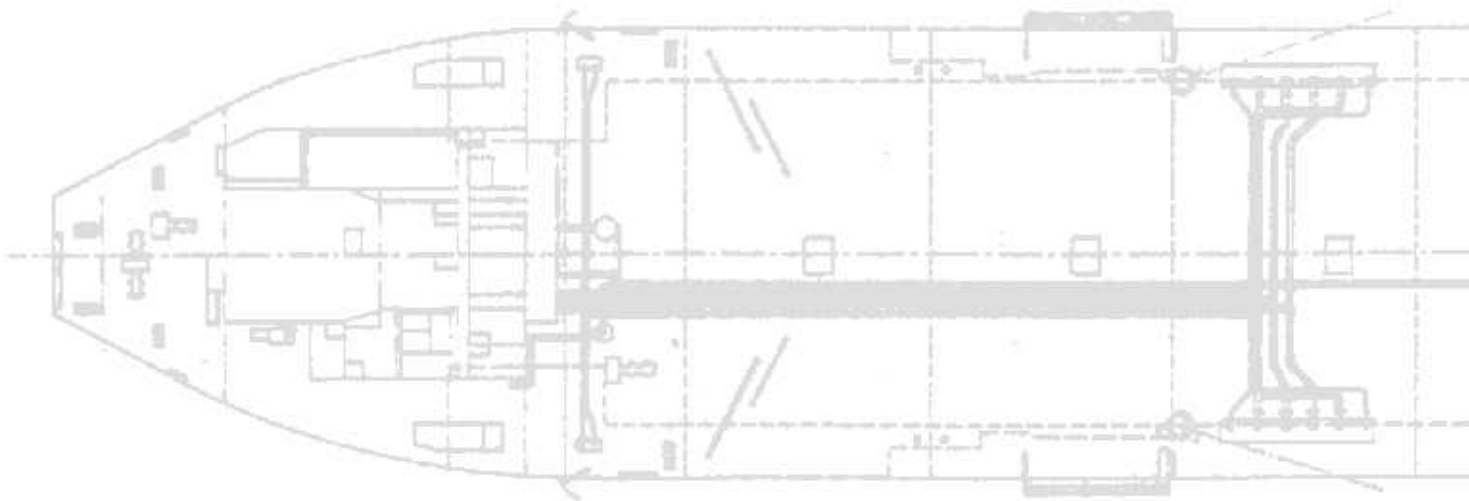


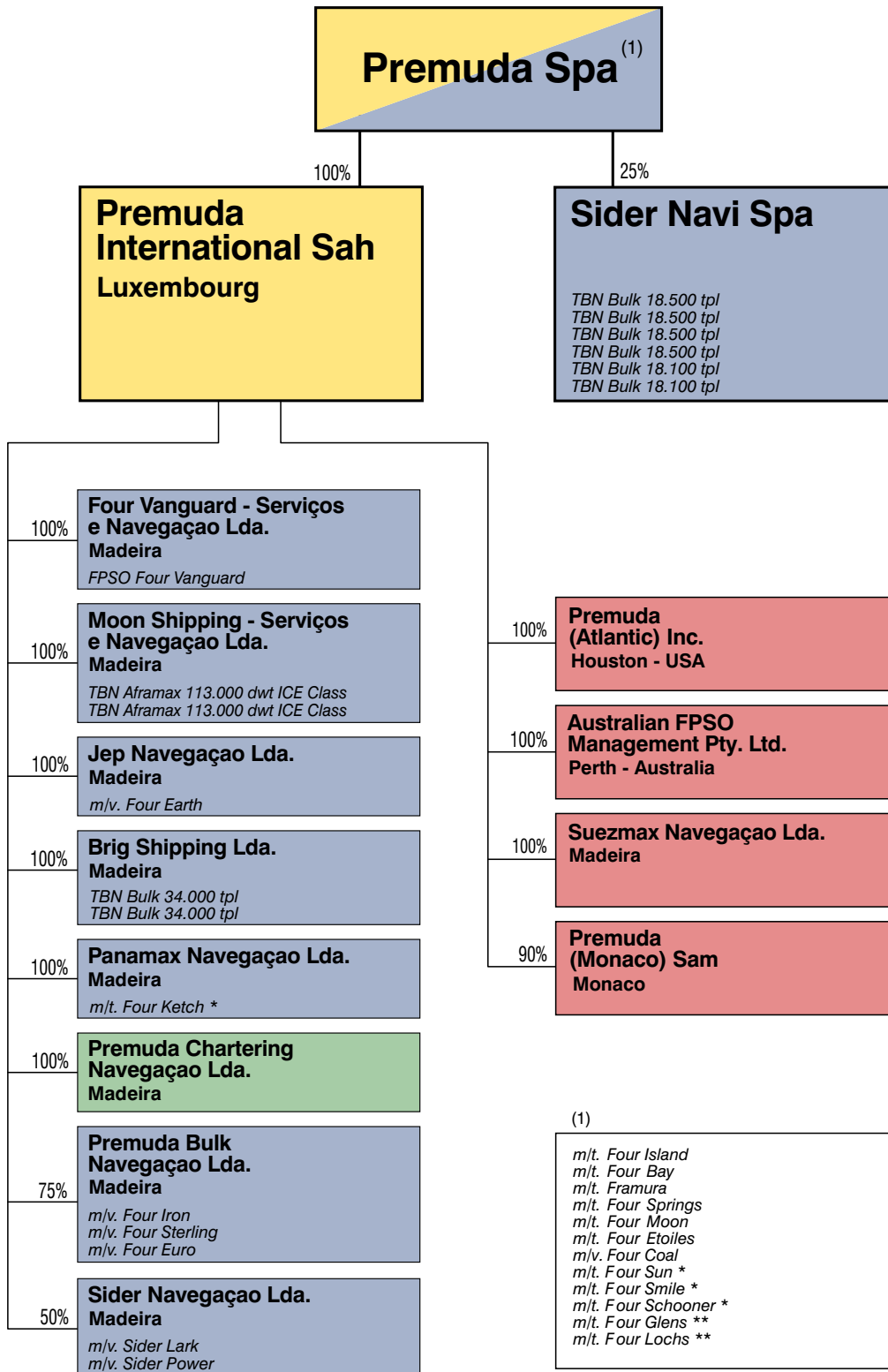


**relazione trimestrale  
marzo 2006**



# Premuda

# struttura del gruppo società operative al 31 marzo 2006



Società Holding  
 Società di Gestione  
 Società Commerciali  
 Società Armatoriali

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

# flotta sociale al 31 marzo 2006

|                             | nome   | tipo             | scafo | anno      | tpl              |
|-----------------------------|--|------------------|-------|-----------|------------------|
| <b>tankers</b>              | 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          |
| <b>FPSO</b>                 | 7 <i>Four Vanguard</i>                         | FPSO             | DH    | 1992/2003 | 94.000           |
|                             | totale FPSO di proprietà in esercizio          |                  |       |           | 94.000           |
| <b>bulk carriers</b>        | 8 <i>Four Coal</i>                             | panamax bulk     | DB    | 2000      | 74.400           |
|                             | 9 <i>Four Earth</i>                            | panamax bulk     | DB    | 1984      | 78.000           |
|                             | 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 Lark (50%)</i>                     | handysize bulk   | DB    | 1984      | 21.500           |
| 14 <i>Sider Power (50%)</i> | handysize bulk                                 | DB               | 1995  | 17.400    |                  |
|                             | totale bulk di proprietà in esercizio          |                  |       |           | 392.500          |
|                             | <b>totale Flotta di proprietà in esercizio</b> |                  |       |           | <b>982.100</b>   |
| <b>in costruzione</b>       | 15 <i>Four Antarctica</i>                      | afamax Ice Class | DH    | 2006      | 113.000          |
|                             | 16 <i>Four Atlantica</i>                       | afamax Ice Class | DH    | 2006      | 113.000          |
|                             | 17 <i>TBN</i>                                  | handysize bulk   | DH    | 2009      | 34.000           |
|                             | 18 <i>TBN</i>                                  | handysize bulk   | DH    | 2009      | 34.000           |
|                             | 19 <i>TBN (25%)</i>                            | handysize bulk   | DH    | 2006      | 18.500           |
|                             | 20 <i>TBN (25%)</i>                            | handysize bulk   | DH    | 2007      | 18.500           |
|                             | 21 <i>TBN (25%)</i>                            | handysize bulk   | DH    | 2007      | 18.500           |
|                             | 22 <i>TBN (25%)</i>                            | handysize bulk   | DH    | 2007      | 18.500           |
|                             | 23 <i>TBN (25%)</i>                            | handysize bulk   | DH    | 2008      | 18.100           |
|                             | 24 <i>TBN (25%)</i>                            | handysize bulk   | DH    | 2009      | 18.100           |
|                             | totale In costruzione                          |                  |       |           | 404.200          |
| <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 * dal 2008</i>                       | handymax bulk    | DB    | 2008      | 56.000           |
|                             | 32 <i>TBN * dal 2008</i>                       | handymax bulk    | DB    | 2008      | 56.000           |
|                             | 33 <i>TBN * dal 2009</i>                       | handymax bulk    | DB    | 2009      | 56.000           |
|                             | totale navi di terzi a noleggio                |                  |       |           | 736.800          |
|                             | <b>totale generale al 31.03.2006</b>           |                  |       |           | <b>2.123.100</b> |

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

## stato patrimoniale consolidato (€/000)

|  | <u>al 31.03.2006</u> | <u>al 31.03.2005</u> | <u>al 31.12.2005</u> |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|
| <b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>              | <b>275.209</b>       | <b>310.726</b>       | <b>285.971</b>       |
| <i>di cui Flotta in esercizio</i>          | (229.703)            | (264.439)            | (246.223)            |
| <i>di cui Flotta in costruzione</i>        | (24.828)             | (27.395)             | (19.794)             |
| <b>ATTIVITA' CORRENTI</b>                  | <b>60.575</b>        | <b>64.933</b>        | <b>51.432</b>        |
| <b>Totale Attività</b>                     | <b>335.784</b>       | <b>375.659</b>       | <b>337.403</b>       |
| <b>PATRIMONIO NETTO</b>                    | <b>168.112</b>       | <b>164.745</b>       | <b>176.486</b>       |
| <i>di cui quota di terzi</i>               | (5.468)              | (14.693)             | (9.194)              |
| <b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>             | <b>115.783</b>       | <b>150.613</b>       | <b>110.948</b>       |
| <b>PASSIVITA' CORRENTI</b>                 | <b>51.889</b>        | <b>60.301</b>        | <b>49.969</b>        |
| <b>Totale Patrimonio Netto e passività</b> | <b>335.784</b>       | <b>375.659</b>       | <b>337.403</b>       |

## conto economico consolidato (€/000)

|   | <u>Gen/Mar 2006</u> | <u>Gen/Mar 2005</u> | <u>Gen/Dic 2005</u> |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|
| Ricavi netti                            | 36.123              | 39.549              | 150.958             |
| Costi diretti di viaggio                | (2.097)             | (1.710)             | (6.160)             |
| <b>Ricavi Base time charter</b>         | <b>34.026</b>       | <b>37.839</b>       | <b>144.798</b>      |
| Noleggi Passivi e altri costi operativi | (18.328)            | (16.697)            | (73.077)            |
| <b>Margine di contribuzione Flotta</b>  | <b>15.698</b>       | <b>21.142</b>       | <b>71.721</b>       |
| Utili da alienazioni di navi            | 267                 | -                   | 8.564               |
| Costi di struttura e altri costi/ricavi | (3.284)             | (3.472)             | (15.420)            |
| Ammortamenti                            | (7.082)             | (7.424)             | (29.299)            |
| <b>Risultato Operativo</b>              | <b>5.599</b>        | <b>10.246</b>       | <b>35.566</b>       |
| Partite Finanziarie                     | (1.644)             | (1.932)             | (8.517)             |
| Rivalut./svalut. partecipazioni         | 128                 | 556                 | 2.666               |
| <b>Utile ante imposte</b>               | <b>4.083</b>        | <b>8.870</b>        | <b>29.715</b>       |
| Imposte sul reddito                     | (100)               | (467)               | (2.207)             |
| <b>Utile Netto</b>                      | <b>3.983</b>        | <b>8.403</b>        | <b>27.508</b>       |
| Utile di terzi                          | 246                 | 1.426               | 2.132               |
| <b>Utile netto di Gruppo</b>            | <b>3.737</b>        | <b>6.977</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 dell'Esercizio 2005, 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, opportunamente riclassificati e rettificati - ove del caso - secondo i nuovi principi.

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.

## Cambio euro/dollaro

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

| 2006             |          | 2005             |          |               |          |
|------------------|----------|------------------|----------|---------------|----------|
| media<br>1° trim | al 31.03 | media<br>1° trim | al 31.03 | media<br>anno | al 31.12 |
| 1,202            | 1,210    | 1,313            | 1,296    | 1,248         | 1,180    |

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 31.03.2006</u> | <u>al 31.03.2005</u> | <u>al 31.12.2005</u> |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|
| - indebitamento bancario a breve                          | -                    | 19                   | 3.904                |
| - quota a breve dell'indebitamento bancario a medio/lungo | 20.483               | 27.077               | 21.385               |
| - strumenti derivati                                      | 683                  | 825                  | 841                  |
| - indebitamento bancario a medio/lungo                    | 113.512              | 146.567              | 108.712              |
| - disponibilità liquide                                   | (39.147)             | (33.728)             | (28.495)             |
| <b>totale indebitamento finanziario netto</b>             | <b>95.531</b>        | <b>140.760</b>       | <b>106.347</b>       |

L'esposizione finanziaria netta al 31 marzo 2006 è sensibilmente ridotta rispetto a quelle in essere al termine del primo trimestre 2005 e dell'Esercizio 2005.

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 2006 ha segnato un utile di €/mil 4,0 a fronte del corrispondente valore di €/mil 8,4 del primo trimestre 2005. Al netto delle quote di terzi, il risultato di pertinenza del Gruppo ammonta a €/mil 3,7 (€/mil 7,0 nel primo trimestre 2005).**

**Ricordiamo che il risultato dell'intero esercizio 2005, al netto delle quote di azionisti terzi, è stato pari a €/mil 25,4, con il concorso di €/mil 8,6 di plusvalenze derivanti da cessioni di navi.**

**Segnaliamo inoltre che il risultato del primo trimestre 2006 non include il profitto di circa 3,4 milioni di euro (nostra quota circa 2,5 milioni di Euro) realizzato in aprile con la vendita della panamax bulk *Four Iron* (67.400 tpl del 1987).**

**Il cash flow consolidato del trimestre è stato di €/mil 11,1 a fronte del valore di €/mil 15,8 realizzato nel corrispondente periodo del 2005.**

**Il patrimonio netto consolidato al 31 marzo 2006, già al netto dei dividendi deliberati da *Premuda Spa* per l'esercizio 2005, ammonta a €/mil 168,1 (€/mil 162,6 al netto delle quote di terzi, con un incremento dell'8,4% rispetto al primo trimestre 2005).**

**Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo corrisponde a 1,155 Euro per ciascuna delle 140.836.450 azioni emesse.**

L'esercizio della Flotta si è svolto regolarmente, caratterizzato da un mercato dei noli ad alta volatilità, ma comunque assestato su livelli soddisfacenti, come evidenziato dai dati riportati nel prosieguo della presente Relazione. Ricordando che i noli guadagnati sono per larga parte espressi in dollari, segnaliamo che il risultato indotto dal mercato è stato sostenuto dal cambio euro/dollaro, risultato mediamente superiore del 9,2% rispetto al valore medio del primo trimestre 2005.

## Flotta Premuda

Nell'apposita tabella è riportata in dettaglio la composizione della Flotta del Gruppo al 31 marzo 2006.

Rispetto al 31 dicembre 2005, le sole variazioni intervenute sono quelle illustrate di seguito:

in gennaio: - acquisto della bulk-carrier *Sider Power*, costruzione 1995 da 17.400 tpi, con un investimento di US\$ 10,7 milioni (di cui nostra quota 50%);  
- vendita delle due multipurpose *Sider Capri* e *Sider Ponza*, entrambe da 10.300 tpi, con un disinvestimento di circa Euro 23,4 milioni ed una plusvalenza di circa 267.000 Euro;

in febbraio: acquisto della panamax bulk *Four Earth*, costruzione 1984 da 78.000 tpi, con un investimento di US\$ 14,5 milioni.

Nel trimestre, si sono inoltre perfezionate le seguenti operazioni:

in febbraio: - ordinazione al Cantiere vietnamita *Pha Rung Shipyard* di due unità "Diamond 34", bulk-carrier da 34.000 tpi, con consegna prevista 2009. Le navi, con elevata specifica tecnica e gru da 34 tonnellate, sono caratterizzate dallo scafo interamente a doppio fasciame; il relativo investimento complessivo è stimato in circa US\$ 55 milioni;  
- noleggio a time charter di una nuova costruzione giapponese da 56.000 tpi del tipo handy-max, con decorrenza dalla consegna (2009). Come per gli altri due analoghi contratti conclusi nel 2005, il noleggio pluriennale prevede anche la facoltà di estensione della sua durata e l'opzione di acquisto della nave;  
- perfezionamento dell'acquisto del residuo 10% della società *Four Vanguard-Serviços e Navegação Lda.*, in precedenza detenuto da *Vanguard Floating Production Ltd.*, con un investimento di circa 3,9 milioni di Euro.

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

|  | <u>Flotta<br/>tanker</u> | <u>Flotta<br/>bulk</u> |
|--|--------------------------|------------------------|
| - nell'effettuazione di operazioni commerciali | 99,4 %                   | 94,1 %                 |
| - nell'esecuzione di interventi tecnici        | 0,6 %                    | 5,9 %                  |
| - nell'attesa di impiego                       | - %                      | - %                    |

I dati relativi al tempo-nave fuori nolo per ragioni tecniche sono in linea con quelli del primo trimestre 2005 ed appaiono decisamente soddisfacenti, coerenti con i valori di budget.

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.

|                       | <u>2005</u>    |                |                |                | <u>media<br/>anno</u> | <u>2006</u>    |
|-----------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------------|----------------|
|                       | <i>1° trim</i> | <i>2° trim</i> | <i>3° trim</i> | <i>4° trim</i> |                       | <i>1° trim</i> |
| <i>suezmax</i>        | 58.000         | 41.000         | 30.000         | 85.316         | 53.580                | 56.540         |
| <i>afamax</i>         | 42.400         | 32.800         | 26.000         | 65.400         | 41.650                | 40.090         |
| <i>panamax tanker</i> | 35.500         | 28.000         | 24.500         | 36.119         | 31.030                | 27.730         |
| <i>panamax bulk</i>   | 35.450         | 25.000         | 14.500         | 16.774         | 22.930                | 14.770         |

Come emerge dai dati precedenti, il primo trimestre ha registrato noli abbastanza in linea con i soddisfacenti valori dell'intero 2005, ancorché decisamente inferiori di quelli dell'ultimo trimestre 2005.

Rispetto al primo trimestre dello scorso anno, il mercato del comparto cisterniero è rimasto sostanzialmente invariato essendo calato mediamente del 2,5% per le suezmax, del 5,4% per le aframax e del 21,9% per le panamax tankers; pesante invece il calo nei carichi secchi con le panamax che hanno segnato un vistoso -58,3%.

Il confronto con i valori medi dell'intero 2005 evidenzia per il trimestre un aumento delle rate del 5,5% per le suezmax, contro una diminuzione del 3,7% per le aframax, del 10,6% per le panamax tankers e del 35,6% per le bulk carriers.

Il secondo trimestre dell'esercizio in corso si è avviato con un significativo ridimensionamento del mercato per tutti i comparti, con rate comunque tuttora assestate su buoni livelli.

Ripetendo quanto notato nella corrispondente Relazione dello scorso anno, è molto difficile anticipare il futuro di un mercato così volatile e influenzato da moltissimi fattori economico-politici. Comunque, si può ragionevolmente ritenere che, per il nostro Gruppo, anche l'Esercizio 2006 dovrebbe risultare soddisfacente, in considerazione anche dei contratti di noleggio già acquisiti.

## Fatti di rilievo dopo la chiusura del trimestre

Non si segnalano fatti od eventi di rilievo interessanti l'Esercizio, dopo la chiusura del primo trimestre, fatta eccezione per la vendita della panamax bulk *Four Iron* da 67.400 tpi, costruzione 1987. L'operazione ha generato una plus-valenza di circa 3,4 milioni di Euro (nostra quota Euro 2,5 milioni).

**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 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 dalla Relazione Semestrale che verrà resa disponibile entro il 15 settembre 2006.*

## 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](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  
Level 2 - 24, Kings Park Road  
phone + 61.893224866  
fax + 61.894810301  
url: [www.premuda.net](http://www.premuda.net)