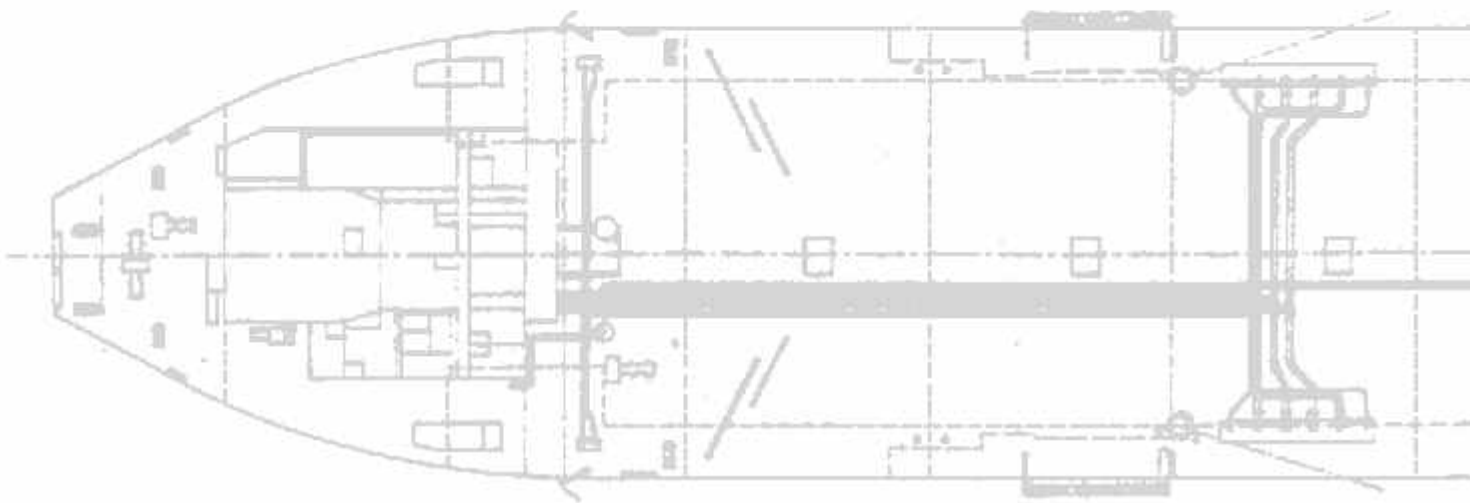


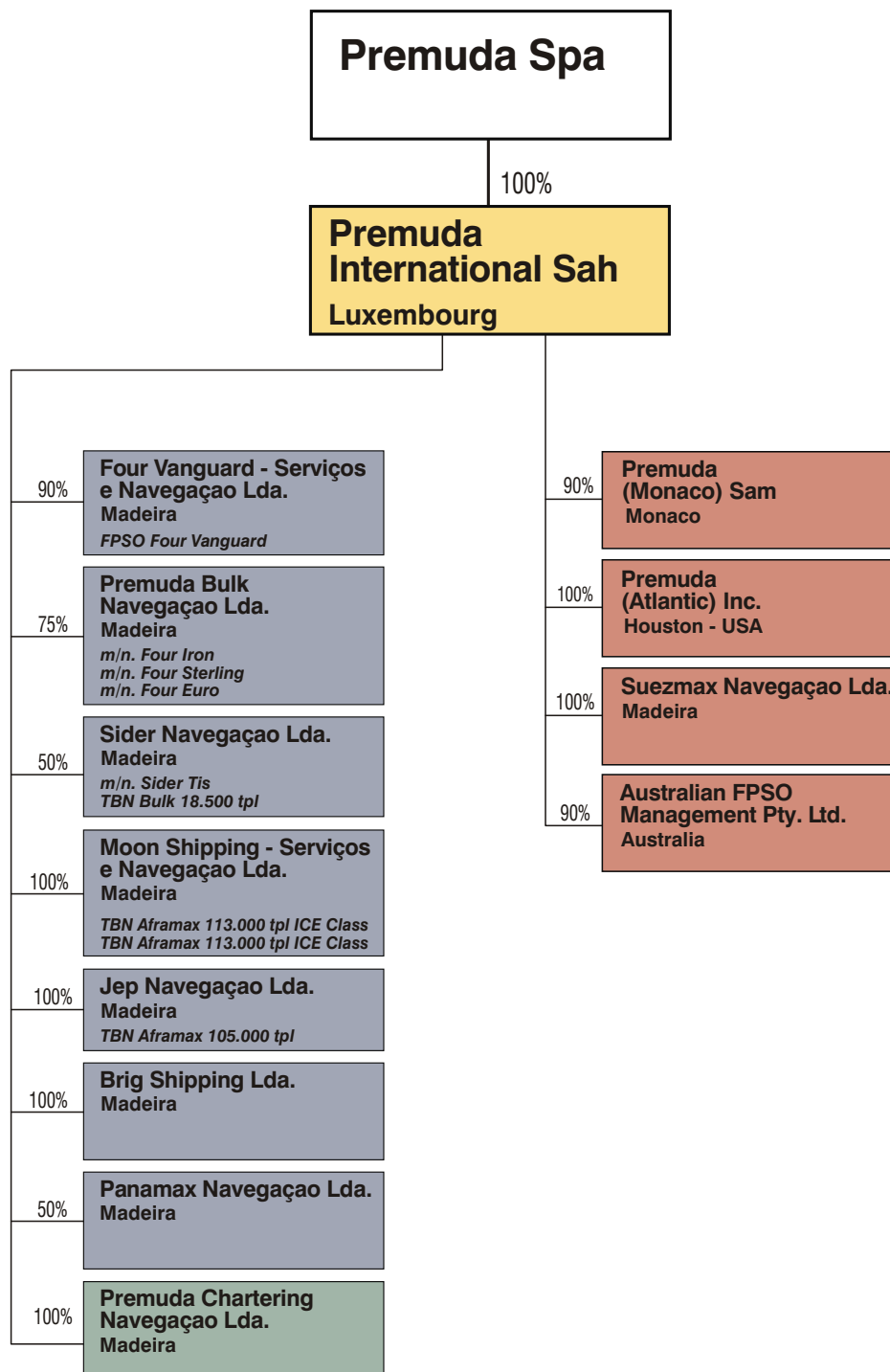


**relazione trimestrale
marzo 2005**



Premuda

struttura del gruppo società operative al 31 marzo 2005



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

flotta sociale al 31 marzo 2005

	nome	tipo	scafo	anno	tpl	
tankers	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 Moon</i>	panamax tanker	DH	1984/2002	65.100	
	6 <i>Four Etoiles</i>	panamax OBO	DB	1984	54.500	
	totale tanker di proprietà in esercizio					495.600
FPSO	7 <i>Four Vanguard (90%)</i>	FPSO	DH	1992/2003	94.000	
	totale FPSO di proprietà in esercizio					94.000
bulk carriers	8 <i>Four Coal</i>	panamax bulk	DB	2000	74.400	
	9 <i>Four Sterling (75%)</i>	panamax bulk	DB	1993	69.600	
	10 <i>Four Iron (75%)</i>	panamax bulk	DB	1987	67.400	
	11 <i>Four Euro (75%)</i>	panamax bulk	DB	1984	64.200	
	12 <i>Sider Tis (50%)</i>	bulk	DB	2005	19.000	
	13 <i>Sider Ponza</i>	multipurpose bulk	DB	2002	10.300	
	14 <i>Sider Capri</i>	multipurpose bulk	DB	2002	10.300	
	totale bulk di proprietà in esercizio					315.200
totale Flotta di proprietà in esercizio					904.800	
in costruzione	15 <i>TBN</i>	afamax Ice Class	DH	2006	113.000	
	16 <i>TBN</i>	afamax Ice Class	DH	2006	113.000	
	17 <i>TBN</i>	afamax tanker	DH	2005	105.000	
	18 <i>TBN (50%)</i>	multipurpose bulk	DH	2006	18.500	
	totale in costruzione					349.500
a noleggio	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 31.03.2005					1.897.500

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

stato patrimoniale consolidato (€/000)

	<u>al 31.03.2005</u>	<u>al 31.03.2004</u>	<u>al 31.12.2004</u>
IMMOBILIZZAZIONI	318.878	351.238	331.161
<i>di cui Flotta in esercizio</i>	<i>(264.283)</i>	<i>(324.836)</i>	<i>(276.155)</i>
<i>di cui Flotta in costruzione</i>	<i>(27.395)</i>	-	<i>(27.189)</i>
ATTIVO CIRCOLANTE, RATEI E RISCONTI	66.979	68.483	50.786
Totale Attivo	385.857	419.721	381.947
PATRIMONIO NETTO	165.725	131.941	164.395
<i>di cui quota di terzi</i>	<i>(14.683)</i>	<i>(12.112)</i>	<i>(13.218)</i>
FONDI PER RISCHI ED ONERI, TFR	8.340	15.619	8.439
DEBITI, RATEI E RISCONTI	211.792	272.161	209.113
Totale Passivo	385.857	419.721	381.947

conto economico consolidato (€/000)

	<u>Gen/Mar 2005</u>	<u>Gen/Mar 2004</u>	<u>Gen/Dic 2004</u>
VALORE DELLA PRODUZIONE	40.568	56.214	184.631
COSTI DELLA PRODUZIONE	30.080	39.245	149.639
<i>di cui ammortamenti</i>	<i>(6.836)</i>	<i>(9.063)</i>	<i>(33.276)</i>
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE	10.488	16.969	34.992
PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(1.826)	(2.932)	(7.962)
RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	556	56	1.949
PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	(8)	49	7.372
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	9.210	14.142	36.351
RISULTATO DI PERTINENZA DI TERZI	1.465	4.117	5.223*
Risultato di pertinenza del Gruppo	7.745	10.025	30.797*

* : al netto delle imposte

Criteria contabili e valutazioni

In conformità a quanto consentito dalla delibera *Consob* n. 14990 del 14 aprile 2005 in merito al regime transitorio per l'applicazione dei principi contabili *IAS/IFRS*, 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 dell'Esercizio 2004 (mantenendo, come in passato, 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 2004.

Per quanto concerne il passaggio ai nuovi criteri contabili, si precisa che gli stessi saranno applicati a partire dalla relazione semestrale consolidata al 30 giugno 2005. Come già anticipato nel bilancio 2004, sono già stati identificati ed analizzati gli effetti sulle principali poste di bilancio. Sono attualmente in corso di esame alcune ulteriori tematiche contabili e sono state inoltre avviate le procedure per le riconciliazioni delle situazioni patrimoniali, economiche e finanziarie pregresse, che saranno illustrate nella prossima relazione semestrale.

Cambio euro/dollaro

Il cambio dollaro/euro al 31 marzo 2005 era 1,2964 (1,2224 al 31 marzo 2004 - 1,3621 al 31 dicembre 2004); quello medio del trimestre è stato 1,3129 (1,2497 quello del primo trimestre 2004); quello medio dell'anno 2004 è stato 1,2441.

Un elevato valore del dollaro è certamente 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 peraltro sottolineare che eventuali forti differenze tra i cambi euro/dollaro di fine periodo possono influenzare, anche significativamente, i dati Patrimoniali ed Economici, 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 31.03.2005</u>	<u>al 31.03.2004</u>	<u>al 31.12.2004</u>
- indebitamento bancario a breve	19	750	11
- quota a breve dell'indebitamento bancario a medio/lungo	27.077	30.888	26.882
- obbligazioni	-	30.000	-
- indebitamento bancario a medio/lungo	156.734	179.493	164.700
- disponibilità liquide	(33.728)	(28.511)	(25.804)
- impieghi finanziari a medio/lungo	(8.907)	(8.413)	(8.780)
totale indebitamento finanziario netto	141.195	204.207	157.009

L'esposizione finanziaria netta al 31 marzo 2005 è sensibilmente ridotta rispetto a quelle in essere al termine del primo trimestre 2004 e dell'Esercizio 2004.

Tutti gli impegni per le navi in costruzione sono già adeguatamente coperti da specifici finanziamenti a lungo termine.

Risultato economico

Il risultato consolidato del primo trimestre 2005 ha segnato un utile ante imposte di €/mil 9,2 a fronte del corrispondente valore di €/mil 14,1 del primo trimestre 2004. Al netto delle quote di terzi, il risultato di pertinenza del Gruppo ammonta a €/mil 7,7 (€/mil 10,0 nel primo trimestre 2004).

Segnaliamo che al risultato del primo trimestre 2004 avevano concorso i proventi realizzati con la cessione di due unità del tipo panamax tanker, per un importo di nostra competenza pari a circa tre milioni di Euro.

Segnaliamo inoltre che il risultato del primo trimestre 2005 non include il profitto di circa 11 milioni di dollari che si realizzerà con la vendita della nuova costruzione aframax tanker da 105.000 tpi al momento della consegna da parte del cantiere costruttore (prevista per fine giugno 2005).

Il cash flow consolidato del trimestre è stato di €/mil 16,1 a fronte del valore di €/mil 23,2 realizzato nel corrispondente periodo del 2004 e del valore di €/mil 69,6 realizzato nell'intero esercizio precedente.

Il patrimonio netto consolidato al 31 marzo 2005, già al netto dei dividendi deliberati da *Premuda Spa* per l'esercizio 2004, ammonta a €/mil 165,7 (€/mil 151,1 al netto delle quote di terzi) con un incremento del 26% rispetto al primo trimestre 2004.

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo corrisponde a 1,072 Euro per ciascuna delle 140.836.450 azioni emesse (post aumento gratuito del capitale sociale realizzato il 9 maggio 2005).

L'esercizio della Flotta si è svolto regolarmente, caratterizzato da un mercato dei noli assestato su livelli assai soddisfacenti. 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 4,8% rispetto al valore medio del primo trimestre 2004.

Flotta Premuda

La tabella allegata riporta il dettaglio della Flotta del Gruppo al 31 marzo 2005.

Rispetto al 31 dicembre 2004, le sole variazioni intervenute sono quelle già illustrate nella Relazione al Bilancio 2004 e cioè:

- in gennaio: vendita della multipurpose Sider Glory da 10.600 tpl, costruzione 1978/1989 con una plusvalenza di € 0,7 milioni (di cui nostra quota 50%). La nave era stata acquistata nell'aprile 2004;
- in febbraio: entrata in esercizio con il nome di *Sider Tis* della bulkcarrier da 19.000 tpl costruita in Giappone con un investimento di usd 18,5 milioni;
- in marzo: cessione della aframax da 105.000 tpl in costruzione in Corea per consegna giugno 2005, con una plusvalenza di circa US\$ 11 milioni. Il contratto per la costruzione della nave era stato rilevato nell'agosto 2004.

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

- per il 97,7% nell'effettuazione di operazioni commerciali;
- per lo 0,0% in attesa di carichi;
- per il 2,3% nell'esecuzione di interventi tecnici, incluse le soste per manutenzioni straordinarie di due unità.

I dati relativi al tempo-nave fuori nolo per ragioni tecniche sono in linea con quelli del primo trimestre 2004 ed appaiono decisamente soddisfacenti.

Da sottolineare come nessun tempo sia stato perduto per ragioni commerciali, in attesa di carico.

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.

	2004				media anno	2005
	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim		1° trim
<i>suezmax</i> (post 1998)	74.413	51.080	57.340	113.562	74.100	58.000
<i>aframax</i> (post 1999)	49.522	32.160	35.592	79.574	49.200	42.400
<i>panamax tanker</i>	35.000	23.400	25.000	44.340	31.935	35.500
<i>panamax bulk</i> (post 1997)	40.800	26.608	37.980	37.980	33.670	35.450

Come si nota dai dati precedenti, il primo trimestre ha registrato noli abbastanza in linea con i soddisfacenti valori dell'intero 2004, ancorché decisamente inferiori di quelli dell'ultimo trimestre 2004.

Rispetto al primo trimestre dello scorso anno, il mercato è calato mediamente del 22% per le *suezmax*, del 14% per le *aframax*, del 13% per le *panamax tankers* e del 9% per le *panamax bulk carriers*.

Il confronto con i valori medi dell'intero 2004 evidenzia per il trimestre una diminuzione delle rate del 22% per le *suezmax*, del 14% per le *aframax* e del 5% per le *panamax tankers*; per le *panamax bulk carriers* i noli sono invece migliorati dell'11%. Il secondo trimestre dell'esercizio in corso si è avviato con un significativo ridimensionamento del mercato, specialmente per il comparto delle *bulk carriers*, con rate comunque tuttora assestate su livelli soddisfacenti.

E' molto difficile anticipare il futuro di un mercato così volatile e influenzato da moltissimi fattori economico-politici.

Si può comunque ragionevolmente ritenere che, per il nostro Gruppo, anche l'Esercizio 2005 dovrebbe risultare ampiamente soddisfacente, in considerazione anche dei contratti di noleggio già acquisiti.

In un'ottica più generale, sarà interessante attendere l'andamento del quarto trimestre dell'anno, per verificare se si ripeterà il forte incremento dei noli (in parte legato a fattori stagionali) dell'esercizio scorso.

Fatti di rilievo dopo la chiusura del trimestre

Non si segnalano fatti od eventi di rilievo interessanti l'Esercizio Sociale, dopo la chiusura del primo trimestre.

Genova, 10 maggio 2005

Il Consiglio di Amministrazione

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 ripompate 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 10 maggio 2005.

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 2005.

Premuda Spa

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

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

Australian FPSO Management Pty. Ltd.

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