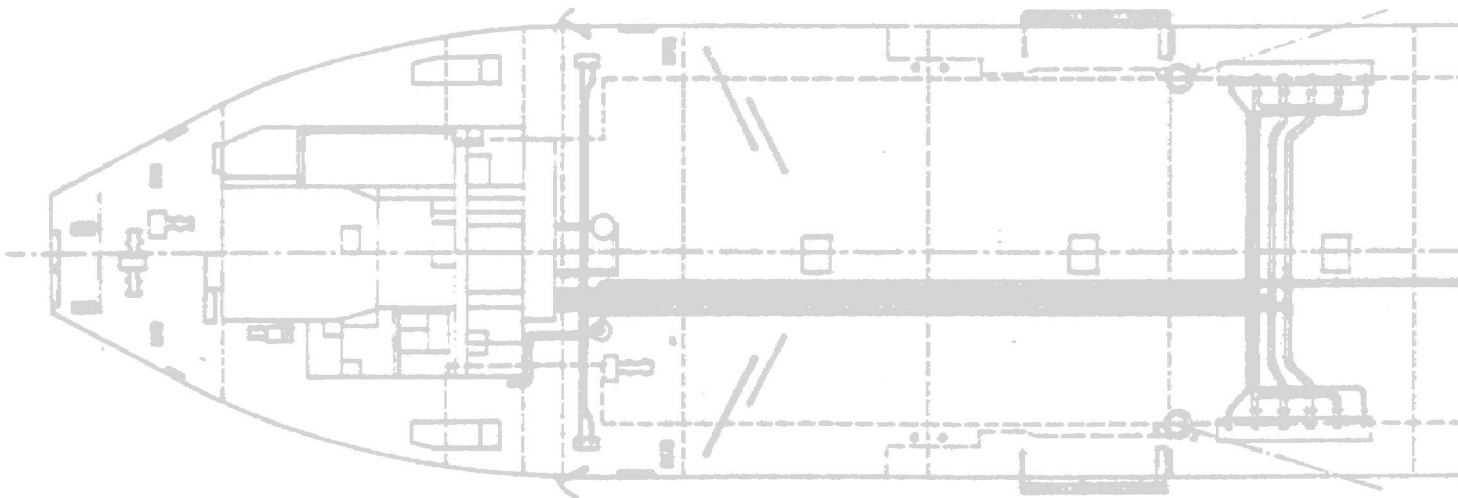


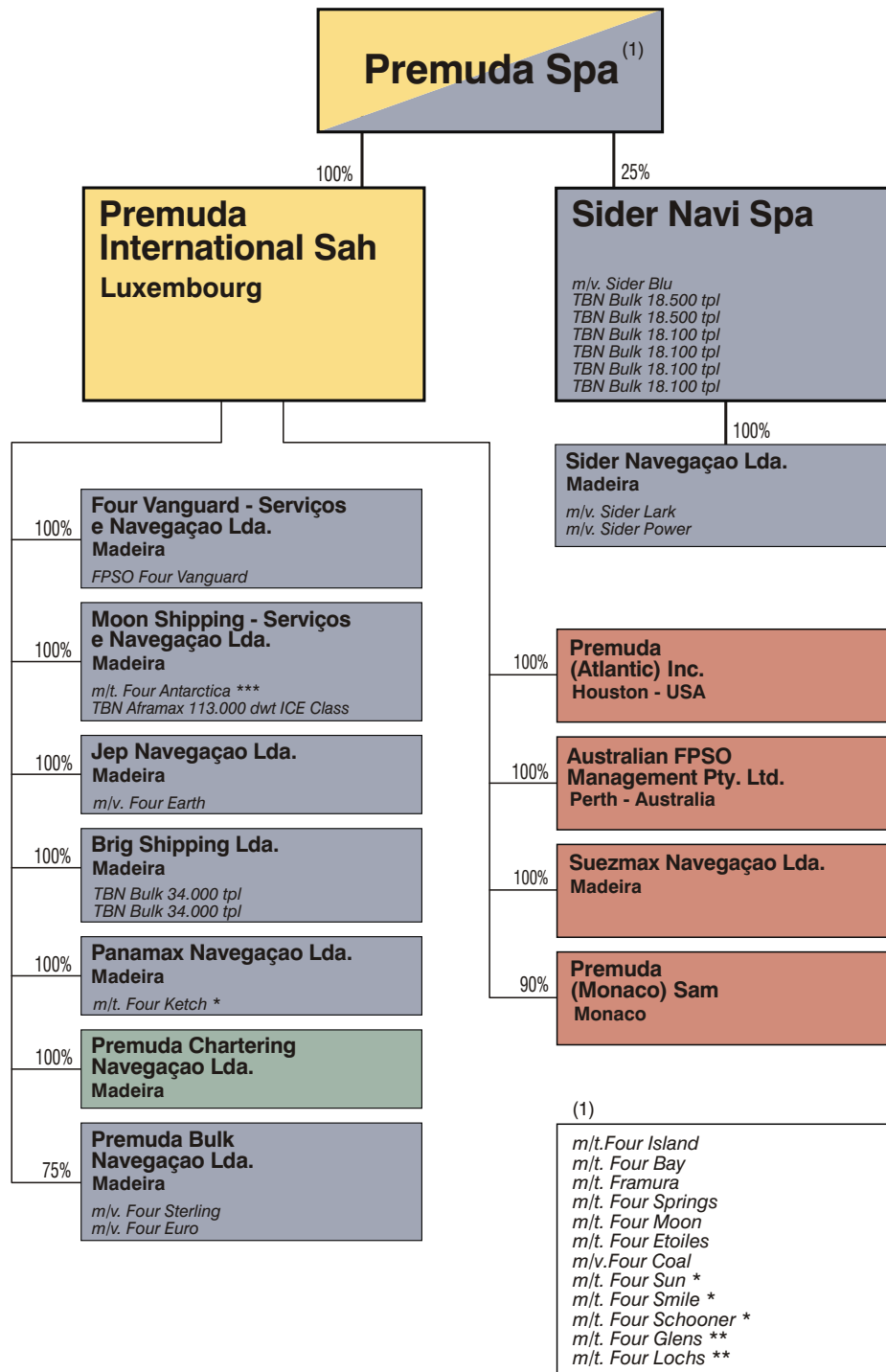


**relazione trimestrale  
settembre 2006**



# Premuda

# struttura del gruppo società operative al 30 settembre 2006



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

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

## flotta sociale al 30 settembre 2006

	nome	tipo	scafo	anno	tpl
<b>tankers</b>	1 <i>Four Antarctica</i> *	afamax Ice Class	DH	2006	114.800
	2 <i>Four Island</i>	afamax tanker	DH	1995	94.000
	3 <i>Four Bay</i>	afamax tanker	DH	1995	94.000
	4 <i>Framura</i>	afamax tanker	DH	1993	94.000
	5 <i>Four Springs</i>	afamax tanker	DH	1992	94.000
	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					610.400
<b>FPSO</b>	8 <i>Four Vanguard</i>	FPSO	DH	1992/2003	94.000
totale FPSO di proprietà in esercizio					94.000
<b>bulk carriers</b>	9 <i>Four Coal</i>	panamax bulk	DB	2000	74.400
	10 <i>Four Earth</i>	panamax bulk	DB	1984	78.000
	11 <i>Four Sterling (75%)</i>	panamax bulk	DB	1993	69.600
	12 <i>Four Euro (75%)</i>	panamax bulk	DB	1984	64.200
	13 <i>Sider Blu (25%)</i>	bulk	DB	1986	26.800
	14 <i>Sider Lark (25%)</i>	bulk	DB	1985	21.500
	15 <i>Sider Power (25%)</i>	bulk	DB	1995	17.400
totale bulk di proprietà in esercizio					351.900
<b>totale Flotta di proprietà In esercizio</b>					<b>1.056.300</b>
<b>in costruzione</b>	16 <i>TBN</i>	afamax Ice Class	DH	2006	113.000
	17 <i>TBN</i>	bulk	DH	2009	34.000
	18 <i>TBN</i>	bulk	DH	2009	34.000
	19 <i>TBN (25%)</i>	bulk	DH	2006	18.500
	20 <i>TBN (25%)</i>	bulk	DH	2007	18.500
	21 <i>TBN (25%)</i>	bulk	DH	2008	18.100
	22 <i>TBN (25%)</i>	bulk	DH	2009	18.100
	23 <i>TBN (25%)</i>	bulk	DH	2009	18.100
	24 <i>TBN (25%)</i>	bulk	DH	2009	18.100
totale In costruzione/acquisto					290.400
<b>a noleggio</b>	25 <i>Four Sun</i> **	suezmax tanker	DH	2003	160.000
	26 <i>Four Smile</i> **	suezmax tanker	DH	2001	160.000
	27 <i>Four Schooner</i> **	panamax tanker	DH	2000	73.100
	28 <i>Four Ketch</i> **	panamax tanker	DH	2003	73.100
	29 <i>Four Glens</i> ***	panamax tanker	DB	1981/88	51.300
	30 <i>Four Lochs</i> ***	panamax tanker	DB	1981/88	51.300
	31 <i>TBN</i> ** dal 2008	handymax bulk	DB	2008	56.000
	32 <i>TBN</i> ** dal 2008	handymax bulk	DB	2008	56.000
	33 <i>TBN</i> ** dal 2009	handymax bulk	DB	2009	56.000
	totale navi di terzi a noleggio				
<b>totale generale al 30.09.2006</b>					<b>2.083.500</b>

\* : renamed *Stena Antarctica*  
(long term bare-boat out)

\*\* : long term time-charter in

\*\*\*: bare-boat in

## stato patrimoniale consolidato (€/000)

	<u>al 30.09.2006</u>	<u>al 30.09.2005</u>	<u>al 31.12.2005</u>
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>296.444</b>	<b>286.622</b>	<b>285.971</b>
<i>di cui Flotta in esercizio</i>	(260.838)	(251.056)	(246.223)
<i>di cui Flotta in costruzione</i>	(21.987)	(19.059)	(19.794)
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>	<b>49.149</b>	<b>76.315</b>	<b>51.432</b>
<b>Totale Attività</b>	<b>345.593</b>	<b>362.937</b>	<b>337.403</b>
<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>175.237</b>	<b>171.799</b>	<b>176.486</b>
<i>di cui quota di terzi</i>	(3.641)	(8.357)	(9.194)
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>122.511</b>	<b>142.427</b>	<b>110.948</b>
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>47.845</b>	<b>48.711</b>	<b>49.969</b>
<b>Totale Patrimonio Netto e Passività</b>	<b>345.593</b>	<b>362.937</b>	<b>337.403</b>

## conto economico consolidato (€/000)

	<u>Lug/Set 2006</u>	<u>Lug/Set 2005</u>	<u>Gen/Set 2006</u>	<u>Gen/Set 2005</u>	<u>Gen/Dic2005</u>
Ricavi netti	37.229	36.131	106.548	112.430	150.958
Costi diretti di viaggio	(3.627)	(983)	(7.613)	(4.914)	(6.160)
<b>Ricavi base time charter</b>	<b>33.602</b>	<b>35.148</b>	<b>98.935</b>	<b>107.516</b>	<b>144.798</b>
Noleggi passivi e altri costi operativi	(17.745)	(20.532)	(54.405)	(56.463)	(73.077)
<b>Margine di contribuzione Flotta</b>	<b>15.857</b>	<b>14.616</b>	<b>44.530</b>	<b>51.053</b>	<b>71.721</b>
Utili da alienazioni di navi	-	-	3.344	8.564	8.564
Costi di struttura e altri costi/ricavi	(3.414)	(3.140)	(10.525)	(9.907)	(15.420)
Ammortamenti	(6.107)	(7.422)	(18.233)	(22.049)	(29.299)
<b>Risultato operativo</b>	<b>6.336</b>	<b>4.054</b>	<b>19.116</b>	<b>27.661</b>	<b>35.566</b>
Partite finanziarie	(1.687)	(1.575)	(4.687)	(7.117)	(8.517)
Rivalut./svalut. partecipazioni	61	1.647	291	2.409	2.666
<b>Utile ante imposte</b>	<b>4.710</b>	<b>4.126</b>	<b>14.720</b>	<b>22.953</b>	<b>29.715</b>
Imposte sul reddito	(95)	180	(402)	(397)	(2.207)
<b>Utile netto</b>	<b>4.615</b>	<b>4.306</b>	<b>14.318</b>	<b>22.556</b>	<b>27.508</b>
Utile di terzi	317	665	1.612	1.295	2.132
<b>Utile netto di Gruppo</b>	<b>4.298</b>	<b>3.641</b>	<b>12.706</b>	<b>21.261</b>	<b>25.376</b>

## 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 e della Relazione Semestrale, 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 terzo 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 2005 e della Relazione Semestrale 2006.

## Cambio euro/dollaro

Il cambio euro/dollaro al 30 settembre 2006 era 1,266 (1,2042 al 30 settembre 2005); quello medio del trimestre è stato 1,2743 (1,2199 per il terzo trimestre 2005); quello medio dei primi nove mesi del 2006 è stato 1,2448 (1,2631 per i primi nove mesi del 2005).

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 osservare che - con particolare riferimento ai finanziamenti denominati in dollari - eventuali forti differenze tra i cambi di fine periodo possono influenzare, anche significativamente, Stato Patrimoniale, Situazione Finanziaria e Conto Economico, 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 30.09.2006</u>	<u>al 30.06.2006</u>	<u>al 31.12.2005</u>
- indebitamento bancario a breve	-	-	3.904
- quota a breve dell'indebitamento bancario a medio/lungo	21.050	22.166	21.385
- strumenti derivati	220	533	841
- indebitamento bancario a medio/lungo	120.468	127.087	108.712
- disponibilità liquide	(20.845)	(27.627)	(28.495)
<b>totale indebitamento finanziario netto</b>	<b>120.893</b>	<b>122.159</b>	<b>106.347</b>

L'indebitamento finanziario netto, leggermente diminuito rispetto al 30 giugno 2006, registra un incremento di circa 14,5 milioni di euro nei confronti dell'esercizio precedente prevalentemente per effetto degli investimenti netti effettuati nel periodo.

## Risultato economico

Il risultato del terzo trimestre 2006 segna un utile di €/mil 4,3 contro €/mil 3,6 del terzo trimestre 2005. Il cash flow del terzo trimestre 2006 è risultato di €/mil 10,7 contro €/mil 11,7 del corrispondente periodo dell'esercizio 2005.

Il risultato consolidato per i primi nove mesi dell'Esercizio, al netto della componente fiscale e delle quote di pertinenza di azionisti terzi, evidenzia un utile di €/mil 12,7 a fronte di un utile di €/mil 21,3 del corrispondente periodo del 2005 (-40%). Nella considerazione dei raffronti è opportuno ricordare che al risultato dei primi nove mesi dell'Esercizio precedente avevano concorso maggiori utili da vendita navi per circa 5,2 milioni di Euro.

Il cash flow consolidato dei primi nove mesi dell'Esercizio è stato di €/mil 32,6 contro €/mil 44,6 del corrispondente periodo del 2005.

Il patrimonio netto consolidato al 30 settembre 2006 ammonta a €/mil 175,2 contro €/mil 171,8 del 30 settembre 2005 (+2%) e corrisponde a Euro 1,24 per azione. Al netto delle quote di pertinenza di terzi, il patrimonio netto consolidato è di €/mil 171,6 contro €/mil 163,4 del 30 settembre 2005 (+5%) e corrisponde a Euro 1,22 per azione.

## Flotta Premuda

Nell'apposita tabella è riportata in dettaglio la composizione della Flotta del Gruppo al 30 settembre 2006.

Rispetto al 30 giugno, si evidenzia:

- in luglio:  
sottoscrizione da parte di *Sider Navi S.p.A.* (nostra quota 25%) dei contratti per la costruzione in Giappone di due unità bulk carrier da 18.100 tpl, per consegna rispettivamente in aprile e luglio 2009, con investimento totale stimato in circa 32 milioni di euro. Le costruzioni vanno a sostituire due unità similari già commissionate a cantieri indonesiani i cui contratti sono stati cancellati (senza oneri per la nostra partecipata) a seguito di difficoltà da parte del costruttore nel rispettare le consegne previste. Il piano di nuove costruzioni avviato dalla nostra collegata risulta così sostanzialmente invariato.
- in agosto:  
acquisto da parte della partecipata *Sider Navi S.p.A.* della bulk carrier *Sider Blu*, costruzione 1986 da 26.800 tpl, con un investimento complessivo di circa 11 milioni di USD, nostra quota 25%.

Per quanto riguarda l'esercizio della Flotta, nel terzo trimestre il tempo/nave disponibile è stato utilizzato:

	<i>navi tankers</i>	<i>navi bulk carriers</i>
- nell'effettuazione di operazioni commerciali	95 %	69 %
- nell'esecuzione di interventi tecnici	5 %	31 %
- nell'attesa di impiego	- %	- %

I dati del comparto tankers sono del tutto nella norma, mentre quelli della flotta bulk sono eccezionalmente gravati da interventi di classe e upgrading della *Four Earth* che è rimasta in cantiere in Cina per circa 70 giorni, decisamente più a lungo di quanto previsto in sede di programmazione.

## 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.

	2006				2005	
	1° trim	2° trim	3° trim	primi 9 mesi	primi 9 mesi	anno intero
<i>seuzmax</i> (post 1998)	56.500	45.948	55.707	52.718	43.000	53.600
<i>afamax</i> (post 1999)	40.100	30.230	41.521	37.284	33.700	41.600
<i>panamax tanker</i>	27.800	25.060	25.857	26.239	29.300	31.000
<i>panamax bulk</i> (post 1997)	14.800	15.920	24.493	18.404	25.000	23.000

Il terzo trimestre ha registrato - per tutti i comparti di nostro interesse, ad eccezione di quello delle panamax tankers - rate di nolo più elevate, sia di quelle del primo semestre 2006 che di quelle del terzo trimestre 2005. Le prospettive per il quarto trimestre dell'Esercizio sembrano soddisfacenti, mentre resta difficile - come sempre - una attendibile valutazione del mercato degli anni futuri.

## Fatti di rilievo dopo la chiusura del trimestre

- in ottobre la partecipata *Sider Navi S.p.A.* (nostra quota 25%) ha acquistato la bulk carrier *Sider Red*, costruzione 1986 da 26.800 tpl, con un investimento di circa 11 milioni di USD;
- in ottobre la partecipata *Sider Navi S.p.A.* (nostra quota 25%) ha preso in consegna la bulk carrier *Sider Pink*, prima delle minibulk da 18.500 tpl in corso di costruzione in Giappone, con un investimento di circa 20 milioni di USD;
- in ottobre si è perfezionata la cessione della bulk carrier *Four Sterling*, costruzione 1993 da 69.600 tpl, con una plusvalenza di circa 8,3 milioni di Euro (di cui nostra quota 75%).

Per quanto riguarda il conto economico dell'Esercizio, salvo il verificarsi di imprevisti accadimenti negativi, le prospettive restano soddisfacenti, tenuto anche conto dei contratti già acquisiti per l'impiego della Flotta ed anche a prescindere dalla plusvalenza generata nell'ultimo trimestre dalla cessione della *Four Sterling*.

**Aframax**

Nave cisterna da 80-120.000 tpl.

**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 pompate nella sacca sottomarina.

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

**ICE Class 1A/1A**

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.

**Noli spot**

Noli relativi a viaggi singoli.

**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 tpl.

**Suezmax**

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

**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 - 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 30 ottobre 2006.*

*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 dal Bilancio al 31.12.2006 che verrà reso disponibile entro il 31 marzo 2007.*

## Premuda Spa

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

## Australian FPSO Management Pty. Ltd.

West Perth - Western Australia  
Kings Park Road, 8  
phone + 61.893224866  
fax + 61.894810301  
url: [www.premuda.net](http://www.premuda.net)