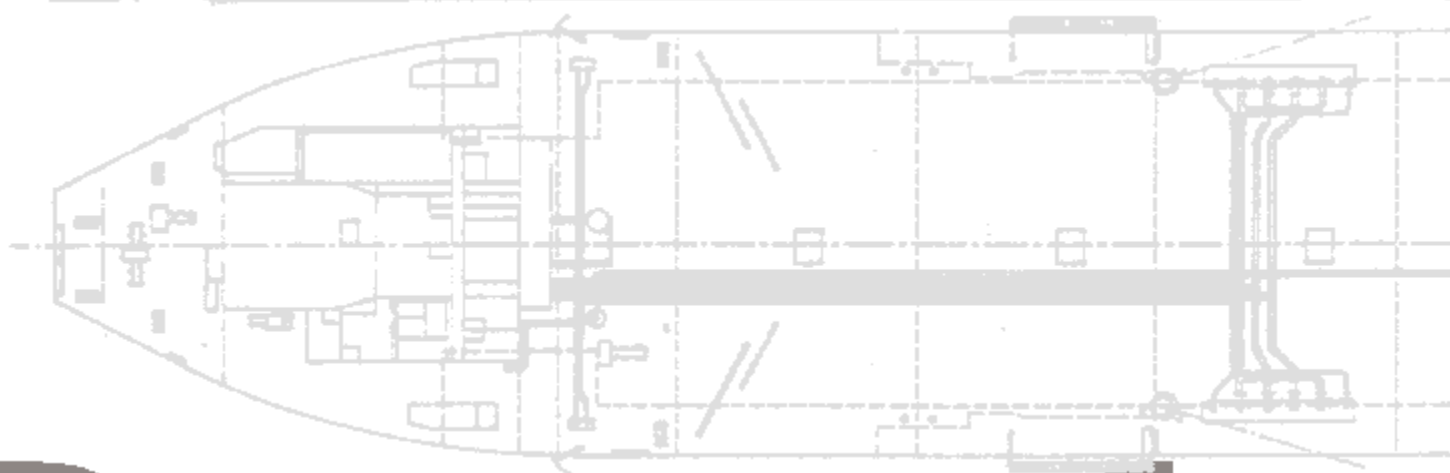
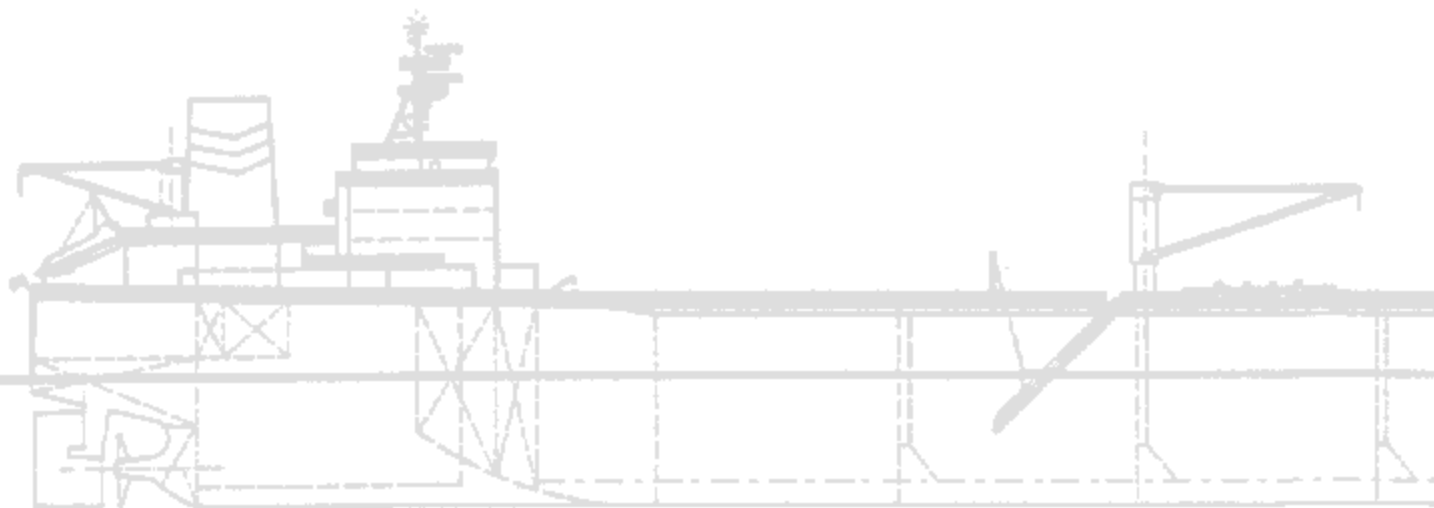


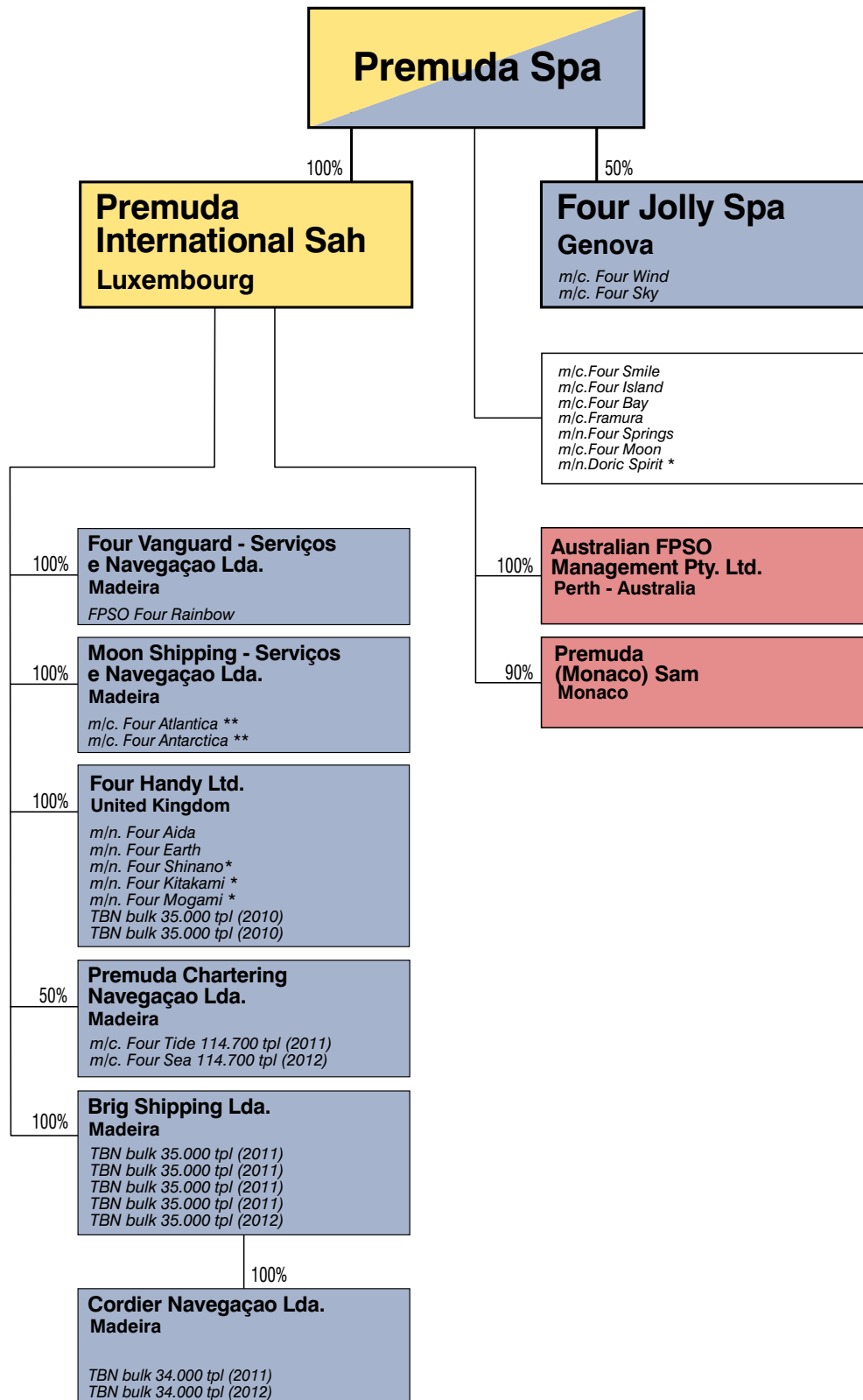


**resoconto intermedio
di gestione
marzo 2010**



Premuda

struttura del gruppo società operative al 31 marzo 2010



Società Holding
 Società di Gestione
 Società Armatoriali

* : long term time-charter in
 ** : long term bare-boat out

flotta sociale al 31 marzo 2010

	nome	tipo	scafo	anno	tpl
tankers	1 <i>Four Smile</i>	suezmax tanker	DH	2001	159.800
	2 <i>Four Wind (50%)</i>	afamax product	DH	2009	115.700
	3 <i>Four Sky (50%)</i>	afamax product	DH	2010	115.700
	4 <i>Four Antarctica *</i>	afamax Ice Class	DH	2006	114.800
	5 <i>Four Atlantica *</i>	afamax Ice Class	DH	2006	114.900
	6 <i>Four Island</i>	afamax tanker	DH	1995	94.200
	7 <i>Four Bay</i>	afamax tanker	DH	1995	94.200
	8 <i>Framura</i>	afamax tanker	DH	1993	94.200
	9 <i>Four Moon</i>	panamax tanker	DH	1984/2002	64.000
	totale tanker di proprietà in esercizio				967.500
FPSO	10 <i>Four Rainbow</i>	FPSO	DH	1992/2003	80.900
		totale FPSO di proprietà in esercizio			
bulk carriers	11 <i>Four Springs</i>	minicape bulk	DH	1992/2009	109.000
	12 <i>Four Earth</i>	panamax bulk	DB	1984	77.100
	13 <i>Four Aida</i>	handy bulk	DB	2009	34.400
	totale bulk di proprietà in esercizio				220.500
	totale Flotta di proprietà in esercizio				1.268.900
in costruzione	14 <i>Four Tide (50%)</i>	afamax product	DH	2012	114.700
	15 <i>Four Sea (50%)</i>	afamax product	DH	2013	114.700
	16 <i>Four Nabucco</i>	handy bulk	DB	2010	35.000
	17 <i>Four Otello</i>	handy bulk	DB	2010	35.000
	18 <i>TBN</i>	handy bulk	DB	2011	35.000
	19 <i>TBN</i>	handy bulk	DB	2011	35.000
	20 <i>TBN</i>	handy bulk	DB	2011	35.000
	21 <i>TBN</i>	handy bulk	DB	2011	35.000
	22 <i>TBN</i>	handy bulk	DB	2012	35.000
	23 <i>TBN</i>	handy bulk	DH	2011	34.000
	24 <i>TBN</i>	handy bulk	DH	2012	34.000
	totale in costruzione				542.400
a noleggio	25 <i>Doric Spirit **</i>	handymax bulk	DB	2001	52.400
	26 <i>Four Shinano **</i>	handymax bulk	DB	2008	56.700
	27 <i>Four Kitakami **</i>	handymax bulk	DB	2009	55.500
	28 <i>Four Mogami **</i>	handymax bulk	DB	2009	55.500
	totale navi di terzi a noleggio				220.100
	totale generale al 31.03.2010				2.031.400

* : rinominate *Stena Antarctica* e *Stena Atlantica* (bare-boat di lungo periodo)

** : time-charter di lungo periodo

stato patrimoniale consolidato (€/000)

	<u>al 31.03.2010</u>	<u>al 31.03.2009</u>	<u>al 31.12.2009</u>
ATTIVITA' NON CORRENTI	447.319	387.386	430.212
<i>di cui Flotta in esercizio</i>	(319.338)	(254.752)	(280.641)
<i>di cui Flotta in costruzione</i>	(78.288)	(90.245)	(102.220)
ATTIVITA' CORRENTI	53.560	59.896	58.712
Totale Attività	500.879	447.282	488.924
PATRIMONIO NETTO	175.206	196.805	176.036
<i>di cui quota di terzi</i>	(40)	(48)	(51)
PASSIVITA' NON CORRENTI	255.657	179.516	246.872
PASSIVITA' CORRENTI	70.016	70.961	66.016
Totale Patrimonio Netto e passività	500.879	447.282	488.924

conto economico consolidato (€/000)

	<u>Gen/Mar 2010</u>	<u>Gen/Mar 2009</u>	<u>Gen/Dic 2009</u>
Ricavi Netti	26.883	30.450	101.909
Costi diretti di viaggio	(1.375)	(1.939)	(6.325)
Ricavi Base time charter	25.508	28.511	95.584
Noleggi Passivi e altri costi operativi	(11.725)	(14.738)	(49.473)
Margine di contribuzione Flotta	13.783	13.773	46.111
Utile da alienazioni di navi	-	-	8.363
Costi di struttura e altri costi/ricavi	(4.106)	(4.409)	(20.188)
Ammortamenti	(5.748)	(6.392)	(24.240)
Rettifiche di valore per impairment	-	-	(22.310)
Risultato Operativo	3.929	2.972	(12.264)
Partite Finanziarie	(823)	(1.199)	(6.756)
Rivalut./svalut. partecipazioni	358	103	(258)
Risultato ante imposte	3.464	1.876	(19.278)
Imposte sul reddito	(31)	(57)	(530)
Risultato Netto	3.433	1.819	(19.808)
Risultato di terzi	(11)	(8)	(5)
Risultato netto Gruppo	3.444	1.827	(19.803)

Criteria contabili e valutazioni

I dati del Conto Economico e dello Stato Patrimoniale della presente Relazione sono stati ottenuti applicando gli stessi principi e criteri assunti per la redazione del Bilancio dell'Esercizio 2009, in conformità agli *International Financial Reporting Standards (IFRS)* emanati dall'*International Accounting Standards Board (IASB)*. I dati della Relazione Trimestrale vengono presentati in migliaia di Euro e raffrontati con quelli del primo Trimestre e dell'intero Esercizio precedente.

La valorizzazione delle partecipazioni in società collegate e delle altre partecipazioni non rientranti nell'area di consolidamento è il risultato di stime, ritenute altamente attendibili, effettuate sulla base delle informazioni disponibili. Non vi è stata necessità di ricorrere a stime e/o valutazioni al di fuori di quelle ordinarie.

L'area di consolidamento ed i relativi criteri sono immutati, rispetto a quelli adottati in sede di formulazione del Bilancio annuale al 31 dicembre 2009.

L'apposita tabella riporta la struttura di Gruppo al 31 marzo 2010, con indicazione delle sole Società operative.

Cambio Euro/dollaro

La tabella seguente evidenzia il cambio Euro/dollaro nei diversi periodi.

2010		2009			
media		media		media	
1° trim	al 31.03	1° trim	al 31.03	anno	al 31.12
1,3829	1,3479	1,303	1,331	1,395	1,4406

I dati soprariportati evidenziano, nei valori medi, un indebolimento della divisa americana del 5,8% rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno ed un lieve rafforzamento dello 0,9% rispetto all'intero esercizio 2009. I valori puntuali a fine periodo evidenziano anch'essi un indebolimento del dollaro del 1,1% nell'arco di dodici mesi, con un rafforzamento 6,9% realizzatosi nel primo trimestre 2010.

Il rafforzamento del dollaro rappresenta un elemento positivo per le aziende del nostro settore, sia sotto il profilo patrimoniale che sotto quello del Conto Economico. In effetti, i valori di mercato delle navi ed i relativi ricavi (noli) sono pressoché interamente quotati in dollari, mentre generalmente soltanto una parte dei debiti e dei costi è espressa in tale valuta.

Si deve pertanto sottolineare che differenze tra i cambi Euro/dollaro medi e di fine periodo possono influenzare, anche significativamente, i dati Patrimoniali ed Economici, richiedendo quindi attenzione nella considerazione dei raffronti.

A titolo esemplificativo si segnala che qualora il cambio medio del dollaro nel primo trimestre 2010 ed il cambio puntuale a fine periodo fossero risultati rispettivamente pari al valore medio ed al valore finale registrati nel primo trimestre 2009, a parità di ogni altra condizione, il risultato del primo trimestre 2010 sarebbe risultato incrementato di 0,9 €/mil ed il patrimonio netto al 31 marzo 2010 sarebbe risultato più elevato di 2,0 €/mil.

Situazione finanziaria

La tabella seguente fornisce la sintesi della posizione finanziaria netta, in migliaia di Euro:

	al 31.03.2010	al 31.03.2009	al 31.12.2009
Totale liquidità	13.267	18.619	16.019
- debiti bancari correnti	(11.559)	(3.904)	(9.560)
- quota a breve dell'indebitamento non corrente	(20.340)	(42.301)	(20.270)
- altri debiti finanziari correnti	(957)	(1.098)	(957)
Totale indebitamento finanziario corrente	(32.856)	(47.303)	(30.787)
Posizione finanziaria corrente netta	(19.589)	(28.684)	(14.768)
Crediti finanziari non correnti	24.335	37.678	29.292
- debiti bancari non correnti	(250.867)	(177.142)	(241.283)
- altri debiti non correnti	-	-	-
Totale indebitamento finanziario non corrente	(250.867)	(177.142)	(241.283)
Indebitamento finanziario non corrente netto	(226.532)	(139.464)	(211.991)
Totale indebitamento finanziario netto	(246.121)	(168.148)	(226.759)

L'esposizione finanziaria netta alla fine del primo trimestre 2010 risulta incrementata di 78,0 milioni di Euro rispetto al 31 marzo 2009 e di 19,4 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2009 prevalentemente a causa dell'avanzamento degli investimenti avviati per il rinnovo ed il potenziamento della Flotta sociale.

Risultato economico

Il risultato consolidato del primo trimestre 2010 ha segnato un utile di €/mil 3,4 a fronte del corrispondente valore di €/mil 1,8 del primo trimestre 2009 e del risultato negativo di €/mil 19,8 dell'intero esercizio 2009.

Il cash flow consolidato del trimestre è stato di €/mil 9,2 a fronte del valore di €/mil 8,2 realizzato nel corrispondente periodo del 2009.

Evidenziamo che i risultati del primo trimestre 2010 beneficiano dei minori ammortamenti (per circa 0,7 milioni di Euro) computati sulle cinque navi assoggettate a rettifiche di valore nel bilancio al 31 dicembre 2009. Al riguardo riteniamo opportuno segnalare come l'andamento del mercato nella prima parte dell'esercizio 2010, unitamente al rafforzamento della valuta americana rispetto a fine 2009, abbiano escluso la necessità di procedere ad ulteriori svalutazioni e lascino anzi intravedere la possibilità di ripristini, quanto meno parziali, in occasione delle future verifiche del valore recuperabile della Flotta.

Il patrimonio netto consolidato al 31 marzo 2010, già al netto dei dividendi deliberati da *Premuda S.p.A.* per l'esercizio 2009 e delle quote di pertinenza di azionisti terzi, ammonta a €/mil 175,2 (€/mil 196,8 al 31 marzo 2009, €/mil 176,0 a fine esercizio precedente).

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo corrisponde a 1,244 Euro per ciascuna delle 140.836.450 azioni emesse.

Flotta Premuda

La Flotta in esercizio è cresciuta di una unità rispetto al 31 dicembre 2009 con l'entrata in esercizio della aframax product carrier *Four Sky*, costruzione *Samsung* (Corea) da 115.700 tpi, presa in consegna ad inizio di marzo.

Per quanto concerne la Flotta in costruzione ricordiamo che - come già riferito nel bilancio dell'esercizio precedente - essa è costituita da 9 handybulk con gru da 34/35.000 tpi e da 2 aframax product carriers da 114.700 tpi, queste ultime in partecipazione (50%) col Gruppo Messina. Le handybulk sono previste per entrata in esercizio: 2 nel corso dell'anno, 5 nel 2011 e 2 nel 2012.

Per la consegna delle due aframax abbiamo ottenuto - senza oneri specifici - uno slittamento di 12 mesi delle date di consegna che ora diventano rispettivamente maggio 2012 e febbraio 2013. Il rinvio delle date di consegna, oltre ad alleggerire gli impegni finanziari del prossimo futuro, dovrebbe consentire alle nuove unità di prendere il mare affrontando un mercato che, auspicabilmente, dovrebbe avere già superato l'attuale negativa congiuntura.

L'esercizio della Flotta si è svolto regolarmente, in gran parte sulla base dell'ampia copertura commerciale precedentemente acquisita. Ricordando che i noli guadagnati sono espressi in dollari, segnaliamo che il risultato del periodo è risultato penalizzato dal cambio Euro/dollaro, mediamente inferiore del 5,8% circa rispetto al valore medio del primo trimestre 2009.

Nel primo trimestre il tempo/nave disponibile è stato utilizzato come segue:

	1° trimestre 2010		1° trimestre 2009	
	tankers	bulk	tankers	bulk
- nell'esercizio di attività commerciali	98,8 %	100,0 %	98,9 %	99,7 %
- nell'esecuzione di interventi tecnici	1,0 %	- %	1,1 %	0,1 %
- nell'attesa di impiego	0,2 %	- %	0,3 %	0,2 %

I dati relativi all'utilizzo del tempo nave sono assai soddisfacenti, grazie anche alla sostanziale mancanza nel periodo considerato di soste per periodici lavori di manutenzione e riclassifica.

Terminati i grandi lavori di rinnovo della Classe e di "upgrading" effettuati a Singapore, la FPSO *Four Rainbow* (ex *Four Vanguard*) si è riposizionata sul campo petrolifero Wollybutt (Australia) ed ha ripreso la produzione il 7 marzo 2010, dopo una interruzione di quasi 10 mesi. I costi degli interventi tecnici sono valutati in circa 45 milioni di Euro di cui una parte, in fase di definizione, a carico dei Noleggiatori.

Mercato e prospettive

La tabella seguente riporta le rate medie dei noli spot registrate nel mercato di nostro diretto interesse, con valori espressi in dollari/giorno, base noleggio a time charter.

	2009				media anno	2010
	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim		1° trim
<i>suezmax</i>	37.800	25.461	14.524	35.059	28.211	36.700
<i>aframax</i>	23.600	12.240	7.294	18.800	15.480	22.900
<i>panamax tankers</i>	21.500	12.300	6.310	12.300	13.100	21.800
<i>panamax bulk</i>	7.600	15.400	16.559	20.800	15.090	24.080
<i>handymax bulk</i>	10.700	16.500	19.800	22.200	17.500	25.200

Come emerge dai dati sopra esposti, rispetto al primo trimestre dello scorso anno, il mercato dei carichi liquidi ha registrato una modesta flessione (3%), mentre il raffronto con i valori medi dell'intero esercizio precedente evidenzia consistenti aumenti (30% per le *suezmax*; 48% per le *aframax*, 66% per le *panamax*).

Per quanto concerne il mercato dei carichi secchi, il valore medio dei noli registrato nella prima parte del corrente esercizio evidenzia un forte aumento rispetto al primo trimestre 2009 (217% per le *panamax*; 136% per le *handymax*). Anche il confronto con l'intero 2009 è soddisfacente, avendo registrato un +60% per le *Panamax* ed un +44% per le *Handymax*.

Il secondo trimestre 2010 si è avviato con noli in flessione rispetto al primo trimestre nel comparto cisterniero (con l'eccezione delle unità di maggiori dimensioni), ed in leggera crescita per quanto concerne invece le rinfuse secche.

Resta ovviamente assai difficile anticipare il futuro di mercati così volatili ed influenzati da moltissimi fattori non solo economici, ma comunque si può ragionevolmente ritenere che, per il nostro Gruppo, prescindendo dall'occorrenza di significativi eventi negativi - possibili, ma ad oggi non prevedibili - l'esercizio 2010 dovrebbe risultare di segno positivo, in considerazione sia delle coperture commerciali già acquisite che del miglior tono del mercato, rispetto all'esercizio precedente.

Le prospettive di più lungo periodo appaiono fortemente dipendenti dall'evolversi, da un lato, della attuale negativa congiuntura economica che sta ancora condizionando i traffici mondiali e, dall'altro, della stretta finanziaria e creditizia che, peraltro, sembra in fase di attenuazione: sembra comunque di poter ragionevolmente sostenere che il 2009 possa restare come il punto più basso toccato dalla curva economica dello shipping negli ultimi anni.

Fatti di rilievo dopo la chiusura del trimestre

Nulla di particolarmente significativo da segnalare dopo il primo trimestre dell'esercizio, salvo che sono state avviate le procedure per la realizzazione dell'aumento di capitale della capogruppo *Premuda S.p.A.*, deliberato dal Consiglio di Amministrazione nella riunione del 31 marzo 2010 e già illustrato nel bilancio dell'esercizio 2009. Ricordiamo che tale aumento sarà realizzato mediante emissione di massime n. 46.945.483 azioni ordinarie *Premuda* da offrirsi in opzione agli attuali azionisti in ragione di una nuova azione ogni 3 azioni (ordinarie e/o di risparmio) possedute al prezzo unitario di 0,75 Euro per azione, di cui 0,25 Euro a titolo di sovrapprezzo.

In caso di integrale sottoscrizione l'operazione determinerà un ingresso di circa 35 milioni di Euro di mezzi propri, di cui circa 11,7 a titolo di sovrapprezzo ed il nuovo capitale sociale ammonterà ad euro 93.890.967, suddiviso in n. 187.706.990 azioni ordinarie e n. 74.943 azioni di risparmio, tutte del valore unitario di 0,50 Euro.

Aframax

Nave cisterna da 80-120.000 tpi.

B/B - Bare Boat Charter - contratto di noleggio o locazione a scafo nudo

Contratto con cui la nave è messa nella disponibilità del Noleggiatore, senza equipaggio, per un determinato periodo di tempo; oltre ai costi di viaggio (combustibili, portuali, transito canali, ecc.), sono a carico del noleggiatore anche tutti i costi operativi (equipaggio, manutenzioni, riparazioni, lubrificanti, provviste, assicurazioni).

Per la sua natura il Bare Boat copre normalmente periodi di tempo piuttosto lunghi.

Bulk Carrier

Nave per il trasporto di carichi secchi alla rinfusa, prevalentemente minerali, carbone, granaglie, bauxiti.

DB - Double Bottom - doppio fondo

La nave ha un doppio scafo limitatamente al fondo; la distanza tra i due piani è di 2 - 3 metri ed il relativo volume è normalmente utilizzato per contenere acqua di zavorra pulita.

DH - Double Hull - doppio scafo

Nave costruita con doppio scafo per ridurre il rischio di fuoriuscita di carico in caso di incagli o collisioni; la distanza tra i due scafi è generalmente di 2 - 2,5 metri e lo spazio relativo è utilizzato per contenere acqua di zavorra pulita.

FPSO - Floating production storage and offloading unit

Nave posizionata su campo petrolifero in mare aperto, attrezzata per la produzione, la prima lavorazione, lo stoccaggio ed il trasbordo su altre unità del greggio.

Handybulk - Supramax

Nave bulk-carrier, normalmente dotata di gru, con capacità di portata tra le 10.000 e le 40.000 tpi.

Handymax

Nave bulk-carrier, normalmente dotata di gru, con capacità di portata tra le 40.000 e le 60.000 tpi.

ICE Class A1/A1

Annotazione rilasciata dai Registri di Classificazione per navi idonee a navigare in autonomia propulsiva in acque con ghiacci anche pluristagionali.

M/C - M/T - Tanker

Motocisterna, motor tanker. Nave idonea al trasporto del greggio e dei prodotti petroliferi.

Off-hire - fuori nolo

Periodo in cui la nave non genera nolo, normalmente perché impegnata nell'effettuazione di riparazioni o manutenzioni.

Panamax

Nave cisterna o bulk-carrier idonea a transitare il Canale di Panama, quindi con larghezza massima di 32,24 metri. Normalmente unità non superiore a 80.000 tpi.

Product Carrier

Nave cisterna idonea al trasporto di prodotti petroliferi (quali nafta, gasolio, benzina) e di olii vegetali. Le cisterne di queste navi sono trattate con pitture o prodotti speciali.

Suezmax

Nave cisterna in grado di transitare il Canale di Suez a pieno carico; normalmente compresa tra le 120 e le 200.000 tpi.

TBN - To be named / TBR - To be renamed

Unità di nuova costruzione od in fase di acquisizione in attesa di assegnazione ovvero di riassegnazione del nome nave.

T/C rate - Time Charter Rate - rata di noleggio a tempo

Rata di nolo per la messa a disposizione della nave, con costi di combustibili, spese portuali, transito canali ed altri oneri relativi al viaggio a carico del noleggiatore. Normalmente espressa in dollari per giorno di disponibilità della nave (giorni di calendario meno off-hires).

TPL - DWT - tonnellata di portata lorda - dead-weight tonnage

Capacità di trasporto della nave, misurata in tonnellate (tpi), comprensiva del carico, dei combustibili, delle provviste e dell'equipaggio.

La presente Relazione è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione di Premuda S.p.A. nella riunione del 14 maggio 2010.

I dati esposti non sono stati sottoposti alla verifica della Società di revisione.

Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari (Dott. Marco Tassara) dichiara ai sensi del comma 2 articolo 154 bis del Testo unico della Finanza che l'informativa contabile contenuta nel presente resoconto intermedio di gestione corrisponde alle risultanze documentali, ai libri ed alle scritture contabili. La Società è adeguata alle condizioni di cui all'art.36 commi b) e c) del Regolamento Mercati Consob.

La prossima informativa sul Conto Economico e sullo Stato Patrimoniale sarà costituita dalla Relazione Semestrale che verrà resa disponibile entro il 29 agosto 2010.

Premuda Spa

I-16121 Genoa
4/28, via C.R. Ceccardi
phone +39.010.54441
fax +39.010.5531201
telex 5670315 PREMU N
www.premuda.net

Premuda (Monaco) SAM

MC-98000 Monaco
L'Estoril - 31, av. Princesse Grace
phone +377.93101090
fax +377.93101091
telex 469111 PREMD
www.premuda.net

Four Handy Ltd.

RH10 3LF - United Kingdom
Four House - Copthorne Common Road
phone +44 (0) 1342 711 600
fax +44 (0) 1342 711 625
www.premuda.net

Australian FPSO Management Pty. Ltd.

West Perth - Western Australia
Level 2 - 24, Kings Park Road
phone + 61.893224866
fax + 61.894810301
www.premuda.net