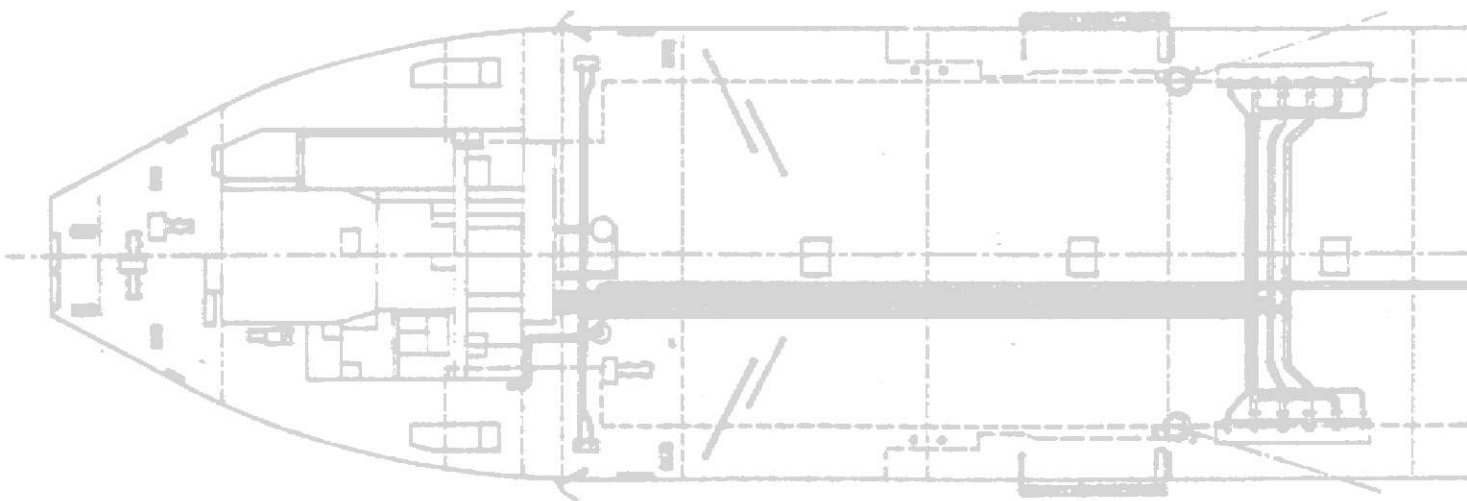


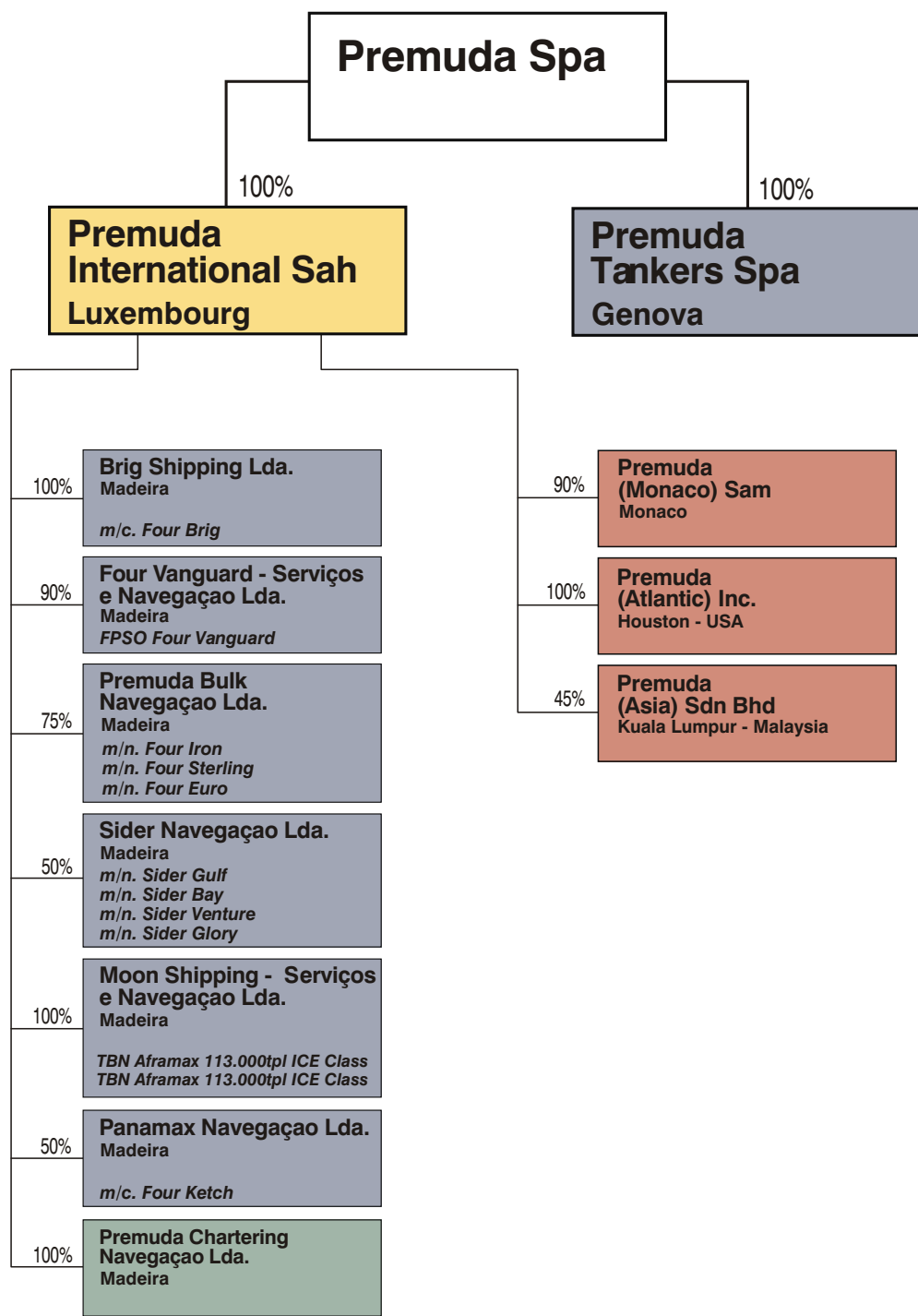


**relazione trimestrale
marzo 2004**



Premuda

struttura del gruppo società operative al 12 maggio 2004



- Società Holding
- Società di Gestione
- Società Commerciali
- Società Armatoriali

flotta sociale al 31 marzo 2004

<i>nome</i>	<i>tipo</i>	<i>scafo</i>	<i>anno</i>	<i>tpl</i>
1 <i>Four Island</i>	afamax tanker	DH	1995	94.000
2 <i>Four Bay</i>	afamax tanker	DH	1995	94.000
3 <i>Framura</i>	afamax tanker	DH	1993	94.000
4 <i>Four Springs</i>	afamax tanker	DH	1992	94.000
5 <i>Four Brig</i>	panamax tanker	DH	2000	73.100
6 <i>Four Moon</i>	panamax tanker	DH	1984/2002	65.100
7 <i>Four Etoiles</i>	panamax OBO	DB	1984	54.500
totale tanker di proprietà in esercizio				568.700
8 <i>Four Vanguard (90%)</i>	FPSO	DH	1992/2003	94.000
totale FPSO di proprietà in esercizio				94.000
9 <i>Four Coal</i>	panamax bulk	DB	2000	74.400
10 <i>Four Sterling (75%)</i>	panamax bulk	DB	1993	69.600
11 <i>Four Iron (75%)</i>	panamax bulk	DB	1987	67.400
12 <i>Four Euro (75%)</i>	panamax bulk	DB	1984	64.200
13 <i>Sider Ponza</i>	multipurpose bulk	DB	2002	10.300
14 <i>Sider Capri</i>	multipurpose bulk	DB	2002	10.300
15 <i>Sider Stream (50%)</i>	multipurpose bulk	DB	1984	8.500
16 <i>Sider Gulf (50%)</i>	multipurpose bulk	DS	1991	5.200
17 <i>Sider Bay (50%)</i>	multipurpose bulk	DS	1990	5.200
18 <i>Sider Venture (50%)</i>	multipurpose bulk	DB	1999	4.900
totale bulk di proprietà in esercizio				320.000
totale di proprietà in esercizio				982.700
19 <i>Four Sun *</i>	suezmax tanker	DH	2003	160.000
20 <i>Four Smile *</i>	suezmax tanker	DH	2001	160.000
21 <i>Four Schooner *</i>	panamax tanker	DH	2000	73.100
22 <i>Four Ketch *</i>	panamax tanker	DH	2003	73.100
23 <i>Four Glens **</i>	panamax tanker	DB	1981/88	51.300
24 <i>Four Lochs **</i>	panamax tanker	DB	1981/88	51.300
25 <i>Four Steel *</i>	panamax bulk	DB	1999	74.400
totale navi di terzi a noleggio				643.200
totale generale al 31.03.2004				1.625.900

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

stato patrimoniale consolidato (€/000)

	<u>al 31.03.2004</u>	<u>al 31.03.2003</u>	<u>al 31.12.2003</u>
IMMOBILIZZAZIONI	351.238	388.088	428.672
<i>di cui Flotta in esercizio</i>	<i>(324.836)</i>	<i>(252.568)</i>	<i>(403.798)</i>
<i>di cui Flotta in costruzione</i>	<i>-</i>	<i>(102.189)</i>	<i>-</i>
ATTIVO CIRCOLANTE, RATEI E RISCONTI	68.483	60.152	67.503
Totale Attivo	419.721	448.240	496.175
PATRIMONIO NETTO	131.941	118.778	134.967
<i>di cui quota di terzi</i>	<i>(12.112)</i>	<i>(3.797)</i>	<i>(17.592)</i>
FONDI PER RISCHI ED ONERI, TFR	15.619	17.299	14.628
DEBITI, RATEI E RISCONTI	272.161	312.163	346.580
Totale Passivo	419.721	448.240	496.175

conto economico consolidato (€/000)

	<u>Gen/Mar 2004</u>	<u>Gen/Mar 2003</u>	<u>Gen/Dic 2003</u>
VALORE DELLA PRODUZIONE	56.214	35.523	161.437
COSTI DELLA PRODUZIONE	39.245	28.732	148.615
<i>di cui ammortamenti</i>	<i>(9.063)</i>	<i>(3.637)</i>	<i>(28.330)</i>
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE	16.969	6.791	12.822
PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(2.932)	(2.178)	(125)
RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	56	-	1.936
PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	49	(33)	451
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	14.142	4.580	15.084
RISULTATO DI PERTINENZA DI TERZI	4.117	541	3.181 *
Risultato di pertinenza del Gruppo	10.025	4.039	12.103 *

* : al netto delle imposte

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 dettati per il Bilancio Annuale, con la sola esclusione della componente fiscale per quanto riguarda eventuali imposte sul reddito.

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 2003.

Cambio euro/dollaro

Il cambio dollaro/euro al 31 marzo 2004 era 1,2224 (1,0895 al 31 marzo 2003); quello medio del trimestre è stato 1,2497 (1,0731 quello del primo trimestre 2003); quello medio dell'anno 2003 è stato 1,131.

Un elevato valore del dollaro è certamente un importante elemento positivo per le aziende del nostro settore, sia sotto il profilo patrimoniale che sotto quello del Conto Economico. In effetti, i valori delle navi ed i noli sono pressoché interamente quotati in dollari, mentre generalmente soltanto una parte dei costi è espressa in tale valuta.

Si deve sottolineare che - in sede di Bilancio Consolidato - eventuali forti differenze tra i cambi euro/dollaro di fine periodo possono influenzare anche significativamente sia lo Stato Patrimoniale che la Situazione Finanziaria, richiedendo quindi attenzione nella considerazione dei raffronti.

Situazione finanziaria

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

	<u>al 31.03.2004</u>	<u>al 31.03.2003</u>	<u>al 31.12.2003</u>
- indebitamento bancario a breve	750	-	11.474
- quota a breve dell'indebitamento bancario a medio/lungo	30.888	15.233	33.170
- obbligazioni	30.000	30.000	30.000
- indebitamento bancario a medio/lungo	179.493	214.465	238.381
- disponibilità liquide	(28.511)	(28.660)	(26.027)
- impieghi finanziari a medio/lungo	(8.413)	(7.923)	(8.280)
totale indebitamento finanziario netto	204.207	223.115	278.718

L'esposizione finanziaria netta al 31 marzo 2004 è vistosamente ridotta rispetto a quella in essere al termine dell'esercizio 2003. La scadenza a fine novembre di obbligazioni per un importo di 30 milioni di Euro non costituisce motivo alcuno di preoccupazione, essendo sin d'ora disponibili i mezzi finanziari necessari per il rimborso. L'aumento di capitale proposto dal Consiglio di Amministrazione costituisce poi un ulteriore rafforzamento della struttura finanziaria del Gruppo.

Risultato economico

Il risultato consolidato per il primo trimestre 2004 ha segnato un utile ante imposte di €/mil 14,1 con un incremento del 206,5% rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio 2003 (l'utile del primo trimestre 2003 era stato di €/mil 4,6). Al netto delle quote di pertinenza di azionisti terzi, il risultato di pertinenza del Gruppo ammonta a €/mil 10,0 (€/mil 4,0 nel primo trimestre 2003), con un incremento quindi del 150,0% rispetto al primo trimestre 2003.

Il cash flow consolidato del trimestre è stato di €/mil 23,2 con un incremento del 182,9% rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio 2003 (il cash flow del primo trimestre 2003 era stato di €/mil 8,2).

Il patrimonio netto consolidato al 31 marzo 2004 ammonta a €/mil 131,9 (€/mil 119,8 al netto delle quote di terzi) con un incremento dell'11,1% rispetto al primo trimestre 2003.

Il patrimonio netto per azione è pari a 2,12 Euro (1,93 Euro al netto delle quote di terzi).

L'esercizio della Flotta si è svolto regolarmente, caratterizzato da un mercato dei noli giunto su livelli persino più elevati di quelli - assai soddisfacenti - registrati nel primo e nell'ultimo trimestre del 2003. Ricordando che i noli guadagnati sono pressoché interamente in dollari, segnaliamo che il beneficio indotto dal mercato è stato in parte eroso dal cambio euro/dollaro, risultato mediamente inferiore del 14,1% rispetto al valore medio del primo trimestre 2003. Segnaliamo inoltre che al risultato del primo trimestre ha contribuito il profitto realizzato con la cessione delle m/cc. *Four Clipper* e *Four Ketch* (€/mil 4 di cui 2 di nostra competenza).

Flotta Premuda

La tabella allegata riporta il dettaglio della Flotta del Gruppo al 31 marzo 2004.

Rispetto al 31 dicembre 2003, la situazione evidenzia le sole variazioni già illustrate nella Relazione al Bilancio 2003 e cioè:

- la cessione in febbraio delle due panamax tankers *Four Clipper* e *Four Ketch*, entrambe da 73.000 tpi, costruzione 2003;
- l'acquisto in marzo delle due minibulk *Sider Gulf* da 5.200 tpi, costruzione 1991 e *Sider Bay* da 5.200 tpi, costruzione 1990.

Per quanto riguarda l'esercizio della Flotta, sia cisterniera che bulk carriers, nel primo trimestre il tempo/nave disponibile è stato utilizzato:

- per il 96,7% nell'effettuazione di operazioni commerciali;
- per lo 0,5% in attesa di carichi;
- per il 2,8% nell'esecuzione di interventi tecnici, incluse le soste per riparazioni straordinarie di due unità.

Segnaliamo che il 27 marzo scorso la obo *Four Etoiles*, impiegata come bulk carrier, ha avuto un serio incendio nel locale motori, prontamente spento con i mezzi di bordo. La nave si trovava in Mediterraneo, a circa 250 miglia da Gibilterra, con un carico di carbone destinato a Trieste. Con normali pattuizioni commerciali e senza ricorso alle regole connesse alla situazione di salvataggio, si è provveduto ad organizzare il rimorchio sino a Trieste dove la nave è giunta il 9 aprile. Sono in corso le necessarie riparazioni e tutte le diverse operazioni di ripristino, con la previsione di poter riprendere servizio verso metà luglio. Naturalmente, le coperture assicurative erano pienamente adeguate per cui il danno, pur grave, risulterà mantenuto in limiti sopportabili.

I dati relativi al tempo-nave fuori nolo per ragioni tecniche sono in linea con quelli del primo trimestre 2003 ed appaiono soddisfacenti, ma sono destinati ad appesantirsi (con le ovvie conseguenze sul conto economico) nel secondo trimestre considerato che - oltre alla *Four Etoiles* sostanzialmente fuori servizio per tutto il periodo - interventi periodici programmati sulla *Four Euro* hanno già occupato circa 45 giorni ed inoltre la FPSO *Four Vanguard* - a causa di interventi tecnici effettuati a Singapore - ha già registrato 35 giorni di fuori nolo a carico del secondo trimestre, che si aggiungono ai 12 giorni persi nel primo trimestre.

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.

	2003				media anno	2004
	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim		1° trim
<i>suezmax</i> (post 1998)	59.305	40.265	18.780	48.674	41.760	74.413
<i>afamax</i> (post 1999)	46.695	31.460	19.750	39.090	34.250	49.522
<i>panamax tanker</i>	26.970	21.890	12.410	25.700	22.000	35.000
<i>panamax bulk</i> (post 1997)	12.025	15.130	16.050	33.170	19.090	40.800

Come si nota dai dati precedenti, il primo trimestre ha goduto di un mercato dei noli largamente soddisfacente, con rate straordinariamente elevate, quali non si registravano da diversi decenni. Rispetto al primo trimestre dello scorso anno, si è registrato un incremento medio del 25% per le *suezmax*, del 6% per le *afamax*, del 30% per le *panamax tanker* e di oltre il 200% per le *panamax bulk carriers*. Il confronto con i valori medi dell'intero 2003 evidenzia per il trimestre incrementi del 75% per le *suezmax*, del 45% per le *afamax*, del 60% per le *panamax tankers* e del 110% per le *panamax bulk carriers*.

Il secondo trimestre si è avviato, per il comparto cisterniero, con un significativo ridimensionamento del mercato, con rate che - pur restando decisamente soddisfacenti - sono diminuite di oltre il 40% rispetto ai valori record del primo trimestre. Minore il calo dei noli per le *bulk carriers* che hanno registrato, nel mese di aprile, una flessione di circa il 15% rispetto ai valori del primo trimestre. Pur essendo difficile anticipare appropriate valutazioni sul futuro di un mercato così volatile e sensibile a moltissimi fattori economico-politici, si può ragionevolmente ritenere che l'esercizio 2004, salvo il verificarsi di gravi imprevisti, dovrebbe risultare molto soddisfacente, considerando anche i contratti di noleggio già acquisiti.

Fatti di rilievo dopo la chiusura del trimestre

A fine aprile la *Moon Shipping Serviços e Navegação Lda.* di Madeira (Società interamente controllata) ha perfezionato l'ordinazione al Gruppo coreano *Samsung* di due *afamax tankers* da 113.000 tpi con rinforzi e dotazioni per la navigazione nei ghiacci secondo le regole della top Class A1/A1.

Le due unità saranno consegnate nel secondo semestre 2006, con un investimento complessivo finale stimato in circa 115 milioni di dollari. La consegna 2006 costituisce una apprezzata, speciale attenzione di *Samsung* verso *Premuda*, in considerazione degli importanti ed amichevoli rapporti avviati nel 1998 e concretizzatisi con la costruzione di sette navi.

La preferenza di *Premuda* per un tonnellaggio *afamax ICE Class A1/A1* si basa sulle valutazioni e sulle attese di grandi incrementi delle esportazioni di greggio dal Baltico e da altri territori situati in aree con navigazioni stagionali nei ghiacci.

In aprile la *Sider Navegação Lda.* (nostra quota 50%) ha ceduto con profitto la *Sider Stream* ed ha successivamente acquistato la multipurpose bulk *Sider Glory*, da 10.620 tpi, costruzione 1978/1989.

Ad eccezione di quanto precede e dell'avaria della *Four Etoiles*, non vi sono da segnalare accadimenti o situazioni di rilievo dopo la chiusura del primo trimestre.

Aframax

Nave cisterna da 80-120.000 dwt.

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.

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 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 Off-loading unit

Unità operante su ancoraggio in mare aperto per l'estrazione del greggio da un campo marino.

L'unità provvede alla eliminazione dei gas e dei fanghi presenti che vengono pompati nella sacca sottomarina.

Il greggio ottenuto viene stoccato a bordo e periodicamente trasferito su navi cisterna per l'invio alle Raffinerie.

ICE Class A1/A1

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

Multipurpose Bulk Carrier

Nave molto versatile, idonea al trasporto di carichi secchi alla rinfusa, di prodotti di acciaio inclusi tubi, di manufatti di grandi dimensioni, di containers.

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 dwt.

Suezmax

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

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 - tonnellate di portata lorda

Capacità di trasporto della nave, misurata in tonnellate (tpl), 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 12 maggio 2004.

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

La prossima informativa sul Conto Economico e sullo Stato Patrimoniale sarà costituita dalla Relazione Semestrale che verrà resa disponibile entro il 15 settembre 2004.

Premuda Spa

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

Premuda Tankers Spa

I-16121 Genoa
3/22, via Fieschi
phone +39.010.54441
fax +39.010.5531160
telex 5670315 PREMU N
url: www.premuda.net

Premuda (Monaco) SAM

MC-98000 Monaco
Le Métropole - 1, av. des Citronniers
phone +377.93101090
fax +377.93101091
telex 469111 PREMD
url: www.premuda.net

Premuda (Atlantic) Inc.

77056 Houston - Texas USA
2700 Post Oak Blvd.
11th floor Suite 1160
phone +1.713.6279955
fax +1.713.6279949
telex 145054 PAINC
url: www.premuda.net

Premuda (Asia) Sdn Bhd

50460 Kuala Lumpur - Malaysia
Wisma Mirama 14th floor
Jalan Wisma Putra
phone +60.3.21444444
fax +60.3.21444244
telex 31379 PREMUD
url: www.premuda.net