

d'Amico International Shipping S.A.

Relazione finanziaria Primo semestre / Secondo trimestre 2009

Il presente documento è disponibile sul sito www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, Boulevard Royal 25C

Capitale sociale US\$149.949.907 al 30 giugno 2009

INDICE

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	3
DATI DI SINTESI.....	4
RELAZIONE INTERMEDIA SULLA GESTIONE	
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING	5
ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO	9
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL SEMESTRE	16
FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DEL SEMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.....	17
BILANCIO CONSOLIDATO AL 30 GIUGNO 2009	19
• CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO	19
• CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO.....	19
• STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO	20
• RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO	21
• NOTE.....	23
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	

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

John Joseph Danilovich

Heinz Peter Barandun

(1) *Membro del Comitato Esecutivo*

(2) *Amministratore non Esecutivo - Independent Director*

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

SOCIETÀ DI REVISIONE

Moore Stephens S.à.r.l., Luxembourg

DATI DI SINTESI

DATI FINANZIARI

2° trimestre 2009	2° Trimestre 2008 (*)	US\$ migliaia	1° semestre 2009	1° semestre 2008 (*)
44 282	63 155	Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)	98 480	120 426
9 024	25 392	Risultato operativo lordo/ EBITDA	24 546	50 178
20.38%	40.2%	<i>margin</i> sul TCE in %	24.93%	41.7%
126	17 420	Risultato operativo/ EBIT	6 919	33 554
2.9%	27.6%	<i>margin</i> sul TCE in %	7.03%	27.9%
(1 392)	14 104	Utile netto	7 209	27 220
(3.14)%	22.3%	<i>margin</i> sul TCE in %	7.32%	22.6%
(0.0093)	0.2603	Utile / (Perdita) per azione	0.0481	0.4960
7 038	24 437	Flussi di cassa operativi	28 530	40 151
17 436	8 768	Investimenti lordi	30 384	165 338

(*) Per omogeneità di confronto, gli importi relativi al 2008 sono forniti al netto delle plusvalenze da vendita navi rispettivamente di US\$ 24,9 milioni nel secondo trimestre 2008 e di US\$ 47,1 milioni nel primo semestre 2008

Al 30 giugno 2009 Al 31 dicembre 2008

714 424	724 154	Totale attività
147 395	142 235	Indebitamento finanziario netto
373 536	387 839	Patrimonio netto

ALTRI DATI OPERATIVI

2° trimestre 2009	2° trimestre 2008		1° semestre 2009	1° semestre 2008
16 504	21 271	Altri dati operativi - Ricavi <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) ⁽¹⁾	17 943	20 747
37.4	36.2	Evoluzione della Flotta - Numero medio di navi	37.2	35.7
15	17.0	- Di proprietà	15	16.9
17.3	14.4	- A noleggio	17.2	14.3
5.2	4.8	- A noleggio mediante pool	5.1	4.6
4.1%	1.5%	Giorni di off-hire/giorni-nave disponibili ⁽²⁾ (%)	3.3%	1.8%
60.15%	48.9%	Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/ giorni nave disponibili ⁽³⁾ (% copertura):	57.9%	49.8%

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

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

(3) Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili (%): questo dato rappresenta il numero di giorni in cui le imbarcazioni sono impiegate con contratti *time charter* e COAs (*Contracts of Affreightment*), ivi inclusi i giorni di non utilizzo (*off-hire days*), diviso il numero dei giorni-nave disponibili, definito come il numero di giorni compresi tra la consegna e la riconsegna di tutte le imbarcazioni nell'esercizio considerato

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

d'Amico International Shipping S.A. (DIS, il Gruppo o d'Amico International Shipping), è una società attiva nel trasporto internazionale via mare che, attraverso l'interamente controllata d'Amico Tankers Limited (Irlanda), gestisce una flotta di età media di circa 4,5 anni, inferiore a quella media delle navi del segmento che è di 9,73 anni (fonte: Clarkson). Tutte le navi del Gruppo DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di prodotti petroliferi raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e società di trading quali ExxonMobil, Total, Shell, Petrobras, PDVSA, ENOC, Cargil, Glencore e Vitol. Tutte le navi sono state inoltre costruite in ottemperanza alle norme IMO (International Maritime Organization) e MARPOL (the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships), ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e agli standard internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, merci quali olio di palma, oli vegetali e una gamma di altri prodotti chimici possono essere trasportati solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono specifici requisiti. Al 30 giugno 2009 il 76,7% delle navi della flotta d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di prodotti.

FLOTTA

La seguente tabella fornisce alcune informazioni sulla flotta comprendente **36,9 navi** al 30 giugno 2009:

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 III
High Progress	51,303	2005	STX, South Korea	IMO III
High Performance	51,303	2005	STX, South Korea	IMO III
High Valor	46,975	2005	STX, South Korea	IMO III
High Courage	46,975	2005	STX, South Korea	IMO III
High Endurance	46,992	2004	STX, South Korea	IMO III
High Endeavour	46,992	2004	STX, South Korea	IMO III
High Challenge	46,475	1999	STX, South Korea	IMO III
High Spirit	46,473	1999	STX, South Korea	IMO III
High Wind	46,471	1999	STX, South Korea	IMO III
High Presence	48,700	2005	Imabari, Japan	-
High Priority	46,847	2005	Nakai Zosen, Japan	-
A noleggio con opzione di acquisto				
High Nefeli	45,976	2003	STX, South Korea	IMO III
High Prosperity	48,711	2006	Imabari, Japan	-
High Century	48,676	2006	Imabari, Japan	-
A noleggio senza opzione di acquisto				
High Saturn	51,149	2008	STX, South Korea	IMO III
High Mars	51,149	2008	STX, South Korea	IMO III
High Mercury	51,149	2008	STX, South Korea	IMO III
High Jupiter	51,149	2008	STX, South Korea	IMO III
High Glory	45,700	2006	Minami Nippon, Japan	-
High Glow	46,846	2006	Nakai Zosen, Japan	-
High Trader	45,879	2004	Shin Kurushima, Japan	-
High Energy	46,874	2004	Nakai Zosen, Japan	-
High Power	46,874	2004	Nakai Zosen, Japan	-
High Enterprise	45,800	2009	Shin Kurushima, Japan	IMO III

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 Roma	40,081	2003	Shina, South Korea	IMO III
Cielo di Milano	40,096	2003	Shina, South Korea	IMO III
Cielo di Napoli	40,083	2002	Shina, South Korea	IMO III

Flotta Handysize a noleggio con accordi consortili

Nome della nave	Tpl (dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Interesse	Classe IMO
A noleggio senza opzione di acquisto					
Handytanker Spirit	34,671	2006	Dalian, China	50%	IMO III
Handytanker Unity	34,620	2006	Dalian, China	33%	IMO III
Handytanker Liberty	34,620	2006	Dalian, China	33%	IMO III
Tevere	37,178	2005	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
Fox	37,025	2005	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
Ocean Quest	34,999	2005	Dalian, China	25%	IMO III
Elbtank Denmark ¹	37,274	2002	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
Torm Ohio ¹	37,999	2001	Hyundai, South Korea	50%	IMO III
A noleggio con opzione di acquisto					
Handytankers Miracle	38,877	2008	Guangzhou, China	25%	IMO III
Melody	38,877	2008	Guangzhou, China	25%	IMO III
Malbec	38,499	2008	Guangzhou, China	100%	IMO III
Handytankers Magic	38,603	2009	Guangzhou, China	25%	IMO II

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

Impiego della flotta e Partnership

	<i>N. di Navi DIS</i>	<i>Navi totali del Consorzio</i>
Impiego diretto	11	n/d
Handytankers pool	8.9	96
High pool (navi MR)	5	8
Glenda Int'l (navi MR)	12	34
Totale	36.9	138

Al 30 Giugno 2009, d'Amico International Shipping impiegava direttamente otto navi MR (Medio Raggio) e tre Handysize attraverso contratti di noleggio a lungo termine con Exxon, Total e Glencore. Il Gruppo impiega una parte significativa delle proprie navi tramite accordi di partnership, che le permettono di dispiegare una flotta di navi su vasta scala e con ampia copertura geografica. Attraverso tali partnership, DIS è in grado di fornire un servizio completo ai propri clienti, consentendo di accrescere la copertura geografica per sfruttare opportunità economiche, con conseguente maggiore flessibilità nell'impiego della flotta.

Handytankers Pool – Consorzio con A.P. Moller-Maersk, Seaarland Shipping Management e Motia Compagnia di Navigazione S.p.A. gestiva 96 navi al 30 giugno 2009.

High Pool Tankers Limited – Consorzio con Nissho Shipping Co. Limited (Giappone) e Mitsubishi Corporation. Gestiva otto navi cisterna MR al 30 giugno 2009. d'Amico International Shipping, attraverso la d'Amico Tankers Limited, è responsabile in via esclusiva della gestione commerciale del consorzio, in particolare del noleggio, del chartering e dell'amministrazione.

GLENDIA International Management Limited – Accordo commerciale con Glencore/ST Shipping al fine di gestire le navi sotto un unico marchio, 'GLENDIA'. Al 30 giugno 2009, GLENDIA International Management Limited gestiva 34 navi cisterna MR.

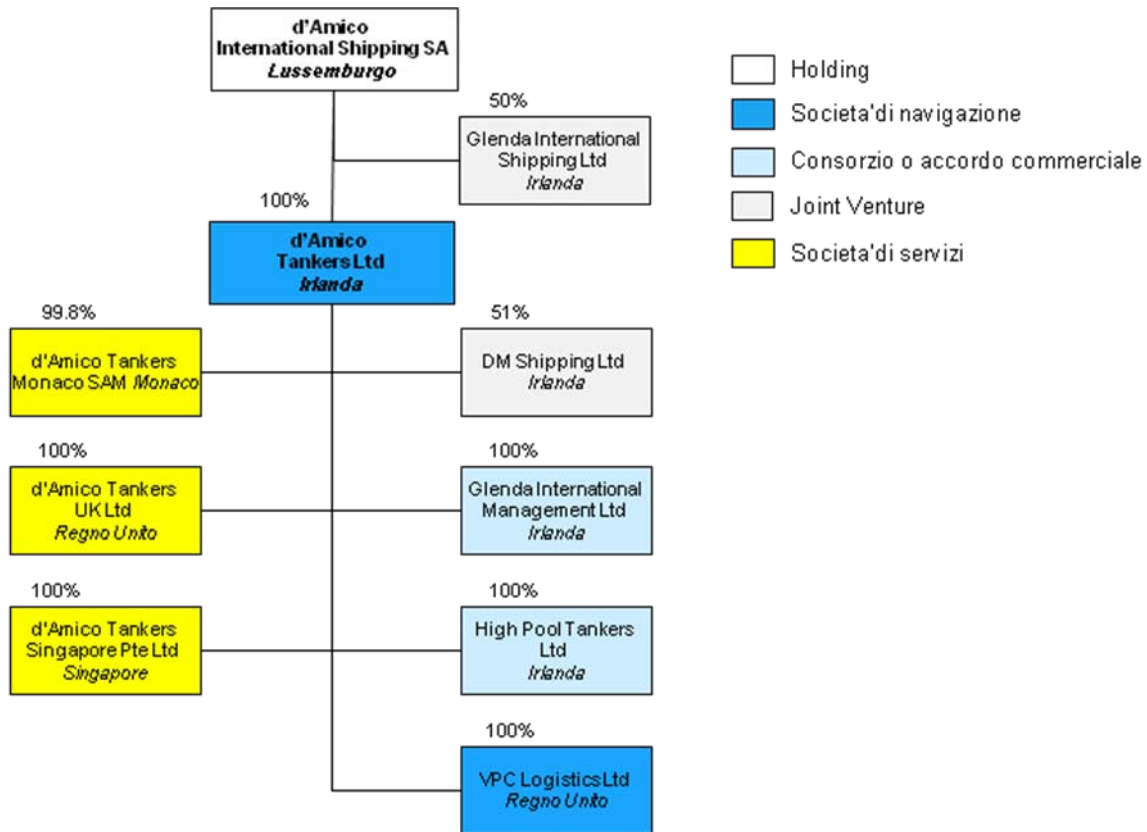
Oltre agli accordi consortili e commerciali, DIS ha costituito insieme a importanti partner strategici due joint venture: la prima joint venture, DM Shipping Ltd, consente a d'Amico International Shipping di ampliare le proprie relazioni con il Gruppo Mitsubishi e prevede un programma per la costruzione di due nuove navi MR con consegna nella seconda metà del 2009. La seconda joint venture, GLENDIA International Shipping, rafforza la partnership commerciale con il Gruppo Glencore e ha contratti per l'acquisto di 13 nuove navi cisterna MR con consegna prevista fra agosto 2009 e ottobre 2011.

d'Amico International Shipping fa parte del Gruppo d'Amico, leader mondiale nel trasporto marittimo, con oltre 70 anni di esperienza nel settore e la cui capogruppo è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Oggi il Gruppo d'Amico controlla circa 74 navi, parte di proprietà e parte in noleggio, delle quali 36,9 costituiscono la flotta DIS e operano nel mercato delle navi cisterna, mentre le rimanenti 37 sono navi dry-bulk controllate da d'Amico Dry Limited e d'Amico Shipping Italia S.p.A. Grazie alla lunga storia del Gruppo, d'Amico International Shipping può beneficiare di un marchio conosciuto e di una consolidata reputazione nel mercato internazionale. Inoltre, può contare sulla competenza del Gruppo d'Amico, che fornisce a tutte le navi della d'Amico International Shipping supporto per i servizi di assistenza tecnica e per tutti i prodotti e i servizi relativi al controllo di qualità, alla sicurezza e alle esigenze tecniche, compresa la gestione degli equipaggi e delle polizze assicurative.

d'Amico International Shipping è presente con i suoi uffici in Lussemburgo, a Dublino, Londra, Monaco e Singapore. Attraverso le rappresentanze presso gli uffici delle proprie partnership, opera anche a New York, Copenhagen, Venezia e Tokyo. Al 30 giugno 2009 il Gruppo impiegava 359 dipendenti come personale marittimo e 53 dipendenti come personale di terra.

STRUTTURA DEL GRUPPO

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



ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL PRIMO SEMESTRE E DEL SECONDO TRIMESTRE DEL 2009

I primi sei mesi del 2009 sono stati caratterizzati dal continuo calo nelle tariffe delle navi cisterna che ha influenzato i risultati, specialmente nel secondo trimestre dell'anno. Tenuto conto dell'andamento del mercato, la performance di d'Amico International Shipping (DIS), nel corso del primo semestre del 2009 è da ritenersi buona.

Il Gruppo ha conseguito nel corso del primo semestre un Utile netto di US\$ 7,2 milioni (perdita netta di US\$ 1,4 milioni nel secondo trimestre), con un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 24,5 milioni (US\$ 9,0 milioni nel secondo trimestre). In percentuale sul TCE, il margine dell'utile netto del primo semestre 2009 è stato del 7,3% e i ricavi base *time charter* medi per giorno di utilizzo sono stati di US\$ 17.943 (US\$ 16.504 nel secondo trimestre). La contrazione rispetto all'anno precedente, in cui DIS realizzò un utile netto di US\$ 27,2 milioni (esclusi i proventi dalla vendita di navi), è dovuta a condizioni di mercato molto diverse, come chiaramente dimostrato dal livello dei ricavi medi su base *time charter* per giorno di utilizzo, che nel primo semestre 2008 ammontavano a US\$ 20,747. L'elevata percentuale di copertura da contratti a medio-lungo termine a tariffa fissa, le significative efficienze nelle spese generali e amministrative e la solida posizione finanziaria della società, hanno comunque permesso di realizzare un utile netto, seppur ampiamente inferiore rispetto agli anni precedenti 2007 e 2008, che hanno rappresentato il picco dell'ultimo ciclo di mercato del settore.

Come già osservato nella relazione relativa al primo trimestre del 2009, nel mese di gennaio i proventi si sono mantenuti relativamente buoni grazie ai contratti conclusi nel corso del 2008. La richiesta di navi cisterna ha iniziato a diminuire nel mese di febbraio e in maniera più decisa a partire dal mese di marzo. Il mercato ha subito un'ulteriore flessione dopo il breve miglioramento nel mese di maggio, anche quale conseguenza dell'aumento dei prezzi del carburante (*bunker*) da inizio anno. I margini di raffinazione sono crollati nel corso del 2009 a causa della debole domanda di prodotti petroliferi raffinati e del significativo livello di scorte accumulate. Sia la domanda di trasporto di prodotti che l'attività di arbitraggio sulle lunghe distanze non hanno, d'altra parte, raggiunto i livelli degli anni precedenti. La maggiore offerta, dovuta alla forte immissione di nuove navi sul mercato, ha contribuito a creare un'ulteriore pressione sulle tariffe spot.

RISULTATI OPERATIVI

2° trimestre 2009	2° trimestre 2008	US\$ migliaia	1° semestre 2009	1° semestre 2008
57 065	84 274	Ricavi	128 497	157 232
(12 783)	(21 119)	Costi diretti di viaggio	(30 017)	(36 806)
44 282	63 155	Ricavi base time charter	98 480	120 426
(20 853)	(19 664)	Costi per noleggi passivi	(44 151)	(38 050)
(10 965)	(12 729)	Altri costi operativi diretti	(22 249)	(23 573)
(4 852)	(6 453)	Costi generali e amministrativi	(9 812)	(12 099)
1 412	1 083	Altri proventi operativi	2 278	3 474
-	24 925	Plusvalenze da vendita navi	-	47 154
9 024	50 317	Risultato operativo lordo / EBITDA	24 546	97 332
(8 898)	(7 972)	Ammortamenti	(17 627)	(16 624)
126	42 345	Risultato operativo / EBIT	6 919	80 708
(1 411)	(3 036)	Proventi (oneri) finanziari netti	553	(5 878)
(1 285)	39 309	Utile/(Perdita) prima delle imposte	7 472	74 829
(107)	(280)	Imposte sul reddito	(263)	(455)
(1 392)	39 029	Utile/(Perdita) del periodo	7 209	74 374

Ricavi: nel primo semestre del 2009 sono stati di US\$ 128,5 milioni (US\$ 157,2 milioni nel primo semestre del 2008).

La riduzione si deve alla contrazione della domanda di trasporto per navi cisterna che ha inciso notevolmente sul fatturato. Il numero medio di navi della flotta d'Amico International Shipping nel primo semestre 2009 è stato di 37,2, escludendo alcune noleggiate con contratti a breve termine, rispetto a 35,7 dello stesso periodo dell'anno precedente. Per effetto del timing del piano relativo alle spese di bacino, la percentuale di giorni-nave non disponibili nel primo semestre è stata del 3,3%, più elevata rispetto allo stesso periodo del 2008 (1,8%).

I ricavi del secondo trimestre 2009 ammontano a US\$ 57,1 milioni contro 84,3 milioni del secondo trimestre 2008. Tale importo riflette il negativo andamento del mercato nel secondo trimestre di quest'anno rispetto al primo, nonché la generale flessione delle attività legate alle navi cisterna rispetto al 2008.

Costi diretti di viaggio: nel primo semestre del 2009 sono stati di US\$ 30,0 milioni (US\$ 36,8 milioni nel primo semestre del 2008). Il saldo del secondo trimestre 2009 ammonta a US\$ 12,8 milioni contro i 21,1 milioni del secondo trimestre 2008. La diminuzione è dovuta principalmente alla minore operatività e, in parte, alla differenza nel numero medio di navi utilizzate nei periodi considerati. Il dato del primo semestre 2009 include anche US\$ 4,6 milioni di costi per noleggi passivi a breve termine relativi a navi gestite da DIS nel corso del periodo, ma che non fanno parte della flotta.

La notevole pressione sulle tariffe spot, particolarmente forte a partire dalla fine del primo trimestre di quest'anno, ha inciso significativamente sui risultati del primo semestre e del secondo trimestre. I **Ricavi base time charter** per il primo semestre del 2009 sono stati di US\$ 98,5 milioni, registrando una riduzione del 18,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (US\$ 120,4 milioni). Nel secondo trimestre 2009 i ricavi base time charter ammontano a US\$ 44,3 milioni (US\$ 63,2 milioni nel secondo trimestre 2008) con una contrazione del 29,9%.

La crescita della flotta (37,2 navi nel primo semestre 2009 contro 36 navi impiegate nel corso del primo semestre dell'anno precedente) ha solo parzialmente compensato la contrazione del mercato, dovuta alla

scarsa domanda di prodotti petroliferi. Nel primo semestre 2009 sono stati registrati ricavi medi giornalieri su base time charter di US\$ 17.943 rispetto a US\$ 20.747 dello stesso semestre del 2008. Tale performance è attribuibile alla contrazione dei noli spot registrata nel secondo trimestre 2009 (US\$ 16.504) rispetto al primo trimestre dello stesso anno (US\$ 19.375).

In considerazione dell'attuale scenario, DIS ha portato la copertura derivante da contratti di medio-lungo periodo a tariffa fissa a circa il 58% per il primo semestre 2009 (dal 56% dei primi tre mesi del 2009 e rispetto al 49,8% del primo semestre del 2008). Tale incremento nella copertura, già previsto alla fine dell'anno precedente, è volto a garantire un livello adeguato e accettabile di redditività.

I **costi per noleggi passivi** relativi alle navi a noleggio ammontano, per il primo semestre 2009, a US\$ 44,2 milioni (US\$ 38,1 nel primo semestre 2008). Tale aumento è dovuto, in primo luogo, alla crescita nel numero di navi a noleggio (una media di 22,3 nel primo semestre 2009 contro 18,9 nel primo semestre 2008), al loro costo medio lievemente maggiore, in seguito alla consegna di alcune nuove moderne navi durante l'anno precedente, e alle quattro opzioni di acquisto esercitate nel 2008. Nel secondo trimestre del 2009, la tendenza dei costi dei noleggi passivi (US\$ 20,9 milioni, rispetto a US\$ 19,7 milioni nel secondo trimestre 2008 e US\$ 23,3 milioni nel primo trimestre 2009) è migliorata, grazie alla riduzione delle tariffe spot ed alla conseguente riduzione delle componenti variabili dei costi di noleggio previsti da alcuni contratti di noleggio.

Gli **altri costi operativi diretti**, che comprendono i costi per equipaggi, spese tecniche, lubrificanti e costi assicurativi, sono stati di US\$ 22,2 milioni rispetto a US\$ 23,6 milioni nel primo semestre 2008.

Tali costi sono strettamente collegati alla gestione delle navi di proprietà. A seguito della riduzione nel numero di navi proprie (da 16,9 a 15 in media), gli importi per il primo semestre del 2009 sono inferiori allo stesso periodo dell'anno precedente. Nel secondo trimestre 2009 tali costi operativi sono stati di US\$ 10,9 milioni (US\$ 12,7 milioni nel secondo trimestre 2008). E' da tenere tuttavia in considerazione la circostanza che, il saldo di tale voce dipende anche dalla tempistica dei costi tecnici e della manutenzione ordinaria. Su base giornaliera, tenuto conto della dinamica dei costi assicurativi registrata lo scorso anno, caratterizzata da un generale aumento dei premi per tutto il settore, non si è verificato alcun aumento di rilievo nei costi operativi rispetto al 2008.

La significativa riduzione delle **spese generali e amministrative** ha avuto un'incidenza positiva nel primo semestre. Il saldo sul periodo ammonta a US\$ 9,8 milioni, in riduzione rispetto agli US\$ 12,0 milioni rilevati nel primo semestre 2008. Escludendo gli effetti dovuti al minor costo delle opzioni su azioni (componente non monetaria), prevista per l'anno in corso nei costi del personale, il miglioramento è stato del 15%. Tale risultato è attribuibile a generali efficienze, in particolare su costi per consulenze, viaggi e costi promozionali. Un contributo positivo lo ha portato anche un tasso di cambio dollaro USA più favorevole durante il primo semestre 2009.

Altri proventi operativi: nel primo semestre 2009 sono stati di US\$ 2,3 milioni (US\$ 3,5 milioni nel primo semestre 2008). Il saldo del secondo trimestre 2009 ammonta a US\$ 1,4 milioni, contro US\$ 1,0 milioni del secondo trimestre 2008. La voce, oltre alle commissioni di noleggio da navi di terzi gestite attraverso i consorzi, include indennizzi relativi a reclami per US\$ 0,3 milioni.

Nel primo semestre 2009 non sono state realizzate cessioni di navi, pertanto non vi sono **plusvalenze da vendite di navi**. Nel primo semestre 2008 era stato realizzato un provento di US\$ 47,2 milioni grazie alla vendita di 2 navi.

Risultato operativo lordo (EBITDA): US\$ 24,5 milioni nel primo semestre 2009 contro US\$ 50,1 nel primo semestre 2008 (US\$ 97,3 milioni includendo i ricavi dalla vendita di navi). In termini percentuali, rispetto ai ricavi base time charter, il margine operativo lordo è stato del 24,9% rispetto al 41,7% del primo semestre 2008 (al netto dei ricavi dalla vendita di navi). Nel secondo trimestre 2009 il Risultato operativo lordo è stato di US\$ 9,0 milioni (20,4%) rispetto a US\$ 25,4 milioni (40,2%) realizzati nello stesso periodo dell'anno precedente. Tale importante variazione negativa si registra in seguito alla contrazione del settore dei trasporti marittimi ed in particolare di navi cisterna, dovuta alla recessione globale che ha provocato il crollo delle tariffe. Data la struttura dei costi, la redditività è influenzata direttamente ed in misura significativa dal livello dei noli sul mercato. Il margine operativo lordo del primo semestre 2009 permette comunque a DIS di generare un buon livello di flussi di cassa operativi.

Ammortamenti: gli oneri dei primi sei mesi del 2009 (US\$ 17,6 milioni) si riferiscono alle 15 navi di proprietà. Rispetto alla stessa cifra registrata nel primo semestre del 2008 (US\$ 16,6 milioni), va rilevato che la diminuzione nel numero medio delle navi di proprietà (da 16,9 nel primo trimestre 2008 a 15 quest'anno) è stata compensata dalla significativa riduzione dei prezzi dell'acciaio, che ha portato ad un aumento del valore ammortizzabile delle navi. Nel primo trimestre del 2009 gli ammortamenti sono stati di US\$ 8,9 milioni (US\$ 8,0 milioni nel secondo trimestre del 2008).

Risultato operativo (EBIT): per il semestre concluso al 30 giugno 2009 ammonta a US\$ 6,9 milioni, pari a un margine del 7,0% sui ricavi base time charter, contro US\$ 33,6 milioni del primo semestre 2008 (27,9% di margine) che diventano US\$ 80,7 milioni se si includono le plusvalenze da vendita di navi sullo stesso periodo. Per il secondo trimestre 2009 il risultato operativo, US\$ 0,1 milioni, è di sostanziale pareggio, rispetto agli US\$ 17,4 milioni dello stesso periodo dell'anno precedente (US\$ 42,3 milioni se si includono le plusvalenze da vendita di navi). Come già evidenziato per il Risultato operativo lordo, la riduzione rispetto all'anno scorso è spiegata dal trend di mercato delle navi cisterna, che influisce negativamente sulle tariffe giornaliere time charter. Elemento estremamente positivo è la solida posizione finanziaria della Società. Nel primo semestre 2009 il Gruppo ha registrato **proventi finanziari netti** per US\$ 0,6 milioni rispetto a US\$ 5,9 milioni del primo semestre 2008. Il saldo del primo semestre 2009 comprende oneri finanziari (interessi) sui debiti in essere per US\$ 4,7 milioni, l'utile di US\$ 3,1 milioni derivante dalla conversione in dollari USA del prestito Mizuho denominato in Yen giapponesi, i corrispettivi incassati e relativi al contratto di noleggio a scafo nudo della M/T High Harmony e M/T High Consensus di US\$ 2,2 milioni. Nel secondo trimestre del 2009 gli oneri finanziari netti sono stati di US\$ 1,4 milioni (US\$ 3,0 milioni nel secondo trimestre del 2008).

Utile prima delle imposte: nel primo semestre 2009 è stato di US\$ 7,5 milioni, rispetto a US\$ 27,7 milioni nel primo semestre 2008 (US\$ 74,9 incluse le plusvalenze da vendita di navi). Nel secondo trimestre DIS ha registrato una perdita prima delle imposte di US\$ 1,3 milioni, rispetto a un utile prima delle imposte di US\$ 14,4 milioni relativo al secondo trimestre 2008 (US\$ 39,3 milioni inclusi i ricavi dalla vendita di navi).

Imposte sul reddito: in seguito all'ammissione della principale controllata operativa d'Amico Tankers Limited al regime di *tonnage tax* irlandese nel 2007, le Imposte sul reddito non costituiscono una voce di rilievo per il Gruppo. Il saldo per il periodo chiuso al 30 giugno 2009 è di US\$ 0,3 milioni (US\$ 0,1 milioni nel secondo trimestre 2009) si riferisce essenzialmente alle imposte sugli utili nominali delle navi, che dipendono dalle loro caratteristiche dimensionali e non dagli utili effettivamente realizzati dalla società. L'importo di US\$ 0,5 milioni contabilizzato nel primo semestre 2008 comprendeva anche le imposte di altre società del Gruppo.

Utile netto: nei primi sei mesi del 2009 è stato di US\$ 7,2 milioni. La diminuzione rispetto all'utile netto registrato nello stesso periodo dello scorso anno (US\$ 74,4 milioni, di cui US\$ 27,2 milioni su base omogenea, al netto delle plusvalenze da vendita di navi) riflette chiaramente il contesto di costante peggioramento del mercato, che ha influito principalmente sul secondo trimestre di quest'anno, durante il quale DIS registra una perdita netta di US\$ 1,4 milioni, nonostante il solido *core business*, un livello adeguato di ricavi derivanti da contratti a tariffa fissa e un basso livello di indebitamento.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2009	AI 31 dicembre 2008
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	528 833	531 275
Attività correnti	185 591	192 879
Totale attività	714 424	724 154
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	373 536	387 839
Passività non correnti	269 090	271 666
Passività correnti	71 798	64 649
Totale passività e patrimonio netto	714 424	724 154

Le **attività non correnti** sono rappresentate per quasi la totalità dalla flotta (navi di proprietà), il cui valore netto contabile (costo meno ammortamento) era di US\$ 520,4 milioni. Da ottobre 2008, in seguito allo sconvolgimento dell'economia globale, si è notata una significativa riduzione del valore di mercato delle navi cisterna. Nello stesso periodo, l'industria navale ha registrato una notevole riduzione nel numero di transazioni, sia per navi usate che per nuovi ordini, che incide sul valore di mercato delle navi stesse. Di conseguenza, lo scarto positivo fra il valore di mercato stimato della flotta DIS e il relativo valore contabile si è ridotto. Secondo le valutazioni fornite da due importanti broker a luglio 2009, il valore di mercato delle navi di proprietà, inclusa la parte relativa alle nuove navi in costruzione, è pari a US\$ 541 milioni.

Durante il primo semestre *gli investimenti* sono stati di US\$ 30,4 milioni (di cui US\$ 17,4 milioni nel secondo trimestre) e si riferiscono alle rate pagate ai cantieri per le navi in costruzione nell'ambito delle joint venture GLENDA International Shipping Ltd e DM Shipping. Tali investimenti comprendono inoltre i costi di bacino capitalizzati relativi alle navi di proprietà. In seguito alla cancellazione di una delle navi cisterna in costruzione presso i cantieri navali SLS, ordinata dalla controllata in joint venture GLENDA International Shipping, US\$ 15,2 milioni sono stati riclassificati tra i crediti finanziari correnti in quanto già corrisposti, in diverse rate, per la stessa nave (scafo S510).

Se si escludono le disponibilità liquide (pari a US\$ 129,1 milioni al 30 giugno 2009 e a US\$ 41,5 milioni al 31 dicembre 2008) e i crediti finanziari a breve di US\$ 15,2 milioni relativi alla cancellazione della nave SLS, (il saldo di US\$ 110,3 milioni al 31 dicembre 2008 si riferiva alla vendita delle M/T High Harmony e M/T High Consensus, incassato nel secondo trimestre 2009), le **attività correnti** comprendono le voci del capitale circolante (crediti commerciali e rimanenze) per un importo totale di US\$ 41,2 milioni (US\$ 41,1 milioni alla fine dell'esercizio 2008).

Passività non correnti: accolgono la parte dei debiti verso banche a lungo termine e sono commentate nella sezione successiva relativa all'indebitamento netto. Nelle **passività correnti** – oltre alle voci finanziarie, anch'esse commentate nella sezione successiva – sono comprese le voci relative al capitale circolante, debiti commerciali e altre passività, per un totale di US\$ 49,5 milioni (US\$ 42,3 milioni al 31 dicembre 2008).

La variazione del **Patrimonio netto**, passato da US\$ 387,8 milioni al 31 dicembre 2008 a US\$ 373,6 milioni al 30 giugno 2009 è attribuibile alla distribuzione di US\$ 20 milioni di dividendi ad aprile di quest'anno e all'utile netto consolidato dei primi sei mesi di US\$ 7,2 milioni, che è stato significativamente compensato dalle rettifiche di competenza dell'anno precedente contabilizzati alla voce Utili portati a nuovo e dovuti in larga misura alla riduzione del prezzo di vendita della M/T High Harmony e della M/T High Consensus per circa US\$ 7 milioni concordata alla fine del mese di marzo di quest'anno. La decisione di arrivare ad una riduzione del prezzo di vendita è stata presa solo successivamente sia rispetto al momento dell'accordo originario (ottobre 2008), sia rispetto alle ulteriori discussioni avvenute nel corso di febbraio 2009. Se le informazioni fossero state note in ottobre o in febbraio, la Società avrebbe potuto prendere in considerazione la possibilità di svalutare i crediti alla data del bilancio 2008. Di conseguenza, ai sensi delle norme IFRS applicabili, la rettifica del prezzo di vendita è presentata nei conti del 2009 direttamente a riduzione della voce Patrimonio Netto (Utili Portati a Nuovo).

INDEBITAMENTO NETTO

L'**indebitamento finanziario netto** ammonta a US\$ 147,4 milioni al 30 giugno 2009, dato in linea con quello di US\$ 142,2 milioni al 31 dicembre 2008. Il rapporto tra indebitamento netto e patrimonio netto risultava di 0,39 alla fine del primo semestre 2009 (0,37 al 31 dicembre 2008).

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2009	AI 31 dicembre 2008
Liquidità		
Disponibilità liquide e Mezzi equivalenti	129 116	41 482
Crediti finanziari correnti		
Verso terzi	15 232	110 279
Totale attività finanziarie correnti	144 348	151 761
Debiti verso banche – correnti	9 012	4 243
Altri finanziatori	1 540	1 541
Altre passività finanziarie correnti		
Verso terzi (fair value dei contratti IRS)	12 101	16 546
Totale passività finanziarie correnti	22 653	22 330
Indebitamento finanziario netto corrente	(121 695)	(129 431)
Debiti verso banche – non correnti	258 307	260 883
Altre passività finanziarie non correnti		
Verso terzi	10 783	10 783
Totale passività finanziarie non correnti	269 090	271 666
Indebitamento finanziario netto	147 395	142 235

I debiti verso banche alla data del 30 giugno 2009 erano di US\$ 267,3 milioni, compresa la parte a breve di US\$ 9,0 milioni. I debiti verso banche comprendono i seguenti finanziamenti: (i) linea di credito revolving concessa da Calyon (alla quale partecipano altri istituti bancari) di US\$ 148,9 milioni; (ii) linea di credito sindacata Mizuho di US\$ 45,5 milioni; (iii) prestiti Commerzbank AG Global Shipping e Credit Suisse di US\$ 72,9 milioni per le navi di nuova costruzione della joint venture GLENDA International Shipping Ltd.

Dopo l'incasso di US\$ 103,7 milioni relativi ai proventi dalla vendita delle M/T High Harmony e M/T High Consensus, i crediti finanziari correnti sono rappresentati da quanto dovuto dai cantieri navali SLS in seguito alla cancellazione di una delle navi ordinate da GLENDA International Shipping, la joint venture fra DIS e Glencore Group. L'indebitamento netto comprende inoltre, alla voce Altre passività finanziarie correnti, il fair value negativo di US\$ 12,1 milioni degli strumenti di copertura derivati (contratti di swap su tassi di interesse) assieme all'importo di US\$ 12,3 milioni che rappresenta il debito di GLENDA International Shipping verso ST Shipping (a fronte del rimborso delle rate sulle navi in costruzione).

FLUSSI DI CASSA

I **flussi di cassa netti** relativi al primo semestre 2009 sono stati pari a US\$ 87,6 milioni, determinando un aumento delle disponibilità liquide da US\$ 41,5 milioni alla fine di dicembre 2008 a US\$ 129,1 milioni.

2° trimestre 2009	2° trimestre 2008	US\$ migliaia	1° semestre 2009	1° semestre 2008
7 038	24 436	Flussi di cassa da attività operative	28 530	40 151
(2 233)	42 802	Flussi di cassa da attività di investimento	(15 181)	(59 481)
73 177	(59 653)	Flussi di cassa da attività di finanziamento	74 285	28 982
77 982	7 585	Variazione della liquidità	87 634	9 652
77 982	7 585	Variazione netta in aumento/ (diminuzione) delle disponibilità liquide	87 634	9 652
51 134	26 993	Disponibilità liquide a inizio periodo	41 482	24 926
129 116	34 578	Disponibilità liquide a fine periodo	129 116	34 578

Flussi di cassa da attività operative: per il primo semestre 2009 ammontano a US\$ 28,5 milioni, rispetto a US\$ 40,2 milioni dello stesso periodo del 2008. Tale contrazione è dovuta principalmente al livello inferiore delle performance operative di quest'anno rispetto all'anno precedente. Nel secondo trimestre 2009, periodo significativamente influenzato dalla diminuzione dei noli delle navi cisterna, i flussi di cassa operativi sono stati di US\$ 7,0 milioni.

Nel primo semestre 2009 gli esborsi per investimenti hanno riguardato i pagamenti dei cantieri per le navi in costruzione, nell'ambito delle joint venture del Gruppo, GLENDA International Shipping Ltd (per un importo di US\$ 15,9 milioni) e d'Amico Mitsubishi Shipping (per un importo di US\$ 10,0 milioni). I **flussi di cassa da attività di investimento**, che includono anche i costi di bacino, sono al netto delle rate pagate ai cantieri SLS per la nave cancellata a giugno di quest'anno, riclassificate alla voce Crediti finanziari correnti, e che ammontano a US\$ 15,2 milioni.

Flussi di cassa da attività di finanziamento: per i primi sei mesi del 2009 sono stati di US\$ 74,3 milioni (US\$ 73,2 milioni nel secondo trimestre). L'incasso dei proventi della vendita delle due navi M/T High Harmony e la M/T High Consensus, avvenuta nel secondo trimestre, spiega buona parte di tale incremento. Il saldo è stato inoltre influenzato dal pagamento dei dividendi, nel secondo trimestre, per un importo di US\$ 20,0 milioni e dall'utilizzo dei finanziamenti concessi da Commerzbank e Credit Suisse per il pagamento delle rate delle navi ai cantieri.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL SEMESTRE

Flotta controllata – Navi in noleggio passivo

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

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

Vendita della High Harmony e della High Consensus

Il 23 marzo 2009 d'Amico Tankers Limited ha concordato la revisione del contratto di vendita della M/T High Harmony (45.913 dwt) e della M/T High Consensus (45.896 dwt) alla United Arab Chemical Carriers Limited di Dubai, Emirati Arabi Uniti ("l'Acquirente"). Si tratta di due navi cisterna MR a doppio scafo costruite nel 2005 in Giappone dai cantieri Shin Kurushima. Il prezzo di vendita di ognuna delle navi è stato fissato a US\$ 53,0 milioni rispetto al prezzo di vendita originale di S\$56,5 milioni. Considerata l'attuale forte restrizione creditizia a livello internazionale, si è ritenuta opportuna una revisione del prezzo di vendita, il cui importo iniziale, fissato al picco del mercato delle navi cisterna, sarebbe stato difficilmente realizzabile. Il 27 agosto 2008, d'Amico Tankers Limited aveva concordato la vendita di entrambe le navi a un prezzo di US\$ 56,5 milioni da corrispondere alla loro consegna. Alla fine di ottobre 2008 le navi erano state consegnate all'acquirente con un contratto di noleggio a scafo nudo sino al pagamento del relativo prezzo.

I corrispettivi della vendita della High Harmony e della High Consensus sono stati incassati rispettivamente alla fine di aprile e nel corso del mese di maggio 2009.

Programma di Riacquisto Azioni Proprie

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

GLENDIA International Shipping – La Joint Venture con Glencore

Cancellazione del contratto per nuove navi con SLS

Il 16 giugno 2009 GLENDIA International Shipping Ltd ("GLENDIA"), la 'joint venture' fra d'Amico International Shipping S.A. e il Gruppo Glencore, ha notificato ai cantieri navali SLS Shipbuilding Co. Ltd, Tongyeong Korea la decisione di rescindere il contratto riguardante la costruzione della nave cisterna product/chemical (51,000 DWT) con scafo n. S510.

La decisione è stata presa in conseguenza dell'eccessivo ritardo rispetto alla prevista data di consegna della nave.

Ai sensi del relativo contratto e avvalendosi dei relativi diritti, GLENDIA ha chiesto inizialmente ai cantieri navali e in seguito a Kookmin Bank – Korea, nella sua qualità di garante, il completo rimborso di tutti gli anticipi già versati per la costruzione della nave (US\$ 29,2 milioni) comprensivi degli interessi maturati. Nel mese di luglio 2009, come consentito dallo stesso contratto, i cantieri navali hanno notificato a GLENDIA l'avvio della procedura di arbitrato. Conformemente a tale procedura, i cantieri navali hanno richiesto un'estensione di 30 giorni del periodo di validità della garanzia di rimborso emessa, fino a decisione finale degli arbitri, posticipando pertanto qualsiasi pagamento fino ad avvenuta decisione arbitrale.

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

Ad esclusione della notifica di cui sopra trasmessa da SLS Shipbuilding Co. Ltd. a GLENDA in merito all'avvio della procedura di arbitrato relativamente al contratto per la costruzione della nave S510, nessun altro evento di rilievo si è verificato dopo la chiusura del semestre.

Flotta controllata

Non vi sono stati cambiamenti nella flotta controllata del Gruppo.

Evoluzione Prevedibile della Gestione

Le prospettive sono ancora fortemente condizionate dall'attuale debolezza del mercato e dall'incertezza a livello di economia mondiale. Il management della Società mantiene pertanto un atteggiamento estremamente prudente al riguardo. I noli delle navi cisterna sono in calo da inizio anno e, pur non prevedendo ulteriori sostanziali contrazioni per il secondo semestre, le tariffe rimarranno sotto pressione e, considerato anche il rilevante incremento della flotta mondiale, il processo di stabilizzazione e di miglioramento significativo non è previsto fino ad una ripresa economica capace di generare una domanda sostenuta.

A partire da inizio anno, le prospettive di domanda di trasporto di prodotti petroliferi sono state continuamente riviste al ribasso. Tale trend recessivo sembra però essersi attenuato facendo intravedere delle prospettive di ripresa economica tra le fine del 2009 e poi per il successivo 2010.

I principali elementi che dovrebbero condizionare il mercato dei trasporti su navi cisterna nel 2009 e la performance di d'Amico International Shipping sono (i) la recessione globale e le prospettive di breve termine per la domanda di petrolio e per la crescita del PIL mondiale e (ii) il significativo incremento dell'offerta di trasporto, derivante dalle nuove navi in costruzione, soprattutto nel 2009. Se l'orizzonte temporale viene spostato al 2010, la graduale rottamazione di una grande percentuale di navi a scafo singolo prevista dalle norme IMO nel 2010, dovrebbe consentire un miglioramento delle tariffe di noleggio delle navi cisterna, lasciando intravedere una positiva prospettiva di lungo termine. Ad ogni modo, il trend della domanda è generalmente considerato quale il principale fattore in grado di condizionare le performance del settore nei prossimi mesi. Come evidenziato nel rapporto annuale della IEA (Agenzia Internazionale per l'Energia), 'Medium-oil market report', pubblicato nel mese di giugno 2009, 'le modalità e l'ampiezza della ripresa economica saranno gli elementi determinanti per gli equilibri del mercato del petrolio nell'immediato futuro'.

I fattori che potrebbero mitigare e parzialmente controbilanciare sul lungo termine l'attuale scenario della domanda/offerta di navi cisterna sono descritti in maggior dettaglio di seguito:

Domanda di navi cisterna

- Nonostante la volatilità del prezzo del petrolio, sono tuttora programmati per i prossimi anni investimenti significativi in capacità di raffinazione, principalmente nel continente asiatico, con il conseguente probabile aumento della domanda di tonnellaggio-miglia. L'IEA (Agenzia Internazionale per l'Energia) prevede un aumento della capacità di raffinazione di 7,6 milioni di barili al giorno da qui al 2014, di cui il 50% solo in Asia. Molti dei nuovi progetti sono stati posticipati, mantenendo comunque gli incrementi totali a livelli relativamente elevati;
- L'IEA ha rivisto ancora una volta al ribasso le stime 2009 per la domanda di prodotti petroliferi nei Paesi OCSE (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico). Tuttavia, questo calo sarà compensato dall'aumento della domanda previsto al di fuori di tali Paesi una volta avviata la ripresa economica;
- Si sono già verificate chiusure di raffinerie e una riduzione della produzione nell'emisfero occidentale e si prevede che tale fenomeno continui nei prossimi anni. Evoluzioni positive della tendenza della domanda potranno essere soddisfatte dall'aumento della capacità dell'emisfero orientale, con un relativo incremento della domanda di tonnellate-miglia di navi cisterna;

- Si prevede un'ulteriore crescita degli scambi commerciali di altre merci quali olio di palma e olii vegetali. Le esportazioni di olio di palma e olii vegetali tendono anche a caratterizzarsi come traffici su lunghe rotte verso i grandi Paesi consumatori quali Cina e Stati Uniti. Inoltre, tali prodotti possono essere trasportati esclusivamente su navi cisterna classificate IMO, il che dovrebbe incrementare la domanda per questo tipo di navi;
- L'ulteriore irrigidimento delle procedure di ispezione e di esame da parte delle compagnie petrolifere favorisce le navi moderne a doppio scafo gestite direttamente dagli armatori.

Offerta di navi cisterna

Rispetto allo scenario 'troppe navi per pochi carichi', si ritiene opportuno prendere anche in considerazione uno scenario realistico che preveda una potenziale riduzione nella crescita della flotta mondiale nel corso dei prossimi due anni, e una possibile riduzione delle consegne nel periodo 2009/2010 legato ai seguenti motivi:

- Un numero rilevante di armatori sta cercando di rinegoziare i contratti, rimandando le consegne al 2010/2011, riducendo gli ordini o non esercitando ulteriori diritti di opzione;
- I cantieri si trovano a dover affrontare continui ritardi che potrebbero trasformarsi in cancellazioni; alcuni cantieri più piccoli hanno addirittura cessato le attività e appare evidente che quasi certamente i progetti di espansione dei cantieri siano stati per la maggior parte archiviati;
- Il finanziamento non è garantito per alcune navi;
- Aprile 2010 resta la scadenza stabilita dall'IMO per il graduale ritiro delle navi a scafo singolo ancora operanti sul mercato internazionale; nell'attuale clima economico, il livello delle tariffe di noleggio potrebbe rivelarsi sufficientemente basso da spingere i proprietari di navi a scafo singolo a considerare la rottamazione di un numero maggiore di navi nel corso del 2009, prima di incorrere in ulteriori spese operative o di manutenzione.
- Secondo l'ufficio studi di Clarkson, la decisione in merito all'acquisto di nuove navi si baserà su valutazioni incentrate sulla qualità e l'affidabilità dei cantieri, nonostante i livelli dei prezzi proposti da alcuni cantieri cinesi e sud-coreani di secondo livello.

Gli elementi sopra delineati sono quelli che potrebbero condizionare i futuri sviluppi e le performance. Nella precedente sezione 'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario' è stata illustrata la posizione finanziaria del gruppo, i flussi di cassa e l'indebitamento netto. d'Amico International Shipping, oltre alle significative riserve di disponibilità liquide, grazie alle proprie linee di credito, ha a disposizione ulteriori e significative rilevanti risorse finanziarie. Inoltre, una parte rilevante dei ricavi è già stata garantita e, secondo le previsioni, la percentuale di copertura da contratti a tariffa fissa per il 2009, derivante da contratti di noleggio *time charter* e COAs (*Contracts of Affreightment*) dovrebbe essere in media prossima al 55-60%. Di conseguenza, tali risorse consentono al management della Società di ritenere che, nonostante l'attuale incertezza delle prospettive economiche mondiali, la posizione del Gruppo sia adeguata per una efficace gestione dei rischi d'impresa.

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO AL 30 GIUGNO 2009

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

2° trimestre 2009	2° trimestre 2008	US\$ migliaia	Note	1° semestre 2009	1° semestre 2008
57 065	84 274	Ricavi	2	128 497	157 232
(12 783)	(21 119)	Costi diretti di viaggio	3	(30 017)	(36 806)
44 282	63 155	Ricavi base time charter	4	98 480	120 426
(20 853)	(19 664)	Costi per noleggi passivi	5	(44 151)	(38 050)
(10 965)	(12 729)	Altri costi operativi diretti	6	(22 249)	(23 573)
(4 852)	(6 452)	Costi generali ed amministrativi	7	(9 812)	(12 099)
1 412	1 082	Altri proventi operativi	8	2 278	3 474
-	24 925	Plusvalenze da vendita navi	9	-	47 154
9 024	50 317	Risultato operativo lordo		24 546	97 332
(8 898)	(7 972)	Ammortamenti		(17 627)	(16 624)
126	42 345	Risultato operativo		6 919	80 708
(1 411)	(3 036)	Proventi (oneri) finanziari netti	10	553	(5 879)
(1 285)	39 309	Utile/(Perdita) prima delle imposte		7 472	74 829
(107)	(280)	Imposte sul reddito	11	(263)	(455)
(1 392)	39 029	Utile/(Perdita) del periodo		7 209	74 374

L'utile netto è interamente di pertinenza della capogruppo

(0.0093)	0.2603	Utile / (Perdita) per azione	0.0481	0.4960
(0.0091)	0.2558	Utile / (Perdita) diluito per azione¹	0.0473	0.4874

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

2° trimestre 2009	2° trimestre 2008	US\$ migliaia	1° semestre 2009	1° semestre 2008
(1 392)	39 029	Utile / (Perdita) del periodo	7 209	74 374
3 469	6 592	Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge")	4 445	735
2 077	45 621	Utile / (Perdita) complessiva	11 654	75 109
0.0139	0.3042	Utile / (Perdita) per azione	0.0777	0.5009
0.0136	0.2990	Utile / (Perdita) diluito per azione ¹	0.0764	0.4923

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

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	Note	Al 30 giugno 2009	Al 31 dicembre 2008
ATTIVITÀ			
<i>Attività non correnti</i>			
Immobilizzazioni materiali	12	528 833	531 271
Immobilizzazioni finanziarie	13	-	4
Totale attività non correnti		528 833	531 275
<i>Attività correnti</i>			
Rimanenze	14	10 257	7 010
Crediti a breve ed altre attività correnti	15	30 986	34 108
Crediti finanziari correnti	16	15 232	110 279
Disponibilità liquide e Mezzi equivalenti	17	129 116	41 482
Totale attività correnti		185 591	192 879
Totale attività		714 424	724 154
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
<i>Patrimonio netto</i>			
Capitale sociale		149 950	149 950
Utili Portati a Nuovo		176 208	195 661
Altre riserve		47 378	42 228
Patrimonio netto totale	18	373 536	387 839
<i>Passività non correnti</i>			
Banche ed altri finanziatori	19	269 090	271 666
Totale passività non correnti		269 090	271 666
<i>Passività correnti</i>			
Banche ed altri finanziatori	19	10 552	5 784
Altre passività finanziarie correnti	20	12 101	16 546
Debiti a breve ed altre passività correnti	21	48 764	41 959
Debiti per imposte correnti	22	381	360
Totale passività correnti		71 798	64 649
Totale passività		340 888	336 315
Totale passività e patrimonio netto		714 424	724 154

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente

Marco Fiori
Amministratore Delegato

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

2° trimestre 2009	2° trimestre 2008	US\$ migliaia	1° semestre 2009	1° semestre 2008
(1 392)	39 029	Utile del periodo	7 209	74 374
8 898	7 972	Ammortamenti	17 627	16 624
107	280	Imposte correnti e differite	263	455
1 615	3 036	Oneri finanziari	2 450	5 879
-	(24 925)	Plusvalenze da vendita di immobilizzazioni	-	(47 154)
(204)	-	Utili fair value su attività finanziarie	(3 003)	-
(16)	72	Altri componenti che non influenzano le disponibilità liquide	(4)	44
9 008	25 464	Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	24 542	50 222
(467)	(1 933)	Variazioni delle rimanenze	(3 246)	(3 739)
4 422	(4 072)	Variazioni dei crediti a breve	3 122	(8 205)
(5 165)	7 093	Variazioni dei debiti a breve	5 973	7 097
(35)	-	Imposte pagate	(210)	208
(725)	(2 116)	Interessi corrisposti	(1 651)	(5 432)
7 038	24 436	Flussi di cassa netti da attività operative	28 530	40 151
(17 436)	(8 768)	Acquisto di immobilizzazioni materiali	(30 388)	(165 338)
15 203	51 570	Ricavi da vendita/cancellazione di immobilizzazioni ⁽¹⁾	15 202	105 857
(2 233)	42 802	Flussi di cassa netti da attività di investimento	(15 181)	(59 481)
6 844	373	Altre variazioni del patrimonio netto ⁽²⁾	277	633
81 704	-	Variazioni di altri crediti finanziari ⁽³⁾	88 215	-
-	(826)	Azioni proprie	-	(1 685)
(17 742)	(52 000)	Rimborso finanziamenti bancari	(21 464)	(112 000)
21 773	27 073	Utilizzo finanziamenti bancari	26 659	176 307
(19 402)	(34 273)	Dividendi	(19 402)	(34 273)
73 177	(59 653)	Flussi di cassa netti da attività finanziarie	74 285	28 982
77 982	7 585	Variazione complessiva della liquidità	87 634	9 652
77 982	7 585	Aumento/(diminuzione) netto delle disponibilità liquide	87 634	9 652
51 134	26 993	Disponibilità liquide ad inizio periodo	41 482	24 926
129 116	34 578	Disponibilità liquide a fine periodo	129 116	34 578

(1)L'importo riportato per il 1° semestre e il 2° trimestre 2009 riguarda la riclassificazione delle immobilizzazioni materiali a crediti finanziari (cancellazione nave SLS).

(2)L'importo indicato per il 2° trimestre 2009 tiene conto della riclassifica tra le variazioni dei crediti finanziari della rettifica di competenza dell'esercizio precedente della riduzione del prezzo di vendita delle navi High Harmony ed High Consensus.

(3)L'importo riportato nel 2009 risulta dalla diminuzione dei crediti finanziari dopo il pagamento delle High Harmony e High Consensus e dall'aumento dovuto alla riclassifica di una immobilizzazione materiale (cancellazione della nave SLS)

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve	Copertura flussi di cassa	Totale
Saldo al 1° gennaio 2009	149 950	195 661	58 773	(16 545)	387 839
Rettifica relativa all'anno precedente ⁽¹⁾	-	(7 261)	-	-	(7 261)
Saldo riespresso al 1° gennaio 2009	149 950	188 400	58 773	(16 545)	380 578
<i>Variazioni del patrimonio netto nel primo semestre 2009</i>					
Dividendi	-	(19 402)	-	-	(19 402)
Altre variazioni	-	-	706	-	706
Azioni proprie	-	-	-	-	-
Totale utile consolidato complessivo	-	7 209	-	4 455	11 654
Saldo al 30 giugno 2009	149 950	176 208	59 478	(12 100)	373 536

(1) L'importo si riferisce essenzialmente alla svalutazione del credito finanziario derivante dalla vendita della M/T High Harmony e della M/T High Consensus.

<i>US\$ migliaia</i>	Capitale sociale	Utili Portati a Nuovo	Altre riserve	Copertura flussi di cassa	Totale
Saldo al 1° gennaio 2008	149 950	75 081	62 013	(4 355)	282 689
Dividendi	-	(34 273)	-	-	(34 273)
Altre variazioni	-	(159)	793	-	634
Azioni proprie	-	-	(1 685)	-	(1 685)
Totale utile consolidato complessivo	-	74 374	-	735	75 109
Saldo al 30 giugno 2008	149 950	115 023	61 121	(3 620)	322 474

NOTE

La relazione finanziaria semestrale è stata redatta secondo quanto previsto all'art. 4 della Legge lussemburghese dell'11 gennaio 2008, che ha recepito la Direttiva 2004/109/CE del 15 dicembre 2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio in materia di armonizzazione dei requisiti di trasparenza informativa degli emittenti i cui valori mobiliari sono ammessi alla negoziazione su mercati regolamentati.

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

La presente relazione semestrale è stata redatta in conformità allo IAS 34 - Bilanci Intermedi - applicando i medesimi principi contabili utilizzati nella redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2008 e relativi ai cambiamenti sostanziali in relazione a questi principi.

Il Gruppo d'Amico International Shipping possiede risorse adeguate per continuare le proprie operazioni nel futuro prevedibile e di conseguenza i prospetti contabili sono stati redatti sulla base del principio di continuità aziendale. Gli importi sono espressi in dollari USA, valuta funzionale utilizzata dal Gruppo.

1. PRINCIPI CONTABILI

Il presente bilancio intermedio illustra i risultati conseguiti dalla società controllante, d'Amico International Shipping SA, e dalle sue controllate nel periodo chiuso al 30 giugno 2009. I principi contabili sono stati applicati in maniera coerente.

Ai sensi delle disposizioni di cui all'art. 36, paragrafo 1, lettere b) e c), e del paragrafo 2 del vigente regolamento Consob di attuazione della normativa sui Mercati, e sebbene tali disposizioni non siano applicabili nei confronti della Società, quest'ultima ha richiesto alle proprie controllate (considerate rilevanti in base al vigente Regolamento Consob) aventi sede in paesi extra UE e soggette a norme di legge di tali paesi, l'adozione della normativa sugli emittenti sia relativamente al loro atto costitutivo, che alla composizione ed ai poteri attribuiti ai rispettivi organi di controllo. La Società ha inoltre verificato che le suddette controllate abbiano adottato un sistema di auditing interno per la regolare presentazione al management e ai revisori della medesima di tutti i dati economici e finanziari necessari alla redazione dei bilanci consolidati della Società, in modo che i revisori siano in grado di eseguire la verifica annuale e semestrale sui conti della stessa.

CRITERI DI CONSOLIDAMENTO

Nel primo semestre del 2009 non è stata apportata alcuna modifica ai criteri di consolidamento adottati per il bilancio consolidato al 31 dicembre 2008.

PRINCIPALI DECISIONI ASSUNTE NELL'APPLICAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI E NELL'UTILIZZO DELLE STIME

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

INFORMATIVA DI SETTORE

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

PRINCIPI CONTABILI

Non sono stati pubblicati nuovi International Financial Reporting Standards o interpretazioni IFRIC applicabili a questo bilancio semestrale rispetto a quelli utilizzati per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008.

La versione riveduta dello IAS 1 – *Presentazione del Bilancio* è in vigore per gli esercizi iniziati il 1° gennaio 2009 o successivamente a tale data. Il presente bilancio intermedio è stato redatto sulla base delle modifiche richieste. La revisione ha lo scopo di agevolare gli utenti nell'analisi e nel confronto delle informazioni fornite nei prospetti contabili. Nel rispetto delle modifiche introdotte, le informazioni di bilancio vengono aggregate sulla base di caratteristiche comuni e viene inoltre presentato un nuovo conto economico complessivo. Le modifiche introdotte consentiranno ai lettori di analizzare le variazioni del patrimonio derivanti dalle transazioni che interessano gli azionisti (quali i dividendi e il riacquisto delle azioni), separatamente dalle variazioni che non coinvolgono gli azionisti (quali le transazioni con terzi). Il risultato complessivo comprende i ricavi ed i costi del periodo più altre componenti del risultato complessivo, quali gli utili e le perdite sugli strumenti di copertura, sulla rivalutazione di attività finanziarie disponibili per la vendita (AFS) e le variazioni nel risultato della rivalutazione.

2. RICAVI

<i>US\$ migliaia</i>	Secondo trim. 2009	Secondo trim. 2008	Primo semestre 2009	Primo semestre 2008
Ricavi	57 065	84 274	128 497	157 232

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

3. COSTI DIRETTI DI VIAGGIO

<i>US\$ migliaia</i>	Secondo trim. 2009	Secondo trim. 2008	Primo semestre 2009	Primo semestre 2008
Carburanti (bunker)	(6 973)	(11 950)	(15 264)	(23 567)
Commissioni	(1 968)	(1 521)	(4 327)	(2 834)
Oneri portuali	(3 784)	(5 043)	(10 114)	(7 756)
Altro	(58)	(2 605)	(312)	(2 649)
Totale	(12 783)	(21 119)	(30 017)	(36 806)

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

4. RICAVI BASE TIME CHARTER

<i>US\$ migliaia</i>	Secondo trim. 2009	Secondo trim. 2008	Primo semestre 2009	Primo semestre 2008
Ricavi base <i>time charter</i>	44 282	63 155	98 480	120 426

I ricavi base *time charter* sono i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Nel primo semestre del 2009 circa il 58% dei ricavi base *time charter* sono stati originati da contratti a tariffa fissa (contratti di durata superiore ai 12 mesi - nel primo semestre 2008 erano il 49,8%).

5. COSTI PER NOLEGGI PASSIVI

<i>US\$ migliaia</i>	Secondo trim. 2009	Secondo trim. 2008	Primo semestre 2009	Primo semestre 2008
Costi per noleggi passivi	(20 853)	(19 664)	(44 151)	(38 050)

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

6. ALTRI COSTI OPERATIVI DIRETTI

<i>US\$ migliaia</i>	Secondo trim. 2009	Secondo trim. 2008	Primo semestre 2009	Primo semestre 2008
Costi per equipaggi	(5 070)	(5 753)	(10 269)	(11 154)
Spese tecniche	(2 470)	(3 843)	(5 280)	(6 281)
Gestione tecnica e controllo qualità	(891)	(972)	(1 798)	(1 903)
Altri costi	(2 534)	(2 161)	(4 902)	(4 235)
Totale	(10 965)	(12 729)	(22 249)	(23 573)

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, e gli altri costi di gestione delle imbarcazioni, compresi i costi assicurativi.

COSTO DEL PERSONALE

Al 30 giugno 2009 d'Amico International Shipping SA e le sue controllate impiegavano 412 dipendenti, di cui 359 come personale marittimo e 53 come personale di terra. I costi del personale di terra sono compresi fra i costi generali ed amministrativi.

7. COSTI GENERALI ED AMMINISTRATIVI

<i>US\$ migliaia</i>	Secondo trim. 2009	Secondo trim. 2008	Primo semestre 2009	Primo semestre 2008
Costo del personale	(2 993)	(3 435)	(6 365)	(7 095)
Altri costi generali ed amministrativi	(1 859)	(3 018)	(3 447)	(5 004)
Totale	(4 852)	(6 453)	(9 812)	(12 099)

Nelle spese generali ed amministrative sono compresi i costi del personale di terra, di cui US\$ 0,3 milioni (US\$ 0,8 milioni nel primo semestre 2008) rappresenta il valore relativo al 2009 del piano di opzioni, basato su azioni, concesso ai dirigenti il cui fair value viene rilevato a conto economico, a quote costanti, per il periodo che intercorre fra la data di assegnazione e la data di maturazione.

Nella voce "altri costi generali ed amministrativi" sono compresi i costi per le consulenze e per l'affitto degli uffici, nonché gli altri costi relativi alla gestione delle società del Gruppo d'Amico International Shipping fra cui anche i costi di gestione infra gruppo per diritti di utilizzo del marchio e servizi IT per US\$ 0,5 milioni.

8. ALTRI PROVENTI OPERATIVI

<i>US\$ migliaia</i>	Secondo trim. 2009	Secondo trim. 2008	Primo semestre 2009	Primo semestre 2008
Altri proventi operativi	1 412	1 082	2 278	3 474

Gli altri proventi operativi rappresentano commissioni di noleggio percepite per i servizi prestati dal personale del gruppo ai partner consortili nonché per navi di terzi. La voce include inoltre i ricavi assicurativi relativi a risarcimento per l'esercizio di US\$ 0,3 milioni.

9. PLUSVALENZE DA VENDITA NAVI

<i>US\$ migliaia</i>	Secondo trim. 2009	Secondo trim. 2008	Primo semestre 2009	Primo semestre 2008
Utile da vendita navi	-	24 925	-	47 154

Nel corso del 2009 non vi sono state cessioni di navi. L'importo registrato nel primo semestre del 2008 riguarda la vendita delle navi M/T High Trust e M/T High Peace.

10. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI

<i>US\$ migliaia</i>	Secondo trim. 2009	Secondo trim. 2008	Primo semestre 2009	Primo semestre 2008
Proventi				
<i>Da debiti e crediti</i>				
Interessi - da Banche	66	69	82	440
Proventi finanziari da noleggi a scafo nudo	663	-	2 194	-
Altri proventi finanziari	328	-	3 101	-
Totale proventi finanziari	1 057	69	5 377	440
Oneri				
<i>Altri oneri finanziari correnti al costo ammortizzato</i>				
Interessi	(2 468)	(3 105)	(4 823)	(6 319)
Totale oneri finanziari	(2 468)	(3 105)	(4 824)	(6 319)
Proventi (oneri) finanziari netti	(1 411)	(3 036)	553	(5 879)

Nei proventi finanziari sono compresi, oltre che i proventi da interessi, i ricavi per noleggio a scafo nudo relativo a due navi (M/T High Harmony e la M/T High Consensus) consegnate ad ottobre del 2008. Tali proventi sono stati registrati fino ad avvenuta riscossione del prezzo di vendita, nel secondo trimestre 2009. Altri proventi finanziari riguardano essenzialmente la conversione alla fine del periodo del finanziamento in essere in Yen giapponesi.

Gli oneri finanziari comprendono i costi per interessi relativi ai finanziamenti bancari, le commissioni relative ai finanziamenti corrisposti alle banche e le spese relative ai contratti swap.

11. IMPOSTE SUL REDDITO

<i>US\$ migliaia</i>	Secondo trim. 2009	Secondo trim. 2009	Primo semestre 2009	Primo semestre 2008
Imposte correnti sul reddito	(107)	(280)	(263)	(455)

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

Con decorrenza dal 1° gennaio 2007, d'Amico Tankers Limited è stata autorizzata ad applicare il regime di *tonnage tax* vigente in Irlanda. Secondo tale regime, l'imposizione fiscale è basata sui ricavi presunti conseguiti dalla flotta controllata, definiti in relazione al tonnellaggio totale netto. L'imposta del primo semestre 2009 si riferisce principalmente all'accantonamento per la *tonnage tax* di d'Amico Tankers Limited.

12. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

<i>US\$ migliaia</i>	Flotta	Bacino	Altre Attività	Totale
Costi				
Al 1° gennaio 2009	620 744	7 696	1 942	630 382
Incrementi	25 913	4 526	(56)	30 383
Svalutazioni per riduzioni di valore	-	-	-	-
Dismissioni	(15 202)	(1 123)	-	(16 325)
Differenze di Cambio	-	-	3	3
Al 30 giugno 2009	631 455	11 099	1 889	644 443
Ammortamenti				
Al 1° gennaio 2009	95 540	3 159	412	99 111
Quota di ammortamento del periodo	15 530	1 885	207	17 627
Dismissioni	-	(1 123)	-	(1 123)
Differenze di Cambio	-	-	(5)	(5)
Al 30 giugno 2009	111 070	3 921	619	115 610
Valore contabile netto				
Al 30 giugno 2009	520 385	7 178	1 270	528 833

<i>US\$ migliaia</i>	Flotta	Bacino	Altre attività	Totale
Costi				
Al 1° gennaio 2008	491 162	6 131	922	498 215
Incrementi	162 877	2 119	19	165 015
Svalutaz. per riduz. di valore	-	-	-	-
Dismissioni	(59 866)	-	-	(59 866)
Differenze del cambio	-	-	33	33
Al 30 giugno 2008	594 173	8 250	974	603 397
Ammortamenti				
Al 1° gennaio 2008	65 577	1 898	135	67 610
Onere del periodo	15 019	1 470	135	16 624
Dismissioni	(1 485)	-	-	(1 485)
Differenze del cambio	-	-	4	4
Al 30 giugno 2008	79 111	3 368	274	82 753
Valore contabile netto				
Al 30 giugno 2008	515 062	4 882	700	520 644

Le immobilizzazioni materiali si riferiscono a:

FLOTTA

La voce include i costi per l'acquisizione delle navi ed i pagamenti effettuati ai cantieri per le imbarcazioni in costruzione. Gli incrementi del 2009 riguardano principalmente le rate versate per la costruzione di nuove navi. Su quindici delle imbarcazioni di proprietà del gruppo sono iscritte delle ipoteche. La vendita di immobilizzazioni riguarda la cancellazione di una delle navi SLS, il relativo importo è stato iscritto alla voce "altri crediti finanziari".

INTERVENTI DI BACINO (DRY-DOCKS)

La voce comprende le spese relative al programma di bacini della flotta; gli interventi di bacino nel periodo sono stati sette.

ALTRE ATTIVITÀ

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

L'andamento del valore delle navi è negativamente influenzato dall'attuale difficile congiuntura economica. Per questo la recuperabilità del valore netto contabile iscritto a bilancio è stato analizzato per verificare che non esistessero le condizioni per una svalutazione ('impairment'). Il valore di recupero viene definito come il maggior valore fra il valore di mercato del bene, al netto dei costi di vendita, ed il valore d'uso del bene stesso. Per la determinazione del valore d'uso del bene si procede al calcolo del valore attuale dei prevedibili flussi di cassa futuri, per la durata della vita utile residua del bene stesso.

Per poter effettuare 'l'impairment test', le stime effettuate dal management tengono conto delle informazioni di mercato disponibili, fra cui i dati di vendita per navi simili, nonché le previsioni future, basandosi sulle seguenti principali assunzioni: (i) Ricavi: sulla base dei contratti conclusi di recente e delle stime Clarkson sulle tariffe future; (ii) Vita utile di 25 anni; (iii) Tariffe di rottamazione correnti al termine della vita utile; (iv) I costi riflettono l'attuale struttura di d'Amico; (v) i dati sono stati attualizzati a un tasso del 3,25%, che rappresenta il profilo attuale e previsto del costo medio ponderato del capitale voluto dal Gruppo sulla base degli attuali costi del finanziamento e della redditività del capitale proprio. Un tasso di sconto superiore all'1% o una variazione dei ricavi su base giornaliera di oltre il 25% per esercizio non avrebbero influito significativamente sul risultato dell'impairment test.

A bilancio non è stata iscritta alcuna perdita di valore, in quanto i valori d'uso risultano superiori rispetto alle stime di fair value delle navi. Il valore di mercato complessivo della flotta d'Amico International Shipping SA, secondo la valutazione fornita all'inizio del mese di luglio da SSY e Clarkson, è di US\$ 541 milioni, inclusa la quota-parte relativa alle navi in costruzione.

13. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Durante il mese di giugno 2009 l'investimento del 33,3% in Handytankers K/S (società che gestisce il pool Handytankers, accordo per l'uso di navi Handy size con gli altri partner A.P. Moller Maersk, Motia, Seaarland) è stato ceduto agli altri partner consortili per un importo pari a US\$ 4 mila, in linea con il valore contabile.

14. RIMANENZE

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2009	Al 31 dicembre 2008
Rimanenze	10 257	7 010

Le rimanenze si riferiscono alle scorte di Intermediate Fuel Oil (IFO), di Marine Diesel Oil (MDO) nonché del Luboil a bordo delle navi.

15. CREDITI A BREVE ED ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2009	AI 31 dicembre 2008
Crediti commerciali a breve	22 501	25 299
Altri crediti	3 965	557
Anticipi, ratei e risconti attivi	4 520	8 252
Totale	<u>30 986</u>	<u>34 108</u>

Nei crediti a breve al 30 giugno 2009 sono compresi crediti commerciali per US\$ 22,5 milioni, al netto del fondo svalutazione per US\$ 0,5 milioni.

16. CREDITI FINANZIARI CORRENTI

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2009	AI 31 dicembre 2008
Crediti finanziari correnti	<u>15 232</u>	<u>110 279</u>

L'importo di US\$ 15.2 milioni riguarda le rate versate ai cantieri navali SLS Shipbuilding Co. Ltd Tongyeong Korea nel quadro del contratto di costruzione della nave cisterna da 51.000 DWT con scafo n° S510. Tali importi (la partecipazione del 50% di d'Amico International Shipping), in seguito alla notifica di cancellazione inviata in data 16 giugno 2009 da GLENDA International Shipping Limited, ("GLENDA"), la società di joint venture fra d'Amico International Shipping S.A. e Glencore Group, sono stati riclassificati alla voce crediti finanziari correnti, che dovranno essere rimborsati dal cantiere navale o dalla banca garante, maggiorati dei relativi interessi maturati.

17. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2009	AI 31 dicembre 2008
Disponibilità liquide e Mezzi equivalenti	<u>129 116</u>	<u>41 482</u>

Sul saldo al 30 giugno 2009 ha influito l'incasso del prezzo di vendita di due navi (High Consensus e High Harmony) avvenuto nel secondo trimestre 2009.

Le rimanenti liquidità sono rappresentate principalmente da depositi a breve termine e comprendono circa US\$ 12,0 milioni di disponibilità liquide detenute presso le società del Pool (High Pool Tankers Ltd e GLENDA International Management Ltd), che verranno distribuite ai partecipanti del consorzio stesso.

18. PATRIMONIO NETTO

Le variazioni avvenute nel primo semestre 2009 nelle voci del patrimonio netto sono evidenziate nella relativa tabella.

CAPITALE SOCIALE

Al 30 giugno 2009 il capitale sociale di d'Amico International Shipping era pari a US\$ 149,95 milioni, equivalente a 149.949.907 azioni ordinarie prive di valore nominale.

UTILI PORTATI A NUOVO

Comprendono gli utili dell'attuale e dei precedenti esercizi, unitamente alle rettifiche relativi all'anno precedente contabilizzati alla voce Utili Portati a Nuovo e dovuti in larga misura alla riduzione del prezzo di vendita della M/T High Harmony e della M/T High Consensus per circa US\$ 7 milioni, concordata alla fine del mese di marzo di quest'anno. Tale riduzione del prezzo di vendita non era nota a DIS né al momento dell'accordo originario (ottobre 2008), né durante le ulteriori discussioni avvenute nel febbraio 2009. Se le informazioni fossero state note a ottobre o a febbraio, si sarebbe valutata la possibilità di svalutare i crediti alla data del bilancio al 31 dicembre 2008. Di conseguenza, ai sensi delle norme IFRS applicabili, la rettifica del prezzo di vendita è presentata nei conti del 2009 direttamente alla voce Patrimonio Netto (Utili Portati a Nuovo).

ALTRE RISERVE

Comprende le seguenti voci:

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2009	AI 31 dicembre 2008
Riserva sovrapprezzo azioni	71 389	71 389
Azioni proprie	(15 680)	(15 680)
Riserva opzioni su azioni	4 034	3 754
Altre riserve	(265)	(689)
Totale	59 478	58 774

Riserva sovrapprezzo azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è conseguenza dell'operazione di IPO e dal relativo aumento di capitale effettuato a inizio maggio 2007, già depurata da determinati costi e oneri strettamente connessi all'aumento di capitale ed alla procedura di quotazione (principalmente commissioni ed oneri bancari per le relative spese di consulenza).

Azioni proprie

Comprendono 4.390.495 azioni ordinarie per un importo pari a US\$15,7 milioni, corrispondenti al 2,93% del capitale emesso alla data del bilancio. Tali azioni sono state acquisite nel secondo semestre 2007 e durante tutto il 2008, in seguito all'approvazione del programma di riacquisto azioni proprie.

Riserva opzioni su azioni

In data 6 settembre 2007 la Società ha approvato l'assegnazione di azioni ai dirigenti. Tale piano ha una durata limitata di quattro anni e, come di seguito evidenziato in dettaglio, prevede l'emissione di quattro tranches di azioni in numero massimo pari a 2.631.775. In tutti i casi le opzioni verranno emesse al prezzo di esercizio di Euro 3,50. Alla data del bilancio non era ancora stata esercitata alcuna opzione.

La quota di fair value rispetto al piano di stock option contabilizzata fra i Costi Generali e Amministrativi (Personale dipendente) nel primo semestre del 2009 è stata di US\$ 0,3 milioni (US\$ 0,8 milioni nel primo semestre 2008).

RISERVA FAIR VALUE

La riserva fair value accoglie gli effetti della valutazione a fair value dei contratti swap su tassi di interesse collegati alla linea di credito Calyon contabilizzati al fair value di US\$ 12,1 milioni (fra le passività). I dettagli sul fair value degli strumenti finanziari derivati sono evidenziati nella nota n. 23.

19. BANCHE E ALTRI FINANZIATORI

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2009	AI 31 dicembre 2008
<i>Passività non correnti</i>		
Banche ed altri finanziatori	269 090	271 666
<i>Passività correnti</i>		
Banche ed altri finanziatori	10 552	5 784
Totale	279 642	277 450

Nel saldo sono compresi i seguenti debiti:

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2009			AI 31 dicembre 2008		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Calyon	148 900	-	148 900	153 769	-	153 769
Mizuho	36 517	9 011	45 528	48 854	4 243	53 097
Commerzbank	34 020	-	34 020	29 160	-	29 160
Commerzbank-Credit Suisse	38 870	-	38 870	29 100	-	29 100
ST Shipping	10 783	1 541	12 324	10 783	1 541	12 324
	269 090	10 552	279 642	271 666	5 784	277 450

Linea di credito Calyon

I debiti verso banche ed altri finanziatori al 30 giugno 2009, per un importo di US\$ 150 milioni (al lordo della quota parte non ammortizzata degli oneri connessi, pari a US\$ 1,1 milioni) sono relativi alla linea di credito revolving di US\$ 350,0 milioni (di cui US\$ 288,0 milioni risultano disponibili per utilizzo al 30 giugno 2009) negoziata da d'Amico Tankers Limited (Ireland) con Calyon e altri istituti (Intesa Sanpaolo S.p.A., Fortis Bank Nederland N.V., The Governor and the Company of the Bank of Ireland, Norddeutsche Landesbank Girozentrale, e Scotiabank Ireland Limited).

Gli interessi sugli importi della linea di credito utilizzati vengono calcolati ad un tasso pari al LIBOR sul dollaro US con uno spread variabile da 65 a 95 punti base, secondo il tasso 'value to loan' delle navi finanziate. Le garanzie fornite riguardano principalmente ipoteche di primo grado sulle navi. In base all'accordo, il rapporto fra l'importo utilizzato ed il valore di mercato stimato (detto "asset cover ratio") delle tredici navi di proprietà di d'Amico Tankers Limited (il "contraente") sulle quali sono iscritte le ipoteche relative alla linea di credito non deve comunque mai superare il 66,6%. Secondo la stima SSY al 2 giugno 2009, la valutazione di tali navi è di US\$ 358,4 milioni, con un asset cover ratio del 41,9%.

Linea di credito Mizuho

In data 30 settembre 2008 la d'Amico Tankers Limited (Ireland) ha sottoscritto un contratto relativo a una linea di credito garantito fino ad un massimo di dieci (10) miliardi di yen. Questa transazione è stata organizzata dalla Mizuho Corporate Bank Ltd. ed è stata sindacata da alcune fra le più importanti banche e istituzioni finanziarie giapponesi. Il fine della linea di credito è quello di finanziare l'acquisizione di navi cisterna giapponesi per le quali la d'Amico Tankers Limited dispone di opzioni di acquisto e/o l'acquisizione di altre navi cisterna.

Al 30 giugno 2009 la linea di credito era utilizzata per JPY 5,0 miliardi. Il contratto, della durata di dieci anni, prevede il rimborso con rate trimestrali corrispondenti a 1/52 del debito in essere ed un tasso di interesse corrispondente al tasso trimestrale London Interbank Offer Rate (LIBOR) per lo Yen giapponese, più un margine compreso fra 100 e 125 punti base legato all' "advance ratio" delle navi finanziate.

Come per la linea Calyon, le garanzie fornite riguardano principalmente ipoteche di primo grado sulle navi. In base all'accordo, il rapporto fra l'importo utilizzato ed il valore di mercato stimato (detto "asset cover ratio")

delle tredici navi di proprietà di d'Amico Tankers Limited (il "contraente") sulle quali sono iscritte le ipoteche relative alla linea di credito non deve comunque mai superare il 66,6%. SSY e Clarkson valutano attualmente ciascuna delle due navi a una media di US\$ 30 milioni. Al fine di mantenere un livello adeguato di asset cover ratio, e considerate le importanti liquidità disponibili, è possibile che DIS proceda a rimborsare un importo di circa US\$ 5 milioni a fine settembre 2009.

Prestito GLENDA International Shipping / Commerzbank

L'importo di US\$ 34,0 milioni è relativo alla parte consolidata di pertinenza DIS della linea di credito concessa da Commerzbank AG Global Shipping – per un totale di US\$ 136 milioni – per Glenda International Shipping Ltd, controllata congiuntamente da d'Amico International Shipping SA e Glencore Group, originariamente per la costruzione di quattro navi cisterna MR da 51.000 dwt (SLS Shipping Co - Korea).

L'accordo riguarda finanziamenti per singole imbarcazioni, con scadenza decennale a decorrere dalla loro consegna, per un importo complessivo di US\$136,0 milioni (pari a 70% del prezzo delle navi), nonché un tasso di interesse indicizzato al tasso US LIBOR più uno spread compreso fra 80 e 100 punti base, a seconda del rapporto fra l'importo finanziato ed il valore complessivo delle navi finanziate (value to loan). Le garanzie fornite riguardano principalmente ipoteche di primo grado sulle imbarcazioni. Negli accordi è altresì previsto un vincolo di gestione relativo al rapporto fra valore complessivo delle navi e finanziamenti concessi, che nei tre anni successivi alla consegna di ciascuna di esse deve sempre essere almeno pari al 125%, per poi aumentare fino ad una soglia del 135%. L'importo al 30 giugno 2009 include US\$ 15,2 milioni relativi allo scafo S510, che è stato cancellato a giugno 2009 e che sarà rimborsato dalla banca non appena il cantiere navale rimborserà a sua volta le rate già versate.

Prestito GLENDA International Shipping Limited / Commerzbank – Credit Suisse

L'ulteriore importo di US\$ 38,9 milioni è relativo alla linea di credito concessa da Commerzbank AG Global Shipping – e Credit Suisse per un totale di US\$ 195 milioni – a GLENDA International Shipping Ltd per sei nuove navi cisterna MR da 47.000 dwt (Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd – Korea).

L'accordo riguarda finanziamenti per singole imbarcazioni, con scadenza decennale a decorrere dalla loro consegna, per un importo complessivo di US\$ 195,0 milioni (pari al 67% del prezzo delle navi), nonché un tasso di interesse indicizzato al tasso US LIBOR più uno spread compreso fra 90 e 110 punti base, a seconda del rapporto fra l'importo finanziato ed il valore complessivo delle navi finanziate (value to loan). Le garanzie fornite riguardano principalmente ipoteche di primo grado sulle navi. Negli accordi è altresì previsto un vincolo di gestione relativo al rapporto 'value to loan' aggregato delle navi, che dovrebbe essere sempre almeno del 130%.

20. ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2009	AI 31 dicembre 2008
Fair value degli strumenti derivati	12 101	16 546

Il saldo a fine periodo rappresenta il fair value degli Interest Rate Swap, strumenti derivati di copertura. Il fair value degli strumenti derivati viene evidenziato nella nota n. 23

21. DEBITI A BREVE ED ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2009	AI 31 dicembre 2008
Debiti commerciali	45 491	39 582
Altri debiti	2 667	417
Ratei e risconti passivi	606	1 960
Totale	48 764	41 959

I debiti a breve e le altre passività correnti al 30 giugno 2009 comprendono principalmente debiti commerciali, di cui US\$ 3,2 milioni per carburanti bunker dovuti alla parte correlata Rudder SAM.

22. DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2009	AI 31 dicembre 2008
Debiti per imposte correnti	381	360

Il saldo alla fine del periodo rispecchia la Net Wealth Tax, ossia i debiti relativi alle imposte sul patrimonio netto, dovuta dalla holding e la *tonnage tax* della principale controllata operativa, d'Amico Tankers Limited.

23. STRUMENTI DERIVATI

Unitamente alle opzioni su azioni, gli strumenti derivati in essere al 30 giugno 2009 erano i seguenti:

<i>US\$ migliaia</i>	Fair value al 30 giugno 2009	Conto economico consolidato Proventi (oneri) finanziari netti	Capitale riserve di copertura
Contabilizzazione delle coperture			
Swap su tassi di interesse	(12 101)	-	(12 101)
Totale	(12 101)	-	(12 101)

<i>US\$ migliaia</i>	Fair value al 31 dicembre 2008	Conto economico consolidato Proventi (oneri) finanziari netti	Capitale riserve di copertura
Contabilizzazione delle coperture			
Swap su tassi di interesse	(16 546)	-	(16 546)
Totale	(16 546)	-	(16 546)

Il fair value negativo dei contratti IRS in essere a fine semestre è evidenziato nella voce Altre passività finanziarie correnti.

Swap su tassi di interesse

Nell'ultimo trimestre del 2007, d'Amico Tankers Limited (IRL) ha sottoscritto tre contratti di swap su tassi di interesse, per un importo nozionale complessivo pari a US\$150 milioni e durata di cinque anni. Tali contratti hanno finalità di copertura contro i rischi relativi ai tassi di interesse sulla linea di credito revolving Caylon in essere.

Contratti forward su valute

Non vi sono contratti forward su valute aperti al 30 giugno 2009.

24. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Nel corso del primo semestre del 2009 d'Amico International Shipping ha effettuato operazioni con parti correlate, fra le quali anche la capogruppo italiana d'Amico Società di Navigazione S.p.A (DSN), e con alcune delle controllate di DSN (Gruppo d'Amico). Tali operazioni sono state effettuate sulla base di accordi negoziati a condizioni ordinarie, secondo termini e condizioni di mercato. La controllante diretta del Gruppo è d'Amico International S.A., società costituita in Lussemburgo.

Tali operazioni comprendono per il primo semestre del 2009 un accordo per la gestione di servizi (servizi tecnici, di equipaggio ed informatici) con le società del Gruppo d'Amico, nonché il pagamento dei diritti di utilizzo del marchio a d'Amico Società di Navigazione S.p.A, per un costo complessivo pari a US\$ 2,1 milioni. Inoltre, i costi per il noleggio di tre navi Handy Size di d'Amico Shipping Italia, che le detiene in noleggio a scafo nudo da terzi, sono stati di US\$7,3 milioni. Fra le operazioni con parti correlate rientra anche l'acquisto di *Intermediate Fuel Oil* e di

Marine Diesel Oil da Rudder SAM, una delle società controllate dal Gruppo d'Amico, per un ammontare di US\$ 27,2 milioni, compreso il costo dei carburanti bunker per l'esercizio.

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

<i>US\$ migliaia</i>	1° semestre 2009		1° semestre 2008	
	Totale	Di cui parti correlate	Totale	Di cui parti correlate
Ricavi	128 497	-	157 232	-
Costi diretti di viaggio	(30 017)	(27 495)	(36 807)	(23 567)
Costi per noleggi passivi	(44 151)	(7 310)	(38 050)	(9 828)
Altri costi operativi diretti	(22 249)	(1 892)	(23 573)	(2 568)
Costi generali ed amministrativi	(9 812)	(91)	(12 099)	(373)
Altri proventi operativi	2 278	-	3 475	-
Plusvalenze da vendita navi	-	-	47 154	(570)
Proventi (oneri) finanziari netti	553	-	(5 878)	-

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sullo stato patrimoniale consolidato del Gruppo al 30 giugno 2009 e al 30 giugno 2008 sono i seguenti:

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2009		Al 30 giugno 2008	
	Totale	Di cui parti correlate	Totale	Di cui parti correlate
ATTIVITÀ				
Attività non correnti				
Immobilizzazioni materiali	528 833	-	520 644	-
Immobilizzazioni finanziarie	-	-	4	-
Attività correnti				
Rimanenze	10 257	-	13 039	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	30 986	147	44 069	233
Crediti finanziari correnti	15 232	--	-	-
Disponibilità liquide e Mezzi equivalenti	129 116	-	34 578	-
PASSIVITÀ				
Passività non correnti				
Banche ed altri finanziatori	269 090	-	242 788	-
Passività correnti				
Banche e altri finanziatori	10 552	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	12 101	-	3 620	-
Debiti a breve ed altre passività correnti	48 764	5 134	42 746	8 355

Gli effetti delle operazioni con parti correlate (suddivise per entità giuridica) sul conto economico consolidato del Gruppo per i due primi semestri 2009 e 2008 sono i seguenti:

<i>US\$ migliaia</i>	d'Amico Intern. Shipping SA	Rudder SAM	d'Amico. Shipping Italia SpA	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Ireland Ltd	Ishima Pte Ltd	Compagnia Generale Telemar
	(consolidated)						
Costi diretti di viaggio	(30 017)						
Di cui							
<i>Oneri portuali</i>	(294)	-	-	-	-	(294)	-
<i>Bunker</i>	(27 201)	(27 201)	-	-	-	-	-
Costi per noleggi passivi	(44 151)	-	-	-	-	-	-
Di cui							
<i>Contratti noleggio navi</i>	(7 310)	-	(7 310)	-	-	-	-
Altri costi operativi diretti	(22 249)	-	-	-	-	-	-
Di cui							
<i>Accordi di gestione</i>	(2 052)	-	-	(2 052)	-	-	-
Spese tecniche	160	-	-	-	-	-	160
Costi generali ed amministrativi	(9 812)						
Di cui							
Accordi di servizio	(50)	-	-	-	(50)	-	-
Consulenze	(41)	-	-	-	(41)	-	-
Totale		(27 201)	(7 310)	(2 052)	(91)	(294)	160

Il prospetto seguente illustra l'effetto delle operazioni con parti correlate (suddivise per entità giuridica) sul conto economico consolidato del Gruppo per il primo semestre 2009:

<i>US\$ Migliaia</i>	d'Amico Intern. Shipping SA	Rudder SAM	d'Amico. Shipping Italia SpA	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Ireland Ltd	d'Amico Shipping UK	Compagnia Generale Telemar
	(consolidated)						
Costi diretti di viaggio	(36 807)						
Di cui							
<i>Bunker</i>	(23 567)	(23 567)	-	-	-	-	-
Costi per noleggi passivi	(38 050)						
Di cui							
<i>Contratti noleggio navi</i>	(9 828)	-	(9 828)	-	-	-	-
Altri costi operativi diretti	(23 573)						
Di cui							
<i>Accordi di gestione</i>	(1 840)	-	-	(1 840)	-	-	-
Spese tecniche	(728)	-	-	-	-	-	(728)
Costi generali ed amministrativi	(12 099)						
Di cui							
Accordi di fornitura servizi	(157)	-	-	(157)	-	-	-
Consulenze	(216)	-	-	(157)	(59)	-	-
Oneri finanziari netti	(47 154)						
<i>Plusvalenza da vendite</i>	(570)	-	-	-	-	(570)	-
Totale		(23 567)	(9 828)	(2 154)	(59)	(570)	(728)

Gli effetti delle operazioni con parti correlate (suddivise per entità giuridica) sullo stato patrimoniale del gruppo al 30 giugno 2009 sono i seguenti:

<i>US\$ migliaia</i>	d'Amico Intern. Shipping SA	Rudder SAM	d'Amico Shipping Italia SpA	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Ireland Ltd	d'Amico Dry	Compagnia Generale Telemar	Ishima Pte Ltd
	(consolidated)							
Crediti a breve e altre Attività correnti	30 986							
Di cui parti correlate	147	-	-	-	-	-	-	147
Debiti a breve ed altre passività correnti	48 764							
Di cui parti correlate	5 134	3 163	1 199	263	39	23	206	241
Totale		(3 163)	(1 199)	(263)	(39)	(23)	(206)	(94)

L'effetto delle operazioni con parti correlate sullo stato patrimoniale consolidato del Gruppo al 30 giugno 2008, suddiviso per soggetto giuridico, sono i seguenti:

<i>US\$ migliaia</i>	d'Amico Intern. Shipping SA	Rudder SAM	d'Amico Shipping Italia SpA	Cogema SAM	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Ireland Ltd	d'Amico Shipping UK	Compagnia Generale Telemar	Ishima Pte Ltd
	(consolidated)								
Crediti a breve e altre Attività correnti	44 069								
Di cui parti correlate	233	-	-	3	-	-	-	-	230
Debiti a breve ed altre passività correnti	42 746								
Di cui parti correlate	8 355	6 219	1 354	79	169	49	1	121	363
Totale		(6 219)	(1 354)	(76)	(169)	(49)	(1)	(121)	(133)

25. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

IMPEGNI FINANZIARI

Al 30 giugno 2009 gli impegni finanziari del Gruppo erano pari a US\$ 204,8 milioni, di cui US\$ 91,9 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi.

<i>US\$ milioni</i>	Al 30 giugno 2009	Al 31 dicembre 2008
Fino a un anno	88.2	124.6
Tra 1 e 3 anni	116.6	132.2
Tra 3 e 5 anni	-	-
Oltre 5 anni	-	-
Totale	204.8	256.8

Gli impegni finanziari di d'Amico International Shipping comprendono:

- Pagamenti per due navi acquistate in joint venture con Mitsubishi tramite d'Amico Mitsubishi Shipping, di cui la quota-parte di pagamenti consolidati del Gruppo, pari al 51%, corrisponde a 2,7 miliardi di yen (US\$28,5 milioni). Tale importo sarà dovuto nel secondo semestre 2009 alla consegna delle navi.
- Pagamenti relativi a tredici navi acquistate da GLENDA International Shipping Ltd. La partecipazione al 50% di DIS in tali impegni è pari a US\$ 180,0 milioni, di cui gli impegni per i prossimi 12 mesi sono pari a US\$ 63,4 milioni.

Leasing operativi – Navi in noleggio passivo¹

Al 30 giugno 2009 la misura minima degli impegni del Gruppo per noleggi operativi era pari a US\$ 560,3 milioni, di cui US\$ 126,5 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi.

<i>US\$ milioni</i>	Al 30 giugno 2009	Al 31 dicembre 2008
Fino a un anno	126.5	112.1
Tra 1 e 3 anni	182.9	203.6
Tra 3 e 5 anni	133.0	140.4
Oltre 5 anni	117.9	141.4
Totale	560.3	597.5

Gli importi includono il 49% dell'impegno fra DM Shipping Limited (di cui DIS detiene il 51%) e d'Amico Tankers Limited per le due navi DM.

Al 30 giugno 2009, d'Amico Tankers Limited gestiva in qualità di locataria l'equivalente di 22,2 di navi in time charter, con un periodo medio contrattuale residuo di 3,9 anni (5,3 anni compresi i periodi in opzione). Inoltre, la Società disponeva di contratti in *time charter* sull'equivalente di 2 navi che al 30 giugno 2009 non erano ancora state consegnate. Tali contratti hanno una durata media di 8 anni (10 anni compresi i periodi opzionali). Alcuni dei contratti di noleggio passivo prevedono opzioni per l'acquisto in futuro di imbarcazioni; i dettagli sono evidenziati di seguito.

¹ Non include periodi in opzione. Include la nostra quota di spese di navi nolleggiate dal pool Handytankers.

Opzioni di Acquisto

Attualmente d'Amico Tankers Limited detiene 9 opzioni di acquisto su navi che gestisce in *time charter* (equivalenti a 6,8 navi, poiché alcune delle opzioni sono su imbarcazioni controllate solo parzialmente); di tali opzioni, 5,8 sono su navi che essa attualmente controlla, mentre il resto sono su navi non ancora consegnate (per un equivalente di 1 nave). L'esercizio di tali opzioni è a discrezione della Società e terrà conto delle condizioni in essere al momento in cui l'opzione diviene esercitabile.

La tabella che segue evidenzia i dettagli delle opzioni di acquisto. I prezzi di esercizio espressi in yen sono stati convertiti in dollari USA al tasso di chiusura del 30 giugno 2009.

Opzioni di Acquisto su navi MR				
Nave	Prima data di esercizio	Prezzo di esercizio (in milioni) ⁽¹⁾	Anzianità alla prima Data di esercizio ⁽¹⁾	Periodo di esercizio
MR 1 ⁽¹⁾	Marzo 2011	30,3	8.0	N/A
MR 2	Luglio 2011	27,9	5.0	4 anni
MR 3	Ottobre 2011	27,9	5.0	4 anni
MR 4	Agosto 2014	38,6	5.0	6 anni
MR 5	Marzo 2017	31,3	8.0	N/A
Total		155,9		NA

(1) Prezzo di esercizio e anzianità della nave alla prima data di esercizio. Per le opzioni caratterizzate da un periodo di esercizio, il prezzo di esercizio diminuisce nel corso di tale periodo

Opzioni di Acquisto su Navi Handysize				
Nave	Prima data di esercizio	Prezzo di esercizio (in milioni) ⁽¹⁾	Anzianità alla prima Data di esercizio ⁽²⁾	Periodo di esercizio
Handy 1	Gennaio 2014	38,5	6.0	N/A
Handy 2 ⁽²⁾	Febbraio 2014	42,5	6.0	N/A
Handy 3 ⁽²⁾	Marzo 2015	45,5	6.0	N/A
Handy 4 ⁽²⁾	Aprile 2016	40,5	8.0	N/A
Total		164,0	8.0	N/A

(2) La società ha un interesse del 25% sulle opzioni di acquisto di tali navi.

Vertenze 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 risoluzione di contratto charter. Le controversie risultano coperte da assicurazione presso un P&I Club (Club mutualistico fra armatori); il Gruppo ritiene quindi che l'esposizione finanziaria sarà limitata al valore delle relative franchigie assicurative.

Tassazione differita in regime di Tonnage tax

A partire dal 1° gennaio 2007 la società operativa d'Amico Tankers Limited (Irlanda), controllata al 100% da d'Amico International Shipping è stata ammessa al regime di tonnage tax irlandese, il quale prevede che nel caso in cui le imbarcazioni vengano vendute senza essere rimpiazzate entro uno specifico lasso di tempo, o nel caso in cui la società perda i requisiti necessari per continuare a godere di tale regime fiscale, vi possa essere un recupero a tassazione secondo il regime ordinario. Tale passività fiscale teorica massima è stata stimata al 30 giugno 2009 in US\$ 381.758, assumendo che tutte le navi di proprietà vengano vendute per il valore netto contabile a tale data e tali transazioni comportino una plusvalenza fiscalmente rilevante secondo il regime ordinario. La passività potenziale tende a diminuire, per poi azzerarsi, nel corso dei cinque anni successivi

all'ingresso nel regime di tonnage tax. Nessun accantonamento è stato effettuato poiché si prevede che, ragionevolmente, nessuna passività emergerà a tale proposito.

26. 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.

	Sede Legale	Capitale Sociale	Valuta	Interesse	Metodo di consolidamento
d'Amico International Shipping S.A.	Luxembourg	149 949 907	USD		
d'Amico Tankers Limited	Dublin / Ireland	100 001	EUR	100.0%	Integrale
High Pool Tankers Limited	Dublin / Ireland	2	EUR	100.0%	Integrale
GLENDIA International Management Ltd	Dublin / Ireland	2	EUR	100.0%	Integrale
GLENDIA International Shipping Ltd	Dublin / Ireland	202	USD	50.0%	Proporzionale
VPC Logistics Limited	London / UK	50 000	USD	100.0%	Integrale
DM Shipping Ltd	Dublin / Ireland	100 000	USD	51.0%	Proporzionale
d'Amico Tankers Monaco SAM	Monaco	150 000	EUR	100.0%	Integrale
d'Amico Tankers UK Ltd	London / UK	50 000	USD	100.0%	Integrale
d'Amico Tankers Singapore Pte Ltd	Singapore	50 000	USD	100.0%	Integrale

L'area di consolidamento del 2009 non differisce significativamente da quella dei conti consolidati del 2008.

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente

Marco Fiori
Amministratore Delegato

Il manager responsabile della redazione dei bilanci, Alberto Mussini, dichiara, in qualità di Direttore Finanziario di d'Amico International Shipping SA (la "Società") che, per quanto di sua conoscenza, la relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2009, redatta in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicati nella presente relazione, forniscono una rappresentazione veritiera e corretta delle attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che la relazione intermedia del management sulla gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue controllate consolidate, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

Alberto Mussini
Chief Financial Officer

(Traduzione della relazione ufficiale redatta in inglese)

Relazione della società di revisione sulla revisione contabile limitata del bilancio consolidato intermedio

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

Abbiamo effettuato la revisione contabile limitata del bilancio consolidato intermedio per il periodo di sei mesi chiuso al 30 giugno 2009, costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal prospetto dei movimenti del patrimonio netto e dal rendiconto finanziario della D'Amico International Shipping S.A. La responsabilità della redazione del bilancio consolidato intermedio redatto secondo i principi contabili internazionali ("IFRS") compete agli amministratori della D'Amico International Shipping S.A. E' nostra la responsabilità di esprimere delle conclusioni sul bilancio consolidato intermedio in base alla revisione contabile limitata svolta.

Abbiamo svolto le limitate procedure di verifica da Voi richieste relative al bilancio consolidato intermedio. La presente relazione è stata da noi predisposta in base all'incarico da Voi conferitoci e non potrà essere utilizzata per altri fini. Di conseguenza la nostra responsabilità per il lavoro da noi svolto e per le conclusioni espresse nella presente relazione è esclusivamente nei confronti della D'Amico International Shipping S.A. e non si estende a terzi.

Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri per la revisione contabile limitata previsti dall'International Standard on Review Engagements 2410, "Review of Interim Financial Information Performed by the Independent Auditor of the Entity". La revisione contabile limitata del bilancio consolidato intermedio consiste nell'effettuare colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile degli aspetti finanziari e contabili, analisi di bilancio ed altre procedure di revisione contabile limitata. L'estensione di una revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione contabile completa svolta in conformità agli International Standards on Auditing e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio professionale sul bilancio consolidato intermedio.

Sulla base di quanto svolto, non siamo venuti a conoscenza di variazioni ed integrazioni significative che dovrebbero essere apportate al bilancio consolidato intermedio per renderlo conforme ai principi contabili internazionali.

MOORE STEPHENS S.à.r.l.

Allee Marconi, 16
L-2120 Luxembourg

July 29, 2009