

COMUNICATO STAMPA PREMUDA:

APPROVATO IL RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE AL 30 SETTEMBRE 2009

RISULTATI CONSOLIDATI DI GRUPPO (al netto quote di terzi)

Utile €/mil 10,0 (€/mil 5,6 nel 2008)

Cash flow €/mil 28,2 (€/mil 23,8 nel 2008)

Mezzi propri €/mil 210,4 (€/mil 202,1 al 30 settembre 2008)

Il Consiglio di Amministrazione di "Premuda S.p.A.", riunitosi in data odierna, ha approvato il resoconto intermedio di gestione al 30 settembre 2009, redatto secondo gli International Financial Reporting Standards (IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB).

L'area di consolidamento ed i relativi criteri sono immutati, rispetto a quelli adottati in sede di formulazione del Bilancio Annuale al 31 dicembre 2008 e della Relazione Finanziaria Semestrale al 30 giugno 2009.

Il risultato consolidato dei primi 9 mesi dell'esercizio ha segnato un utile di €/mil 10,0 contro €/mil 5,6 del corrispondente periodo 2008.

Il risultato consolidato del terzo trimestre 2009 ha segnato un utile di €/mil 6,1 a fronte del corrispondente valore di €/mil 3,2 del terzo trimestre 2008.

Il cash flow consolidato dei primi 9 mesi dell'esercizio è stato di €/mil 28,2 contro €/mil 23,8 del corrispondente periodo del 2008.

Il cash flow consolidato del trimestre è stato di €/mil 11,9 a fronte del valore di €/mil 9,3 realizzato nel corrispondente periodo del 2008.

Il patrimonio netto consolidato al 30 settembre 2009, già al netto delle quote di pertinenza di azionisti terzi, ammonta a €/mil 210,4 (ammontava a €/mil 203,3 alla fine del primo trimestre 2008) e corrisponde a 1,49 Euro per ciascuna delle 140.836.450 azioni emesse.

Nella considerazione dei raffronti è opportuno ricordare che ai risultati dei primi nove mesi dell'Esercizio hanno contribuito utili da vendita navi per circa 9,9 milioni di Euro, di cui circa 7,2 realizzati nel terzo trimestre. Ricordiamo, per contro, che a beneficio dei primi nove mesi dell'esercizio precedente si era avuto un contributo statale di €/mil 3,9 relativo all'anticipata, volontaria demolizione di una unità cisterna a scafo singolo, avvenuta nel 2003.

Al 30 settembre le immobilizzazioni in Flotta ammontano a €/mil 285,0 cui vanno aggiunti €/mil 112,0 già anticipati ai Cantieri a fronte delle navi in costruzione.

La situazione finanziaria di Gruppo evidenzia una esposizione netta equivalente a €/mil 216,9 (€ 160,1 al 31.12.2008 ed €/mil 152,2 al 30.09.2008), con disponibilità liquide ammontanti a €/mil 20,2. Rispetto alla fine dell'esercizio precedente, l'esposizione finanziaria netta è aumentata di €/mil 56,8 in relazione al procedere degli investimenti in corso di realizzazione per il potenziamento della flotta.

Nel corso del trimestre le variazioni della flotta hanno riguardato:

- l'entrata in esercizio, a inizio luglio, della Four Springs, al termine dei lavori di conversione in bulk carrier;

- la presa in consegna nel corso del mese di luglio, da parte della collegata Four Jolly Spa (nostra quota 50%) della prima aframax product tanker da 115.700 tpl, denominata Four Wind;
- la vendita a terzi, nel corso del mese di luglio, della panamax bulk carrier Four Coal, costruita nel 2000;
- la presa in consegna, a fine settembre, della Four Aida, prima delle unità bulk carrier da 35.000 tpl costruite in Corea.

Proseguono regolarmente i lavori di riparazione e rinnovo classe della Four Vanguard, mentre non si sono verificati tempi persi per le unità del gruppo salvo la sosta di una unità tanker per la riparazione di danni ascrivibili a responsabilità di terzi.

Come già anticipato nella Relazione Finanziaria Semestrale al 30 giugno 2009, evidenziamo che la FPSO Four Vanguard ha lasciato il campo Wollybutt (Australia) a fine maggio per recarsi a Singapore dove è attualmente in cantiere per l'effettuazione di importanti lavori di riparazione e di rinnovo della classe, necessari per ripristinare e garantire l'efficienza dell'unità per la residua durata contrattuale. Sono, al momento, confermate le stime di costo (circa 30 milioni di euro, al netto della contribuzione da parte del noleggiatore) con rientro in produzione entro la fine del corrente esercizio.

Fatti salienti dopo la chiusura del trimestre e prospettive per l'esercizio 2009

Non si segnalano fatti od eventi di rilievo intervenuti dopo la chiusura del trimestre.

Per quanto concerne l'andamento del mercato dei noli si segnala che le rate di nolo dei carichi secchi, che avevano iniziato il 2009 sui valori eccezionalmente depressi raggiunti sul finire dell'esercizio precedente, hanno registrato – a partire da metà febbraio – interessanti segnali di ripresa, raggiungendo a metà giugno i massimi dell'anno per poi attenuarsi progressivamente fino a fine settembre e risalire ancora fino ai più che accettabili valori oggi correnti sul mercato spot (intorno ai 50.000 Usd/day per le Capesize - 25.000 Usd/day per le Panamax).

Le rate di nolo dei carichi liquidi, che partivano dai remunerativi valori di fine 2008, hanno invece registrato una progressiva erosione delle rese, giungendo – a fine maggio – a livelli del tutto insostenibili nel medio termine. Il mese di giugno ha registrato un improvviso e, per certi aspetti, inatteso rimbalzo raggiungendo i valori massimi dell'anno per poi sprofondare (in concomitanza con la tradizionale flessione estiva) su livelli neppure sufficienti a garantire la copertura dei soli costi operativi. Il periodo autunnale ha mostrato, infine, qualche timido segnale di ripresa, ma sempre in un contesto caratterizzato da una fortissima volatilità.

Appare oggi quanto mai aleatorio formulare previsioni attendibili sul futuro andamento dei mercati di nostro interesse, fortemente dipendente da un lato, dalla ripresa delle principali economie (con particolare riferimento alla Cina ed agli altri paesi emergenti) e, dall'altro, da un positivo sviluppo della crisi finanziaria, indispensabile per sostenere gli importanti investimenti avviati dagli operatori del settore.

L'evoluzione dei mercati finanziari e la conseguente disponibilità dei tradizionali mutui ipotecari sarà determinante per assicurare adeguate coperture anche alle unità aventi consegne più differite.

Per quanto concerne la chiusura dell'esercizio, i risultati fino ad oggi conseguiti e le coperture commerciali disponibili per quasi l'intera flotta fanno ragionevolmente prevedere che, salvo il

verificarsi di gravi imprevisti e prescindendo da eventuali necessità di “impairment” degli asset patrimoniali, il risultato dell’intero 2009 dovrebbe presentarsi di segno positivo.

Alleghiamo gli schemi della situazione economica e finanziaria del Gruppo e le note di commento.

Il Resoconto Intermedio di gestione al 30 settembre 2009 è disponibile sul sito internet (www.premuda.net) ed il relativo fascicolo a stampa potrà essere richiesto alla Direzione Generale – Ufficio Corporate Via C.R. Ceccardi 4/28 – 16121 Genova (tel. 010/54441 - fax 010/5531201- email: mngmt.secretary-ge@premuda.net)

Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari Marco Tassara dichiara ai sensi del 2° comma art. 154 bis del Testo Unico della Finanza che l’informativa contabile contenuta nel presente comunicato corrisponde alle risultanze documentali, ai libri ed alle scritture contabili.

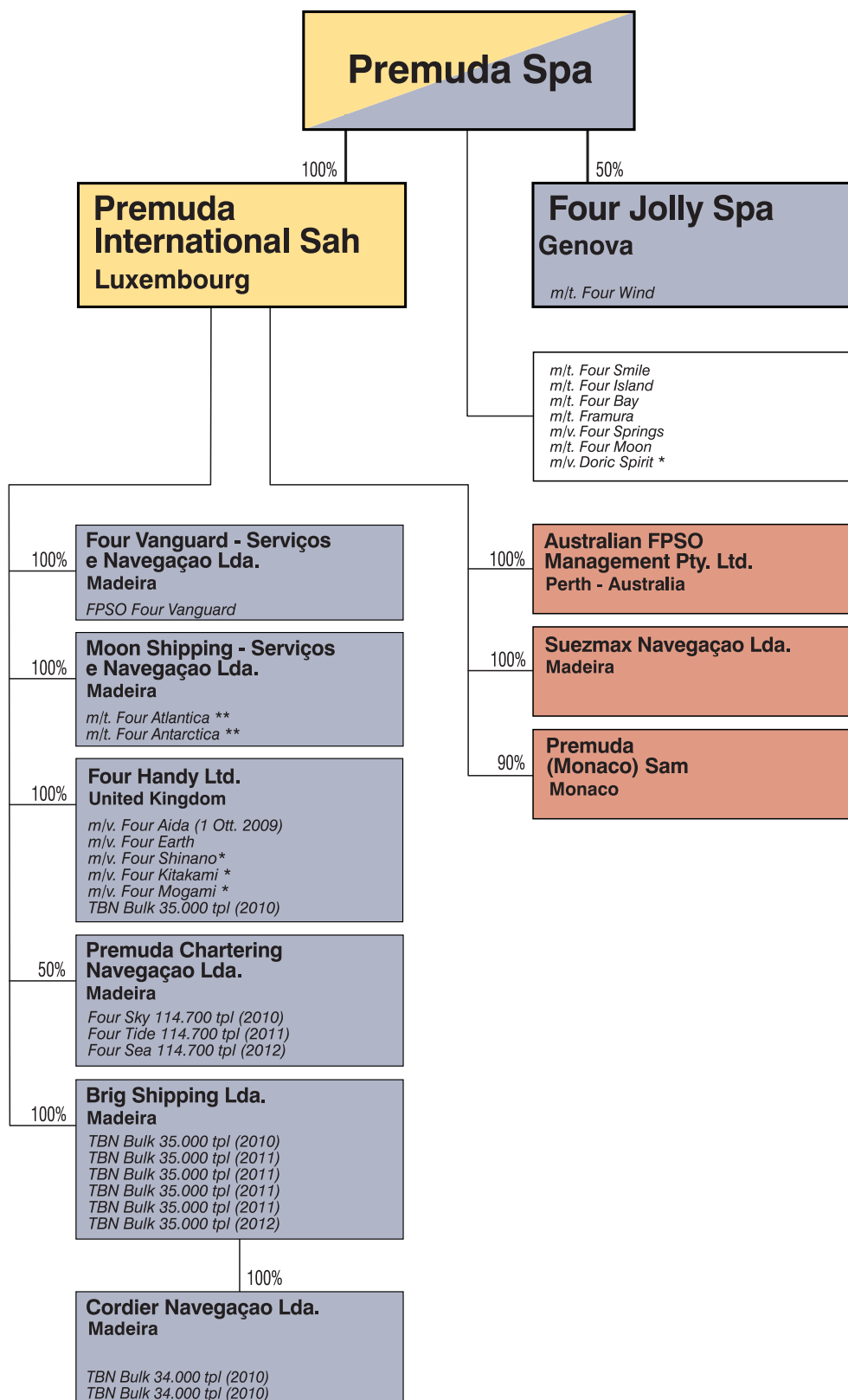
Contatti societari: Dott. Marco Tassara/Dott.ssa Elena Bertone tel 010/54441
email: mngmt.secretary-ge@premuda.net

Web site: www.premuda.net

9.11.2009

**RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE
30 SETTEMBRE 2009**

struttura del gruppo società operative al 30 settembre 2009



Società Holding
 Società di Gestione
 Società Armatoriali

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

stato patrimoniale consolidato (€/000)

	<u>al 30.09.2009</u>	<u>al 30.09.2008</u>	<u>al 31.12.2008</u>
ATTIVITA' NON CORRENTI	447.386	367.082	379.467
<i>di cui Flotta in esercizio</i>	<i>(285.011)</i>	<i>(260.069)</i>	<i>(260.522)</i>
<i>di cui Flotta in costruzione</i>	<i>(111.971)</i>	<i>(76.600)</i>	<i>(82.508)</i>
ATTIVITA' CORRENTI	57.125	60.605	56.666
Totale attività	504.511	427.687	436.133
PATRIMONIO NETTO	210.431	202.093	198.159
<i>di cui quota di terzi</i>	<i>(26)</i>	<i>(40)</i>	<i>(56)</i>
PASSIVITA' NON CORRENTI	227.494	160.886	169.650
PASSIVITA' CORRENTI	66.586	64.708	68.324
Totale patrimonio netto e passività	504.511	427.687	436.133

conto economico consolidato (€/000)

	<u>Lug/Set 2009</u>	<u>Lug/Set 2008</u>	<u>Gen/Set 2009</u>	<u>Gen/Set 2008</u>	<u>Gen/Dic 2008</u>
Ricavi netti	22.459	47.977	78.515	111.740	150.609
Costi diretti di viaggio	<u>(2.085)</u>	<u>(4.108)</u>	<u>(5.508)</u>	<u>(7.081)</u>	<u>(9.492)</u>
Ricavi base time charter	20.374	43.869	73.007	104.659	141.117
Noleggi passivi e altri costi operativi	<u>(10.710)</u>	<u>(28.710)</u>	<u>(37.560)</u>	<u>(60.730)</u>	<u>(82.380)</u>
Margine di contribuzione flotta	9.664	15.159	35.447	43.929	58.737
Utili da alienazioni di navi	7.166	-	9.923	-	-
Costi di struttura e altri costi/ricavi	(2.889)	(3.154)	(12.431)	(12.128)	(18.520)
Ammortamenti	<u>(5.847)</u>	<u>(6.036)</u>	<u>(18.186)</u>	<u>(18.213)</u>	<u>(24.138)</u>
Risultato operativo	8.094	5.969	14.753	13.588	16.079
Partite finanziarie	(1.550)	(2.587)	(4.245)	(7.563)	(11.752)
Rivalut./svalut. partecipazioni	<u>(240)</u>	<u>-</u>	<u>(180)</u>	<u>(5)</u>	<u>(20)</u>
Utile ante imposte	6.304	3.382	10.328	6.020	4.307
Imposte sul reddito	<u>(253)</u>	<u>(150)</u>	<u>(324)</u>	<u>(431)</u>	<u>(571)</u>
Utile netto	6.051	3.232	10.004	5.589	3.736
Utile di terzi	<u>(9)</u>	<u>(14)</u>	<u>(30)</u>	<u>(30)</u>	<u>(14)</u>
Utile netto di Gruppo	6.060	3.246	10.034	5.619	3.750

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 2008 e della Relazione Semestrale 2009, in conformità agli *International Financial Reporting Standards (IFRS)* emanati dall'*International Accounting Standards Board (IASB)*.

I dati della presente Relazione vengono presentati in migliaia di Euro e raffrontati con quelli dell'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 sostanzialmente immutati rispetto a quelli adottati in sede di formulazione della Relazione Semestrale al 30 giugno 2009. L'apposita tabella riporta la struttura di Gruppo al 30 settembre 2009, con indicazione delle sole Società operative.

Cambio euro/dollaro

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

Media 3° trim		Media 9 mesi		Al 30 settembre		Al 31 dicembre
2009	2008	2009	2008	2009	2008	2008
1,4303	1,5056	1,3667	1,5217	1,4643	1,4303	1,3917

I dati sopra esposti evidenziano un rafforzamento dei valori medi del dollaro rispetto ai corrispondenti periodi dello scorso esercizio, ma un indebolimento per quanto concerne il valore puntuale a fine settembre.

La volatilità del dollaro rappresenta un elemento di incertezza per le aziende del nostro settore, ed in generale un dollaro debole risulta penalizzante 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 e delle passività è espressa in tale valuta.

Al riguardo si sottolinea che se il cambio medio dei primi nove mesi dell'anno fosse rimasto quello medio del corrispondente periodo dell'esercizio precedente ed il cambio puntuale al 30 settembre 2009 fosse stato pari al valore di fine settembre 2008, il risultato dei primi nove mesi del 2009, a parità di altre condizioni, sarebbe risultato ridotto di circa 2,6 milioni di euro.

Situazione finanziaria

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

	<u>al 30.09.2009</u>	<u>al 30.09.2008</u>	<u>al 31.12.2008</u>
Totale liquidità	<u>20.179</u>	<u>19.537</u>	<u>13.036</u>
- debiti bancari correnti	<u>(13.261)</u>	<u>(14)</u>	<u>(1.300)</u>
- quota a breve indebitamento non corrente	<u>(28.962)</u>	<u>(41.387)</u>	<u>(35.526)</u>
- altri debiti finanziari correnti	<u>(1.107)</u>	<u>-</u>	<u>(929)</u>
Totale indebitamento finanziario corrente	<u>(43.330)</u>	<u>(41.401)</u>	<u>(37.755)</u>
Posizione finanziaria corrente netta	<u>(23.151)</u>	<u>(21.864)</u>	<u>(24.719)</u>
Crediti finanziari non correnti	<u>31.528</u>	<u>28.462</u>	<u>31.888</u>
- debiti bancari non correnti	<u>(225.260)</u>	<u>(158.763)</u>	<u>(167.291)</u>
- altri debiti non correnti	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Totale indebitamento finanziario non corrente	<u>(225.260)</u>	<u>(158.763)</u>	<u>(167.291)</u>
Indebitamento finanziario non corrente netto	<u>(193.732)</u>	<u>(130.301)</u>	<u>(135.403)</u>
Totale indebitamento finanziario netto	<u>(216.883)</u>	<u>(152.165)</u>	<u>(160.122)</u>

L'esposizione finanziaria netta alla fine dei primi nove mesi del 2009 si incrementa di €/mil 56,8 rispetto alla fine dell'esercizio precedente (e di €/mil 64,7 rispetto al 30 settembre 2008) prevalentemente per effetto degli investimenti avviati per il rinnovo ed il potenziamento della flotta sociale, al netto delle dismissioni nel frattempo realizzate. L'entità complessiva dell'indebitamento è inoltre influenzata (già a partire dallo scorso esercizio) dall'aumento del capitale circolante causato dal mancato incasso di crediti nei confronti di ENI e di risarcimenti assicurativi in attesa di liquidazione, ammontanti complessivamente a circa 19 milioni di euro, già illustrati nel bilancio dell'esercizio precedente e nel resoconto intermedio di gestione al 30 giugno 2009. Riteniamo opportuno ribadire che le liquidazioni finali dei danni potrebbero differire dalle stime da noi effettuate e che per il recupero del credito verso ENI occorrerà presumibilmente ricorrere ad una procedura arbitrale i cui esiti potrebbero comportare un non integrale recupero di tali importi.

Risultato Economico

Il risultato del terzo trimestre 2009 segna un utile di €/mil 6,1 contro €/mil 3,2 del terzo trimestre 2008. Il cash flow del terzo trimestre 2009 è risultato di €/mil 11,9 contro €/mil 9,3 del corrispondente periodo dell'esercizio 2008.

Il risultato consolidato per i primi nove mesi dell'Esercizio, al netto della componente fiscale e delle quote di pertinenza di azionisti terzi (non significative), evidenzia un utile di €/mil 10,0 a fronte di un utile di €/mil 5,6 del corrispondente periodo del 2008.

Il cash flow consolidato dei primi nove mesi dell'Esercizio è stato di €/mil 28,2 contro €/mil 23,8 del corrispondente periodo del 2008.

Il patrimonio netto consolidato al 30 settembre 2009, già al netto delle quote di pertinenza di azionisti terzi, ammonta a €/mil 210,4 contro €/mil 202,1 del 30 settembre 2008 e corrisponde a Euro 1,49 per azione.

Nella considerazione dei raffronti è opportuno ricordare che ai risultati dei primi nove mesi dell'Esercizio in corso hanno contribuito utili da vendita navi per circa 9,9 milioni di Euro, di cui circa 7,2 realizzati nel terzo trimestre. Ricordiamo, per contro, che a beneficio dei primi nove mesi dell'esercizio precedente si era avuto un contributo statale di €/mil 3,9 relativo all'anticipata, volontaria demolizione di una unità cisterna a scafo singolo, avvenuta nel 2003.

Flotta Premuda

Nell'apposita tabella è riportata, in dettaglio, la composizione della Flotta del Gruppo al 30 settembre 2009.

Rispetto alla situazione al 30 giugno le variazioni riguardano:

- l'entrata in esercizio, a inizio luglio, della *Four Springs*, al termine dei lavori di conversione in bulk carrier;
- la presa in consegna nel corso del mese di luglio, da parte della collegata *Four Jolly Spa* (nostra quota 50%) della prima Aframax product tanker da 115.700 tpi, denominata *Four Wind*;
- la vendita a terzi, nel corso del mese di luglio, della panamax bulk carrier *Four Coal*, costruita nel 2000. L'unità (rinominata *Pantelis*) è stata da noi assunta a noleggio time-charter fino al termine dell'attuale impegno commerciale (fine 2009/inizio 2010);
- la presa in consegna, a fine settembre, della *Four Aida*, prima delle unità bulk carrier da 35.000 tpi costruite in Corea.

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

	<u>navi tankers</u>	<u>navi bulk carriers</u>
- nell'effettuazione di operazioni commerciali	90 %	99 %
- nell'esecuzione di interventi tecnici	5 %	1 %
- nell'attesa di impiego	5 %	- %

Per quanto concerne le navi cisterna, evidenziamo che i tempi persi per interventi tecnici riguardano esclusivamente la sosta di una nostra unità per la riparazione di danni ascrivibili a responsabilità di terzi, mentre i tempi persi per attesa nolo sono conseguenza di un mercato fortemente rarefatto nel trimestre estivo, con scarsità di carichi disponibili. I dati relativi alle unità da carico secco, così come i valori relativi ai primi nove mesi dell'anno (non riportati) sono rappresentativi di una buona performance della flotta e risultano in linea con gli esercizi precedenti.

Come già anticipato nella Relazione Finanziaria Semestrale al 30 giugno 2009, evidenziamo che l'unità FPSO *Four Vanguard* ha lasciato il campo Wollybutt a fine maggio per recarsi a Singapore dove è attualmente in cantiere per l'effettuazione di importanti lavori di riparazione e di rinnovo della classe, necessari per ripristinare e garantire l'efficienza dell'unità per la residua durata contrattuale. Sono, al momento, confermate le stime di costo (circa 30 milioni di euro, al netto della contribuzione da parte del noleggiatore) con rientro in produzione entro la fine del corrente esercizio.

Mercato

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				2008	
	1° Trim	2° Trim	3° Trim	Primi 9 mesi	Primi 9 mesi	Anno intero
Suezmax	37.800	25.461	14.524	27.222	80.868	76.626
Aframax	23.600	12.240	7.294	14.852	51.743	49.922
Panamax Tankers	21.500	12.300	6.310	13.370	31.985	32.531
Panamax Bulk	7.600	15.400	16.559	13.037	55.610	43.323

I valori medi sopra riportati (sempre largamente inferiori rispetto ai corrispondenti periodi dell'esercizio precedente) scontano andamenti di mercato assai diversi per i due comparti di nostro interesse.

Le rate di nolo dei carichi secchi, che avevano iniziato il 2009 sui valori eccezionalmente depressi raggiunti sul finire dell'esercizio precedente, hanno registrato – a partire da metà febbraio – interessanti segnali di ripresa, raggiungendo a metà giugno i massimi dell'anno per poi attenuarsi progressivamente fino a fine settembre e risalire ancora fino ai più che accettabili valori oggi correnti sul mercato spot (intorno ai 50.000 Usd/day per le Capesize - 25.000 Usd/day per le Panamax).

Le rate di nolo dei carichi liquidi, che partivano dai remunerativi valori di fine 2008, hanno invece registrato una progressiva erosione delle rese, giungendo – a fine maggio – a livelli del tutto insostenibili nel medio termine. Il mese di giugno ha registrato un improvviso e, per certi aspetti, inatteso rimbalzo raggiungendo i valori massimi dell'anno per poi sprofondare (in concomitanza con la tradizionale flessione estiva) su livelli neppure sufficienti a garantire la copertura dei soli costi operativi. Il periodo autunnale ha mostrato, infine, qualche timido segnale di ripresa, ma sempre in un contesto caratterizzato da una fortissima volatilità.

Appare oggi quanto mai aleatorio formulare previsioni attendibili sul futuro andamento dei mercati di nostro interesse, fortemente dipendente da un lato, dalla ripresa delle principali economie (con particolare riferimento alla Cina ed agli altri paesi emergenti) e, dall'altro, da un positivo sviluppo della crisi finanziaria, indispensabile per sostenere gli importanti investimenti avviati dagli operatori del nostro settore.

Fatti di rilievo dopo la chiusura del trimestre e prospettive dell'esercizio

Non si segnalano fatti od eventi di rilievo intervenuti dopo la chiusura del trimestre.

Riteniamo opportuno ricordare, per la sua rilevanza, il piano di investimenti avviato dal nostro Gruppo per il rinnovo ed il potenziamento della flotta sociale, relativo a:
n.9 unità bulk carriers da 34/35.000 tpi

n. 3 unità aframax product tanker da 115.000 tpl (nostra quota 50%)
tutte con consegna distribuite nel triennio 2010-2012.

Alla data della presente relazione sono già state organizzate le coperture finanziarie a medio/lungo termine per tre bulk carrier e per una aframax product tanker.

L'evoluzione dei mercati finanziari e la conseguente disponibilità dei tradizionali mutui ipotecari sarà determinante per assicurare adeguate coperture anche alle unità aventi consegne più differite.

Per quanto concerne la chiusura dell'esercizio, i risultati fino ad oggi conseguiti fanno ragionevolmente prevedere che, salvo il verificarsi di gravi imprevisti e prescindendo da eventuali necessità di "impairment" degli asset patrimoniali, il risultato dell'intero 2009 dovrebbe presentarsi di segno positivo.

Genova, 9 novembre 2009

Il Consiglio di Amministrazione

La presente Relazione è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione di Premuda S.p.A. nella riunione del 9 novembre 2009.

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 dal Bilancio al 31.12.2009 che verrà reso disponibile entro il 31 marzo 2010.

Glossario

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.

Bulk - carrier

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

Capesize

Nave per il trasporto di carichi secchi alla rinfusa eccedente le 120.000 dwt (standard attuale 160.000 dwt), non in grado per la sua dimensione di transitare attraverso il Canale di Panama.

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.

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

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

FPSO – Floating production storage and off-loading 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.

Ice Class A1/A1

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

Handybulk

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

Handymax

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

Minicape

Nave bulk-carrier di tipo Capesize di dimensioni ridotte (90/120.000 tonn.)

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 dwt.

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 120.000 e le 200.000 dwt.

TBN – To be named / TBR – To be renamed

Unità di nuova costruzione od in fase di acquisizione in attesa di assegnazione ovvero di rassegnazione 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).

flotta sociale al 30 settembre 2009

<u>nome</u>	<u>tipo</u>	<u>scafo</u>	<u>anno</u>	<u>tpi</u>
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 Antarctica*</i>	afamax ice class	DH	2006	114.800
4 <i>Four Atlantica*</i>	afamax ice class	DH	2006	114.900
5 <i>Four Island</i>	afamax tanker	DH	1995	94.200
6 <i>Four Bay</i>	afamax tanker	DH	1995	94.200
7 <i>Framura</i>	afamax tanker	DH	1993	94.200
8 <i>Four Moon</i>	panamax tanker	DH	1984/2002	64.000
totale tanker di proprietà in esercizio				<u>851.800</u>
9 <i>Four Vanguard</i>	FPSO	DH	1992/2003	80.900
totale FPSO di proprietà in esercizio				<u>80.900</u>
10 <i>Four Springs</i>	minicape bulk	DH	1992/2009	109.000
11 <i>Four Earth</i>	panamax bulk	DB	1984	77.100
12 <i>Four Aida**</i>	handy bulk	DB	2009	35.000
totale bulk di proprietà in esercizio				<u>221.100</u>
totale di proprietà in esercizio				<u>1.153.800</u>
13 <i>Four Sky (50%)</i>	afamax product	DH	2010	114.700
14 <i>Four Tide (50%)</i>	afamax product	DH	2011	114.700
15 <i>Four Sea (50%)</i>	afamax product	DH	2012	114.700
16 <i>TBN</i>	handy bulk	DH	2010	34.000
17 <i>TBN</i>	handy bulk	DH	2010	34.000
18 <i>TBN</i>	handy bulk	DB	2010	35.000
19 <i>TBN</i>	handy bulk	DB	2010	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	2011	35.000
23 <i>TBN</i>	handy bulk	DB	2011	35.000
24 <i>TBN</i>	handy bulk	DB	2012	35.000
totale in costruzione/acquisto				<u>657.100</u>
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				<u>220.100</u>
totale generale al 30.09.2009				<u>2.031.000</u>

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

** : consegnata il 1 ottobre 2009

*** : time-charter di lungo periodo