

d'Amico International Shipping S.A.

(a société anonyme incorporated in the Grand Duchy of Luxembourg)

Offering of up to 59,979,963 Shares

Il presente documento è una traduzione in lingua italiana della Sezione “Summary” del Prospetto Informativo predisposta esclusivamente ai fini di cui all’art. 18, comma 1, della Direttiva 2003/71/CE e dell’art. 10-bis del Regolamento Consob n. 11971/99. Qualsiasi decisione di investire nelle azioni dell’Emittente dovrebbe basarsi sull’esame da parte dell’investitore dell’intero Prospetto Informativo di d’Amico International Shipping S.A., redatto esclusivamente in lingua inglese, inclusi eventuali documenti incorporati tramite rinvio, e, pertanto, i potenziali investitori sono invitati, ai fini di avere una informativa completa sull’Emittente e sull’offerta delle azioni dell’Emittente, a leggere attentamente le informazioni contenute nel Prospetto Informativo.

NOTA DI SINTESI

Il Prospetto Informativo è stato redatto in conformità alla Direttiva 2003/71/CE del Parlamento Europeo ed alla Raccomandazione del 4 novembre 2003 relativa ai prospetti da pubblicarsi nel caso in cui i titoli siano offerti al pubblico o ammessi alle negoziazioni. Detta Raccomandazione ha modificato la Direttiva 2001/34/CE (la “Direttiva Prospetti”), ed il Regolamento 809/2004 del 29 aprile 2004 inerente l’attuazione della Direttiva Prospetti come modificata.

Il Prospetto Informativo è stato approvato dalla *Commission de Surveillance du Secteur Financier* del Gran Ducato di Lussemburgo, o CSSF, che è l’autorità competente in Lussemburgo ai fini dell’applicazione delle disposizioni della Direttiva Prospetti ed in particolare della legge Lussemburghese del 10 luglio 2005 relativa ai prospetti per valori mobiliari (*loi du 10 juillet 2005 relative aux prospectus pour valeurs mobilières*). La notifica prevista dall’articolo 18 della Direttiva Prospetti è stata eseguita da parte della CSSF alla CONSOB (Commissione Nazionale per le Società e la Borsa).

La presente nota di sintesi non contiene tutte le informazioni che l’investitore deve valutare prima di effettuare un investimento nelle Azioni della Società e deve essere letta come un’introduzione al Prospetto Informativo. Qualsiasi decisione di investire nelle Azioni della Società deve basarsi sull’esame da parte dell’investitore dell’intero Prospetto Informativo. Prima di investire nelle Azioni della Società, l’investitore deve leggere attentamente l’intero Prospetto Informativo, inclusi i fattori di rischio (cfr. la sezione “Risk Factors” del Prospetto Informativo) e i bilanci (ivi incluse le relative note), che nel Prospetto Informativo, sono contenuti a partire dalla pagina F-1. Alcuni termini utilizzati nella presente nota di sintesi sono definiti nel Prospetto Informativo. In particolare, alcuni termini tipici del settore navale sono definiti nell’“Annex B — Glossary of Selected Terms” del Prospetto Informativo. Qualora sia proposta un’azione dinanzi all’Autorità Giudiziaria in merito alle informazioni contenute nel Prospetto Informativo, l’investitore ricorrente, ai sensi della legge nazionale del proprio stato membro dell’Unione Europea, potrebbe essere tenuto a sostenere le spese di traduzione del Prospetto Informativo prima dell’inizio del procedimento legale. Con riferimento al contenuto della presente nota di sintesi, nessuna responsabilità civile incomberà sulla Società solamente sulla base della presente la nota di sintesi, ivi inclusa la traduzione della stessa, a meno che la stessa risulti fuorviante, imprecisa o incoerente se letta congiuntamente alle altre parti del Prospetto Informativo.

La Società

d’Amico International Shipping S.A. e le sue controllate formano un gruppo (il “Gruppo”) in forte sviluppo, attivo nel trasporto internazionale via mare, facente storicamente parte del Gruppo d’Amico, la cui attività risale al 1936. Il Gruppo dispone di una moderna flotta di 33 navi

cisterna, in parte di proprietà ed in parte tramite accordi di noleggio, con una capacità di trasporto (*dwt*) ⁽¹⁾ complessiva di circa 1,49 milioni di tonnellate. La capacità di trasporto delle navi cisterna del Gruppo è compresa approssimativamente tra le 35.000 dwt e le 51.000 dwt. La flotta del Gruppo comprende **(i)** 10 navi cisterna in proprietà e 16 in noleggio identificate come *medium range product tankers (MR Tanker)*, sulla base della loro capacità di trasporto compresa tra le 46.000 dwt e le 51.000 dwt, e **(ii)** 3 navi cisterna in proprietà e 4 in noleggio identificate come *handysize product tankers (Handy Tanker)*, sulla base della loro capacità di trasporto compresa tra le 35.000 dwt e le 40.000 dwt. Il Gruppo utilizza la maggior parte della propria flotta attraverso tre accordi di collaborazione commerciale. Tramite uno di questi accordi, il Gruppo controlla parzialmente 7 ulteriori navi in noleggio nella fascia *Handy Tanker*.

Alla data del 31 dicembre 2006, i contratti relativi alle 20 navi noleggiate dal Gruppo (delle 33 della flotta) hanno una durata media residua di 5,8 anni, l'ultimo dei quali ha scadenza prevista al 2015. Inoltre, per 17 delle 20 navi a noleggio è prevista un'opzione di acquisto dell'imbarcazione, ovvero un'opzione di estensione della durata contrattuale del noleggio, ovvero una combinazione dei precedenti casi, da esercitarsi durante o alla scadenza del contratto. Tutte le imbarcazioni sono costruite con il doppio scafo, fatta eccezione per due *MR Tanker* a doppio scafo limitatamente ai fianchi (c.d. *a doppio fasciame*), noleggiate per un periodo di breve durata. La flotta è principalmente impiegata nel trasporto dei prodotti petroliferi raffinati e fornisce dovunque servizi di trasporto via mare alle maggiori compagnie petrolifere e società di *trading* quali ExxonMobil, Shell, Glencor e Vitol.

Il Gruppo si avvale di una giovane flotta avente una età media di circa 4 anni paragonata ad una media di mercato di 11,2 anni (fonte Clarkson). Conformemente al proprio piano di sviluppo il Gruppo ha stipulato contratti per incrementare ulteriormente la propria flotta nel 2008 e nel 2009. Relativamente alla fascia *MR Tanker*, il Gruppo si è assicurato contratti di noleggio per 7 ulteriori navi di nuova costruzione e, attraverso la *joint venture* con Mitsubishi (*DM Shipping Limited*) in cui ha una partecipazione del 51%, per ulteriori 2 navi di nuova costruzione. Per quanto riguarda la fascia *Handy Tanker* il Gruppo si è assicurato contratti per noleggiare un'ulteriore nave di nuova costruzione e, attraverso uno degli accordi di collaborazione commerciale, partecipa parzialmente nei noleggi di 3 ulteriori navi *Handy Tanker* di nuova costruzione. Tutte queste imbarcazioni saranno consegnate tra il 2008 e il 2009. Il Gruppo vanta opzioni di acquisto, esercitabili in un periodo compreso tra il 2007 e il 2020, su 15 navi, in parte già noleggiate ed in parte da noleggiare, includendo i noleggi parziali. Nell'ambito della propria strategia di crescita, il Gruppo valuta regolarmente le possibilità di acquistare ulteriori imbarcazioni.

Tutte le imbarcazioni del Gruppo sono costruite in conformità agli standard internazionali del settore e sono conformi alle disposizioni IMO (*International Maritime Organization*) e MARPOL (*the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973* come modificato dal Protocollo del 1978) così come agli altri standard internazionali. Inoltre, tutte le imbarcazioni sono conformi ai rigorosi requisiti richiesti dalle maggiori società petrolifere e società operanti nel settore energetico come ExxonMobil, Shell, Total, Glencore, Petrobras, Vitol and Vela, alcune delle quali sono, tra l'altro, annoverate tra i clienti abituali del Gruppo. Sulla base delle recenti modifiche agli allegati I e II del MARPOL, adottate dall'IMO ed in vigore dal 1° gennaio 2007, le merci come olio di palma, oli vegetali e una serie di altri prodotti chimici possono essere trasportati solo da imbarcazioni che possiedono i requisiti indicati nei predetti allegati modificati (di seguito "classificato IMO"). Circa il 60% dell'attuale flotta del Gruppo, calcolato sul numero delle imbarcazioni, è classificato IMO e il Gruppo ritiene che tale caratteristica, insieme al contatto, diretto o attraverso i propri accordi di collaborazione commerciale, con i propri clienti, costituisca un vantaggio competitivo per penetrare in tali mercati ed espandere la gamma dei prodotti da trasportare.

Il Gruppo gestisce e impiega quasi tutte le proprie imbarcazioni attraverso 3 accordi di collaborazione (o accordi di *partnership*) (*Handytankers Pool, High Pool Tankers Limited, Glenda International Management Limited*), due dei quali sono accordi di consorzio. Questi accordi di collaborazione commerciale consentono al Gruppo di dispiegare, insieme con i propri *partners*, una flotta di imbarcazioni con un'ampia scala dimensionale e copertura geografica. Tali *partnerships* permettono al Gruppo di fornire un servizio completo ai clienti e di ampliare la propria copertura geografica verso vantaggiose opportunità di mercato, il che si traduce in una maggiore flessibilità nell'utilizzo delle imbarcazioni stesse.

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

In particolare, dal 2001 il Gruppo è membro dell'*Handytankers Pool*, insieme con A.P. Moller Maersk, Seaarland Shipping Management e Motia Compagnia di Navigazione S.p.A., L'*Handytankers Pool* è attualmente il più grande consorzio mondiale di navi cisterna nella fascia *Handy Tanker*, potendo disporre, al 1° marzo 2007, di circa 79 imbarcazioni (fonte Clarkson). Il Gruppo contribuisce al consorzio con 7 navi della propria flotta e 7 navi in noleggio parziale, tutte appartenenti alla fascia *Handy Tanker*. In base al contratto di servizio concluso con il *manager* del consorzio, A.P. Moller Maersk, il Gruppo è attivamente coinvolto nella gestione commerciale del consorzio stesso, in particolare nel noleggio e nelle operazioni navali, ma non nell'amministrazione.

Nel 2003 il Gruppo ha costituito, insieme alla Nissho Shipping Co. Limited (Giappone), l'*High Pool Tankers Limited*. Questo consorzio gestiva, al 31 dicembre 2006, 8 navi di fascia *MR Tanker*, di cui 7 navi a noleggio, appartenenti alla flotta del Gruppo. In base agli accordi consortili, il Gruppo è responsabile in via esclusiva della gestione commerciale del consorzio ed in particolare, del noleggio, delle operazioni navali e dell'amministrazione.

Nel maggio 2005 il Gruppo ha concluso un accordo commerciale con Glencore - ST Shipping al fine di gestire congiuntamente 8 navi di fascia *MR Tanker*. Sia il Gruppo, sia Glencore - ST Shipping hanno contribuito con 4 navi cisterna ciascuno. Nell'agosto 2006 è stato costituito *Glenda International Management Limited*, come veicolo commerciale attraverso cui gestire le imbarcazioni sotto un unico marchio, *Glenda International Management*. Alla data del 31 dicembre 2006, *Glenda International Management Limited* gestiva 19 navi cisterna di fascia *MR Tanker*, di cui 5 in proprietà e 6 in noleggio appartenenti alla flotta del Gruppo.

Tutte le imbarcazioni del Gruppo sono utilizzate tramite le *partnerships*, fatta eccezione per 8 navi di fascia *MR Tanker*, che vengono gestite direttamente attraverso contratti di noleggio a lungo termine (c.d. *long time charter*), due dei quali termineranno nel 2007, con Exxon, Total e Glencore. Alla data del 31 dicembre 2006, circa il 12% dei ricavi del Gruppo sono stati generati dall'utilizzo di queste 8 navi cisterna di fascia *MR Tanker*.

Alla data del 31 dicembre 2004, 2005, e 2006 i ricavi base *time charter* (i.e. ricavi al netto dei costi di viaggio) sono stati rispettivamente pari a USD 140,0 milioni, USD 221,8 milioni e USD 243,3 milioni, con una crescita media annua composta ("CAGR") del 31,8% tra il 2004 e il 2006. Negli stessi periodi l'utile operativo è stato rispettivamente pari a USD 31,2 milioni, USD 82,8 milioni e USD 111,9 milioni, con una crescita media annua composta dell'89,5% e l'utile netto è stato rispettivamente pari a USD 18,2 milioni, USD 58,4 milioni e USD 85,4 milioni, con una crescita media annua composta del 116,6%.

La Società è interamente detenuta dal Gruppo d'Amico. Il Gruppo d'Amico è uno dei principali gruppi privati mondiali di trasporto navale, con oltre 70 anni di esperienza nel settore. Alla data del Prospetto Informativo, il Gruppo d'Amico gestisce e controlla oltre 65 imbarcazioni, parte in proprietà e parte in noleggio, incluse le imbarcazioni del Gruppo. A seguito dell'Offerta, in caso di integrale collocamento di tutte le Azioni oggetto della stessa, la partecipazione del Gruppo d'Amico nella Società sarà pari a circa il 60% del capitale e, potrebbe essere ulteriormente ridotta, in caso di esercizio della *Over Allotment Option* (cfr. la sezione "*Plan of Distribution — Over Allotment Option*" del Prospetto Informativo).

Il Gruppo ritiene di poter beneficiare di un marchio conosciuto e di una consolidata reputazione nel mercato internazionale grazie ad una prolungata storia operativa del Gruppo d'Amico. Inoltre, esso beneficia dell'esperienza del Gruppo d'Amico che, attraverso la società d'Amico Ireland Limited, fornisce servizi di assistenza tecnica, così come tutti i servizi relativi al controllo di qualità, alla sicurezza e all'assistenza tecnica a tutte le imbarcazioni di proprietà, ivi incluso equipaggio e le polizze assicurative.

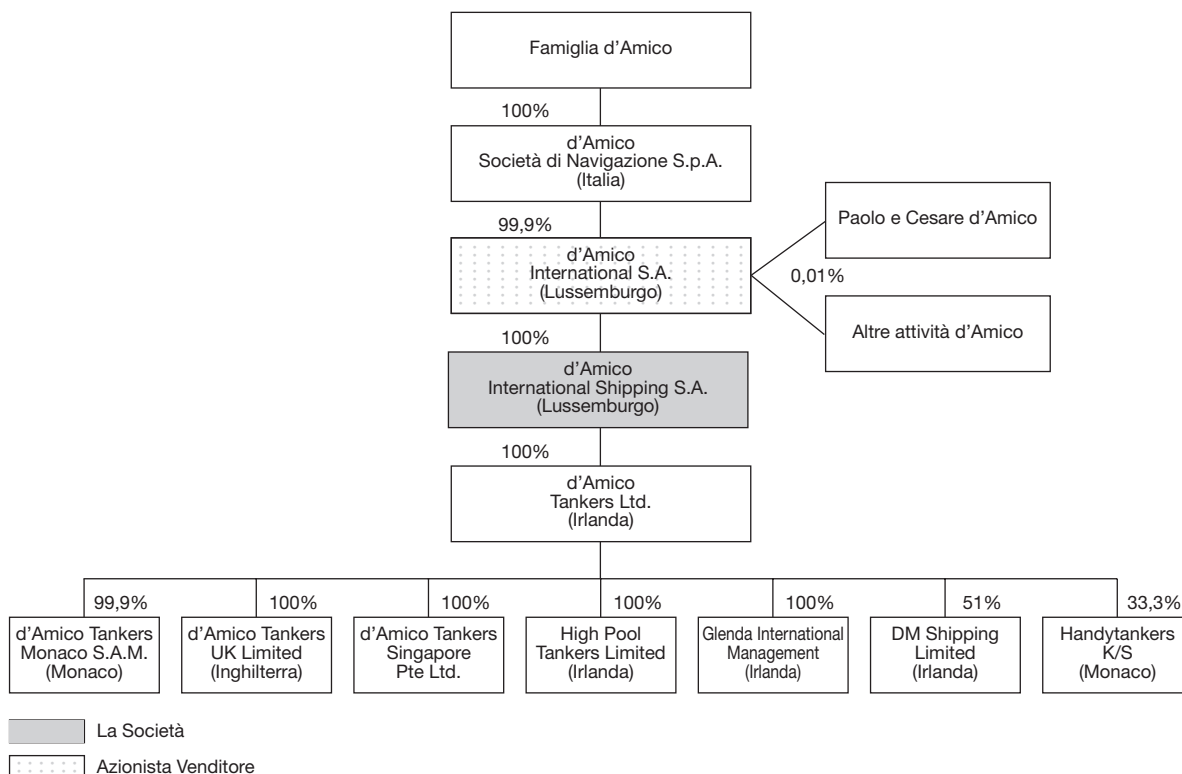
Il Gruppo opera attraverso i propri uffici a Dublino, Londra, Monte Carlo e Singapore e tramite gli uffici delle *partnerships* a New York, Copenaghen, Venezia e Tokio.

Alla data del 31 marzo 2007, il Gruppo impiega n. 332 persone costituenti il personale di mare e n. 43 persone costituenti il personale di terra.

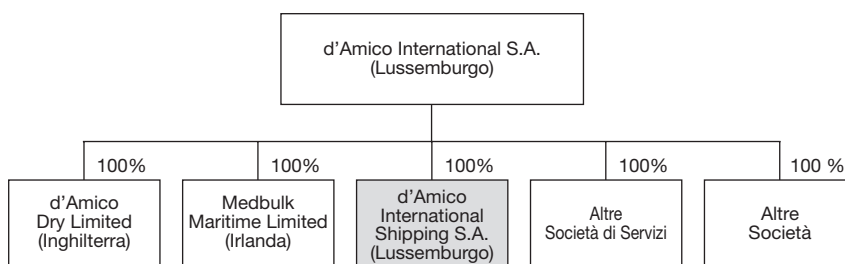
Struttura del Gruppo

d'Amico International Shipping S.A. è una società interamente partecipata da d'Amico International S.A. (l'Azionista Venditore), che, a sua volta è partecipata per il 99,99% da d'Amico Società di Navigazione S.p.A. e per lo 0,01% da Paolo e Cesare d'Amico. Per razionalizzare la struttura del Gruppo in vista dell'Offerta, durante l'ultimo trimestre del 2006 e il primo trimestre del 2007, d'Amico Tankers S.A.M. (Monaco), d'Amico Tankers UK Limited (UK) e d'Amico Tankers Pte. Ltd. (Singapore) sono divenute controllate della società d'Amico Tankers Limited, che è la principale controllata operativa della Società, operante nel settore delle navi cisterna, con sede in Irlanda. Inoltre nel 2007, d'Amico International S.A. (l'Azionista Venditore) ha trasferito le proprie partecipazioni in High Pool Tankers Limited, Glenda International Management Limited, DM Shipping Limited e Handytankers K/S alla società d'Amico Tankers Limited. Con efficacia dal 2 marzo 2007, è stato acquistato da d'Amico International S.A. l'intero capitale sociale emesso di d'Amico Tanker Limited. Per ulteriori informazioni su queste operazioni, cfr. la sezione "Related Party Transactions" del Prospetto Informativo.

Il seguente schema mostra l'attuale struttura del Gruppo, incluse le principali società controllate (la percentuale fa riferimento alla partecipazione nel capitale e ai diritti di voto).



Il seguente schema mostra la struttura di gruppo dell'Azionista Venditore.



Punti di forza

Il Gruppo ritiene che i principali punti di forza che contraddistinguono la propria attività sono i seguenti:

- *Comprovata abilità ad acquisire ed impiegare le navi cisterna.* Nel periodo di 5 anni, dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2002 all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006, il Gruppo ha incrementato la propria flotta, con una crescita media annua composta del 36,1%, da 7,4 a 34,5 imbarcazioni (su una media calcolata per numero di imbarcazioni disponibili per ciascun anno), rispetto ad una crescita media annua composta a marzo 2007 del 4,8% del mercato mondiale delle navi cisterna nella classe di prodotto tra le 25.000 dwt e le 55.000 dwt (fonte Clarkson). Il Gruppo ritiene che la crescita della propria flotta durante questo periodo relativamente breve dimostri la propria abilità a individuare, acquisire e utilizzare le navi cisterna e che tale capacità sia un vantaggio chiave nella propria attività.
- *Flotta moderna e di alta qualità.* Il Gruppo utilizza una giovane flotta costituita da navi cisterna di alta qualità con una età media di circa 4 anni, paragonata ad una età media delle imbarcazioni nel settore delle navi cisterna di 11,2 anni (fonte Clarkson). Diverse normative internazionali dispongono il ritiro graduale tra il 2010 e il 2015 delle navi ad un solo scafo. Secondo Clarkson, al marzo 2007, il 73% delle imbarcazioni del mondo che operano nel settore tra le 25.000 dwt e le 55.000 dwt sono a doppio scafo. Ad esclusione di due navi cisterna *MR Tanker* a doppio fasciame noleggiate per un periodo di breve durata con scadenza al maggio 2007, la flotta del Gruppo è composta esclusivamente da imbarcazioni a doppio scafo. Inoltre tutte le imbarcazioni della flotta sono costruite conformemente agli standard internazionali ivi incluse la normativa IMO e MARPOL. Cfr. la sezione "*Regulatory*" del Prospetto Informativo. Essendo circa il 60% delle proprie imbarcazioni classificate IMO, il Gruppo ritiene di possedere un vantaggio competitivo, essendo in grado di entrare in nuovi mercati relativi a prodotti che possono essere trasportati unicamente da imbarcazioni classificate IMO, come ad esempio l'olio di palma e gli oli vegetali. Il Gruppo ha anche superato i processi di certificazione, di ispezione e ha conseguito le certificazioni necessarie per fornire noleggi a lungo termine a ExxonMobil e Total. Il Gruppo mantiene la qualità della propria flotta attraverso programmi di revisione e manutenzione, sottoponendo a severi *standards* le imbarcazioni in proprietà e noleggiando le altre imbarcazioni da armatori che hanno *standards* di sicurezza di alta qualità. Il Gruppo ritiene che una flotta operativa costituita da imbarcazioni di recente costruzione ed in condizioni di manutenzione ottimali sia in grado di assicurare un remunerativo utilizzo della flotta con noleggiatori affidabili, così come di ottenere condizioni di finanziamento vantaggiose.
- *Ricavi "base time charter" in forte crescita ed elevati margini.* Il Gruppo ha una storia di utili in crescita. Esso ha aumentato i propri ricavi *base time charter* (i.e. ricavi al netto dei costi di viaggio) da USD 140 milioni nel 2004 a USD 243,3 milioni nel 2006, con una crescita media annua composta del 31,8%. L'utile operativo è aumentato da USD 31,2 milioni nel 2004 a USD 111,9 milioni nel 2006, con una crescita media annua composta dell'89,4%. Il risultato operativo, come percentuale dei ricavi *base time charter*, è stato pari al 22,3%, 37,3% e 46% rispettivamente per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2004, 2005 e 2006. L'utile netto è aumentato da USD 18,2 milioni nel 2004 a USD 85,4 milioni nel 2006, con una crescita media annua composta del 116,6%. Il Gruppo ritiene che la propria capacità di incrementare i ricavi *base time charter* con consistenti margini positivi dimostri il potenziale del proprio *business model*.
- *Un business model flessibile e diversificato, che beneficia dell'esperienza delle partnerships.* Al fine di massimizzare l'utilizzo della flotta e le opportunità di conseguire ricavi, il Gruppo opera sia nel mercato a pronti (c.d. *spot market*), sia nel mercato *time charter*, attraverso 3 accordi di collaborazione (*High Pool Tankers Limited*, *Glenda International Management Limited* e *Handytankers Pool*) e autonome operazioni. Il Gruppo ritiene che le proprie *partnerships* consentano pieno accesso ad opportunità di affari su scala globale e permettano di operare su una base mondiale, di beneficiare di economie di scale

e della competenza dei propri *partners*, così come di soddisfare i bisogni dei clienti attraverso differenti linee di prodotto.

- *Una società internazionale con una presenza mondiale nei principali centri marittimi.* Il Gruppo opera dai propri uffici di Dublino, Londra, Monte Carlo e Singapore ed è altresì presente anche tramite gli uffici delle proprie *partnerships* in New York, Copenaghen, Venezia e Tokio. Gli uffici sono localizzati nei luoghi che si ritiene siano i principali centri marittimi nel mondo. Ogni ufficio consente ai clienti l'accesso ad una completa gamma di servizi, promuovendo il *business* in importanti aree geografiche. Il Gruppo ritiene che la propria presenza a livello internazionale permetta di soddisfare i bisogni dei clienti internazionali localizzati in differenti aree geografiche, mentre la presenza dei propri uffici rafforza la riconoscibilità del proprio marchio nel mondo. Inoltre, considerati gli orari di apertura degli uffici localizzati nei diversi fusi orari, il Gruppo è continuamente in grado di monitorare le proprie attività e di assistere i propri clienti 24 ore al giorno.
- *Un'ampia flotta impiegata globalmente al servizio delle esigenze internazionali dei clienti.* Il Gruppo ritiene che la gestione di un'ampia flotta incrementi le opportunità di conseguire ricavi nonché efficienze operative. Esso ritiene che un'ampia flotta migliori la capacità di posizionarsi vantaggiosamente sul mercato e migliori la possibilità di impiego della stessa e la flessibilità della programmazione. Il Gruppo ritiene che questa capacità costituisca un vantaggio competitivo nell'assicurare viaggi *spot* e contratti COAs (*Contract of Affreightment* – ossia noleggi per il trasporto di una determinata quantità di carico per un periodo di tempo definito da un porto di carico ad uno di scarico). In particolare la varietà delle attività poste in essere dal Gruppo consente la flessibilità necessaria per essere in grado di sfruttare le favorevoli condizioni del mercato *spot* al fine di massimizzare i ricavi e negoziare contratti favorevoli con i fornitori.
- *Benefici del rapporto con il Gruppo d'Amico.* Il Gruppo ritiene di avere una consolidata reputazione nel mercato internazionale grazie alla tradizione industriale di successo del Gruppo d'Amico. Inoltre, beneficia delle economie di scala, della esperienza, degli *standard* di alta qualità e dei servizi tecnici del Gruppo d'Amico. d'Amico Ireland Limited, società appartenente al Gruppo d'Amico, fornisce servizi di assistenza tecnica di alta qualità alle imbarcazioni di proprietà del Gruppo. Il Gruppo ritiene che la presenza internazionale del Gruppo d'Amico favorisca l'ulteriore crescita della propria attività e permetta di rafforzare la propria reputazione a livello mondiale.
- *Consolidata reputazione e forti relazioni industriali.* Il Gruppo ritiene di beneficiare di un marchio conosciuto e di avere una consolidata reputazione nel settore del trasporto navale, nel fornire servizi efficienti, sicuri e affidabili. Tale reputazione è importante per mantenere le relazioni commerciali a lungo termine con i *partners* e gli attuali clienti nonché per sviluppare relazioni con nuovi clienti. Esso ritiene che i propri *partners* e clienti apprezzino la trasparenza e l'affidabilità che hanno caratterizzato il marchio d'Amico e il modo in cui l'attività è stata condotta dal Gruppo d'Amico sin dall'origine. Il Gruppo ritiene che questa affidabilità e trasparenza abbinata con l'alta qualità dei servizi offerti siano strettamente legati alle proprie attività e siano uno dei punti chiave del proprio successo.
- *Management team di elevata esperienza.* Il *management team* del Gruppo consta di dirigenti di provata esperienza che hanno dimostrato le loro capacità nelle aree commerciali e finanziarie della attività del Gruppo stesso. Tali dirigenti hanno una media di 10 anni di esperienza nei vari settori della attività del Gruppo. Cfr. la sezione "Management" del Prospetto Informativo.

Strategia

L'attuale strategia del Gruppo mira a consolidare l'attività ed espanderla nei settori delle navi cisterna *MR Tanker* e *Handy*, creando, al contempo, valore per gli azionisti per effetto di una

crescita remunerativa. Il Gruppo intende raggiungere tali obiettivi, facendo leva sui propri punti di forza e implementando le seguenti strategie:

- *Sviluppo del nuovo business.* Il Gruppo ritiene di avere una consolidata reputazione nel mercato del trasporto via mare poiché fornisce servizi efficienti, sicuri e affidabili. Esso intende focalizzarsi sul mantenimento della propria reputazione e sull'ampliamento delle proprie relazioni commerciali con i maggiori noleggiatori internazionali. Esso intende altresì avvalersi dei rapporti con i propri clienti e della propria rete di relazioni economiche per penetrare in nuovi mercati.
- *Espansione in mercati alternativi.* Il Gruppo vanta una lunga esperienza nel settore del trasporto di una varietà di merci affrontando modifiche normative. Esso intende sfruttare la propria esperienza per espandersi in nuovi mercati, inclusi quelli relativi alle merci, come olio di palma, oli vegetali e altri prodotti chimici che possono essere trasportati solo da imbarcazioni che possiedono la classificazione IMO. Essendo il 60% circa delle imbarcazioni della propria flotta classificate IMO, il Gruppo ritiene di essere ben posizionato per penetrare in questi mercati.
- *Continuare ad operare con una flotta di alta qualità.* Il Gruppo ritiene che la propria capacità di sfruttare al massimo le proprie imbarcazioni e massimizzare i ricavi, dipenda in parte dalla qualità della propria flotta. Esso intende continuare a mantenere l'elevata qualità delle proprie imbarcazioni in proprietà mediante programmi di manutenzione e controlli che già attualmente esegue. Con riferimento alle imbarcazioni in noleggio, il Gruppo si rivolge per il noleggio delle imbarcazioni ad armatori che, al pari dello stesso, mantengono alti *standards*. Il Gruppo intende mantenere gli *standard* di sicurezza e operativi richiesti da organizzazioni internazionalmente riconosciute e dai propri clienti più esigenti. Esso si sta impegnando per conseguire il più alto livello del *Tanker Management Self Assessment Scheme* o *TMSA*, introdotto recentemente.
- *Espansione della propria flotta attraverso operazioni vantaggiose.* Il Gruppo monitora attivamente il mercato al fine di sfruttare le opportunità per ampliare la propria flotta. Tali opportunità includono l'acquisto diretto di imbarcazioni di seconda mano e/o il noleggio di imbarcazioni con o senza opzione di acquisto. Inoltre, il Gruppo intende ampliare la flotta attraverso opportuni ordini di imbarcazioni di nuova costruzione. In linea con questa strategia di espansione il Gruppo si è assicurato contratti per aumentare la propria flotta, mediante il noleggio di ulteriori 7 nuove imbarcazioni *MR Tanker* e, attraverso la *joint venture* DM Shipping Limited, in cui ha una partecipazione del 51%, di 2 nuove imbarcazioni *MR Tanker*. Con riferimento alla fascia di prodotto *Handy Tanker*, il Gruppo si è assicurato un contratto di noleggio di un'altra nave cisterna di nuova costruzione e, attraverso una *partnership*, partecipa parzialmente nei noleggi di altre 3 navi cisterna di nuova costruzione. Tutte queste imbarcazioni saranno consegnate tra il 2008 e il 2009. Infine, esso vanta opzioni di acquisto, esercitabili in un periodo compreso tra il 2007 e il 2020, su 15 navi, parte già noleggiate e parte da noleggiare, incluse le navi in noleggio parziale.

SINTESI DELL'OFFERTA

Le informazioni presenti nella seguente sintesi dell'Offerta e nell'ambito del Prospetto Informativo assumono, salvo diversa specifica indicazione, che l'Over-Allotment Option dei membri del Consorzio per il Collocamento Istituzionale non venga esercitata.

Azioni in circolazione prima dell'Offerta	128.956.920 Azioni.
Azioni in circolazione dopo l'Offerta	149.949.907 Azioni. Cfr. la sezione "Description of the Company, the Shares and the Share Capital" del Prospetto Informativo.
Offerta Globale	59.979.963 Azioni, ovvero circa 40% del capitale sociale della Società, senza valore nominale. L'Offerta comprende n. 38.986.976 Azioni esistenti, messe in vendita dall'Azionista Venditore e n. 20.992.987 Azioni di nuova emissione. Assumendo l'integrale esercizio dell'Over-Allotment Option, le Azioni offerte nell'Offerta rappresenterebbero circa il 46% del capitale sociale della Società a seguito dell'Offerta.
Azionista Venditore	d'Amico International S.A., il quale ha messo in vendita n. 38.986.976 Azioni.
Offerta Pubblica Italiana o Offerta Pubblica	5.998.500 Azioni, ovvero circa il 10% delle Azioni oggetto dell'Offerta, sono state destinate al pubblico indistinto in Italia (con esclusione degli "investitori professionali", come definiti dalla normativa italiana applicabile). L'Offerta Pubblica Italiana sarà collocata dai membri del consorzio di collocamento italiano. Per informazioni dettagliate riguardo l'Offerta Pubblica Italiana, cfr. le sezioni "The Italian Public Offering — Terms and Condition — The Offering" del Prospetto Informativo.
Offerta Istituzionale	53.981.463 Azioni sono state destinate a (i) investitori istituzionali al di fuori degli Stati Uniti ai sensi della Regulation S del Securities Act, inclusi gli investitori professionali in Italia e (ii) investitori qualificati istituzionali negli Stati Uniti ai sensi della Rule 144 A ai sensi del Securities Act. L'Offerta Istituzionale verrà garantita dai membri del Consorzio per il Collocamento Istituzionale. Cfr la sezione "Plan of Distribution" del Prospetto Informativo.
Prezzo di offerta	Il prezzo di offerta sarà compreso tra un minimo di Euro 3,00 e Euro 4,50 per Azione. Il prezzo di offerta sarà in parte determinato a seguito dell'attività di book building entro il 26 aprile 2007 e, sarà comunicato al pubblico entro il 30 aprile 2007. Il prezzo di offerta per l'Offerta Pubblica Italiana è lo stesso prezzo dell'Offerta Istituzionale. Per informazioni riguardanti la determinazione del prezzo di offerta e informazioni riguardanti il prezzo massimo delle Azioni, cfr. le sezioni "The Italian Public Offering — Terms and Conditions — The Offering" del Prospetto Informativo.
Joint Global Coordinators	Capitalia e JP Morgan agiscono quali Joint Global Coordinators dell'Offerta Globale.
Lead manager	Capitalia agisce quale banca capofila (c.d. Lead Manager) dell'Offerta Pubblica Italiana.

Specialista	In relazione alla quotazione delle Azioni sul segmento STAR del MTA la Società ha nominato Capitalia come specialista ai sensi della normativa italiana applicabile.
Sponsor	In relazione alla quotazione delle Azioni sul MTA la Società ha nominato Capitalia come sponsor ai sensi della normativa italiana applicabile.
Capitale sociale	Il capitale sociale della Società è di USD 128.956.920, interamente sottoscritto e versato, diviso in n. 128.956.920 Azioni, senza valore nominale. A seguito dell'Offerta, il capitale sociale della Società sarà di USD 149.949.907, interamente sottoscritto e versato, diviso in n. 149.949.907 Azioni, senza valore nominale. Subito dopo l'Offerta gli attuali azionisti deterranno circa il 60% del capitale sociale della Società. La rimanente parte di circa 40% del capitale sociale sarà detenuta dal pubblico indistinto e dagli investitori istituzionali (o 46% assumendo l'integrale esercizio dell' <i>Over-Allotment Option</i>). Cfr. la sezione " <i>Description of the Company, the Shares and the Share Capital</i> " del Prospetto Informativo.
<i>Over-Allotment Option</i>	L'Azionista Venditore ha concesso a JP Morgan, per conto dei membri del Consorzio per il Collocamento Istituzionale, un'opzione per l'acquisto di massime n. 8.996.994 Azioni, pari a circa il 15% delle Azioni oggetto dell'Offerta, al prezzo di offerta, dedotte le commissioni applicabili, al fine di coprire l' <i>over allotment</i> e per l'attività di stabilizzazione. L' <i>Over-Allotment Option</i> potrà esser esercitata, in tutto o in parte, nei 30 giorni successivi alla data di inizio delle negoziazioni sul MTA. Cfr. la sezione " <i>Plan of Distribution</i> " del Prospetto Informativo.
Impiego dei proventi	I proventi netti derivanti dall'Offerta saranno destinati per finanziare la futura crescita del Gruppo e, in generale, per i vari obiettivi societari, ivi incluso il rimborso dei debiti. Cfr. la sezione " <i>Use of Proceeds</i> " del Prospetto Informativo. La Società non riceverà alcun provento dalla vendita delle Azioni offerte dall'Azionista Venditore che verranno pagate solamente a quest'ultimo.
Dividendi	I titolari delle Azioni acquistate nell'ambito dell'Offerta saranno legittimati a ricevere tutti gli eventuali dividendi deliberati dopo la data del Prospetto Informativo. Lo statuto consente al consiglio di amministrazione di distribuire acconti su dividendi. Cfr. le sezioni " <i>Dividends and Dividend Policy</i> " del Prospetto Informativo e la sezione " <i>Description of the Company, the Shares and the Share Capital</i> " del Prospetto Informativo. I dividendi sulle Azioni potranno esser soggetti alla ritenuta di acconto o all'imposta sostitutiva ai sensi della legge italiana. Cfr. la sezione " <i>Taxation of Shares</i> " del Prospetto Informativo.
Ritenuta di acconto	Cfr. la sezione " <i>Taxation of Shares — Italian Taxation</i> " del Prospetto Informativo.
Diritti di voto e limiti	In base alla legge del Lussemburgo e allo statuto della Società, ciascun azionista dispone di un solo voto per ogni Azione posseduta. I titolari di Azioni sono legittimati a votare e a partecipare alle assemblee ordinarie e straordinarie della Società. Cfr. la sezione " <i>Description of the Company, the Shares and the Share Capital</i> " del Prospetto Informativo.

Accordi di <i>lock-up</i>	La Società e l’Azionista Venditore hanno acconsentito a determinate limitazioni, soggette a specifiche eccezioni, con riguardo all’emissione, alla vendita o ad altro atto di disposizione avente ad oggetto le Azioni della Società (e gli altri strumenti finanziari convertibili, esercitabili o scambiabili con le Azioni della Società), senza il previo consenso scritto dei <i>Joint Global Coordinators</i> , che non potrà essere irragionevolmente negato, per un periodo che inizia dal giorno degli accordi di <i>lock-up</i> e termina 180 giorni dopo la data di inizio delle negoziazioni delle Azioni sul MTA. Inoltre, la Società e l’Azionista Venditore hanno acconsentito a non deliberare aumenti di capitale sociale o emissione di obbligazioni o di altri strumenti convertibili o scambiabili con le Azioni della Società per i 180 giorni successivi la data di inizio delle negoziazioni delle Azioni sul MTA, senza il previo consenso scritto dei <i>Joint Global Coordinators</i> che non potrà essere irragionevolmente negato.
Mercato di quotazione delle Azioni della Società	La richiesta è stata inoltrata a Borsa Italiana per l’ammissione a quotazione delle Azioni sul segmento STAR del MTA. L’inizio delle negoziazioni è previsto il 3 maggio 2007 subordinatamente alla verifica della sufficiente diffusione delle Azioni, come da valutazione eseguita da Borsa Italiana. Cfr. la sezione “ <i>The Italian Securities Market — Securities Trading in Italy</i> ” del Prospetto Informativo.
Compravendita delle Azioni proprie	Nei limiti stabiliti dalla legge lussemburghese, la Società può acquistare le proprie azioni in ogni momento. Cfr. la sezione “ <i>Description of the Company, the Shares and the Share Capital — Purchase by the Company of its own Shares</i> ” del Prospetto Informativo.
Pagamento, consegna e regolamento	Il pagamento e la consegna delle Azioni sarà effettuato il o intorno al 3 maggio 2007. Le Azioni verranno messe a disposizione a fronte del pagamento in Euro delle stesse, attraverso i sistemi di Monte Titoli S.p.A. (un sistema centralizzato di deposito delle azioni), <i>Clearstream Banking</i> , società anonyme (“ <i>Clearstream, Luxembourg</i> ”) e <i>Euroclean Bank S.A./N.V.</i> come operatore di <i>Euroclear System</i> (“ <i>Euroclear</i> ”). Cfr. la sezione “ <i>The Italian Securities Market — Securities Trading in Italy — Clearance and Settlement in Italy</i> ” del Prospetto Informativo.
Codice delle Azioni	ISIN: LU0290697514.
Common Code	029069751.

SINTESI DEI DATI FINANZIARI E OPERATIVI AGGREGATI

Le seguenti tabelle espongono la sintesi dei dati finanziari e operativi aggregati del Gruppo per i periodi indicati.

La sintesi delle informazioni finanziarie esposte nella presente sezione è ricavata dai bilanci aggregati sottoposti a revisione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2004, 2005 e 2006 redatti secondo i principi contabili internazionali IFRS.

La sintesi dei dati finanziari e operativi esposti nelle tabelle che seguono deve essere letta congiuntamente con i “*Risk Factors*”, i “*Selected Combined Financial Data*”, la “*Management’s Discussion and Analysis of Results of Operations and Financial Condition*” e i precedenti bilanci aggregati sottoposti a revisione del Gruppo (ivi incluse le note agli stessi contenuti altrove nel Prospetto Informativo). Per maggiori informazioni sui dati dei bilanci aggregati e sulla preparazione degli stessi. Cfr. la sezione “*Presentation of Financial and Other Information*” del Prospetto Informativo. Gli IFRS differiscono in determinati aspetti dagli U.S. GAAP. Per una descrizione di alcune differenze tra gli IFRS e gli U.S. GAAP, cfr. “*Annex A. — Summary of Certain Significant Differences Between IFRS and U.S. GAAP*”.

Dati aggregati del conto economico	Esercizio chiuso al 31 Dicembre		
	2004	2005	2006
	<i>(USD in milioni)</i>		
Ricavi	153,9	253,4	299,6
Costi diretti di viaggio	(13,9)	(31,7)	(56,3)
Ricavi base <i>time charter</i>	140,0	221,8	243,3
Altri costi operativi diretti	(94,7)	(111,6)	(133,5)
Risultato lordo	45,3	110,2	109,8
Utile da cessione di navi	–	–	30,0
Ammortamenti	(10,0)	(21,3)	(22,1)
Ripristino di valore	–	–	0,1
Spese amministrative	(4,0)	(6,0)	(5,9)
Risultato operativo	31,2	82,8	111,9
Oneri finanziari netti	(7,5)	(16,9)	(17,6)
Risultato ante imposte	23,7	65,9	94,3
Imposte sul reddito	(5,5)	(7,5)	(8,9)
Utile Netto	18,2	58,4	85,4
Dati aggregati dello stato patrimoniale	Esercizio chiuso al 31 Dicembre		
	2004	2005	2006
	<i>(USD in milioni)</i>		
Immobilizzazioni	206,8	317,9	365,5
Attività correnti	46,1	44,0	58,3
<i>di cui</i>			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7,7	10,5	13,9
Totale attività	252,9	361,9	423,8
Passività correnti	131,7	141,0	84,0
<i>di cui</i>			
Debiti finanziari a breve termine	115,2	126,0	53,0
Passività non correnti	114,6	167,3	197,9
<i>di cui</i>			
Debiti finanziari a lungo termine	111,7	161,5	187,7
Totale passività	246,3	308,3	281,9
Capitale sociale e riserve	6,6	53,6	141,9

La seguente tabella fornisce alcune informazioni relative alla flotta della Società, da considerare nella valutazione del risultato operativo. I seguenti dati operativi non sono misuratori del risultato operativo sulla base degli IFRS o degli U.S. GAAP e non devono essere considerati come un'alternativa a (a) le informazioni finanziarie inserite nel Prospetto Informativo (redatte in conformità ai principi contabili generalmente accolti), o (b) qualunque altro parametro di calcolo del risultato operativo in conformità ai principi contabili generalmente accolti. Si ritiene che i seguenti parametri siano valori comunemente presi in considerazione e largamente usati dagli investitori nel valutare i risultati delle diverse società operanti nel settore del trasporto navale, e possano variare significativamente in dipendenza dei metodi di calcolo o di fattori non-gestionali. Di conseguenza, i seguenti parametri sono stati inseriti nel Prospetto Informativo per permettere una più completa e comprensiva analisi del risultato operativo del Gruppo. Poiché le società non calcolano tali parametri in modo identico, la seguente illustrazione potrebbe non essere paragonabile ai parametri aventi titoli identici, usati da altre società. Di conseguenza, non deve esser riposto un affidamento eccessivo sui seguenti dati operativi.

Altri dati operativi	Esercizio chiuso al 31 Dicembre		
	2004	2005	2006
Totale			
Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo della nave (al netto delle commissioni) (USD) ⁽¹⁾	18.776	20.458	20.885
Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo della nave esclusi i B-Types ⁽²⁾ (al netto delle commissioni) (USD)	19.681	21.070	21.071
OPEX giornaliero (USD) ⁽³⁾	5.539	5.486	5.707
Giorni con una tariffa fissa di noleggio/giorni di messa a disposizione della nave (%) ⁽⁴⁾	49,8%	51,3%	45,7%
Giorni di <i>off-hire</i> /giorni di messa a disposizione della nave (%) ⁽⁵⁾	4,3%	2,0%	2,2%
Giorni di <i>off-hire</i> con esclusione dei giorni di riparazione e di eventi eccezionali/giorni di messa a disposizione della nave (%) ⁽⁶⁾	0,3%	0,6%	0,3%
MR			
Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo della nave (al netto delle commissioni) (USD) ⁽¹⁾	19.421	21.197	21.088
OPEX giornaliero (USD) ⁽³⁾	5.727	5.490	5.731
Giorni con una tariffa fissa di noleggio/giorni di messa a disposizione della nave (%) ⁽⁴⁾	61,5%	56,3%	47,3%
Handy			
Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo della nave (al netto delle commissioni) (USD) ⁽¹⁾	18.143	19.010	20.264
Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo della nave esclusi i B-Types ⁽²⁾ (al netto delle commissioni) (USD)	20.125	20.657	21.011
OPEX giornaliero (USD) ⁽³⁾	5.351	5.480	5.642
Giorni con una tariffa fissa di noleggio/giorni di messa a disposizione della nave (%) ⁽⁴⁾	38,8%	42,7%	42,1%

- (1) *Ricavi base time charter per giorno di utilizzo della nave al netto delle commissioni.* Rappresenta i ricavi per il noleggio su base *charter* ("TC") per le imbarcazioni impiegate su un mercato *spot* e con contratti *time charter*, diviso per il numero di giorni di utilizzo, al netto delle commissioni caricate dai gestori e da brokers esterni. I calcoli per le imbarcazioni *Handy Tanker* non prendono in considerazione le imbarcazioni in noleggio parzialmente controllate dal Gruppo, poiché i proventi distribuiti dal consorzio su queste imbarcazioni sono al netto delle spese di noleggio e, di conseguenza, richiederebbero aggiustamenti pro-forma per renderli comparabili con le restanti imbarcazioni. L'esclusione delle imbarcazioni parzialmente controllate non altera significativamente la media giornaliera dei ricavi base *time charter* della flotta delle imbarcazioni *Handy Tanker* impiegate attraverso l'*Handytankers Pool*. In particolare, i proventi dell'*Handytankers Pool* dipendono principalmente dai punteggi di contribuzione delle navi (c.d. *pool points*) e, la media dei *pool points* delle imbarcazioni escluse dal calcolo era di 103,1, rispetto alla media dei *pool points* delle imbarcazioni incluse nel calcolo che era 103,9. I ricavi base *time charter* per giorno di utilizzo sono indicativi di come il Gruppo gestisca bene ed in modo strategico la propria flotta, scegliendo correttamente il momento, alla scadenza del contratto, per provvedere alla manutenzione delle imbarcazioni e, commercialmente, aggiudicandosi nel mercato *spot* le più interessanti opportunità di impiego delle imbarcazioni.
- (2) *Ricavi base time charter per giorno di utilizzo della nave escluse le B-Types.* Questo dato rappresenta i ricavi base *time charter*, diviso per il numero di giorni di utilizzo di tutte le imbarcazioni di classe *Handy Tanker* escluse le imbarcazioni *B-Type*. Le imbarcazioni *B-Type* sono sostanzialmente più piccole e le più vecchie per età della flotta, e sono state vendute nel 2006. L'esclusione di queste dai calcoli permette di valutare quale sarebbe stata la performance di imbarcazioni similari a quelle che il Gruppo impiega attualmente.
- (3) *OPEX giornaliero (i.e. costo operativo medio).* Questo rappresenta il costo operativo delle imbarcazioni in proprietà e delle imbarcazioni noleggate a scafo nudo ed include le spese tecniche, il costo dell'olio lubrificante, equipaggio, assicurazione, gestione tecnica e altre spese operative varie che incidono direttamente sulla proprietà delle imbarcazioni. Questo dato esclude il costo e il deprezzamento del non utilizzo. Poiché le spese derivanti dall'equipaggiamento di una nave per la consegna sono capitalizzate, riducendo le spese tecniche dell'imbarcazione nell'anno di consegna, non sono state computate nella media giornaliera dei costi le navi durante il loro primo anno di operatività.

- (4) *Giorni con una tariffa fissa di noleggio/giorni di messa a disposizione della nave (coverage ratio)*. Questo dato rappresenta il numero di giorni in cui le imbarcazioni sono utilizzate con contratti *time charter* e COAs, ivi inclusi i giorni di non utilizzo (*off-hire days*), diviso il numero dei giorni di messa a disposizione della nave, definito come il numero di giorni tra la consegna e la riconsegna di tutte le imbarcazioni per esercizio fiscale considerato. Per calcolare i giorni TC per le imbarcazioni impiegate all'interno dell'*High Pool*, deve essere calcolato il rapporto tra giorni TC/giorni di messa a disposizione della nave (*pool coverage ratio*) per tutte le imbarcazioni impiegate all'interno del *pool*, da ciascuna data di ingresso delle imbarcazione nel *pool*. Il numero di giorni TC per imbarcazione è stato poi determinato come il prodotto del *pool coverage ratio* dalla data di ingresso dell'imbarcazione e il numero dei giorni che l'imbarcazione è stata utilizzata dal *pool*. Per le imbarcazioni impiegate con *Glenda International Management*, i proventi non sono comuni, pertanto per determinare il *coverage ratio*, si utilizzano le commesse contrattuali di ogni singola imbarcazione. Per le imbarcazioni impiegate nell'*Handytankers pool*, il Gruppo non è responsabile dell'amministrazione, con conseguente minor accesso a dati operativi dettagliati, rispetto all'*High Pool*. I giorni TC per queste imbarcazioni sono perciò determinati usando la media del *pool coverage ratio* per esercizio fiscale considerato, piuttosto che il rapporto dalla data di ingresso di ciascuna imbarcazione.
- (5) *Giorni di off-hire/giorni di messa a disposizione della nave*. Questa cifra è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) – inclusi i giorni di riparazione e i giorni di non utilizzo dovuti a eventi eccezionali come ad esempio una collisione o il sequestro di un'imbarcazione – e il numero totale di giorni di messa a disposizione della nave che è definito come il numero di giorni tra la consegna e la riconsegna della nave, per esercizio fiscale considerato.
- (6) *Giorni di off-hire con esclusione dei giorni di riparazione e di eventi eccezionali / giorni di messa a disposizione della nave*. Questo dato è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) – esclusi i giorni di riparazione e i giorni di non utilizzo dovuti a eventi eccezionali come ad esempio una collisione o il sequestro di un'imbarcazione – e il numero totale dei giorni di messa a disposizione della nave che è definito come il numero di giorni tra la consegna e la riconsegna, per esercizio sociale considerato. Questo dato è un indicatore della qualità del servizio di gestione tecnica fornito da d'Amico Società di Navigazione S.p.A. e dell'abilità gestionale del Gruppo a selezionare le imbarcazioni da operatori di prima classe.

SINTESI DEI FATTORI DI RISCHIO

Prima di effettuare l'acquisto delle Azioni, l'investitore deve attentamente valutare determinati fattori di rischio (cfr. la sezione "Risk factors" del Prospetto Informativo in cui i rischi connessi all'investimento sono ampiamente trattati). Si riporta di seguito la sintesi di tali rischi:

RISCHI RELATIVI AL SETTORE DI ATTIVITÀ

- La natura ciclica dell'industria delle navi cisterna potrebbe condurre alla volatilità delle tariffe di trasporto e di noleggio.
- Le fluttuazioni nella fornitura e nella domanda di prodotti petroliferi raffinati potrebbe condurre alla volatilità della domanda delle navi cisterna e, conseguentemente, delle tariffe di trasporto.
- Il valore delle navi potrebbe essere soggetto a oscillazioni che potrebbero comportare una perdita di valore in caso di vendita delle imbarcazioni stesse ovvero un aumento dei costi per l'acquisto di ulteriori imbarcazioni.
- La conformità a stringenti requisiti normativi, incluse leggi e regolamenti ambientali, e le procedure di ispezione e di controllo potrebbero avere un effetto negativo sulla attività del Gruppo.
- Cambiamenti nelle condizioni economiche e di mercato potrebbero influire sulla capacità del Gruppo di noleggiare nuove imbarcazioni e sui costi associati al noleggio di nuove imbarcazioni.
- I prezzi del carburante, le tasse portuali, i passaggi nei canali e le altre spese di viaggio potrebbero aumentare significativamente.
- Rischi operativi connessi all'industria del trasporto navale potrebbero avere un effetto negativo sui risultati operativi del Gruppo.
- Controversie navali potrebbero bloccare le imbarcazioni del Gruppo o governi nazionali o altre autorità potrebbero trattenere le imbarcazioni stesse.
- Governi nazionali potrebbero requisire le imbarcazioni del Gruppo durante periodi di guerra o emergenza.
- Attacchi terroristici o conflitti internazionali o locali potrebbero avere effetti negativi sull'industria del trasporto navale.
- Modifiche previste nella disciplina comunitaria in materia di concorrenza potrebbero avere un effetto negativo sull'industria del trasporto navale.

RISCHI RELATIVI AL GRUPPO

- Il Gruppo è di recente costituzione senza un'esperienza operativa precedente ad esso direttamente riconducibile.
- Il Gruppo adotta un approccio diversificato nell'utilizzo delle imbarcazioni, che comporta rischi connessi.

- L'adesione del Gruppo all'*Handytankers* e all'*High Pool* e l'accordo commerciale di gestione con *Glencore* dipendono dal continuo adempimento di obbligazioni da parte delle altre parti di tali rapporti commerciali.
- La partecipazione ai consorzi e gli altri accordi di gestione commerciale relativi ad alcune imbarcazioni della flotta potrebbero ridurre la capacità del Gruppo di far fronte alle esigenze di mercato e di adottare strategie indipendenti per dette imbarcazioni.
- Il Gruppo dipende da un limitato numero di clienti per una cospicua parte dei ricavi.
- Qualora una qualunque garanzia esistente sulle navi in noleggio del Gruppo venga escussa, il Gruppo potrebbe perdere i propri diritti nell'ambito del relativo contratto di noleggio, la capacità di utilizzare tali imbarcazioni all'interno della propria flotta e potrebbe doverne rispondere nei confronti dei soggetti a cui ha noleggiato le imbarcazioni stesse.
- Coloro che noleggiano le imbarcazioni del Gruppo potrebbero risolvere o risultare inadempienti ai loro contratti di noleggio o potrebbero, al momento del rinnovo, non rinoleggiare o rinoleggiare a tariffe più basse.
- Il Gruppo potrebbe non essere in grado di rinoleggiare le imbarcazioni nolleggiate ovvero i costi associati al noleggio delle imbarcazioni potrebbero aumentare.
- Il Gruppo affronta una intensa competizione nel mercato delle navi cisterna.
- Il Gruppo potrebbe non essere in grado di crescere o di gestire efficacemente la propria crescita.
- Il Gruppo potrebbe essere costretto a investire ingenti capitali per provvedere alla manutenzione delle imbarcazioni ed incrementare la dimensione della flotta e per mantenere l'alta qualità delle imbarcazioni possedute.
- Il Gruppo potrebbe non avere un sufficiente numero di imbarcazioni a servizio del CoAs.
- L'attività del Gruppo potrebbe essere influenzata dal comportamento e dalla fornitura di vari prodotti e servizi forniti da terzi.
- Un buono stato delle navi e le corrette pratiche di sicurezza sono essenziali per il mantenimento dell'attività del Gruppo.
- L'inabilità del Gruppo nella scelta di dirigenti tecnici e dell'equipaggio delle proprie imbarcazioni in noleggio potrebbe incidere negativamente sull'utilizzo delle imbarcazioni stesse.
- Le imbarcazioni del Gruppo potrebbero essere danneggiate o essere coinvolte in incidenti e potrebbero dover far fronte ad inaspettate riparazioni e ulteriori costi.
- L'acquisto e la gestione di imbarcazioni possedute da altri o di seconda mano potrebbe comportare imprevisti costi operativi e il non utilizzo delle imbarcazioni stesse.
- I ritardi nelle consegne o la non consegna delle imbarcazioni di nuova costruzione o delle navi vincolate in forza di noleggio a lungo termine, potrebbero incidere sull'attività del Gruppo stesso.
- L'invecchiamento della flotta potrebbe comportare un aumento dei costi operativi nel futuro e un'impossibilità ad utilizzare in modo redditizio tutte le imbarcazioni del Gruppo.
- Il Gruppo dipende dal marchio e dal nome commerciale "d'Amico Tankers".

- Il Gruppo vanta un marchio conosciuto e una consolidata reputazione nel mercato delle navi cisterna. Qualunque danno al marchio o alla reputazione potrebbe avere un effetto negativo sulla attività del Gruppo.
- Problemi o sospensioni dell'attività lavorativa potrebbero incidere sull'attività del Gruppo.
- Il Gruppo potrebbe non essere in grado di attirare o trattenere il personale dirigente chiave e altri dipendenti.
- L'inadempimento del Gruppo a qualunque contratto di finanziamento concluso ai sensi della nuova linea di credito, potrebbe comportare la perdita dei diritti sulle imbarcazioni e sui relativi noleggi.
- La nuova linea di credito del Gruppo contiene varie clausole restrittive.
- La Società è una holding e dipende dalla capacità delle proprie controllate di distribuire capitali per soddisfare i propri obblighi, anche finanziari.
- Le fluttuazioni del tasso di cambio e del tasso di interesse possono avere un effetto negativo sulla redditività del Gruppo o sull'investimento nelle Azioni della Società.
- Le assicurazioni stipulate dal Gruppo potrebbero non essere adeguate a coprire le perdite.
- Il Gruppo ha concluso e potrebbe concludere contratti con parti correlate a condizioni che potrebbero essere meno favorevoli di quelle altrimenti negoziabili con terzi.
- Le imbarcazioni di proprietà del Gruppo sono registrate in Liberia. Qualunque esigenza di spostare la registrazione di queste imbarcazioni potrebbe comportare un aumento dei costi.
- La Società non può assicurare il pagamento di dividendi.
- La Società è costituita secondo la legge del Lussemburgo, la quale potrebbe limitare la capacità degli azionisti di tutelare i loro interessi e la capacità della Società a procurare valore agli azionisti.
- Le autorità fiscali U.S.A. potrebbero considerare la Società come "*passive foreign investment company*", questo potrebbe avere conseguenze negative sull'imposta federale sul reddito per gli azionisti U.S.A.
- C'è il rischio che il Gruppo debba pagare l'imposta di bollo irlandese relativamente al trasferimento, dall'Azionista Venditore alla Società, dell'intero capitale sociale emesso di d'Amico Tankers Limited.
- C'è il rischio che il Gruppo debba pagare l'imposta di bollo sul capitale azionario in Lussemburgo con riferimento all'attribuzione delle azioni all'Azionista Venditore in considerazione del trasferimento dell'intero capitale sociale emesso di d'Amico Tankers Limited.
- C'è il rischio che, in base alle disposizioni fiscali di certi paesi con cui o in cui il Gruppo conduce la propria attività, si possa configurare l'obbligo di stabilire una sede fiscale permanente in tali paesi o che il Gruppo sia sottoposto ad un obbligo fiscale straniero.
- Il Gruppo potrebbe dover pagare tasse sui ricavi derivanti dagli U.S.A., questo potrebbe comportare una riduzione dei ricavi.

- La principale società commerciale controllata della Società, d'Amico Tankers Limited, beneficia di un regime di tassazione favorevole in quanto residente ai fini fiscali in Irlanda. Nel caso in cui la sua residenza fiscale o il regime fiscale irlandese dovesse cambiare, questo potrebbe comportare un aumento significativo degli obblighi fiscali annuali.
- Gli obblighi fiscali del Gruppo potrebbero aumentare nel caso in cui ciascuna delle società irlandesi del Gruppo non sia conformemente registrata presso l'autorità fiscale irlandese ai fini dell'imposta sul valore aggiunto (IVA).

RISCHI RELATIVI ALL'OFFERTA

- Potrebbe non esserci un mercato liquido e attivo delle Azioni della Società. Ciò potrebbe far sì che le Azioni della Società siano negoziate con uno sconto ovvero si potrebbero riscontrare difficoltà a vendere le Azioni acquistate dagli investitori.
- Future vendite delle Azioni della Società potrebbero far diminuire il prezzo di mercato delle Azioni stesse.
- Il settore delle navi cisterna è stato imprevedibile e volatile. Il valore di mercato delle Azioni potrebbe essere ugualmente imprevedibile e volatile.
- A seguito dell'Offerta, l'Azionista Venditore sarà in grado di controllare la Società, inclusi i contenuti delle delibere adottate dall'assemblea.
- Gli investitori potrebbero essere soggetti alle fluttuazioni del tasso di cambio.
- L'investitore potrebbe essere limitato nella possibilità di esperire un'azione legale con riferimento alla revisione dei bilanci aggregati della Società.
- I diritti degli azionisti della Società sono disciplinati dalla legge lussemburghese e gli azionisti U.S.A. potrebbero non essere in grado di esercitare i loro diritti di prelazione.
- La Società, essendo costituita ed avendo sede in Lussemburgo, nonché essendo quotata nel mercato italiano, è soggetta sia alla regolamentazione lussemburghese, sia a quella italiana.



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.