

d'Amico International Shipping S.A.

Relazione finanziaria Primo semestre / Secondo trimestre 2011

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 2011

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 PERIODO	15
FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE....	16
BILANCIO SEMESTRALE CONSOLIDATO AL 30 GIUGNO 2011	
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO.....	19
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO	19
SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA.....	20
RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO.....	21
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO.....	22
NOTE	23
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	39

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⁾

Giovanni Battista Nunziante

John Joseph Danilovich⁽²⁾

Heinz Peter Barandun⁽²⁾

(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., Lussemburgo

DATI DI SINTESI

DATI FINANZIARI

2° trimestre 2011	2° trimestre 2010	US\$ migliaia	1° semestre 2011	1° semestre 2010
48.327	48.127	Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)	96.209	99.240
8.305	9.366	Risultato operativo lordo / EBITDA	13.885	16.550
17,19%	19,46%	<i>margin</i> sul TCE in %	14,43%	16,68%
(947)	1.330	Utile (Perdita) operativo / EBIT	(4.025)	495
(1,96)%	2,76%	<i>margin</i> sul TCE in %	(4,18)%	0,50%
(5.465)	(5.484)	Utile / (Perdita) netto	(10.223)	(8.936)
(11,31)%	(11,39)%	<i>margin</i> sul TCE in %	(10,63)%	(9,00)%
(0,0364)	(0,0366)	Utile / (Perdita) per azione	(0,0682)	(0,0596)
1.475	2.483	Flussi di cassa operativi	18.423	4.473
(4.055)	(6.480)	Investimenti lordi (CapEx)	(20.565)	(13.893)
			Al 30 giugno 2011	Al 31 dicembre 2010
		Totale attività	705.586	709.518
		Indebitamento finanziario netto	231.770	230.960
		Patrimonio netto	325.108	333.106

ALTRI DATI OPERATIVI

2° trimestre 2011	2° trimestre 2010		1° semestre 2011	1° semestre 2010
14.687	15.260	Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) ¹	14.505	15.582
38,2	39,1	Sviluppo della flotta - Numero medio di navi	38,4	40,3
19,0	17	- Di proprietà	18,7	16,9
18,2	18,9	- A noleggio	18,8	19,5
1,0	3,2	- A noleggio attraverso pool	1,0	3,9
3,36%	2,3%	Giorni di off-hire/giorni-nave disponibili ² (%)	2,2%	2,3%
48,9%	47,4%	Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni-nave disponibili ³ (%)	48,2%	47,4%

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 broker 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.

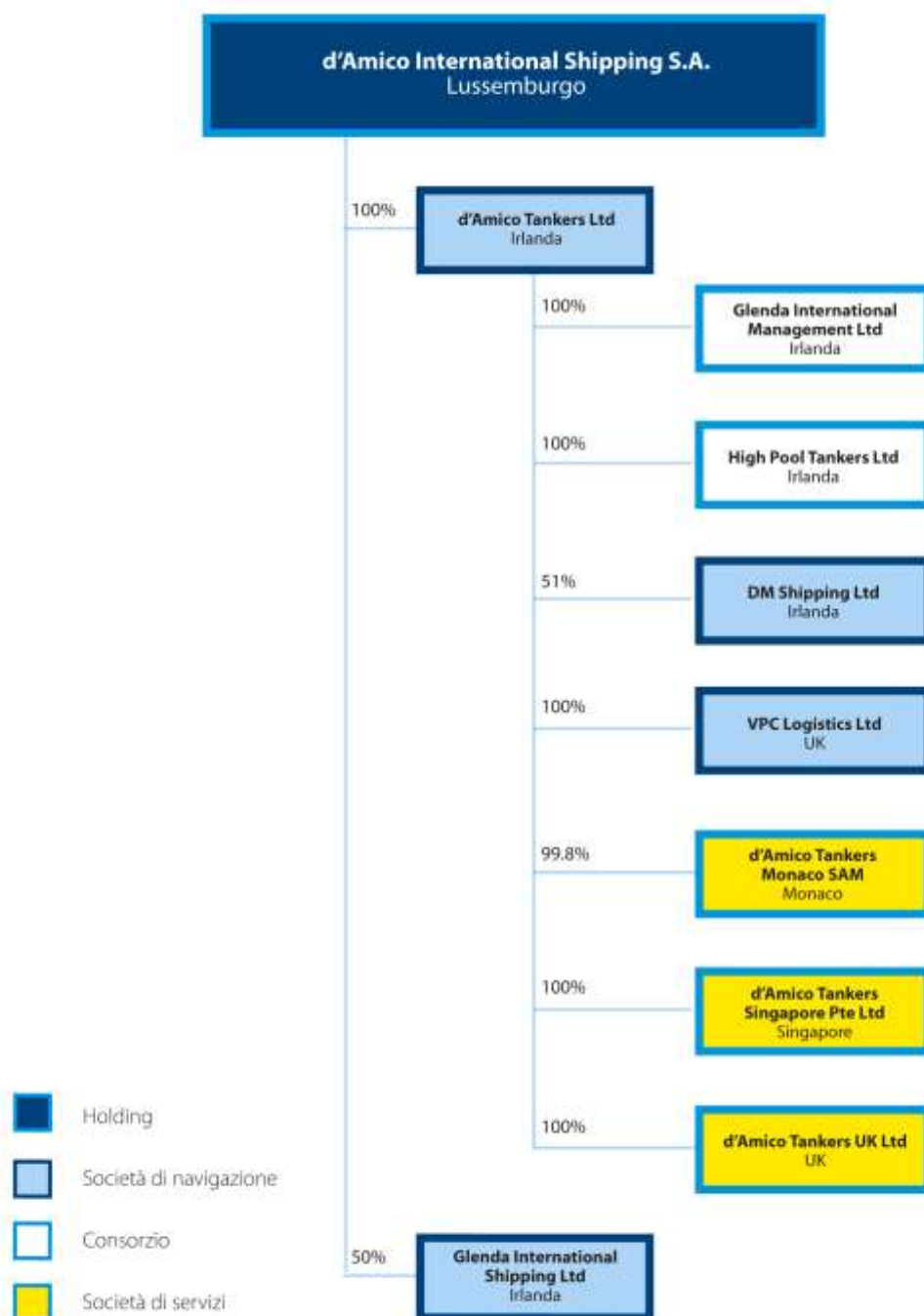
² Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave per bacini - ed il totale dei giorni-nave disponibili (numero di giorni tra la consegna e la riconsegna della nave nell'esercizio considerato).

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

GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

STRUTTURA DEL GRUPPO

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



d'Amico International Shipping S.A. (DIS, il Gruppo o d'Amico International Shipping), è una società attiva nel trasporto internazionale via mare, appartenente al Gruppo d'Amico, fondato nel 1936. d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers Limited (Irlanda), una flotta con un'età media di circa 5,3 anni, rispetto ad un'età media di settore di 8,8 anni (fonte: Clarkson). Tutte le navi del Gruppo DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di prodotti petroliferi raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e società di trading. Tutte le navi sono state costruite in ottemperanza alle norme IMO (International Maritime Organization) e MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e agli standard internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, merci quali olio di palma, oli vegetali e una gamma di altri prodotti chimici possono essere trasportati solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono specifici requisiti. Al 31 giugno 2011 il 71% delle navi della flotta d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di prodotti.

FLOTTA

Nelle tabelle seguenti sono riportate alcune informazioni sulla flotta DIS, che al 30 giugno 2011 comprendeva **38 navi**:

Flotta MR				
Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Di proprietà				
GLENDIA Melissa ¹	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Mery ¹	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Melody ¹	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Melanie ¹	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Meredith ¹	46.147	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Strength ²	46.800	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
GLENDIA Megan ¹	47.147	2009	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Efficiency ²	46.547	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Venture	51.087	2006	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Presence	48.700	2005	Imabari, Giappone	-
High Priority	46.847	2005	Nakai Zosen, Giappone	-
High Progress	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Performance	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Valor	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Courage	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Endurance	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Endeavour	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Challenge	46.475	1999	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Spirit	46.473	1999	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Wind	46.471	1999	STX, Corea del Sud	IMO II/III

¹ Navi di proprietà di GLENDIA International Shipping, in cui DIS detiene una partecipazione del 50%

² Navi di proprietà di DM Shipping (in cui DIS detiene una partecipazione del 51%) e noleggiate a d'Amico Tankers Limited

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
A noleggio con opzione di acquisto				
High Enterprise	45.800	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
High Pearl	48.023	2009	Imabari, Giappone	-
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High Century ¹	48.676	2006	Imabari, Giappone	-
A noleggio senza opzione di acquisto				
High Force	53.603	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
High Saturn	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Mars	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Mercury	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Jupiter	51.149	2008	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Uzava	52.622	2008	Third May Shipyard, Croazia	IMO II
High Glory	45.700	2006	Minami Nippon, Giappone	-
High Glow	46.846	2006	Nakai Zosen, Giappone	-
High Energy	46.874	2004	Nakai Zosen, Giappone	-
High Power	46.874	2004	Nakai Zosen, Giappone	-
High Nefeli	45.976	2003	STX, Corea del Sud	IMO II/III

Flotta handysize

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Di proprietà				
Cielo di Salerno	36.032	2002	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Parigi	36.032	2001	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Londra	35.985	2001	STX, Corea del Sud	IMO II/III
A noleggio con opzione di acquisto				
Malbec	38.499	2008	Guangzhou, Cina	IMO II/III
Marvel	38.435	2008	Guangzhou, Cina	IMO II/III
A noleggio senza opzione di acquisto				
Cielo di Guangzhou ²	38.877	2006	Guangzhou, Cina	IMO II
Handytankers Liberty ³	34.620	2006	Dalian, Cina	IMO II/III

¹ La nave è stata acquistata il 7 luglio 2011

² Contratto di noleggio a scafo nudo

³ Nave noleggiata attraverso il pool

Impiego della flotta e partnership

	<i>N. di navi di DIS</i>	<i>Totale navi del Pool</i>
Impiego diretto ¹	14,5	n/a
High Pool (navi MR)	8,0	11,0
GLENDIA Int. Mgmt. (navi MR) ²	14,5	34,0
Pool Handytankers	1,0	n/a
Totale	38,0	

Al 30 giugno 2011, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 14,5 navi: 8,5 MR ('Medium Range') e 1 nave *handysize* mediante contratti di noleggio con le maggiori compagnie petrolifere e società di trading, mentre 5 navi *handysize* sono attualmente impiegate sul mercato *spot*. Il Gruppo impiega una parte consistente delle proprie navi tramite accordi di partnership.

High Pool Tankers Limited – consorzio con Nissho Shipping Co. Limited (Japan) e Mitsubishi Corporation che al 30 giugno 2011 gestiva 11 navi cisterna MR. d'Amico Tankers Limited, è responsabile in via esclusiva della gestione commerciale del pool, in particolare del noleggio, delle operazioni navali e dell'amministrazione.

GLENDIA International Management Limited – accordo commerciale concluso con Glencore/ST Shipping per gestire le navi sotto un unico marchio commerciale, 'GLENDIA'. Al 30 giugno 2011, GLENDIA International Management Limited gestiva 34 navi cisterna MR.

Oltre agli accordi consortili e commerciali, DIS ha costituito due joint venture per il controllo congiunto delle navi. La prima di tali joint venture, DM Shipping Ltd, costituita con il Gruppo Mitsubishi detiene due navi MR consegnate nel 2009. La seconda joint venture, costituita con il Gruppo Glencore e denominata GLENDIA International Shipping Ltd, attualmente è proprietaria di sei navi, consegnate tra agosto del 2009 e febbraio 2011.

Una nave continua ad essere noleggiata tramite il pool *Handytankers* (con A.P. Moller-Maersk), ma verrà riconsegnata entro la fine dell'esercizio in corso.

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 complessivamente 76 navi, parte di proprietà e parte a noleggio; di esse, 38 fanno parte della flotta di d'Amico International Shipping ed operano nel mercato delle navi cisterna, mentre le rimanenti 38 sono navi dry-bulk controllate da d'Amico Dry Limited e da 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 sul 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 opera tramite i propri uffici di Lussemburgo, Dublino, Londra, Monaco e Singapore. Al 30 giugno 2011 il Gruppo impiegava 462 dipendenti come personale marittimo e 50 dipendenti come personale di terra.

¹ La voce 'Impiego diretto' include 1 nave di proprietà di GLENDIA Int. Shipping, in cui DIS detiene una partecipazione del 50%

² Il numero totale di navi del Pool GLENDIA Int. Mgmt. include 4 navi High Pool gestite a livello commerciale da GLENDIA

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE 2011

Il primo semestre 2011 ha registrato risultati incoraggianti, soprattutto a partire da maggio, nonostante lo scenario economico mondiale, i timori sulla situazione economica in Europa e la situazione geopolitica in Nord Africa e in Medio Oriente. Le previsioni sulla domanda di prodotti petroliferi non hanno subito modifiche rilevanti. Le pressioni inflazionistiche sulle economie emergenti e i continui timori riguardanti il debito sovrano dei paesi dell'eurozona potrebbero impedire una crescita significativa della domanda. Una serie di calamità naturali ed il susseguirsi di crisi geopolitiche e conflitti internazionali (Libia) hanno ridotto l'offerta di petrolio, tanto da costringere i governi a mettere a disposizione le riserve strategiche. Continuano le difficoltà di rifornimento di prodotti petroliferi con un conseguente effettivo incremento dei margini. Un miglior tasso di utilizzo delle navi cisterna *medium* e *handy-size* ha permesso di contenere l'oscillazione delle tariffe di nolo. L'utilizzo delle riserve petrolifere e una domanda inferiore alle previsioni hanno avuto un forte impatto sugli altri segmenti di navi cisterna. L'aumento della domanda di prodotti petroliferi viene facilmente assorbita dalla flotta esistente. Tuttavia, data la riduzione del numero di navi in costruzione, i tassi di utilizzo dovrebbero migliorare ulteriormente a più lungo termine.

Durante il secondo trimestre dell'esercizio, il mercato della navi cisterna ha mostrato segnali di ripresa. Sulla perdita netta di US\$ 5,5 milioni nel secondo trimestre e di US\$ 10,2 milioni nel primo semestre del 2011 hanno influito significativamente le perdite su cambi derivanti dalla conversione in dollari USA del debito contratto in Yen. Escludendo tali effetti, la perdita netta del secondo trimestre è stata di US\$ 3,9 milioni, rispetto a una perdita netta di US\$ 5,8 milioni registrata nel primo trimestre dell'esercizio, riflettendo il miglioramento dello scenario operativo. La perdita del primo semestre, al netto degli effetti delle differenze di cambio, è stata di US\$ 9,7 milioni. I risultati del primo semestre sono stati determinati dal trend dei ricavi base *time charter*, ed in particolare dalla performance del mercato *spot*: DIS ha realizzato una media giornaliera *spot* di US\$ 12.516 nel secondo trimestre e di US\$ 12.185 nel primo semestre 2011, anche se tali tariffe medie giornaliere sono state di US\$ 14.500 in maggio e giugno 2011. Grazie a un EBITDA sempre positivo e all'andamento del capitale circolante, DIS ha inoltre confermato la propria capacità di generare flussi di cassa da attività operative, al livello relativamente elevato nel primo semestre 2011 di US\$ 18,4 milioni. La significativa percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa - che è stata in media del 48,2% nel primo semestre 2011 - e il posizionamento competitivo sul mercato, sottolineano la capacità di DIS di generare flussi di cassa da attività operative positivi, confermando la sua solida posizione finanziaria anche in scenari di mercato difficili che si protraggono per lunghi periodi. Allo stesso tempo, l'equilibrato modello di business ha consentito a DIS di beneficiare pienamente delle fasi di crescita del mercato.

RISULTATI OPERATIVI

2° trimestre 2011	2° trimestre 2010	US\$ migliaia	1° semestre 2011	1° semestre 2010
74.509	71.369	Ricavi	142.589	143.605
(26.182)	(23.242)	Costi diretti di viaggio	(46.380)	(44.365)
48.327	48.127	Ricavi base time charter (TCE)	96.209	99.240
(23.104)	(23.552)	Costi per noleggi passivi	(47.550)	(49.058)
(13.209)	(12.307)	Altri costi operativi diretti	(26.650)	(26.376)
(4.532)	(4.690)	Costi generali ed amministrativi	(9.997)	(9.270)
823	1.788	Altri proventi operativi	1.873	2.014
8.305	9.366	Risultato operativo lordo/ EBITDA	13.885	16.550
(9.252)	(8.036)	Ammortamenti	(17.910)	(16.055)
(947)	1.330	Utile (Perdita) operativo/ EBIT	(4.025)	495
(4.378)	(5.976)	Proventi (oneri) finanziari netti	(5.916)	(8.256)
(5.325)	(4.646)	Utile/(Perdita) ante imposte	(9.941)	(7.761)
(140)	(838)	Imposte sul reddito	(282)	(1.175)
(5.465)	(5.484)	Utile/(Perdita) netto	(10.223)	(8.936)

I **ricavi** nel secondo trimestre 2011 sono stati di US\$ 74,5 milioni (US\$ 71,4 milioni nel secondo trimestre 2010), rispetto a un fatturato lordo di US\$ 142,6 milioni nel primo semestre 2011 (US\$ 143,6 milioni lo scorso esercizio). Il leggero decremento rispetto al primo semestre del 2010 è dovuto principalmente ai seguenti fattori: (i) diminuzione del numero medio di navi della flotta durante il periodo in esame (38,4 nel primo semestre 2011 rispetto a 40,3 nel primo semestre 2010) in seguito alla riconsegna di alcune navi noleggiate, non completamente compensata dall'incremento delle navi di proprietà; (ii) una percentuale sostanzialmente analoga di copertura derivante da contratti a tariffa fissa (48,2% nel primo semestre 2011 rispetto al 47,4% nel primo semestre 2010), ma con ricavi base *time-charter* medi giornalieri inferiori (US\$ 16.896 nel primo semestre 2011 rispetto a US\$ 18.719 nel primo semestre 2010) come conseguenza ai nuovi contratti stipulati nel 2010 e nel primo trimestre 2011.

La percentuale di giorni-nave disponibili nel primo semestre 2011 (2,2%) è sostanzialmente in linea con lo stesso periodo dell'esercizio precedente (2,3%), sebbene la stessa percentuale nel secondo trimestre 2011 (3,4%) sia stata considerevolmente superiore al secondo trimestre 2010 (2,3%), semplicemente a causa della diversa tempistica degli interventi di bacino.

I **costi diretti di viaggio** nel secondo trimestre e nel primo semestre 2011 risentono del summenzionato andamento dei ricavi (legato all'evoluzione della flotta e all'utilizzo delle navi) e sono in linea con i ricavi lordi registrati negli stessi periodi dello scorso esercizio, ammontando a US\$ 26,2 milioni nel secondo trimestre 2011 e a US\$ 46,4 milioni nel primo semestre dell'esercizio in corso (rispettivamente US\$ 23,2 milioni e US\$ 44,4 milioni negli stessi periodi del 2010).

Nel secondo trimestre 2011 i **ricavi base time charter** sono stati di US\$ 48,3 milioni (US\$ 48,2 milioni nel secondo trimestre 2010) e di US\$ 96,2 milioni nel primo semestre dell'esercizio in corso (US\$ 99,2 nel primo semestre 2010). Come indicato nella successiva tabella, nel primo semestre 2011 i ricavi medi giornalieri (US\$ 14.505) sono stati determinati dalla riduzione della tariffa fissa media (US\$ 16.896 nel semestre in esame rispetto a US\$ 18.719 nel primo semestre 2010). Osservando l'andamento trimestrale delle tariffe *spot*, la media giornaliera registrata da DIS nel secondo trimestre 2011 è di US\$ 12.516, in significativo miglioramento rispetto ai deboli dati del primo trimestre dell'esercizio, ed anche rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, a conferma del miglioramento del *sentiment di mercato*.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2010					2011		
	Q1	Q2	1° semestre	Q3	Q4	Q1	Q2	1° semestre
Spot	12.961	11.960	12.467	13.690	12.864	11.871	12.516	12.185
Fissa	19.023	18.416	18.719	17.464	17.136	16.932	16.854	16.896
Media	15.901	15.260	15.582	15.336	14.809	14.328	14.687	14.505

Nel corso del primo semestre 2011 la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa, parte importante della politica commerciale di DIS, è rimasta elevata (48,2% in media). La diminuzione del ricavo medio giornaliero relativo ai contratti a tariffa fissa nel semestre in esame è dovuta agli effetti di alcuni contratti rinnovati nel corso degli esercizi 2010 e 2011 con l'obiettivo non solo di garantire i ricavi ma anche di consolidare ulteriormente i rapporti con le principali compagnie petrolifere, aspetto questo essenziale della strategia di DIS.

I **costi per noleggi passivi** relativi alle navi a noleggio che compongono la flotta DIS, nel secondo trimestre 2011 sono stati di US\$ 23,1 milioni (US\$ 23,5 milioni nel secondo trimestre 2010) e di US\$ 47,6 milioni nel primo semestre 2011 (US\$ 49,1 milioni nello stesso periodo del 2010). Tale diminuzione è dovuta al minor numero di navi a noleggio (una media di 18,8 nel primo semestre 2011 rispetto a 19,5 nel primo semestre 2010) con conseguente riduzione dei relativi costi. I costi giornalieri per noleggi passivi sono rimasti sostanzialmente stabili. I costi per le navi 'noleggiate attraverso pool' (1,0 nave nel primo semestre 2011, rispetto a una media di 3,9 navi nello stesso periodo dell'esercizio precedente) sono inclusi nella voce Ricavi base *time charter*.

Gli **altri costi operativi diretti**, pari a US\$ 13,2 milioni nel secondo trimestre 2011 (US\$ 12,3 milioni nel secondo trimestre 2010) e US\$ 26,7 milioni nel primo semestre 2011 (US\$ 26,4 milioni nel primo semestre 2010), comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche, lubrificanti ed assicurativi e derivano essenzialmente dall'incremento delle navi di proprietà, pari in media a 18,7 nel primo semestre 2011 rispetto a 16,9 nello stesso periodo del 2010, dato che non è stata registrata nessuna variazione di rilievo dei costi giornalieri. È importante sottolineare come il mantenimento di un ottimo livello qualitativo della flotta, il monitoraggio costante dei costi operativi, la scelta di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione delle procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente) volte a consentire il rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore, costituiscono fattori cruciali della politica strategica di d'Amico.

Nel secondo trimestre dell'esercizio in corso i **costi generali ed amministrativi** sono stati di US\$ 4,5 milioni (US\$ 4,7 milioni nel secondo trimestre 2010) e di US\$ 10,0 milioni a giugno 2011 (US\$ 9,3 nel primo semestre 2010). Tale variazione rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio è dovuta principalmente a svalutazioni non ricorrenti di crediti assicurativi a seguito di richieste di risarcimento, registrate sia nel primo che nel secondo trimestre dell'esercizio. Al netto di tali poste, i costi generali e amministrativi sono sostanzialmente in linea con il saldo del 2010 e comprendono i costi per il personale di terra, nonché i costi relativi ad immobili, consulenze, viaggi e altre attività.

Gli **altri proventi operativi** per il secondo trimestre 2011 sono stati di US\$ 0,8 milioni (US\$ 1,8 milioni nel secondo trimestre 2010) e di US\$ 1,9 milioni nel primo semestre dell'esercizio (US\$ 2,0 milioni nello stesso periodo del 2010). Il saldo si riferisce alle commissioni di noleggio da navi di terzi gestite attraverso i pool.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** nel secondo trimestre 2011 è stato di US\$ 8,3 milioni (US\$ 9,4 milioni nel secondo trimestre 2010) e di US\$ 13,9 milioni nel primo semestre (US\$ 16,6 milioni nel primo semestre 2010). La contrazione è dovuta alla debolezza registrata dalle tariffe *spot* a inizio anno, oltre che ad una tariffa fissa media giornaliera inferiore. Nel secondo trimestre dell'esercizio il margine EBITDA sul TCE è stato del 17,2% (19,5% nel secondo trimestre 2010), mentre per il primo semestre è stato del 14,4% (16,7% nel primo semestre 2010). L'EBITDA risulta comunque in miglioramento rispetto sia al quarto trimestre 2010 (8,6%), sia al primo trimestre 2011 (11,7%).

Gli **ammortamenti** ammontano a US\$ 9,3 milioni nel secondo trimestre 2011 (US\$ 8,0 milioni nel secondo trimestre 2010) e a US\$ 17,9 milioni nel primo semestre dell'esercizio (US\$ 16,1 milioni nel primo semestre 2010). Il leggero aumento rispetto allo scorso esercizio è dovuto principalmente alla consegna di navi di nuova costruzione, le cosiddette '*new-building*'.

Il **risultato operativo (EBIT)** nel secondo trimestre dell'esercizio ha sfiorato il pareggio (con una perdita di US\$ 0,9 milioni), rispetto a un EBIT positivo di US\$ 1,3 milioni nel secondo trimestre 2010, ed in sostanziale miglioramento rispetto al primo trimestre dell'esercizio in corso. L'EBIT del primo semestre 2011 è stato negativo per US\$ 4,0 milioni, rispetto al risultato positivo di US\$ 0,5 milioni realizzato nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Come indicato in precedenza, tale variazione è essenzialmente la conseguenza della performance inferiore registrata a livello di ricavi base *time charter*, ma la ripresa dei noli che ha caratterizzato il secondo trimestre 2011 ha confermato le stime a lungo termine riguardanti il mercato delle navi cisterna.

Gli **oneri finanziari netti** ammontavano a US\$ 4,4 milioni nel secondo trimestre 2011 (US\$ 6,0 milioni nel secondo trimestre 2010) e a US\$ 5,9 milioni nel primo semestre dell'esercizio (US\$ 8,3 milioni nel primo semestre 2010). Sul saldo ha influito essenzialmente la differenza di cambio negativa di US\$ 1,6 milioni, registrata nel secondo trimestre 2011 (US\$ 3,2 milioni di perdita nel secondo trimestre 2010) derivante dalla conversione in dollari USA di un finanziamento espresso in yen giapponesi, che ha portato ad una perdita non realizzata di US\$ 0,5 milioni nel primo semestre dell'esercizio (US\$ 2,7 milioni di perdita nel primo semestre del 2010). Escludendo tale posta non realizzata, la voce comprende gli interessi passivi su finanziamenti di complessivi US\$ 3,0 milioni nel secondo trimestre 2011 e di US\$ 5,8 milioni nel primo semestre dell'esercizio, stabili rispetto agli stessi periodi dell'esercizio precedente.

La **perdita ante imposte** del secondo trimestre 2011 è pari a US\$ 5,3 milioni (contro una perdita di US\$ 4,6 milioni nel secondo trimestre 2010) e di US\$ 9,9 milioni nel primo semestre 2011 (rispetto a una perdita di US\$ 7,8 milioni in nello stesso periodo dell'esercizio precedente).

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ 0,1 milioni nel secondo trimestre 2011, rispetto a US\$ 0,8 milioni nel secondo trimestre 2010, e di US\$ 0,3 milioni nel primo semestre del 2011 (US\$ 1,2 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente). La variazione è dovuta principalmente allo storno a fine 2010 del debito di imposta in precedenza accantonato e relativo ad alcuni ricavi ed indennizzi per i quali non era stato ritenuto applicabile il regime di *tonnage tax*.

La **perdita netta** registrata nel secondo trimestre 2011 è stata di US\$ 5,5 milioni in linea con il dato dello stesso trimestre dell'esercizio precedente. Nei primi sei mesi del 2011 la perdita netta è stata di US\$ 10,2 milioni, rispetto a una perdita netta di US\$ 8,9 milioni nel primo semestre 2010.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA (STATO PATRIMONIALE)

(US\$ migliaia)	Al 30 giugno 2011	Al 31 dicembre 2010
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	546.911	544.283
Attività correnti	158.675	165.235
Totale attività	705.586	709.518
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	325.108	333.106
Passività non correnti	277.187	284.658
Passività correnti	103.291	91.754
Totale passività e patrimonio netto	705.586	709.518

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al costo storico, al netto degli ammortamenti. Dopo il consistente calo del valore di mercato delle navi che ha caratterizzato il settore delle navi cisterna dal 2008 alla fine del 2009, nel 2010 si sono registrati segni di ripresa. Questa inversione di tendenza è stata favorita dal leggero aumento dell'attività di 'compravendita' e da una minore pressione sulle tariffe dei noli, tendenza che si è confermata nel secondo trimestre 2011 e durante il primo semestre dell'esercizio. Secondo le valutazioni fornite da un importante broker, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS, inclusa la parte relativa alle nuove navi in costruzione, è di US\$ 534,9 milioni al 30 giugno 2011, rispetto a un valore contabile netto della flotta di US\$ 545,7 milioni.

Nel secondo trimestre e nel primo semestre del 2011 gli *Investimenti lordi* sono stati rispettivamente di US\$ 4,1 milioni e di US\$ 20,6 milioni e sono relativi alle rate pagate ai cantieri per le tre *new-building* consegnate nell'ambito della joint venture GLENDIA International Shipping Ltd. Tali investimenti comprendono inoltre i costi di bacino capitalizzati relativi alle navi di proprietà.

Le **attività correnti** al 30 giugno 2011 erano pari a US\$ 158,7 milioni. Oltre alle voci del capitale circolante, ovvero rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 22,8 milioni e US\$ 66,1 milioni, le attività correnti comprendono crediti finanziari a breve per US\$ 69,8 milioni, di cui US\$ 15,0 milioni per investimenti di tesoreria e US\$ 54,8 milioni di disponibilità liquide e mezzi equivalenti.

Le **passività non correnti** (US\$ 277,2 milioni) rappresentano la parte dei debiti a lungo termine verso banche, commentati nella sezione successiva (Indebitamento netto).

Nelle **passività correnti**, oltre alle voci debiti verso banche e altri finanziatori, anch'esse commentate nella sezione successiva, sono comprese le voci relative al capitale circolante, essenzialmente debiti commerciali e altre passività, per un totale di US\$ 78,9 milioni.

Il saldo del **patrimonio netto** al 30 giugno 2011 era di US\$ 325,1 milioni (US\$ 333,1 milioni al 31 dicembre 2010). La variazione rispetto all'esercizio precedente è essenzialmente dovuta alla perdita netta sostenuta nel periodo in esame.

INDEBITAMENTO NETTO

L'*indebitamento netto* al 30 giugno 2011 ammontava a US\$ 231,8 milioni, stabile rispetto al saldo registrato al termine dell'esercizio precedente (US\$ 231,0 milioni). Il rapporto tra indebitamento netto e patrimonio netto risulta di 0,71, in linea con il dato al 31 dicembre 2010 (0,69).

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2011	Al 31 dicembre 2010
Liquidità		
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	54.770	68.266
Attività finanziarie correnti	15.004	8.250
Totale attività finanziarie correnti	69.774	76.516
Debiti verso banche – correnti	14.555	11.065
Altre passività finanziarie correnti		
Verso terzi	9.802	11.754
Totale passività finanziarie correnti	24.357	22.818
Indebitamento finanziario netto corrente	(45.417)	(53.698)
Debiti verso banche – non correnti	277.187	284.658
Totale passività finanziarie non correnti	277.187	284.658
Indebitamento finanziario netto	231.770	230.960

Le risorse finanziarie a breve termine (*Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* oltre agli investimenti in tesoreria inclusi nelle *Attività finanziarie correnti*) continuano a mantenersi a livelli elevati, con un saldo di US\$ 69,8 milioni. Tale livello di liquidità consente a DIS di affrontare adeguatamente l'attuale difficile scenario di mercato, nonché di finanziare la parte di capitale destinata agli investimenti già previsti per i prossimi esercizi nell'ambito del programma di costruzione di nuove navi.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 30 giugno 2011 era di US\$ 291,8 milioni, comprensivo di US\$ 14,6 milioni con scadenza a breve termine. L'indebitamento di DIS si articola nelle due linee di credito a favore di d'Amico Tankers Limited (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo: (i) debito di US\$ 149,4 milioni relativo alla linea di credito *revolving* concessa da Crédit Agricole su un periodo di 10 anni (con la partecipazione di altri istituti bancari); (ii) debito di US\$ 29,6 milioni relativo al prestito sindacato concesso da Mizuho Bank. L'indebitamento di DIS comprende inoltre la quota dei finanziamenti concessi alle due joint venture, GLENDA International Shipping Ltd e DM Shipping Ltd, consolidate proporzionalmente nel bilancio di DIS: (i) finanziamento *Commerzbank AG Global Shipping* e *Credit Suisse* per US\$ 83,3 milioni per le navi di nuova costruzione della joint venture GLENDA International Shipping Ltd Hyundai-Mipo, tutte già consegnate; (ii) linea di credito Mitsubishi UFJ Lease di US\$ 29,5 milioni in relazione al finanziamento delle due navi di DM Shipping Ltd consegnate nel 2009.

L'indebitamento netto comprende inoltre, alla voce *Altre passività finanziarie correnti*, il *fair value* negativo di US\$ 9,8 milioni degli strumenti di copertura derivati (essenzialmente contratti di swap su tassi di interesse).

FLUSSI DI CASSA

I flussi di cassa netti nel semestre chiuso al 30 giugno 2011 hanno fatto registrare un saldo negativo di US\$ 13,2 milioni. Al netto dell'investimento finanziario a breve termine di US\$ 6,6 milioni, gli esborsi netti per il primo semestre 2011 sono stati pari a US\$ 6,6 milioni, consentendo a DIS di confermare la propria solida posizione di cassa.

2° trimestre 2011	2° trimestre 2010	US\$ migliaia	1° semestre 2011	1° semestre 2010
1.475	2.483	Flussi di cassa da attività operative	18.423	4.473
(4.055)	(6.480)	Flussi di cassa da attività di investimento	(20.565)	(11.371)
(9.004)	7.691	Flussi di cassa da attività finanziarie	(11.026)	5.072
(11.584)	3.694	Variazione della liquidità	(13.168)	(1.826)
(11.584)	3.694	Variazione netta in aumento/ (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(13.168)	(1.826)
66.778	86.772	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	68.266	92.243
(424)	(168)	Differenze di conversione su disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(328)	(119)
54.770	90.298	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	54.770	90.298

I **flussi di cassa da attività operative** nel secondo trimestre 2011 sono stati positivi per US\$ 1,5 milioni (US\$ 2,5 milioni nel secondo trimestre 2010), mentre nel primo semestre dell'esercizio sono stati di US\$ 18,4 milioni (US\$ 4,5 milioni nel primo semestre 2010). Questo risultato positivo, è stato sostenuto non solo dall'EBITDA, ma anche dall'andamento del capitale circolante.

I **flussi di cassa da attività di investimento** sono stati di US\$ 20,6 milioni (utilizzi), comprensivi di investimenti lordi relativi al pagamento degli anticipi per le navi di nuova costruzione (in particolare in seguito alla consegna delle ultime due navi di nuova costruzione della joint venture GLENDA International Shipping Limited), nonché dei costi di bacino.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** per il primo semestre 2011 sono stati negativi per US\$ 11,0 milioni, in seguito ai rimborsi trimestrali previsti e all'investimento di US\$ 6,6 milioni in obbligazioni a breve termine.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

FLOTTA CONTROLLATA – D'AMICO TANKERS LIMITED

Nel primo semestre 2011, la Flotta controllata da d'Amico Tankers Limited ha registrato i seguenti cambiamenti:

- A inizio 2011, d'Amico Tankers Limited ha rinnovato per altri due anni, con opzione di proroga per un ulteriore anno, tre contratti di noleggio con un'importante compagnia petrolifera. Contemporaneamente d'Amico Tankers ha stipulato un contratto di noleggio di un anno con un'altra società petrolifera leader. Tali contratti sono stati conclusi a tariffe tali da permettere alla Società di generare flussi di cassa da attività operative positivi e di consolidare ulteriormente i rapporti con le principali compagnie petrolifere;
- Febbraio 2011 – la M/T Cielo di Napoli, nave *handysize* noleggiata, è stata riconsegnata ai rispettivi armatori;
- Aprile 2011 – la M/T High Glory, nave MR noleggiata, è stata riconsegnata ai rispettivi armatori.

ACQUISTO DELLA NAVE CISTERNA MR M/T HIGH CENTURY

Nel giugno 2011, d'Amico Tankers Limited, società operativa interamente controllata da d'Amico International Shipping S.A. ha stipulato l'acquisto della M/T High Century, nave cisterna a medio raggio (MR) a doppio scafo (48.676 dwt), costruita nel 2006 da Imabari Shipbuilding Co. Ltd, Giappone, venduta al prezzo di US\$ 23,8 milioni. L'acquisizione della nave da parte di d'Amico Tankers Limited è avvenuta a un prezzo più basso del suo attuale valore di mercato. La nave era noleggiata da d'Amico Tankers dal 2006. Il contratto di noleggio prevedeva un'opzione di acquisto che non è stata esercitata prima nel corso dell'esercizio in esame in quanto non risultava conveniente.

ACQUISTO DELLA M/T FABRIZIA D'AMATO, NAVE CISTERNA HANDYSIZE DI SECONDA MANO

d'Amico Tankers Limited, la società operativa interamente controllata da d'Amico International Shipping S.A., ha deliberato l'acquisto della handysize M/T Fabrizia D'Amato, una nave cisterna 'product/chemical' a doppio scafo da 40.081 dwt, di proprietà della D'Amato Shipping S.r.l. Italia e costruita nel 2004 dai cantieri Shin-A Shipbuilding Co. Ltd, Corea del Sud. Il prezzo pattuito per questa nave è di US\$ 24,5 milioni.

FLOTTA CONTROLLATA – GLENDA INTERNATIONAL SHIPPING LIMITED

- Gennaio 2011 – la M/T GLENDA Melody, nave MR di proprietà, è stata consegnata a GLENDA International Shipping Limited.
- Febbraio 2011 – la M/T GLENDA Meryl e la M/T GLENDA Melissa, due navi MR di proprietà, sono state consegnate a GLENDA International Shipping Limited, a completamento del programma di costruzione di nuove navi della joint-venture.

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

Nel mese di luglio 2011, la M/T High Century, nave MR appena acquistata, è stata consegnata a d'Amico Tankers Limited.

La M/T Uzava, nave MR noleggiata, è stata riconsegnata da d'Amico Tankers Limited ai rispettivi armatori.

Il profilo della flotta di d'Amico International Shipping può essere sintetizzato come segue:

	Al 30 giugno 2011			Al 28 luglio 2011		
	MR	Handysize	Totale	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	16,0	3,0	19,0	17,0	3,0	20,0
A noleggio	15,0	3,0	18,0	13,0	3,0	16,0
A noleggio attraverso Pool	0,0	1,0	1,0	0,0	1,0	1,0
Totale	31,0	7,0	38,0	30,0	7,0	37,0

RINVIO DELLA CONSEGNA DELLA NAVE CISTERNA HANDYSIZE M/T FABRIZIA D'AMATO

d'Amico Tankers Limited, la società operativa controllata da d'Amico International Shipping S.A., in seguito alle richieste dell'attuale armatore, D'Amato Shipping S.r.l., ha accettato di rimandare alla fine di agosto 2011 la consegna della handysize M/T Fabrizia D'Amato, nave cisterna 'product/chemical' a doppio scafo da 40.081 dwt, costruita nel 2004 dai cantieri Shin-A Shipbuilding Co. Ltd., Corea del Sud. La data entro la quale il giudice dovrebbe pronunciare la decisione finale di chiusura della procedura di concordato preventivo è stata rinviata a fine luglio 2011. L'acquisto della M/T Fabrizia D'Amato dipenderà da quanto stabilito da tale sentenza.

AVVIO DEL PROGRAMMA DI RIACQUISTO DI AZIONI PROPRIE

Il 5 luglio 2011 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato l'avvio del programma di riacquisto di azioni proprie conformemente all'autorizzazione dell'assemblea ordinaria degli azionisti del 29 marzo 2011.

Il programma ha per oggetto l'acquisto, in una o più tranches, delle azioni ordinarie di DIS ai fini della costituzione di una "riserva di azioni proprie" da utilizzare esclusivamente come mezzo di pagamento di un'eventuale vendita, scambio, trasferimento, contributo, pegno, attribuzione o qualsiasi altra cessione di azioni nell'ambito di operazioni legate alla gestione della Società e di progetti che rappresentino un'effettiva opportunità di investimento in linea con le politiche della Società, come gli accordi con partner strategici, l'acquisizione di partecipazioni o di pacchetti azionari o altre operazioni di finanziamento straordinarie che prevedano la destinazione o l'attribuzione di azioni proprie (ad esempio fusioni, scissioni, emissioni di obbligazioni convertibili o warrant, ecc.) e più in generale per qualsiasi altro scopo consentito dalle leggi e normative vigenti e applicabili. Il programma di riacquisto di azioni proprie dovrà essere portato a termine utilizzando le riserve disponibili e/o gli utili distribuibili nel rispetto dei limiti di prezzo minimi e massimi rispettivamente di euro 0,50 e euro 3,50 per azione per un corrispettivo complessivo compreso tra euro 7,5 milioni ed euro 52 milioni.

Durante il periodo compreso tra il 6 luglio 2011 e il 25 luglio 2011 d'Amico International Shipping S.A. ha riacquisito sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., n.179.977 azioni, corrispondenti allo 0,12002% del capitale sociale, al prezzo medio ponderato di euro 0,803 per azione, per un corrispettivo complessivo di Euro 144.549. Al 25 luglio 2011 d'Amico International Shipping S.A. deteneva n.4.570.472 azioni proprie, corrispondenti al 3.048% del capitale sociale.

NUOVA LINEA DI CREDITO DI US\$ 48 MILIONI

d'Amico Tankers Limited (Irlanda) - controllata operativa di d'Amico International Shipping S.A. - ha siglato, nel mese di luglio, un nuovo contratto di finanziamento per un importo di US\$ 48 milioni, concesso da un club di due banche finanziatrici: Credit Agricole Corporate and Investment Bank e DnB NOR Bank ASA. La nuova linea di credito è destinata a finanziare le ultime rate dovute al Cantiere Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd – Sud Corea, per le due navi cisterna MR Product Tankers / Chemicals, 52.000 DWT, con scafo n. 2307 e n. 2308, che sono state già ordinate ed attualmente in costruzione presso il Cantiere, la cui consegna è prevista rispettivamente in Marzo ed Aprile 2012. Il finanziamento permette di coprire in larga parte il totale delle rate che rimangono da pagare al Cantiere per le due navi in costruzione, che ammonta a complessivi US\$ 56 milioni.

La durata del finanziamento è di sette anni a partire dalla consegna delle nuove navi e ad un tasso di interesse molto competitivo.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Se da un lato l'inizio del primo semestre è stato caratterizzato dalla persistenza del fenomeno della dislocazione dei prodotti petroliferi, dall'altro lato gli elevati costi del petrolio e dei suoi derivati, nonché la riduzione dei margini di raffinazione e delle conseguenti possibilità di arbitraggio, hanno parzialmente ridotto le opportunità commerciali. In giugno negli Stati Uniti le esportazioni di prodotti distillati sono risultate superiori alle importazioni di benzina. L'America Latina e il subcontinente africano continuano ad importare da Stati Uniti ed Europa. Un eventuale miglioramento più forte e marcato delle tariffe di nolo dipenderà dalla ripresa della domanda. La IEA ha rivisto al ribasso le stime della domanda mondiale di prodotti petroliferi per il 2011, prevedendo un incremento di 1,2 milioni di barili al giorno (pari a una riduzione di 200.000 barili al giorno). Le scorte sono sostanzialmente in linea con la media quinquennale. Anche l'offerta di navi ha subito un significativo calo, penalizzata dal prezzo del carburante bunker, che resta a livelli elevati. Le prospettive a lungo termine sono positive, ma la crescita economica potrebbe essere frenata dai rincari del petrolio e delle materie prime.

I principali fattori che dovrebbero condizionare il mercato dei trasporti delle navi cisterna e la performance di d'Amico International Shipping sono: (i) la crescita della domanda di prodotti petroliferi e del Pil a livello mondiale (ii) il significativo numero di nuove navi consegnate negli ultimi anni.

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

- L'Agenzia internazionale per l'energia (IEA) ha previsto un aumento della domanda mondiale di prodotti petroliferi, che dovrebbe passare da 88 milioni di barili al giorno a 95,3 milioni di barili al giorno nel 2016 (pari in media al +1,3%, ovvero 1,2 milioni di barili al giorno all'anno). La crescita della domanda è sostenuta esclusivamente dai paesi non OCSE.
- La domanda di petrolio dei paesi non OCSE dovrebbe toccare i 45,3 milioni di barili al giorno nel 2012 (+3,6% ossia +1,6 milioni di barili al giorno su base annua), sostenuta da una crescita del Pil del 6,5%.
- La dislocazione dei prodotti petroliferi è, e continuerà ad essere, un fattore importante nel mercato delle navi cisterna, contribuendo a sostenere la domanda. L'Europa attualmente esporta circa 1,2 milioni di barili di benzina al giorno e importa circa 750.000 barili di carburante per aeromobili e gasolio. Entro il 2016 le esportazioni di benzina subiranno una riduzione mentre aumenteranno le importazioni di carburante per aeromobili e gasolio che saliranno a 1,3 milioni di barili al giorno.
- La capacità di raffinazione mondiale registrerà un incremento rilevante, pari a 9,1 milioni di barili al giorno, entro il 2016, mentre in particolare nei paesi OCSE scenderà di circa 2 milioni di barili al giorno.
- Se la prevista crescita asiatica si confermerà superiore alla crescita della domanda stimata nella regione, una parte della capacità di raffinazione in eccedenza dovrebbe rendersi disponibile per l'esportazione. L'India è sempre più orientata all'esportazione. Il Gruppo Reliance continua ad esportare prodotti negli Stati Uniti, in Sud America e nel subcontinente africano da quando nel 2009 ha aperto la raffineria di Jamnagar.
- La capacità di raffinazione aggiuntiva è prodotta principalmente in regioni quali Asia Orientale, Medio Oriente e America centrale e meridionale. La crescente capacità produttiva a basso costo del continente asiatico dovrebbe favorire in maniera strutturale gli scambi commerciali su rotte più lunghe. Pertanto l'incremento della domanda di tonnellaggio-miglia dovrebbe influire positivamente sulla domanda di navi cisterna.

Offerta di navi cisterna

- Nonostante la consegna di numerose nuove navi moderne negli ultimi anni, oggi l'utilizzo più efficiente sta avendo un effetto positivo sull'offerta. I prodotti petroliferi vengono trasportati su distanze più lunghe riducendo così l'offerta di tonnellaggio disponibile.
- Gli elevati ordinativi che hanno caratterizzato gli ultimi anni e il tasso di crescita della nuova offerta di navi cisterna in questo segmento sono in diminuzione. A causa della cancellazione di alcuni contratti, della conversione di navi e dei ritardi nelle consegne, la crescita netta prevista dell'offerta di tonnellaggio risulta considerevolmente ridotta. Negli esercizi 2009/2010 la percentuale di navi non consegnate, convertite o di contratti cancellati variava dal 25 al 30%, mentre secondo le attuali previsioni quest'anno dovrebbe raggiungere quasi il 40%.
- La demolizione continua ad essere un fattore importante che influisce sull'offerta di tonnellaggio dato che perdura il processo di ritiro delle navi a scafo singolo e obsolete. Nel segmento 25-55.000 dwt sono state ritirate definitivamente dalla flotta navi pari a una capacità di trasporto di circa 1,1 milioni di tonnellate.
- Nel gennaio 2011 il prezzo del petrolio ha di poco superato i 100 dollari al barile e, dopo gli eventi che hanno caratterizzato il primo trimestre, è passato a 126 dollari al barile.
- Non sono previsti nuovi sostanziali investimenti in infrastrutture portuali, che in un recente passato hanno creato problemi di traffico all'interno dei porti, penalizzando così l'offerta di tonnellaggio.
- La velocità ridotta e i prolungati tempi di permanenza in porto (a causa di ritardi) hanno influito positivamente sull'offerta di navi cisterna.

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING GROUP

BILANCIO SEMESTRALE CONSOLIDATO AL 30 GIUGNO 2011

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

2° trimestre 2011	2° trimestre 2010	US\$ migliaia	Note	1° semestre 2011	1° semestre 2010
74.509	71.369	Ricavi	(2)	142.589	143.605
(26.182)	(23.242)	Costi diretti di viaggio	(3)	(46.380)	(44.365)
48.327	48.127	Ricavi base <i>time charter</i>	(4)	96.209	99.240
(23.104)	(23.552)	Costi per noleggi passivi	(5)	(47.550)	(49.058)
(13.209)	(12.307)	Altri costi operativi diretti	(6)	(26.650)	(26.376)
(4.532)	(4.690)	Costi generali ed amministrativi	(7)	(9.997)	(9.270)
823	1.788	Altri proventi operativi	(8)	1.873	2.014
8.305	9.366	Risultato operativo lordo		13.885	16.550
(9.252)	(8.036)	Ammortamenti		(17.910)	(16.055)
(947)	1.330	Utile/(Perdita) operativo		(4.025)	495
(4.378)	(5.976)	Proventi (oneri) finanziari netti	(9)	(5.916)	(8.256)
(5.325)	(4.646)	Utile/(Perdita) ante imposte		(9.941)	(7.761)
(140)	(838)	Imposte sul reddito	(10)	(282)	(1.175)
(5.465)	(5.484)	Utile/(Perdita) netto		(10.223)	(8.936)
<i>La perdita netta è interamente di pertinenza della Capogruppo</i>					
(0,0364)	(0,0366)	Utile/(Perdita) per azione		(0,0682)	(0,0596)

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

2° trimestre 2011	2° trimestre 2010	US\$ migliaia	1° semestre 2011	1° semestre 2010
(5.465)	(5.484)	Utile/(Perdita) del periodo	(10.223)	(8.936)
778	(840)	Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (" <i>cash flow hedge</i> ")	2.168	(1.245)
(4.687)	(6.324)	Utile/(Perdita) netto complessivo	(8.055)	(10.181)
(0,0313)	(0,0422)	Utile/(Perdita) per azione	(0,0537)	(0,0679)

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

		Al 30 giugno 2011	Al 31 dicembre 2010
<i>US\$ migliaia</i>			
ATTIVITÀ			
Attività non correnti			
Immobilizzazioni materiali	(11)	546.911	544.283
Totale attività non correnti		546.911	544.283
Attività correnti			
Rimanenze	(12)	22.757	21.172
Crediti a breve ed altre attività correnti	(13)	66.144	67.547
Attività finanziarie correnti	(14)	15.004	8.250
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(15)	54.770	68.266
Totale attività correnti		158.675	165.235
Totale attività		705.586	709.518
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO			
Patrimonio netto			
Capitale sociale		149.950	149.950
Utili portati a nuovo		129.223	139.446
Altre riserve		45.935	43.710
Patrimonio netto totale	(16)	325.108	333.106
Passività non correnti			
Banche e altri finanziatori	(17)	277.187	284.658
Totale passività non correnti		277.187	284.658
Passività correnti			
Banche e altri finanziatori	(17)	14.555	11.065
Debiti a breve ed altre passività correnti	(18)	78.854	68.855
Altre passività finanziarie correnti	(19)	9.802	11.754
Debiti d'imposta	(20)	80	80
Totale passività correnti		103.291	91.754
Totale passività e patrimonio netto		705.586	709.518

28 luglio 2011
Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente

Marco Fiori
Amministratore Delegato

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

2° trimestre 2011	2° trimestre 2010	US\$ migliaia	1° semestre 2011	1° semestre 2010
(5.465)	(5.484)	Perdita del periodo	(10.223)	(8.936)
9.252	8.036	Ammortamenti	17.910	16.055
140	838	Imposte correnti e differite	282	1.175
2.827	2.733	Oneri finanziari	5.517	5.577
1.601	3.237	Variazioni di <i>fair value</i> su attività finanziarie	527	2.673
(38)	33	Altre componenti che non influenzano le disponibilità liquide	(128)	6
8.317	9.393	Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	13.885	16.550
757	(1.949)	Variazioni delle rimanenze	(1.585)	(4.169)
(8.496)	(271)	Variazioni dei crediti a breve	1.403	(9.917)
3.326	(2.222)	Variazioni dei debiti a breve	9.999	7.738
(239)	(215)	Imposte pagate	(292)	(521)
(2.190)	(2.253)	Interessi corrisposti	(4.987)	(5.208)
1.475	2.483	Flussi di cassa netti da attività operative	18.423	4.473
(4.055)	(6.480)	Acquisto di immobilizzazioni materiali	(20.565)	(13.893)
-	-	Ricavi da vendita/cancellazione di immobilizzazioni	-	2.522
(4.055)	(6.480)	Flussi di cassa netti da attività di investimento	(20.565)	(11.371)
251	(370)	Altre variazioni del patrimonio netto	272	(156)
-	12.886	Variazioni di altri crediti finanziari	-	56.332
(4.929)		Variazioni di altre attività finanziarie	(6.600)	
(780)	-	Variazioni di altri debiti finanziari	1	(12.324)
(3.546)	(9.605)	Rimborso finanziamenti bancari	(7.137)	(43.560)
-	4.780	Utilizzo finanziamenti bancari	2.438	4.780
(9.004)	7.691	Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(11.026)	5.072
(11.584)	3.694	Variazione della liquidità	(13.168)	(1.826)
(11.584)	3.694	Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(13.168)	(1.826)
66.778	86.772	Disponibilità liquide ad inizio periodo	68.266	92.243
(424)	(168)	Differenze di conversione su disponibilità liquide	(328)	(119)
54.770	90.298	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	54.770	90.298

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve		Totale
			<i>Altro</i>	<i>Cash-Flow hedge</i>	
Saldo al 1° gennaio 2011	149.950	139.446	55.464	(11.754)	333.106
Altre variazioni	-	-	57	-	57
Utile (perdita) complessivo	-	(10.223)	-	2.168	(8.055)
Saldo al 30 giugno 2011	149.950	129.223	55.521	(9.586)	325.108

<i>US\$ migliaia</i>	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve		Totale
			<i>Altro</i>	<i>Cash-Flow hedge</i>	
Saldo al 1° gennaio 2010	149.950	155.589	60.150	(12.190)	353.499
Altre variazioni	-	-	(156)	(162)	(318)
Utile (perdita) complessivo	-	(8.936)	-	(1.245)	(10.181)
Saldo al 30 giugno 2010	149.950	146.653	59.994	(13.597)	343.000

NOTE

Il resoconto intermedio di gestione è stato redatto secondo quanto previsto all'art. 5 della Legge lussemburghese dell'11 gennaio 2008, che ha recepito la Direttiva 2004/109/EC del 15 dicembre 2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio in materia di armonizzazione dei requisiti di trasparenza informativa degli emittenti i cui valori mobiliari sono ammessi alla negoziazione su mercati regolamentati.

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

Il Gruppo d'Amico International Shipping dispone di adeguate risorse, tali da garantire la propria operatività per il prossimo futuro; i prospetti contabili vengono quindi redatti sulla base del principio di continuità aziendale.

Gli importi sono espressi in dollari USA, valuta funzionale utilizzata dalla Società e dalle sue principali controllate.

1. PRINCIPI CONTABILI

I presenti prospetti contabili illustrano i risultati consolidati conseguiti dalla società controllante, d'Amico International Shipping SA e dalle sue controllate per il periodo chiuso al 30 giugno 2011. I principi contabili sono stati applicati in maniera uniforme.

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 contabili 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.

Principi di consolidamento

Il presente resoconto intermedio di gestione illustra i risultati consolidati conseguiti dalla società controllante, d'Amico International Shipping SA, e dalle sue controllate per il periodo chiuso al 30 giugno 2011.

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

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio la direzione aziendale effettua valutazioni e, ove necessario, formula delle stime. Le decisioni degli amministratori sono basate sull'esperienza passata e sulle previsioni connesse al verificarsi di eventi futuri, e pertanto sono da considerarsi ragionevoli. Stime e valutazioni rilevanti ai fini contabili sono effettuati in tutte le aree di business.

Informazioni 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 i movimenti delle singole navi non sono limitati a specifiche aree geografiche. Il Gruppo non ritiene quindi necessario fornire un'informativa geografica specifica per segmenti.

Principi contabili

Non ci sono nuovi IFRS (International Financial Reporting Standards) o IFRIC applicabili alla presente relazione trimestrale rispetto a quelli applicati alla relazione di bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010.

2. RICAVI

<i>US\$ migliaia</i>	2° trimestre 11	2° trimestre 10	1° semestre 11	1° semestre 10
Ricavi	74.509	71.369	142.589	143.605

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>	2° trimestre 11	2° trimestre 10	1° semestre 11	1° semestre 10
Carburanti (Bunker)	(19.088)	(15.328)	(33.807)	(29.950)
Commissioni	(1.450)	(1.550)	(2.822)	(3.510)
Oneri portuali	(5.332)	(4.901)	(9.032)	(8.769)
Altri costi	(312)	(1.463)	(719)	(2.136)
Totale	(26.182)	(23.242)	(46.380)	(44.365)

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

4. RICAVI BASE TIME CHARTER

<i>US\$ migliaia</i>	2° trimestre 11	2° trimestre 10	1° semestre 11	1° semestre 10
Ricavi base <i>time charter</i>	48.327	48.127	96.209	99.240

I ricavi base *time charter* sono i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Nel primo semestre 2011 circa il 48,2% dei ricavi base *time charter* sono stati originati da contratti a tariffa fissa di durata superiore ai 12 mesi (47,4% nel primo semestre 2010).

5. COSTI PER NOLEGGI PASSIVI

<i>US\$ migliaia</i>	2° trimestre 11	2° trimestre 10	1° semestre 11	1° semestre 10
Costi per noleggi passivi	(23.104)	(23.552)	(47.550)	(49.058)

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

6. ALTRI COSTI OPERATIVI DIRETTI

<i>US\$ migliaia</i>	2° trimestre 11	2° trimestre 10	1° semestre 11	1° semestre 10
Costi per equipaggi	(6.445)	(5.854)	(12.705)	(11.652)
Spese tecniche	(3.346)	(2.558)	(6.857)	(6.506)
Lubrificanti	(564)	(473)	(1.379)	(1.332)
Gestione tecnica e controllo qualità	(945)	(943)	(1.862)	(1.890)
Altri costi operativi diretti	(1.909)	(2.479)	(3.847)	(4.996)
Totale	(13.209)	(12.307)	(26.650)	(26.376)

Fra gli altri costi operativi diretti sono compresi i costi per i noleggi passivi, per gli equipaggi, le spese tecniche, i lubrificanti, 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 2011 d'Amico International Shipping SA e le sue controllate impiegavano in totale 512 dipendenti, di cui 462 come personale marittimo e 50 come personale di terra. I costi del personale di terra sono compresi fra i costi generali ed amministrativi. Il Gruppo non presenta rilevanti passività con riferimento ai trattamenti pensionistici.

7. COSTI GENERALI ED AMMINISTRATIVI

<i>US\$ migliaia</i>	2° trimestre 11	2° trimestre 10	1° semestre 11	1° semestre 10
Costo del personale	(2.788)	(2.961)	(6.064)	(5.658)
Altri costi generali ed amministrativi	(1.744)	(1.729)	(3.933)	(3.612)
Totale	(4.532)	(4.690)	(9.997)	(9.270)

Nei costi generali ed amministrativi sono compresi i costi del personale di terra.

Nella voce "altri costi generali ed amministrativi" sono compresi i costi per le consulenze e per l'affitto degli uffici, nonché gli altri costi relativi alla gestione delle società del Gruppo d'Amico International Shipping, fra cui anche i costi di gestione infragruppo relativi al marchio commerciale, ai servizi informatici, ai servizi legali e di controllo interno per US\$ 0,6 milioni.

8. ALTRI PROVENTI OPERATIVI

<i>US\$ migliaia</i>	2° trimestre 11	2° trimestre 10	1° semestre 11	1° semestre 10
Altri proventi operativi	823	1.788	1.873	2.014

Gli altri proventi operativi rappresentano commissioni ricevute per la gestione, da parte del personale del Gruppo, dei servizi operativi e commerciali a favore di clienti esterni.

9. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI

<i>US\$ migliaia</i>	2° trimestre 11	2° trimestre 10	1° semestre 11	1° semestre 10
Proventi				
<i>Da debiti e crediti:</i>				
Interessi - da Banche	89	36	199	59
Interessi e altri proventi finanziari – Titoli	28	-	273	-
Totale proventi finanziari	117	36	472	59
Oneri				
<i>Oneri finanziari correnti al costo ammortizzato:</i>				
Interessi – a Banche	(3.068)	(2.969)	(5.575)	(5.676)
<i>Da valutazione al fair value/conto economico:</i>				
Altri oneri finanziari	(1.427)	(3.043)	(813)	(2.639)
Totale oneri finanziari	(4.495)	(6.012)	(6.388)	(8.315)
Oneri finanziari netti	(4.378)	(5.976)	(5.916)	(8.256)

Gli oneri finanziari netti comprendono principalmente, per tutti i periodi in esame, le differenze di conversione dei prestiti contratti in yen giapponesi, gli interessi passivi relativi ai finanziamenti bancari, le commissioni corrisposte alle banche relative ai finanziamenti bancari e gli oneri relativi ai contratti di swap.

10. IMPOSTE SUL REDDITO

<i>US\$ migliaia</i>	2° trimestre 11	2° trimestre 10	1° semestre 11	1° semestre 10
Imposte correnti sul reddito	(140)	(838)	(282)	(1.175)

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

Secondo tale regime, l'imposizione fiscale è basata sui ricavi presunti conseguiti dalla flotta controllata, definiti in relazione al tonnellaggio totale netto. L'accantonamento per la *tonnage tax* effettuato da d'Amico Tankers Limited, Glenda International Shipping Ltd e DM Shipping nel primo semestre 2011 è pari a US\$ 0,1 milioni. Le imposte sul reddito si riferiscono alle attività a cui non può essere applicato il regime della *tonnage tax*, tassate al 25%.

Le imposte sul reddito si riferiscono principalmente agli interessi incassati da DTL sul prestito denominato in yen concesso alla controllata DM Shipping e sui depositi bancari.

11. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

<i>US\$ migliaia</i>	Flotta	Bacino	Altre attività	Totale
Costi				
Al 1° gennaio 2011	692.996	12.122	2.537	707.655
Incrementi	17.113	3.390	62	20.565
Svalutazioni per 'impairment'	-	-	-	-
Dismissioni	-	-	-	-
Differenze di cambio	-	-	19	19
Al 30 giugno 2011	710.109	15.512	2.618	728.239
Ammortamenti				
Al 1° gennaio 2011	155.849	6.315	1.208	163.372
Quota di ammortamento del periodo	15.453	2.349	108	17.910
Dismissioni	-	-	-	-
Differenze di cambio	-	-	46	46
Al 30 giugno 2011	171.302	8.664	1.362	181.328
Valore Contabile Netto				
Al 30 giugno 2011	538.807	6.848	1.256	546.911

La seguente tabella mostra, a fini comparativi, le variazioni intervenute nel primo semestre 2010 per le immobilizzazioni.

<i>US\$ migliaia</i>	Flotta	Bacino	Altre attività	Totale
Costi				
Al 1° gennaio 2010	643.899	11.640	2.336	657.875
Incrementi	36.269	3.022	49	39.340
Svalutazioni per 'impairment'	-	-	-	-
Dismissioni	(27.888)	(2.599)	(5)	(30.492)
Differenze di cambio	-	-	(59)	(59)
Al 30 giugno 2010	652.280	12.063	2.321	666.664
Ammortamenti				
Al 1° gennaio 2010	128.189	6.116	853	135.158
Quota di ammortamento del periodo	13.811	2.066	178	16.055
Dismissioni	-	(2.570)	(4)	(2.574)
Differenze di cambio	-	-	(3)	(3)
Al 30 giugno 2010	142.000	5.612	1.024	148.636
Valore Contabile Netto				
Al 30 giugno 2010	510.280	6.451	1.297	518.028

Le immobilizzazioni materiali si riferiscono a:

FLOTTA

Sono compresi i costi di acquisizione delle navi di proprietà ed i pagamenti ai cantieri per quelle in costruzione. Gli incrementi del 2011 riguardano principalmente le rate per la costruzione di nuove navi, per un importo complessivo, a livello di Gruppo, di US\$ 17,1 milioni per il primo semestre 2011 (US\$ 36,2 milioni nello stesso periodo del 2010). Su 16,5 imbarcazioni di proprietà del Gruppo sono iscritte delle ipoteche. Per maggiori precisioni si rimanda alla nota n. 17.

Il valore netto contabile delle navi iscritte a bilancio è stato rivisto 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 il cosiddetto '*impairment test*', le stime effettuate dal management tengono conto delle informazioni di mercato disponibili, fra cui i dati di vendita per navi simili, nonché le previsioni future, basandosi sulle seguenti principali assunzioni: (i) ricavi: sulla base dei contratti conclusi di recente e delle stime sulle tariffe future; (ii) vita utile residua di 20 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 6,0%, che rappresenta il profilo attuale e previsto del costo medio ponderato del capitale della società sulla base dell'attuale costo del finanziamento e della redditività del capitale proprio. A bilancio non è stata iscritta alcuna perdita di valore, in quanto i valori d'uso risultano significativamente superiori al valore netto contabile iscritto a bilancio delle navi. La direzione aziendale tiene conto del fatto che questi calcoli sono particolarmente sensibili al cambiamento di assunzioni chiave su futuri valori dei noli e su tassi di sconto. Il valore di mercato complessivo della flotta, secondo la valutazione fornita da un importante broker del settore navale a fine giugno 2011, è pari a US\$ 534,9 milioni.

BACINO

La voce comprende le spese relative al programma di bacino della flotta; gli interventi in bacino del periodo in esame sono stati quattro.

ALTRE ATTIVITÀ

Comprendono arredi, accessori e attrezzature per ufficio.

12. RIMANENZE

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2011	Al 31 dicembre 2010
Rimanenze	22.757	21.172

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

13. CREDITI A BREVE E ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2011	Al 31 dicembre 2010
Crediti commerciali a breve	45.900	40.983
Altri crediti esigibili	350	5.214
Anticipi, ratei e risconti attivi	19.894	21.350
Totale	<u>66.144</u>	<u>67.547</u>

Nei crediti a breve al 30 giugno 2011 sono compresi crediti commerciali per US\$ 45,9 milioni, al netto del fondo svalutazione per US\$ 1,0 milioni. Le altre attività correnti comprendono soprattutto anticipi e ratei e risconti attivi per US\$ 19,4 milioni.

14. ATTIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2011	Al 31 dicembre 2010
Attività finanziarie correnti	<u>15.004</u>	<u>8.250</u>

L'importo di US\$ 15,0 milioni rappresenta il *fair value* degli importi investiti durante l'esercizio nell'acquisto di obbligazioni con rating elevato. I titoli a reddito fisso sono quotati in mercati regolamentati e sono rimborsabili a tre o cinque anni, con rendimenti effettivi intorno al 2,76%.

15. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2011	Al 31 dicembre 2010
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	<u>54.770</u>	<u>68.266</u>

Tale voce è rappresentata principalmente da depositi a breve termine e comprende circa US\$ 5,0 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 pool stesso in luglio. Nel saldo è compreso l'importo di US\$ 2,4 milioni a garanzia del finanziamento Mizuho.

16. PATRIMONIO NETTO

Le voci del patrimonio netto che hanno subito variazioni nel primo semestre 2011 sono indicate nella relativa tabella.

Capitale sociale

Al 30 giugno 2011 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammontava a US\$ 149.950.000, corrispondente a 149.949.907 azioni ordinarie senza valore nominale.

Utili portati a nuovo

Comprendono gli utili dell'attuale e del precedente esercizio, nonché alcune detrazioni derivanti dalla distribuzione dei dividendi.

Altre riserve

Comprendono le seguenti voci:

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2011	Al 31 dicembre 2010
Riserva sovrapprezzo azioni	71.389	71.389
Azioni proprie	(15.680)	(15.680)
Riserva <i>fair value</i>	(9.586)	(11.754)
Altre	(188)	(245)
Totale	45.935	43.710

Riserva sovrapprezzo azioni

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

Azioni proprie

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

Riserva *fair value*

La riserva *fair value* accoglie gli effetti della valutazione dei contratti di swap su tassi di interesse collegati alla linea di credito Calyon contabilizzati al *fair value* di US\$ 9,7 milioni. I dettagli sul *fair value* degli strumenti finanziari derivati sono evidenziati nella nota n. 21.

17. BANCHE E ALTRI FINANZIATORI

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2011	Al 31 dicembre 2010
<i>Passività non correnti</i>		
Banche ed altri finanziatori	277.187	284.658
<i>Passività correnti</i>		
Banche ed altri finanziatori	14.555	11.065
Totale	291.742	295.723

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2011			Al 31 dicembre 2010		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
CréditAgricole	149.361	-	149.361	149.258	-	149.258
Mizuho	24.834	4.782	29.616	26.858	4.730	31.588
Commerzbank-Crédit Suisse	76.671	6.578	83.249	80.926	3.174	84.100
Mitsubishi UFJ Lease	26.321	3.195	29.516	27.616	3.161	30.777
	277.187	14.555	291.742	284.658	11.065	295.723

Linea di credito Crédit Agricole Credit and Investment Bank (in precedenza Calyon)

Al 30 giugno 2011, l'importo complessivo di US\$ 149,4 milioni (al lordo della quota parte non ammortizzata degli oneri accessori di US\$ 1 milione, corrisposti al momento dell'accensione del finanziamento) è relativo alla linea di credito revolving per US\$ 350,0 milioni (di cui, al 30 giugno 2011, US\$ 226 milioni risultano disponibili per l'utilizzo) negoziata da d'Amico Tankers Limited (Irlanda) con Crédit Agricole 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).

Il tasso di interesse del prestito è indicizzato al LIBOR in US\$ più uno spread compreso fra i 65 e i 95 punti base, a seconda del rapporto fra il finanziamento ed il valore complessivo delle navi finanziate (*loan to value ratio*). Le garanzie fornite riguardano principalmente ipoteche di primo grado sulle imbarcazioni. Negli accordi è altresì previsto che il rapporto (il c.d. "*asset cover ratio*") fra l'importo utilizzato ed il valore di mercato stimato delle tredici navi di proprietà di d'Amico Tankers Limited (il "debitore") sulle quali sono iscritte le ipoteche relative alla linea di credito non deve comunque mai superare il 66,6%. Al 30 giugno 2011, l'*asset cover ratio* era del 49,3%.

Linea di credito Mizuho

Il saldo di US\$ 29,6 milioni è relativo alla linea di credito concessa sino 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. Obiettivo di tale 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 2011 la linea di credito risultava utilizzata per un importo pari a JPY 5,0 miliardi e il debito attuale è pari a JPY 2,4 miliardi. Il contratto, della durata di 10 anni, prevede il rimborso di rate trimestrali ed un tasso di interesse corrispondente al LIBOR a 3 mesi sullo yen giapponese, più un margine compreso tra 100 e 125 punti base legato all'*advance ratio* delle navi finanziate.

Come per la linea di credito Crédit Agricole, le principali condizioni del finanziamento Mizuho prevedono che il rapporto fra l'importo utilizzato ed il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di d'Amico Tankers Limited ("*advance ratio*") sulle quali sono iscritte le ipoteche relative alla linea di credito (attualmente su due navi) non superi il 66,6%.

Prestito Glenda International Shipping Limited / Commerzbank – Crédit Suisse

L'importo di US\$ 83,3 milioni è relativo alla linea di credito concessa da Commerzbank AG Global Shipping e da Credit Suisse alla Glenda International Shipping Ltd per la costruzione di sei nuove navi cisterna MR da 47.000 dwt (Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd – Corea).

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

18. DEBITI A BREVE ED ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2011	Al 31 dicembre 2010
Debiti commerciali	62.647	52.828
Altri debiti	3.158	5.648
Ratei e risconti passivi	13.049	10.379
Totale	<u>78.854</u>	<u>68.855</u>

I debiti a breve e le altre passività correnti al 30 giugno 2011 comprendono principalmente debiti commerciali, di cui US\$ 11,8 milioni per carburanti bunker dovuti alla parte correlata Rudder SAM.

19. ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2011	Al 31 dicembre 2010
Altre passività finanziarie correnti	<u>9.802</u>	<u>11.754</u>

Il saldo di fine periodo rappresenta il *fair value* degli Interest Rate Swap e dei contratti forward su valute che costituiscono strumenti derivati di copertura, nonché degli interessi passivi su finanziamenti bancari. Il *fair value* degli strumenti derivati viene evidenziato nella nota n. 21.

20. DEBITI D'IMPOSTA

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2011	Al 31 dicembre 2010
Debiti d'imposta	<u>80</u>	<u>80</u>

Il saldo al 30 giugno 2011 si riferisce principalmente alle imposte sul reddito e alla *tonnage tax* dovute dalle controllate.

21. STRUMENTI DERIVATI

Gli strumenti derivati in essere al 30 giugno 2011 erano i seguenti:

<i>US\$ migliaia</i>	Fair value al 30 giugno 2011	Proventi / (oneri) finanziari iscritti a conto economico	Riserva del patrimonio netto
Contabilizzazione delle coperture			
Swap su tassi di interesse	(9.586)	-	(9.586)
Contratti forward su valute	(6)	(6)	-
Totale	(9.592)	(6)	(9.586)

<i>US\$ migliaia</i>	Fair value al 31 dicembre 2011	Proventi / (oneri) finanziari iscritti a conto economico	Riserva del patrimonio netto
Contabilizzazione delle coperture			
Swap su tassi di interesse	(11.754)	-	(11.754)
Contratti forward su valute	(497)	(497)	-
Totale	(12.251)	(497)	(11.754)

Il *fair value* negativo degli strumenti derivati in essere a fine anno è evidenziato nella voce Altre passività finanziarie correnti.

Swap su tassi di interesse

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

I contratti di swap su tassi di interesse sono considerati strumenti finanziari di secondo livello in quanto il loro *fair value* si ricava da elementi differenti dai valori quotati osservabili. La scadenza degli swap sui tassi di interesse è la seguente: entro 12 mesi US\$ 6,4 milioni, oltre 12 mesi US\$ 3,2 milioni.

Contratti forward su valute

I contratti forward su valute esistenti sono giunti a scadenza a giugno. Nel corso dell'esercizio d'Amico Tankers Limited ha inoltre stipulato contratti forward su valute tramite una controllata comune, a fini di copertura del rischio di conversione in euro relativo a costi generali e amministrativi in euro. Il *fair value* al 30 giugno era di US\$ 6 mila.

Si tratta di strumenti considerati di livello 1 dato che la valutazione del *fair value* avviene sulla base dei valori quotati.

22. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Nel corso del 2010 d'Amico International Shipping ha effettuato operazioni con parti correlate, fra le quali anche la controllante italiana capofila d'Amico Società di Navigazione S.p.A. (DSN), e con alcune delle controllate della DSN (Gruppo d'Amico). Tali operazioni sono state effettuate sulla base di accordi negoziati a condizioni ordinarie, secondo termini e condizioni di mercato. La controllante diretta del Gruppo d'Amico International Shipping è la d'Amico International S.A., società costituita in Lussemburgo.

Oltre alle operazioni con parti controllate già indicate, tali operazioni comprendono 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\$ 2,0 milioni. Fra le operazioni con parti correlate figura anche l'acquisto per US\$ 33,8 milioni di Intermediate Fuel Oil e di Marine Diesel Oil presso la Rudder SAM, una delle società controllate dal Gruppo d'Amico, compreso nei costi per i carburanti bunker per l'esercizio.

Le operazioni con parti correlate inerenti i rapporti tra d'Amico International Shipping S.A. e le proprie controllate (rapporti infragruppo) sono evidenziati nel bilancio individuale della capogruppo.

Gli effetti delle operazioni fra parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo per i primi semestri degli esercizi 2011 e 2010 sono i seguenti:

<i>US\$ migliaia</i>	1° semestre 2011		1° semestre 2010	
	Totale	Di cui con parti correlate	Totale	Di cui con parti correlate
Ricavi	142.589	-	143.605	-
Costi diretti di viaggio	(46.380)	(33.807)	(44.365)	(29.950)
Costi per noleggi passivi	(47.550)	(479)	(49.058)	(6.690)
Altri costi operativi diretti	(26.650)	(2.717)	(26.376)	(2.408)
Costi generali ed amministrativi	(9.997)	(615)	(9.270)	(573)
Altri proventi operativi	1.873	-	2.014	-
Proventi (oneri) finanziari netti	(5.916)	-	(8.256)	-

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata del Gruppo al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010 sono i seguenti:

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2011		Al 30 giugno 2010	
	Totale	Di cui con parti correlate	Totale	Di cui con parti correlate
ATTIVITÀ				
Attività non correnti				
Immobilizzazioni materiali	546.911	-	518.028	-
Attività correnti				
Rimanenze	22.757	-	19.287	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	65.144	11	48.647	-
Attività finanziarie correnti	15.004	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	54.770	-	90.298	-
PASSIVITÀ				
Passività non correnti				
Banche ed altri finanziatori	277.187	-	250.206	-
Passività correnti				
Banche ed altri finanziatori	14.555	-	9.211	-
Debiti a breve ed altre passività correnti	78.854	13.499	57.862	11.281
Altre passività finanziarie correnti	9.802	6	13.598	-

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo per il primo semestre 2011 sono i seguenti:

<i>US\$ migliaia</i>	d'Amico International Shipping SA	Rudder SAM	d'Amico. Shipping Italia SpA	d'Amico Società di Nav. SpA	Cogema SAM	Compagnia Generale Telemar SpA
	(consolidato)					
Costi diretti di viaggio	(46.380)					
<i>di cui</i>						
Bunker	(33.807)	(33.807)	-	-	-	-
Costi per noleggi passivi	(47.550)					
<i>di cui</i>						
Contratti di noleggio navi	(479)	-	(479)	-	-	-
Altri costi operativi diretti	(26.650)					
<i>di cui</i>						
Contratti di gestione	(1.085)	-	-	(1.085)	-	-
Spese tecniche	(912)	-	-	-	-	(912)
Costi generali ed amministrativi	(9.997)					
<i>di cui</i>						
Accordi di fornitura di servizi	(615)	-	-	(545)	(70)	-
Totale		(33.807)	(479)	(1.630)	(70)	(912)

Il prospetto seguente illustra l'effetto (suddiviso per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo per il primo semestre 2010:

<i>US\$ migliaia</i>	d'Amico International Shipping SA	Rudder SAM	d'Amico. Shipping Italia SpA	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Ireland Ltd	Cogema SAM	Compagnia Generale Telemar SpA
	(consolidato)						
Costi diretti di viaggio	(44.365)	-	-	-	-	-	-
<i>di cui</i>							
Bunker	(29.950)	(29.950)					
Costi per noleggi passivi	(49.058)						
<i>di cui</i>							
Contratti di noleggio navi	(6.690)	-	(6.690)	-	-	-	-
Altri costi operativi diretti	(26.376)						
<i>di cui</i>							
Contratti di gestione	(1.769)	-	-	(1.769)	-	-	-
Spese tecniche	(639)	-	-	-	-	-	(639)
Costi generali ed amministrativi	(9.270)						
<i>di cui</i>							
Accordi di fornitura di servizi	(573)	-	-	(486)	(26)	(61)	-
Totale		(29.950)	(6.690)	(2.255)	(26)	(61)	(639)

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata del Gruppo al 30 giugno 2011 sono i seguenti:

<i>US\$ migliaia</i>	d'Amico Internat. Shipping SA	d'Amico Finance Limited	Rudder SAM	d'Amico Shipping Italia SpA	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Ireland Ltd	d'Amico Dry	Compagnia Generale Telemar
	(consolidato)							
Crediti a breve e altre attività correnti	66.144							
di cui verso parti correlate	11	-	-	-	6	-	5	-
Debiti a breve e altre passività correnti	78.854							
di cui verso parti correlate	13.505	6	11.798	37	1.185	2	-	477
Totale		(6)	(11.798)	(37)	(1.179)	(2)	5	(447)

Gli effetti (suddivisi per entità giuridica) delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata del Gruppo al 30 giugno 2010 sono i seguenti:

<i>US\$ migliaia</i>	d'Amico Internat. Shipping SA	d'Amico Shipping Singapore	Rudder SAM	d'Amico Shipping Italia SpA	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Ireland Ltd	d'Amico Dry	Compagnia Generale Telemar	Cogema SAM
	(consolidato)								
Crediti a breve e altre attività correnti	48.647								
di cui verso parti correlate	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti a breve e altre passività correnti	57.862								
di cui verso parti correlate	11.281	3	9.975	806	131	9	63	260	34
Totale		(3)	(9.975)	(806)	(131)	(9)	(63)	(260)	(34)

23. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

Impegni finanziari

Al 30 giugno 2011 gli impegni finanziari del Gruppo erano pari a US\$ 103,3 milioni, di cui US\$ 103,3 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi.

<i>US\$ milioni</i>	Al 30 giugno 2011	Al 31 dicembre 2010
Fino a un anno	103,3	52,0
Tra 1 e 3 anni	-	18,7
Tra 3 e 5 anni	-	-
Oltre 5 anni	-	-
Totale	103,3	70,7

Gli impegni finanziari si riferiscono al pagamento di US\$ 56,2 milioni per due navi cisterna 'product/chemical' da 52.000 dwt costruite da Hyundai-Mipo, che dovrebbero essere consegnate nel primo e nel secondo trimestre del 2012, a US\$ 23,8 milioni per la M/T High Century consegnata il 5 luglio e a US\$ 23,3 milioni per la M/T Fabrizia d'Amato, che si prevede sarà consegnata durante il prossimo terzo trimestre; tutte le navi saranno consegnate a d'Amico Tankers Limited.

Leasing operativi - navi in noleggio passivo

Alla data del 30 giugno 2011 gli impegni minimi del Gruppo per noleggi operativi erano pari a US\$ 324,8 milioni, di cui pagamenti nei successivi 12 mesi per US\$ 81,6 milioni.

US\$ milioni	Al 30 giugno 2011	Al 31 dicembre 2010
Fino a un anno	81,6	92,8
Tra 1 e 3 anni	130,0	147,7
Tra 3 e 5 anni	73,6	86,8
Oltre 5 anni	39,6	52,3
	<hr/>	<hr/>
	324,8	379,6

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

Al 30 giugno 2011, d'Amico Tankers Limited gestiva in qualità di locataria l'equivalente di 19 imbarcazioni in *time-charter*, all'epoca con una vita media residua contrattuale di 3,21 anni (4,58 anni compresi i periodi opzionali). Alcuni dei contratti di noleggio passivo prevedono opzioni per l'acquisto futuro di imbarcazioni; i dettagli sono riportati nella nota seguente.

Opzioni di acquisto

Attualmente la d'Amico Tankers Ltd. detiene 5 opzioni di acquisto su navi in *time charter* già operative. L'esercizio di tali opzioni è a discrezione della Società e terrà conto delle condizioni in essere al momento in cui l'opzione diverrà esercitabile.

Controversie legali in corso

Il Gruppo ha attualmente in corso alcune controversie legali di carattere commerciale relative sia a navi di proprietà che a navi a noleggio. La maggior parte delle controversie in corso riguardano per lo più richieste di danni per contaminazione del carico trasportato e vertenze in seguito a collisioni. Le controversie risultano coperte per la maggior parte da assicurazione presso il nostro P&I Club (Club mutualistico fra armatori); il Gruppo non prevede quindi alcun esborso finanziario significativo.

Tassazione differita in regime di tonnage tax

A partire dal 1° gennaio 2007 la Società è stata ammessa al regime di *tonnage tax* irlandese, il quale prevede che nel caso in cui le navi vengano vendute senza essere rimpiazzate entro uno specifico lasso di tempo, o nel caso in cui la società perda i requisiti necessari per continuare a godere di tale regime fiscale, vi possa essere un recupero a tassazione secondo il regime ordinario.

Nessun accantonamento è stato effettuato poiché non si prevede che, ragionevolmente, possano emergere passività al riguardo.

24. SOCIETÀ DEL GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

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

	Sede Legale	Capitale Sociale	Valuta	% di partecipazione	Metodo di consolidam.
d'Amico International Shipping S.A.	Lussemburgo	149.949.907	USD		
d'Amico Tankers Limited	Dublino / Irlanda	100.001	EUR	100,0%	Integrale
High Pool Tankers Limited	Dublino / Irlanda	2	EUR	100,0%	Integrale
Glenda International Management Ltd	Dublino / Irlanda	2	EUR	100,0%	Integrale
Glenda International Shipping Ltd	Dublino / Irlanda	202	USD	50,0%	Proporzionale
VPC Logistics Limited	Londra / Regno	50.000	USD	100,0%	Integrale
DM Shipping Ltd	Dublino / Irlanda	100.000	USD	51,0%	Proporzionale
d'Amico Tankers Monaco SAM	Monaco	150.000	EUR	100,0%	Integrale
d'Amico Tankers UK Ltd	Londra / Regno Unito	50.000	USD	100,0%	Integrale
d'Amico Tankers Singapore Pte Ltd	Singapore	50.000	USD	100,0%	Integrale

L'area di consolidamento per il primo semestre 2011 non differisce rispetto alla chiusura dell'esercizio 2010.

28 luglio 2011
Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente

Marco Fiori
Amministratore Delegato

Il manager responsabile della redazione dei bilanci, Alberto Mussini, dichiara, nella sua qualità di *Chief Financial Officer* di d'Amico International Shipping S.A. (la 'Società') che, per quanto di sua conoscenza, la relazione finanziaria del primo semestre 2011 e del secondo trimestre 2011, redatti in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicati nel presente documento, 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 semestrale sulla gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue delle controllate consolidate, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

Alberto Mussini
Direttore Finanziario

16, Allée Marconi
L-2120 LUXEMBOURG
B.P. 260
L-2012 LUXEMBOURG

T +352 26 44 03 65
F +352 45 31 47

mail@moore-stephens.lu
www.moore-stephens.lu

Luxembourg, 28 July 2011

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 2011, 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") adottati dall'Unione Europea, 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 ("IFRS") adottati dall'Unione Europea.

MOORE STEPHENS S.à r.l.
Horst Schneider
Réviseur d'entreprises agréé