemblea straordinaria degli azionisti, regolarmente convocata e tenuta in base alle norme vigenti, ha approvato una delibera che autorizza il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping a procedere al riacquisto sul mercato regolamentato dove i titoli sono negoziati, ed anche in più riprese, delle azioni d'Amico International Shipping per un periodo massimo di diciotto (18) mesi a decorrere dalla data dell'assemblea, per un numero massimo di 14.994.990 azioni ordinarie, pari al 10% del capitale sottoscritto di d'Amico International Shipping, e ad un prezzo compreso fra uno (1) e cinque (5) euro per azione. L'esborso massimo potenziale per gli acquisti relativi a tale operazione è quindi pari a 75 milioni di euro.

Il riacquisto delle azioni d'Amico International Shipping è stato autorizzato al fine di:

- permettere a d'Amico International Shipping di utilizzare le proprie azioni per operazioni di vendita o di swap, che rientrino nella normale operatività d'impresa
- effettuare operazioni che siano coerenti con la strategia di d'Amico International Shipping, e che prevedano lo scambio, il trasferimento, il conferimento, il pegno, la destinazione o la cessione di azioni proprie;
- destinare le azioni proprie all'attuazione di piani di stock option.

Al 5 novembre 2007 d'Amico International aveva riacquistato 1.030.793 azioni (pari allo 0,69% del capitale sociale in circolazione), per un importo pari a 3,5 milioni di US\$.

¹ Prezzo effettivo in USD, corrispondente a un tasso di cambio medio yen/USD pari a 114,96 yen per 1 USD.

FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DEL TERZO TRIMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

ESERCIZIO DI OPZIONI DI ACQUISTO DI NAVI

Come sopra evidenziato (eventi significativi verificatisi nei primi nove mesi dell'anno), due imbarcazioni MR precedentemente in noleggio a d'Amico Tankers Limited, la High Trust e la High Priority, sono divenute di proprietà del Gruppo, rispettivamente il 5 e il 12 ottobre 2007. Il Gruppo ha finanziato in parte il pagamento delle due imbarcazioni, per un importo di 45 milioni di US\$, ricorrendo all'utilizzo della linea di credito revolving in essere. A seguito di tali operazioni, l'indebitamento lordo del Gruppo al 31 ottobre 2007 era pari a 180 milioni di US\$.

Il prezzo di acquisto della High Trust (32, 1 milioni di US\$) e della High Priority (29,1 milioni di US\$) è stato notevolmente inferiore rispetto al loro attuale valore di mercato, pari all'incirca rispettivamente a 55 e 57 milioni di US\$.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

I principali fattori che dovrebbero influenzare nel quarto trimestre il mercato dei trasporti marittimi in cui opera il Gruppo, sono:

- Ripresa delle importazioni verso gli Stati Uniti, con un orientamento su prodotti di tipo invernale, anche a causa dei bassi livelli delle scorte USA di benzina e di distillati del petrolio (10% in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente¹).
- Ulteriore allungamento dei tempi di scarico nei porti dell'Africa orientale e occidentale, con relativo assorbimento della capacità di trasporto;
- Forte domanda di imbarcazioni di classe IMO per il trasporto di oli vegetali e di palma.
- 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;

In prospettiva più ampia rispetto al 2007, il Gruppo ritiene che i fattori determinanti per le tariffe di trasporto saranno:

- Consistenti immissioni nel 2008 e 2009 di imbarcazioni di nuova costruzione.
- Alti prezzi dei prodotti petroliferi, che probabilmente rimarranno sui livelli storicamente alti osservati di recente, agendo così da freno sui tassi di crescita del PIL e della domanda di petrolio a livello mondiale, che per altri versi rimangono sostenuti.

Il Gruppo ritiene che tali fattori saranno ampiamente controbilanciati da:

¹ Fonte: d'Amico International Shipping

² Fonte: IEA/Jefferies.

- Un ulteriore irrigidimento delle procedure di ispezione e di esame da parte delle compagnie petrolifere; ciò favorirà le imbarcazioni a doppio scafo gestite direttamente dai proprietari, con gestione completamente in proprio della nave e dell'equipaggio.
- Ulteriore accelerazione della rottamazione delle più obsolete imbarcazioni a scafo singolo. In base a studi condotti da Clarkson, è prevista la rottamazione di altre 318 imbarcazioni nel segmento 25.000-50.000 dwt entro il 2010, data di fine operatività prevista dall'IMO.
- Forti aumenti della capacità di raffinazione prevista, che si attesterà in media su circa 2,6 milioni di barili al giorno (mmbd) per anno nel periodo fra il 2008 e il 2010 (per il 2007 si prevede un incremento di soli 1,0 mmbd¹).
- Aumento della domanda di viaggi sul lungo raggio, determinata da una crescente differenza di localizzazione fra la capacità di raffinazione e la domanda; la nuova capacità di raffinazione verrà aggiunta per lo più in Asia sud-orientale e in Medio Oriente, a grande distanza dalle principali aree geografiche di consumo, localizzate in Europa e in Nord America.
- Moderne raffinerie, spesso localizzate lontano rispetto alle aree geografiche di consumo, in grado di:
 - Soddisfare la crescente domanda specializzata di prodotti, determinata soprattutto dalle nuove normative ambientali di Stati Uniti ed Europa.
 - Processare petrolio greggio di qualità "sour", che dovrebbe rappresentare la maggior parte della futura produzione petrolifera (capacità di raffinazione più contenuta per adeguare la produzione di petrolio greggio di qualità "sweet")
- Aumento della domanda di imbarcazioni di classe IMO, per fare fronte alla domanda, consistente e in aumento, di trasporto di prodotti vegetali e chimici.

**GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING
PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI E NOTE ESPLICATIVE
AL 30 SETTEMBRE 2007**

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ (migliaia)</i>	Nota	3° Trimestre 2007	3° Trimestre 2006	9 Mesi 2007	9 Mesi 2006
Ricavi	2	70 532	73 324	242 620	225 062
Costi diretti di viaggio	3	(12 837)	(10 630)	(45 167)	(39 351)
Ricavi base <i>time charter</i>	4	57 695	62 694	197 453	185 711
Costi per noleggi passivi	5	(22 524)	(25 398)	(72 583)	(79 745)
Altri costi operativi diretti	5	(8 331)	(7 054)	(24 776)	(20 312)
Plusvalenze da vendita di navi	6	-	-	-	29 978
Spese generali ed amministrative	5	(4 042)	(1 930)	(14 941)	(6 046)
Altri proventi operativi	5	1 211	690	2 696	2 070
Risultato operativo lordo		24 009	29 003	87 849	111 658
Ammortamenti	7	(7 243)	(5 868)	(21 982)	(16 965)
Risultato operativo		16 766	23 135	65 868	94 693
Proventi (oneri) finanziari netti	8	954	(3 278)	(8 876)	(12 275)
Imposte sul reddito	9	135	(1 843)	9 896	(6 647)
Utile netto		17 854	18 014	66 888	75 772
Di competenza di:					
Azionisti della Capogruppo		17 854	18 014	66 888	75 772
Azionisti di minoranza		-	-	-	-
Utile per azione¹		0.119	0.120	0.446	0.505

¹Poiché d'Amico International Shipping è stata costituita solo nel 2007, al fine di permettere un raffronto gli utili per azione del 3° trimestre e dei primi tre trimestri del 2006 sono stati calcolati dividendo l'utile del periodo per il numero di azioni di d'Amico International Shipping emesse al 30 settembre 2007 (pari a 149.949.907 azioni).

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO

<i>US\$ (in migliaia)</i>	Nota	AI 30 Settembre 2007	AI 30 Giugno 2007	AI 31 Dicembre 2006
ATTIVITÀ				
Attività non correnti				
Attività immateriali	10	196	15	-
Attività materiali	11	362 189	362 845	377 571
Immobilizzazioni finanziarie	12	4	4	50
Totale attività non correnti		362 389	362 864	377 621
Attività correnti				
	13			
Rimanenze		5 197	7 223	5 213
Crediti a breve ed altre attività correnti		39 303	40 103	39 149
Disponibilità liquide		39 206	57 070	13 932
Totale attività correnti		83 707	104 396	58 294
Totale attività		446 096	467 260	435 915
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO				
Patrimonio netto				
Capitale Sociale		149 950	149 950	159
Utili portati a nuovo		66 888	49 034	154 367
Altre riserve		69 935	73 508	(536)
Patrimonio netto totale		286 773	272 492	153 990
Passività non correnti				
	14			
Banche ed altri finanziatori		133 406	168 327	187 724
Altre passività non correnti		-	-	10 169
Totale passività non correnti		133 406	168 327	197 893
Passività correnti				
	15			
Banche ed altri finanziatori		-	-	16 000
Altre passività finanziarie correnti		-	-	36 496
Debiti a breve ed altre passività correnti		25 917	26 441	31 536
Totale passività correnti		25 917	26 441	84 032
Totale passività e patrimonio netto		446 096	467 260	435 915

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

US\$ (in migliaia)	9 Mesi 2007	9 Mesi 2006
Utile Netto	66 888	75 772
Ammortamenti	21 982	16 965
Imposte correnti e differite	(9 896)	6 646
Oneri Finanziari	8 876	12 275
Plusvalenze da vendita di immobilizzazioni	-	(29 978)
Altri componenti che non influenzano le disponibilità liquide	2	-
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione del capitale circolante	87 852	81 680
Variazione delle scorte	15	(979)
Variazione dei crediti a breve	(153)	(7 555)
Variazione dei debiti a breve	1 677	(7 903)
Imposte pagate	(4 539)	-
Interessi corrisposti	(11 275)	(9 110)
Flussi di cassa netti da attività operative	73 576	56 133
Acquisto di immobilizzazioni materiali	(8 713)	(36 891)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni materiali	1 915	70 005
Altri investimenti	(4)	-
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(6 803)	33 114
Variazione dei crediti verso la controllante	(38 914)	(76 393)
Aumenti di capitale	94 556	-
Altre variazioni del patrimonio netto	(593)	2
Azioni Proprie	(3 554)	-
Rimborso di finanziamenti bancari	(316 400)	(181 127)
Utilizzo di finanziamenti bancari	248 406	172 000
Dividendi	(25 000)	-
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(41 499)	(85 519)
Variazione della liquidità	25 275	3 727
Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide	25 275	3 727
Disponibilità liquide ad inizio periodo	13 932	10 494
Disponibilità liquide a fine periodo	39 206	14 222

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

US\$ (migliaia)	Capitale Sociale	Utili Portati a Nuovo	Altre Riserve	Totale
Saldo al 1 Gennaio 2007	159	154 367	(536)	153 990
Capitale sociale iniziale sottoscritto e versato	35	-	-	35
Dividendi	-	(25 000)	-	(25 000)
Aumenti di capitale	149 807	(128 814)	73 528	94 521
Altre variazioni	(51)	(553)	516	(107)
Azioni Proprie	-	-	(3 554)	(3 554)
Utile del periodo	-	66 888	-	66 888
Saldo al 30 Settembre 2007	149 950	66 888	69 935	286 773

NOTE ESPLICATIVE

Il Gruppo d'Amico International Shipping ha adottato gli IFRS (International Financial Reporting Standards) e gli IAS (International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) e approvati dall'Unione Europea. Nel termine IFRS sono inclusi anche tutti gli IAS (International Accounting Standard) in vigore, nonché tutte 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*. Gli importi sono espressi in Dollari USA, valuta funzionale utilizzata dal Gruppo.

1. PRINCIPI CONTABILI

La relazione relativa ai risultati del terzo 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 US\$ relative a fondi ammortamento, evidenziate nel bilancio inserito nel prospetto informativo per la procedura di ammissione alla quotazione, sono state eliminate dai conti trimestrali e semestrali 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.

PRINCIPI DI CONSOLIDAMENTO

La presente relazione trimestrale illustra i risultati conseguiti dalla società controllante, d'Amico International Shipping SA, e dalle sue controllate nel terzo trimestre 2007 e nei nove mesi conclusi al 30 settembre 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 di d'Amico Tanker Limited, società che si occupa della operatività Tanker del Gruppo d'Amico. I risultati trimestrali comprendono quindi quelli 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 state consolidate, 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 di impiego 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 e gli 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 valutare i flussi finanziari futuri si effettuano stime relative alle future tariffe di noleggio, ai costi operativi, alla vita utile residua ed ai valori residui delle 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), di Marine Diesel Oil (MDO) e di Luboil a bordo delle navi. Le rimanenze di carburanti IFO ed MDO a bordo delle navi sono iscritte in bilancio al valore di costo, calcolate utilizzando il metodo FIFO, mentre le rimanenze di Luboil sono valutate al costo di rimpiazzo.

IMPOSTE

La società e le sue controllate adottano il regime di tassazione di Tonnage Tax irlandese per tutte le proprie attività che possono rientrare in tale opzione. Alcune attività secondarie non possono rientrare nel regime di *tonnage tax*, continueranno quindi ad essere soggette alle aliquote ordinarie previste per la tassazione societaria, e daranno inoltre origine ad attività e passività fiscali differite. L'onere relativo alla *tonnage tax* è incluso fra gli oneri fiscali nel bilancio consolidato. Per tutte le attività che non ricadono nel regime di *tonnage tax*, l'onere fiscale è determinato in base ai risultati dell'esercizio, rettificati sulla base di alcuni elementi non esenti o non ammessi in deduzione, ed è calcolato sulla base dell'aliquota fiscale in vigore alla data di redazione del bilancio, ed è calcolato 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 passività fiscali differite sono compensate se relative 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 DI 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.

I risultati d'esercizio relativi ad alcune controllate minori, i cui bilanci non sono redatti in dollari USA, vengono convertiti nel bilancio consolidato facendo riferimento al tasso di cambio medio, mentre i saldi vengono convertiti facendo riferimento ai tassi di cambio di fine esercizio. Le differenze di cambio risultanti dalla ri-conversione in sede di apertura di bilancio vengono imputate direttamente a patrimonio netto.

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 dei bilanci intermedi 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

US\$ (migliaia)	3° Trimestre 2007	3° Trimestre 2006	9 Mesi 2007	9 Mesi 2006
	70 532	73 324	242 620	225 062

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

3. COSTI DIRETTI DI VIAGGIO

US\$ (migliaia)	3° Trimestre 2007	3° Trimestre 2006	9 Mesi 2007	9 Mesi 2006
Carburanti (bunker)	(7 450)	(6 810)	(26 115)	(21 494)
Commissioni	(1 773)	(1 131)	(5 123)	(5 928)
Oneri portuali	(3 597)	(2 683)	(13 804)	(12 557)
Altri costi	(18)	(6)	(124)	(2)
Totale	(12 837)	(10 630)	(45 166)	(39 351)

I costi diretti di viaggio sono costi operativi relativi all'utilizzo (diretto o mediante *partnership*) delle navi della flotta in viaggi effettuati per contratti spot e COA (contracts of

affreightments – contratti di trasporto). I contratti di noleggio *Time Charter* sono espressi al netto dei costi diretti di viaggio.

4. RICAVI BASE *TIME CHARTER*

US\$ (migliaia)	3° Trimestre 2007	3° Trimestre 2006	9 Mesi 2007	9 Mesi 2006
	57 695	62 695	197 453	185 711

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

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

US\$ (migliaia)	3° Trimestre 2007	3° Trimestre 2006	9 Mesi 2007	9 Mesi 2006
Costi per noleggi passivi	(22 524)	(25 398)	(72 583)	(79 745)
Altri costi operativi diretti	(8 331)	(7 054)	(24 776)	(20 312)
Spese generali ed amministrative	(3 881)	(1 930)	(14 780)	(6 046)
Altri ricavi operativi	1 211	690	2 696	2 070

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 i costi del 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

US\$ (migliaia)	3° Trimestre 2007	3° Trimestre 2006	9 Mesi 2007	9 Mesi 2006
	-	-	-	29 978

Essi comprendono inoltre l'ammortamento delle spese sostenute per i bacini delle navi di proprietà, ed altri importi minori relativi all'ammortamento di arredi, accessori ed attrezzature. Nel primo trimestre del 2007 non si sono verificate vendite di imbarcazioni.

7. AMMORTAMENTI

US\$ (in migliaia)	3° Trimestre 2007	3° Trimestre 2006	9 Mesi 2007	9 Mesi 2006
	(7 243)	(5 868)	(21 981)	(16 965)

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, nonché l'ammortamento di arredi, accessori e attrezzature.

L'ammortamento dei costi di bacino è stato di 1,2 milioni di US\$ per il 2006, e di 1,0 milioni di US\$ per i primi nove mesi del 2007, mentre per il terzo trimestre 2006 e 2007 è stato rispettivamente di 0,4 e 0,3 milioni di US\$.

8. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI

US\$ (migliaia)	3° Trimestre 2007	3° Trimestre 2006	9 Mesi 2007	9 Mesi 2006
Costi di finanziamento	195	(3 390)	(10 504)	(12 535)
Proventi finanziari	758	113	1 628	261
Oneri finanziari netti	954	(3 278)	(8 876)	(12 275)

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.

Le operazioni su strumenti finanziari derivati in valuta estera hanno determinato nel terzo trimestre un guadagno di 1,4 milioni di US\$, mentre per i primi nove mesi del 2007 la perdita è stata di 0,6 milioni di US\$. Nei primi tre trimestri del 2006 non vi erano posizioni in derivati su valuta estera.

I costi relativi alle operazioni di swap su tassi di interesse effettuate nei primi nove mesi del 2007 e del 2006 sono stati pari rispettivamente a 0,4 milioni e 1 milione di US\$, mentre nel terzo trimestre del 2006 erano state pari a 0,3 milioni di US\$. Nel corso del terzo trimestre del 2007 non sono state invece effettuate operazioni di swap.

9. IMPOSTE SUL REDDITO

US\$ (migliaia)	3° Trimestre 2007	3° Trimestre 2006	9 Mesi 2007	9 Mesi 2006
	135	(1 843)	9 896	(6 647)

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 per il 2006 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 state assoggettate ad un'aliquota fiscale del 20%.

Tuttavia, nel mese di giugno del 2007 d'Amico Tankers limited è stata ammessa al regime fiscale della *Tonnage Tax* irlandese con decorrenza 1 gennaio 2007. In tale regime l'imposizione fiscale è basata sui ricavi presunti conseguiti dalla flotta controllata, definiti in relazione al tonnellaggio totale netto.

L'ingresso in tale regime ha determinato l'integrale ripresa del saldo risultante all'inizio dell'esercizio 2007 relativo alle passività fiscali differite, pari a 10,1 milioni di US\$, integralmente imputato ad utile. Le imposte sui redditi relative al terzo trimestre 2007 risultano da una riduzione delle passività fiscali relative all'esercizio 2006 e da una revisione al ribasso degli oneri relativi alla tonnage tax per il primo semestre del 2007.

10. ATTIVITÀ IMMATERIALI

Le attività immateriali (pari a 196 mila US\$ al 30 settembre 2007) rappresentano i costi di acquisto, al netto degli ammortamenti, delle licenze software.

11. ATTIVITÀ MATERIALI

US\$ (migliaia)	La Flotta	Bacino	Altre Attività	Totale Attività Materiali
Costi				
Al 1° Gennaio 2007	411 428	3 050	2 042	416 519
Incrementi	5 971	2 029	506	8 507
Accantonamenti per riduzioni di valore	-	-	2	-
Dismissioni	-	(717)	(2 044)	(2 761)
Differenze di Cambio	-	-	-	-
Al 30 Settembre 2007	417 399	4 362	506	422 268
Ammortamenti				
Al 1° Gennaio 2007	37 949	871	129	38 949
Quota di ammortamento del periodo	20 704	1 212	57	21 974
Dismissioni	-	(717)	(129)	(846)
Differenze di Cambio	-	-	2	2
Al 30 Settembre 2007	58 653	1 366	59	60 001
Valore Contabile Netto				
Al 30 Settembre 2007	358 746	2 996	447	362 189
Al 31 Dicembre 2006	373 479	2 179	1 913	377 571

Le immobilizzazioni materiali comprendono:

- La Flotta - compresi i costi per l'acquisizione delle imbarcazioni ed i pagamenti effettuati ai cantieri per le imbarcazioni in costruzione;
- I Bacini - comprendono i costi di bacino sostenuti per la flotta del Gruppo;
- Altre immobilizzazioni - comprendono arredi, accessori e attrezzature. Al 31 dicembre 2006 era compresa anche la quota di un aeromobile di proprietà di d'Amico Tankers Limited, che tuttavia è stata venduta nel primo trimestre del 2007.

La linea di credito attualmente in essere prevede l'iscrizione di ipoteche su tutte le imbarcazioni di proprietà del Gruppo.

12. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE MATERIALI

Al 30 settembre 2007 le immobilizzazioni finanziarie materiali (pari a 4.000 US\$) rappresentavano il valore contabile della partecipazione in Handytankers K/S.

13. ATTIVITÀ CORRENTI

US\$ (migliaia)	AI 30 Settembre 2007	AI 30 Giugno 2007	AI 31 Dicembre 2006
Rimanenze	5 197	7 223	5 213
Crediti a breve ed altre attività correnti	39 303	40 103	39 149
Disponibilità liquide e Mezzi equivalenti	39 206	57 070	13 932
Totale	83 707	104 396	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 30 settembre 2007 comprendono crediti commerciali esigibili per 31,4 milioni di US\$ ed altri crediti esigibili per 1,9 milioni di US\$. Altre attività correnti alla fine dei primi nove mesi del 2007 sono composte da anticipi e da ratei e risconti attivi per 6,0 milioni di US\$.

Le disponibilità liquide ed i mezzi equivalenti si riferiscono alle disponibilità monetarie di fine periodo, rappresentate principalmente da depositi a breve. Tale voce comprende anche disponibilità liquide per 2,5 milioni di US\$ detenute presso le società del Pool, e che verranno distribuite ai partecipanti del pool stesso.

14. PASSIVITÀ NON CORRENTI

US\$ (migliaia)	AI 30 Settembre 2007	AI 30 Giugno 2007	AI 31 Dicembre 2006
Banche ed altri finanziatori	133 406	168 327	187 724
Altre passività non correnti	-	-	10 169
Totale	133 406	168 327	197 893

Al 30 settembre 2007 il saldo dei debiti nei confronti di banche e di altri finanziatori è interamente riconducibile all'utilizzo per 135,0 milioni di US\$ (al lordo della quota parte non ammortizzata degli oneri connessi, pari ad 1,6 milioni di US\$, corrisposti al momento dell'accensione del finanziamento) della linea di credito *revolving* per 350,0 milioni di US\$ (di cui 334,5 milioni di US\$ disponibili per utilizzo al 30 settembre 2007) negoziata con Calyon e con altre banche. I termini e le condizioni principali relativi a tale nuova linea di credito sono stati descritti nella sezione "Relazione sulla Gestione".

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 US\$, (di cui 185,4 milioni di US\$ corrispondente all'indebitamento non corrente), e di rimborsare debiti per 38,8 milioni di US\$ in scadenza al 31 dicembre 2006 a favore di parti correlate (controllate della società capofila d'Amico Società di Navigazione S.p.A.). Il debito nei confronti di parti correlate al 31 dicembre 2006, (36,5 milioni di US\$ di passività correnti, e da 2,3 milioni di passività non correnti) che è compreso nella voce in esame. Al 31 marzo 2007 tali debiti rappresentavano finanziamenti effettuati in qualità di azionista da parte di

d'Amico International SA, società controllante di d'Amico International Shipping, a favore di d'Amico Mitsubishi Shipping, società a sua volta controllata da d'Amico International Shipping.

Le altre passività non correnti al 31 dicembre 2006 sono rappresentate da oneri fiscali differiti. L'ingresso di d'Amico International Shipping nel regime di *tonnage tax* nel giugno del 2007 ha determinato una ripresa di tali importi al 30 settembre 2007.

15. PASSIVITÀ CORRENTI

US\$ (migliaia)	AI 30 Settembre 2007	AI 30 Giugno 2007	AI 31 Dicembre 2006
Banche ed altri finanziatori	-	-	16 000
Altre passività finanziarie correnti	-	-	36 496
Debiti a breve ed altre passività correnti	25 917	26 441	31 536
Totale	25 917	26 441	84 032

La voce Banche ed altri finanziatori 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 30 settembre 2007 poiché l'ammortamento degli importi utilizzati non è previsto contrattualmente e poiché la disponibilità della linea di credito nei prossimi 12 mesi al netto delle riduzioni previste non sarà inferiore all'indebitamento al 30 settembre 2007. 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 al 31 dicembre 2006 comprendevano finanziamenti per 36,5 milioni di US\$ da parte 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 30 settembre 2007 comprendono principalmente debiti commerciali e ratei e risconti passivi per 24,8 milioni di US\$.

16. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Nel corso dei primi nove mesi 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

Tali operazioni comprendono per i primi nove mesi 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 2,5 milioni di US\$. Inoltre, ancora nei primi nove mesi 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 14,5 milioni di US\$. Le operazioni con parti correlate comprendono inoltre l'acquisto per 21,5 milioni di US\$ di *Intermediate Fuel Oil* e di *Marine Diesel Oil* presso la Rudder SAM, una delle società controllate del Gruppo d'Amico. Il conto economico del Gruppo relativo ai primi tre trimestri del 2007 comprende anche spese

per interessi addebitate da d'Amico Finance per 1,2 milioni di US\$ e relative a finanziamenti che al 30 giugno 2007 risultavano integralmente rimborsati.

L'accordo per la gestione delle navi sottoscritto fra d'Amico Tankers Ltd e d'Amico Ireland Limited è stato rinnovato con effetto 1° agosto 2007 a favore di d'Amico Società di Navigazione SpA. Restano invariati tutti i termini e le condizioni previsti da tale accordo, compresa anche la remunerazione.

Il 5 novembre 2007, d'Amico Società di Navigazione S.p.A. e d'Amico International Shipping S.A hanno stipulato un accordo in base al quale d'Amico Società di Navigazione S.p.A fornirà al Gruppo servizi di consulenza inerenti gli aspetti riguardanti gli aspetti regolamentari di Borsa Italiana.

17. STRUMENTI DERIVATI

d'Amico International Shipping ha coperto la propria esposizione nei confronti dello yen relativa alle opzioni di acquisto sulla High Trust e sulla High Priority, effettuando un acquisto forward sullo yen. Tali contratti forward erano in essere al 30 settembre 2007 per un valore nominale complessivo pari a 3.319,7 milioni di yen per la High Trust, e di 3.015,0 milioni di yen per la High Priority, e sono venuti a scadenza rispettivamente il 2 e il 9 ottobre 2007. Al 30 settembre 2007 d'Amico non aveva altre esposizioni su strumenti derivati poiché a fine marzo 2007 sono stati chiusi i contratti swap su tassi di interesse che risultavano in essere al 31 dicembre 2006.

18. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

IMPEGNI

Al 30 settembre 2007 gli impegni complessivi del Gruppo erano pari a 189,9 milioni di US\$, di cui 115,1 milioni di US\$ relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi. Tali impegni comprendono:

- Pagamenti relativi al 51% di due imbarcazioni acquistate in joint-venture con Mitsubishi tramite d'Amico Mitsubishi Shipping, pari a 4,32 miliardi di yen (37,5 milioni di US\$¹), di cui gli impegni in scadenza nei prossimi 12 mesi sono pari a 0,45 miliardi di yen (3,9 milioni di US\$¹);
- Pagamenti relativi al 50% di quattro imbarcazioni acquistate in joint venture con St Shipping PTE Limited (società del Gruppo Glencore International AG). La nostra quota di tali impegni ammonta a 97,2 milioni di US\$, dei quali la parte di nostra competenza per i prossimi dodici mesi è pari a 55,9 milioni di US\$.
- Pagamento finale per l'opzione di acquisto della High Trust, pari a 3,3 miliardi di yen (29,0 milioni di US\$²), effettuato in data 2 ottobre 2007. Il costo totale dell'imbarcazione, comprensivo dell'anticipo versato il 26 luglio 2007, è stato pari a 32,0 milioni di US\$.
- Pagamento finale per l'opzione di acquisto della High Priority, pari a 3,0 miliardi di yen (26,3 milioni di US\$²), effettuato in data 9 ottobre 2007. Il costo totale dell'imbarcazione, comprensivo dell'anticipo versato il 28 settembre 2007, è stato pari a 29,1 milioni di US\$

Alla data del 30 settembre 2007 la misura minima degli impegni del Gruppo per noleggi operativi era pari a 984,6 milioni di US\$³, di cui 105,5 milioni di US\$³ nei prossimi 12 mesi.

OPZIONI DI ACQUISTO

Come già in precedenza evidenziato, d'Amico Tankers Ltd. ha esercitato le opzioni di acquisto relative alla High Trust ed alla High Priority, imbarcazioni per la quale la società aveva in precedenza un accordo di *time charter*. Oltre a tali opzioni, d'Amico Tankers Ltd. ne ha in corso altre 13 (equivalenti a 10,1 imbarcazioni, poiché alcune di esse sono controllate parzialmente), sempre relative ad imbarcazioni in *time charter*, 7 delle quali (equivalenti a 6,3 imbarcazioni) già sotto il suo controllo, mentre per le altre è in attesa di consegna. 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. E' da sottolineare che i prezzi di esercizio concordati relativi a un certo numero di tali opzioni sono sensibilmente inferiori rispetto al valore di mercato delle imbarcazioni a noleggio.

CONTROVERSIE LEGALI IN CORSO

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

Convertito al tasso di cambio Yen/US\$ del 19 ottobre 2007 pari a 115,38 Yen per 1 US\$.

² Convertito al tasso di cambio Yen/US\$ alle rispettive date di pagamento, pari a 114,1 yen per 1 US\$ al 3 ottobre 2007 per la High Trust, ed a yen 114,65 al 9 ottobre 2007 per la High Priority.

³ Escluse le spese per i contratti di *time charter* della High Trust e della High Priority a partire dalle rispettive date di acquisto: 5 e 12 ottobre 2007

TASSAZIONE DIFFERITA IN REGIME DI TONNAGE TAX

A partire dal 1° gennaio 2007 il Gruppo è stato ammesso al regime di *tonnage tax* irlandese, il quale prevede che nel caso in cui le imbarcazioni vengano vendute senza essere rimpiazzate entro uno specifico lasso di tempo, o nel caso in cui il gruppo perda i requisiti necessari per continuare a godere di tale regime fiscale, vi possa essere un recupero a tassazione secondo il regime ordinario. Tale passività fiscale teorica massima è stata stimata al 30 settembre in 6,1 milioni di US\$, assumendo che tutte le navi di proprietà alla data del 31 dicembre 2006 vengano vendute per il valore netto contabile e tali transazioni comportino una plusvalenza fiscalmente rilevante secondo il regime ordinario. La passività potenziale tende a diminuire, per poi azzerarsi, nel corso dei cinque anni successivi all'ingresso nel regime di *tonnage tax*. Nessun accantonamento è stato effettuato poiché si prevede che, ragionevolmente, nessuna passività emergerà a tale proposito.

19. SOCIETÀ DEL GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

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

Nome	Sede legale	Capitale Sociale	Valuta	% Controllo	Metodo di Consolidam.
d'Amico International Shipping S.A.	Lussemburgo	149 949 907	USD		
d'Amico Tankers Limited	Dublino/Irlanda	100 000	EUR	100,0%	Integrale
High Pool Tankers Limited	Dublino/Irlanda	2	EUR	100,0%	Integrale
Glenda International Management Ltd	Dublino/Irlanda	2	EUR	100,0%	Integrale
Glenda International Shipping Ltd	Dublino/Irlanda	200	USD	100,0%	Integrale
DMS Shipping Ltd	Dublino/Irlanda	100 000	USD	51,0%	Proporzionale
d'Amico Tankers Monaco Sam	Monaco	150 000	EUR	100,0%	Integrale
d'Amico Tankers UK Ltd	Londra / UK	50 000	USD	100,0%	Integrale
d'Amico Tankers Singapore Pte Ltd	Singapore	50 000	USD	100,0%	Integrale