



Premuda S.p.A.
Fondata nel 1907

PROSPETTO INFORMATIVO

**RELATIVO ALL'OFFERTA IN OPZIONE AGLI AZIONISTI DI MASSIME
N. 46.945.483 AZIONI ORDINARIE PREMUDA S.P.A. E ALLA LORO AMMISSIONE
ALLE NEGOZIAZIONI SUL MERCATO TELEMATICO AZIONARIO ORGANIZZATO E
GESTITO DA BORSA ITALIANA S.P.A.**



Prospetto Informativo depositato presso CONSOB in data 4 novembre 2010, a seguito di comunicazione dell'avvenuto rilascio dell'autorizzazione alla pubblicazione con nota del 3 novembre 2010, protocollo n. 10091143.

Il Prospetto Informativo è disponibile presso la sede legale della Società in Trieste, Corso Italia n. 31, presso la sede di Borsa Italiana S.p.A., in Milano, Piazza Affari n. 6, nonché sul sito *internet* della Società www.premuda.net.

L'adempimento di pubblicazione del Prospetto Informativo non comporta alcun giudizio della CONSOB sull'opportunità dell'investimento proposto e sul merito dei dati e delle notizie allo stesso relativi.

INDICE

DEFINIZIONI	7
GLOSSARIO	11
NOTA DI SINTESI	17
FATTORI DI RISCHIO	31
SEZIONE PRIMA	47
1 PERSONE RESPONSABILI	49
1.1 Persone responsabili del Prospetto Informativo.....	49
1.2 Dichiarazione di responsabilità.....	49
2 REVISORI LEGALI DEI CONTI.....	50
2.1 Revisori contabili dell’Emittente	50
2.2 Informazioni sui rapporti con la società di revisione	50
3 INFORMAZIONI FINANZIARIE SELEZIONATE.....	51
3.1 Informazioni finanziarie selezionate relative ai semestri chiusi al 30 giugno 2010 e 30 giugno 2009	52
3.2 Informazioni finanziarie selezionate relative agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007	54
4 FATTORI DI RISCHIO	57
5 INFORMAZIONI SULL’EMITTENTE	58
5.1 Storia ed evoluzione dell’Emittente	58
5.2 Investimenti	62
6 PANORAMICA DELLE ATTIVITÀ.....	64
6.1 Principali attività.....	64
6.2 Principali mercati	78
6.3 Quadro normativo	92
6.4 Fattori eccezionali.....	101
6.5 Dipendenza da brevetti, da licenze, da contratti industriali, commerciali o finanziari	101
6.6 Posizionamento concorrenziale	101
7 STRUTTURA ORGANIZZATIVA	102
7.1 Descrizione del Gruppo a cui fa capo l’Emittente	102
7.2 Elenco delle società controllate e delle principali partecipate dall’Emittente	102
8 IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI.....	105
8.1 Immobilizzazioni materiali.....	105
8.2 Descrizione di eventuali problemi ambientali che possono influire sull’utilizzo delle immobilizzazioni materiali.....	106

9	RESOCONTO DELLA SITUAZIONE GESTIONALE E FINANZIARIA.....	107
9.1	Situazione finanziaria.....	107
9.2	Gestione operativa	108
10	RISORSE FINANZIARIE	113
10.1	Risorse finanziarie	114
10.2	Fonti, importi e flussi di cassa.....	115
10.3	Fabbisogno finanziario e struttura di finanziamento.....	116
10.4	Limitazioni all'uso delle risorse finanziarie	116
10.5	Fonti previste dei finanziamenti necessari.....	116
11	RICERCA E SVILUPPO, BREVETTI E LICENZE.....	118
11.1	Ricerca e sviluppo, brevetti e licenze.....	118
11.2	Marchi	118
12	INFORMAZIONI SULLE TENDENZE PREVISTE.....	119
12.1	Tendenze recenti sui mercati in cui opera in Gruppo.....	119
12.2	Tendenze, incertezze, richieste, impegni o fatti noti che potrebbero ragionevolmente avere ripercussioni significative sulle prospettive dell'Emittente almeno per l'esercizio in corso.....	120
13	PREVISIONI O STIME DEGLI UTILI	121
14	ORGANI DI AMMINISTRAZIONE, DI DIREZIONE O DI VIGILANZA E PRINCIPALI DIRIGENTI.....	122
14.1	Organi di amministrazione, direzione e controllo e principali dirigenti.....	122
14.2	Rapporti di parentela	132
14.3	Potenziati conflitti di interesse dei membri del consiglio di amministrazione, del collegio sindacale e di alti dirigenti.....	132
14.4	Eventuali accordi o intese con i principali azionisti, clienti, fornitori dell'emittente o altri accordi.....	133
14.5	Eventuali restrizioni a cedere e trasferire le azioni dell'Emittente possedute da membri del consiglio di amministrazione, del collegio sindacale e da alti dirigenti dell'Emittente.....	133
15	REMUNERAZIONI E BENEFICI.....	134
15.1	Remunerazioni corrisposte, a qualsiasi titolo e sotto qualsiasi forma, agli organi di amministrazione, direzione e controllo e ai principali dirigenti	134
15.2	Ammontare degli importi accantonati o accumulati dall'Emittente o dalle sue controllate per la corresponsione di pensioni, indennità di fine rapporto o benefici analoghi.....	134
16	PRASSI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE.....	135
16.1	Durata della carica dei componenti del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale.....	135

16.2	Contratti di lavoro stipulati dai componenti del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale con l'Emittente o con le società controllate che prevedono indennità di fine rapporto	135
16.3	Comitato per il controllo interno e Comitato per la remunerazione.....	135
16.4	Osservanza da parte dell'Emittente delle norme in materia di governo societario vigenti nel paese di costituzione.....	136
17	DIPENDENTI	138
17.1	Numero dei dipendenti del Gruppo Premuda	138
17.2	Partecipazioni azionarie e piani di stock option.....	138
17.3	Accordi di partecipazione dei dipendenti al capitale dell'Emittente.....	139
18	PRINCIPALI AZIONISTI.....	140
18.1	Azionisti che detengono partecipazioni superiori al 2% del capitale.....	140
18.2	Diritti di voto diversi di cui dispongono i principali azionisti	140
18.3	Eventuale soggetto controllante l'Emittente ai sensi dell'art. 93 del TUF	140
18.4	Accordi dalla cui attuazione possa scaturire una variazione dell'assetto di controllo dell'Emittente successivamente alla pubblicazione del Prospetto Informativo	141
19	OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE.....	143
19.1	Operazioni con parti correlate del Gruppo	143
19.2	Operazioni dopo il 30 giugno 2010 e fino alla Data del Prospetto Informativo	148
20	INFORMAZIONI FINANZIARIE RIGUARDANTI LE ATTIVITÀ E LE PASSIVITÀ, LA SITUAZIONE FINANZIARIA E I PROFITTI E LE PERDITE DELL'EMITTENTE	149
20.1	Resoconti intermedi di gestione consolidati al 30 giugno 2010 e al 30 giugno 2009	149
20.2	Bilanci consolidati dell'Emittente al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007.....	149
20.3	Revisione delle informazioni finanziarie relative agli esercizi passati.....	152
20.4	Politica dei dividendi.....	153
20.5	Procedimenti giudiziari e arbitrali.....	153
20.6	Cambiamenti significativi nella situazione finanziaria o commerciale.....	154
21	INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI	155
21.1	Capitale azionario	155
21.2	Atto costitutivo e Statuto.....	156
22	CONTRATTI IMPORTANTI.....	162
22.1	Contratti di finanziamento in essere.....	162
22.2	Contratti di noleggio in essere	167
22.3	Contratti in essere di costruzioni di navi	169

23	INFORMAZIONI PROVENIENTI DA TERZI, PARERI DI ESPERTI E DICHIARAZIONI DI INTERESSI.....	171
	23.1 Relazioni di esperti.....	171
	23.2 Informazioni provenienti da terzi.....	171
24	DOCUMENTI ACCESSIBILI AL PUBBLICO.....	172
25	INFORMAZIONI SULLE PARTECIPAZIONI.....	173
	SEZIONE SECONDA	175
1	PERSONE RESPONSABILI.....	177
	1.1 Responsabili del Prospetto Informativo.....	177
	1.2 Dichiarazione di responsabilità.....	177
2	FATTORI DI RISCHIO.....	178
3	INFORMAZIONI FONDAMENTALI.....	179
	3.1 Dichiarazione relativa al capitale circolante.....	179
	3.2 Fondi propri e indebitamento.....	179
	3.3 Interessi di persone fisiche e giuridiche partecipanti all'emissione/all'Offerta.....	180
	3.4 Ragioni dell'offerta e impiego dei proventi.....	181
4	INFORMAZIONI RIGUARDANTI GLI STRUMENTI FINANZIARI DA OFFRIRE.....	183
	4.1 Descrizione delle Nuove Azioni.....	183
	4.2 Legislazione in base alla quale le Nuove Azioni saranno emesse.....	183
	4.3 Caratteristiche delle Nuove Azioni.....	183
	4.4 Valuta di emissione delle Nuove Azioni.....	183
	4.5 Descrizione dei diritti connessi alle azioni.....	183
	4.6 Indicazione dell'autorizzazione e della delibera in virtù delle quali le Nuove Azioni saranno emesse.....	184
	4.7 Data prevista per l'emissione delle Nuove Azioni oggetto dell'Offerta.....	184
	4.8 Descrizione di eventuali restrizioni alla libera trasferibilità delle Nuove Azioni.....	184
	4.9 Indicazione dell'esistenza di eventuali norme in materia di obbligo di offerta al pubblico di acquisto e/o di obblighi d'acquisto (sell-out) e diritti di acquisto (squeeze-out) in relazione alle Nuove Azioni.....	185
	4.10 Offerte pubbliche di acquisto effettuate da terzi sulle Azioni di Premuda nel corso dell'ultimo esercizio e dell'esercizio in corso.....	185
	4.11 Regime fiscale.....	185
5	CONDIZIONI DELL'OFFERTA.....	195
	5.1 Condizioni, statistiche relative all'Offerta, calendario previsto e modalità di sottoscrizione dell'Offerta.....	195
	5.2 Piano di ripartizione ed assegnazione.....	197

5.3	Fissazione del Prezzo di Offerta	198
5.4	Collocamento e sottoscrizione	198
6	AMMISSIONE ALLA NEGOZIAZIONE E MODALITÀ DI NEGOZIAZIONE	201
6.1	Ammissione alle negoziazioni	201
6.2	Altri mercati regolamentati	201
6.3	Altre operazioni	201
6.4	Intermediari nelle operazioni sul mercato secondario	201
6.5	Stabilizzazione	201
7	POSSESSORI DI STRUMENTI FINANZIARI CHE PROCEDONO ALLA VENDITA	202
8	SPESE LEGATE ALL’OFFERTA	203
8.1	Proventi netti totali e stima delle spese totali legate all’Offerta	203
9	DILUIZIONE	204
9.1	Ammontare e percentuale della diluizione immediata derivante dall’Offerta	204
10	INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI	205
10.1	Indicazioni di altre informazioni contenute nella presente Sezione sottoposte a revisione o a revisione limitata da parte di revisori legali dei conti	205
10.2	Pareri o relazioni degli esperti	205
10.3	Informazioni provenienti da terzi	205

[QUESTA PAGINA È STATA LASCIATA VOLUTAMENTE BIANCA]

DEFINIZIONI

Assicurazioni Generali	Indica Assicurazioni Generali S.p.A., con sede in Trieste, Piazza Duca degli Abruzzi n. 2.
Aumento di Capitale	Indica l'aumento scindibile e a pagamento del capitale sociale dell'Emittente per massimi nominali Euro 23.472.741,50, mediante emissione di massime n. 46.945.483 Nuove Azioni, del valore nominale di Euro 0,50 ciascuna, godimento a far data dall'1 gennaio 2010, da offrirsi in opzione agli azionisti della Società nel rapporto di n. 1 Nuova Azione ogni n. 3 Azioni di qualsiasi categoria possedute, ai sensi dell'articolo 2441, comma primo, del codice civile, al Prezzo di Offerta di Euro 0,75 per ciascuna Nuova Azione.
Azioni	Indica le azioni ordinarie e/o di risparmio non convertibili Premuda, del valore nominale di Euro 0,50 cadauna.
Banca Akros	Indica Banca Akros S.p.A., con sede in Milano, Viale Eginardo n. 29, società appartenente al gruppo Bipiemme – Banca Popolare di Milano S.c.a r.l.
Banca Popolare di Milano	Indica Banca Popolare di Milano S.c.a r.l., con sede in Milano, Piazza Piazza n. 4.
Borsa Italiana	Indica Borsa Italiana S.p.A., con sede in Milano, Piazza degli Affari n. 6.
Codice di Autodisciplina	Indica il Codice di Autodisciplina delle società quotate predisposto dal Comitato per la corporate governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana.
Consob	Indica la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa con sede in Roma, Via G.B. Martini n. 3.
Data del Prospetto Informativo	Indica la data di deposito del Prospetto Informativo presso Consob.
Deloitte & Touche o Società di Revisione	Indica Deloitte & Touche S.p.A., con sede a Milano, Via Tortona n. 25.
Direttiva 2003/71/CE	Indica la Direttiva 2003/71/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 4 novembre 2003, relativa al Prospetto Informativo da pubblicare per l'offerta pubblica o l'ammissione alla negoziazione di strumenti finanziari e che modifica la direttiva 2001/34/CE.
Duferco Italia Holding	Indica Duferco Italia Holding S.p.A. con sede in San Zeno Naviglio (BS), Via Diaz 248.
Emittente o Società o Premuda	Indica Premuda S.p.A., con sede legale in Trieste, Corso Italia n. 31 e direzione generale e sede amministrativa ed operativa in Genova, Via C.R. Ceccardi n. 4/28.
Gruppo o Gruppo Premuda	Indica, collettivamente, l'Emittente, le società da essa controllate ai sensi dell'art. 2359 del codice civile e dell'art. 93 del TUF, nonché le società incluse nel perimetro di consolidamento alle rispettive date di riferimento.

IFRS	Indica tutti gli “International Financial Reporting Standards”, tutti gli “International Accounting Standards” (IAS), tutte le interpretazioni dell’“International Reporting Interpretations Committee” (IFRIC), precedentemente denominato Standing Interpretations Committee (SIC).
Investimenti Marittimi	Indica Investimenti Marittimi S.p.A., con sede in Genova, Via C.R. Ceccardi n. 4/31.
Monte Titoli	Indica Monte Titoli S.p.A., con sede in Milano, Via Mantegna n. 6.
MTA	Indica Mercato Telematico Azionario, organizzato e gestito da Borsa Italiana.
Navigazione Italiana	Indica Navigazione Italiana S.p.A., con sede legale in Roma, Via A. Regolo n. 19 e sede amministrativa in Genova, Via C.R. Ceccardi n 4/31.
Nuove Azioni	Indica le azioni ordinarie emesse in esecuzione dell’Aumento di Capitale.
Offerta o Offerta in Opzione	Indica l’offerta in opzione agli azionisti di Premuda delle Nuove Azioni.
Offerta in Borsa	Indica l’offerta sul mercato regolamentato dei diritti di opzione non esercitati nel Periodo di Offerta in conformità alle previsioni dell’articolo 2441, comma terzo, del codice civile.
Parti Correlate	Indica i soggetti ricompresi nella definizione del principio contabile internazionale IAS n. 24, come richiamato dalla delibera Consob n. 14990 del 14 aprile 2005.
Periodo di Offerta	Indica il periodo di adesione all’Offerta compreso tra l’8 novembre 2010 e il 26 novembre 2010 compresi entro il quale potranno essere esercitati i diritti d’opzione.
Prezzo di Offerta	Indica il prezzo a cui ciascuna Nuova Azione sarà offerta in opzione agli azionisti della Società.
PricewaterhouseCoopers o Nuova Società di Revisione	Indica PricewaterhouseCoopers S.p.A., con sede a Milano, Via Monte Rosa n. 91.
Prospetto Informativo	Indica il presente prospetto di sollecitazione e di quotazione.
Regolamento di Borsa	Indica il Regolamento dei Mercati organizzati e gestiti da Borsa Italiana vigente alla Data del Prospetto Informativo.
Regolamento Emittenti	Indica il regolamento approvato da Consob con deliberazione n. 11971 in data 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni.
Regolamento Intermediari	Indica il regolamento approvato da Consob con deliberazione n. 16190 in data 29 ottobre 2007 e successive modifiche e integrazioni.
Regolamento 809/2004/CE	Indica il regolamento n. 809 della Commissione Europea del 29 aprile 2004 recante modalità di esecuzione della Direttiva 2003/71/CE per quanto riguarda le informazioni contenute nei prospetti, il modello dei prospetti, l’inclusione delle informazioni mediante riferimento, la pubblicazione dei prospetti e la diffusione di messaggi pubblicitari.
Sistema Monte Titoli	Indica il sistema di deposito accentrato gestito da Monte Titoli.

Soci di Investimenti Marittimi	Indica, congiuntamente, Navigazione Italiana, Assicurazioni Generali e Duferco Italia Holding.
Statuto Sociale o Statuto	Indica lo statuto sociale dell'Emittente, vigente alla Data del Prospetto Informativo.
TUF o Testo Unico	Indica il D.lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (Testo unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria) e successive modifiche e integrazioni.
USD ovvero Dollari USA (\$)	Indica la divisa attualmente avente corso legale negli Stati Uniti.

[QUESTA PAGINA È STATA LASCIATA VOLUTAMENTE BIANCA]

GLOSSARIO

Aframax	Nave cisterna da 80-120.000 DWT.
Armatore	Soggetto titolare della nave ovvero colui il quale la gestisce ai sensi di un contratto di noleggio a scafo nudo.
B/B – Bare Boat Charter – contratto di noleggio o locazione a scafo nudo	Contratto ai sensi del quale la nave viene messa nella disponibilità del noleggiatore senza equipaggio per un determinato periodo di tempo. Ai sensi di tale tipologia contrattuale rimangono a carico del noleggiatore della nave i costi di viaggio (combustibili, portuali, transito canali, ecc.) ed i costi operativi (equipaggio, manutenzioni, riparazioni, lubrificanti, provviste, assicurazioni). Per la sua natura il Bare Boat Charter copre normalmente periodi di tempo piuttosto lunghi.
Ballast tanks – cisterne di zavorra	Cisterne o altri spazi esclusivamente destinati all'imbarco di acqua marina, per provvedere alla necessaria stabilità della nave nei viaggi senza carico.
Barile (Barrel)	Unità di misura per greggio e prodotti petroliferi; un barile equivale a circa 159 litri ed occorrono circa 7,1 barili per una tonnellata.
Broker	Un intermediario marittimo nel mercato dei noli o delle compravendite di navi.
Bulk – carrier	Nave per il trasporto di carichi secchi alla rinfusa, prevalentemente minerali, carbone, granaglie, bauxiti.
Bunkers – combustibili	Combustibili necessari per l'esercizio della nave.
C/P – Charter Party – Contratto di Noleggio	Contratto tra Armatore e Noleggiatore per fissare i termini e le condizioni che regolano il trasporto. Il contratto può essere per uno o più viaggi o per determinati periodi di tempo.
CAP – Condition Assessment Program – programma di verifica dello stato della nave	Gestito dai Registri di Classificazione, è uno schema con cui l'Armatore sottopone volontariamente la nave ad un programma molto severo di analisi e controllo dello standard dell'unità, in aggiunta alle certificazioni obbligatorie.
Capesize/Minicape	Nave per il trasporto di carichi secchi alla rinfusa eccedente le 90.000 DWT, non in grado per la sua dimensione di transitare attraverso il Canale di Panama. Le unità di portata fino a 110.000 DWT vengono usualmente denominate Minicape.
CAS – Condition Assessment Scheme – verifica dello stato della nave	Verifica delle condizioni strutturali della nave, effettuata dai Registri di Classificazione per conto delle Amministrazioni di bandiera, volta ad accertare che le unità cisterna a scafo singolo siano effettivamente in grado di operare fino alla data stabilita per il loro phase out.
Charterer – Noleggiatore	La parte contrattuale che paga per il trasporto del carico; normalmente proprietario, fornitore o ricevitore del carico.
Classification Societies – Registri di Classificazione	Organizzazioni indipendenti per il controllo e la verifica delle condizioni tecniche della costruzione e dell'esercizio delle navi, in conformità a regole fissate dallo stesso Registro o da Autorità nazionali.

COA – Contract of Affreightment – Contratto di Trasporto	Contratto tra armatore e noleggiatore per il trasporto, in un dato periodo di tempo, di determinati quantitativi di carico, tra aree di caricazione e di scarica predeterminate, con un certo numero di viaggi effettuati da navi non identificate all'atto della stipula contrattuale, ma rientranti in una tipologia predeterminata.
Codice ISM	Codice, redatto dall'IMO, di Gestione per la Sicurezza dell'Operatività delle Navi e la Prevenzione dell'Inquinamento.
Coke	Residuo solido carbonioso di litantrace bituminoso con bassi livelli di cenere e di solfuri, dal quale le componenti volatili sono state estratte attraverso la cottura in forno alla temperatura di 1000 °C e in assenza di ossigeno. Questo procedimento permette di fondere il carbonio fisso con le ceneri. Il coke è utilizzato come combustibile e come agente riducente nei forni fusori dei minerali metalliferi.
Controstallie – Demurrage	Supplemento giornaliero al nolo dovuto per il tempo che il vettore utilizza per completare le operazioni di caricazione e scarica, in eccesso rispetto al tempo contrattualmente concesso per tali operazioni.
Costi operativi (Operating Costs o Running Costs)	Costi per l'esercizio della nave quali equipaggio, assicurazioni, provviste, manutenzioni, certificazioni, lubrificanti. Sono esclusi i costi operativi direttamente inerenti il singolo viaggio quali combustibili, spese portuali, transito canali.
Crude ovvero Crude Oil ovvero Petrolio Greggio	Petrolio da raffinare.
DB – Double Bottom – doppio fondo	Nave costruita con un doppio scafo limitatamente al fondo; l'altezza del doppio fondo 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 integrale 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.
Dry bulk cargo – carico secco alla rinfusa	Carico completo di granaglie, carbone, minerali, bauxite, prodotti di acciaio, ecc.
Drydock – bacino	Messa in bacino di una nave per ispezione, riparazione e pitturazione della parte sommersa dello scafo. In condizioni normali viene effettuato ogni 2,5 - 3 anni.
DS – Double Side – doppio fasciame	La nave costruita con doppio scafo limitatamente ai fianchi; la distanza tra i due scafi è di 2-3 metri ed il relativo volume è normalmente utilizzato per contenere acqua di zavorra pulita.
DWT – TPL – Deadweight 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 Offloading unit	Nave posizionata su un campo petrolifero in mare aperto, attrezzata per la produzione, la prima lavorazione, lo stoccaggio ed il trasbordo su altre unità del greggio.
FSO – Floating Storage and Offloading unit	Nave posizionata su un campo petrolifero in mare aperto, attrezzata per lo stoccaggio ed il trasbordo su altre unità del greggio.
Handy	Nave di piccola dimensione, generalmente con portata non superiore a 40.000 DWT.
Handymax/Supramax	Nave bulk-carrier, normalmente dotata di gru, con capacità di portata tra le 40.000 e le 60.000 DWT.
Handybulk	Nave bulk-carrier, normalmente dotata di gru, con capacità di portata tra le 10.000 e le 40.000 DWT.
Hull and Machinery insurance (H&M)	Assicurazione stipulata in relazione al corpo e macchina della nave.
Ice class A1/A1	Annotazione rilasciata dai Registri di Classificazione per navi idonee a navigare in autonomia propulsiva in acque con ghiacci anche pluristagionali.
IMO – International Maritime Organization	Agenzia dell'ONU incaricata di formare accordi e convenzioni su argomenti marittimi, aventi forza di legge.
M/C – M/T	Motocisterna, motor tanker.
M/N – M/V	Motonave, motor vessel.
OBO – Ore Bulk Oil Carrier	Nave idonea al trasporto alternativo sia di carichi liquidi che di carichi secchi alla rinfusa.
Off – shore	Attività marittima svolta in mare aperto per la ricerca e la produzione di petrolio.
Orderbook – Portafoglio ordini	Volume degli ordini per nuove costruzioni a disposizione dell'industria cantieristica.
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.
Phasing out	Radiazione obbligatoria (e conseguente demolizione) di navi, a motivo delle caratteristiche di costruzione dello scafo e/o dell'età.
Pool	Accordo di cooperazione tra Armatori per l'esercizio commerciale in comune di navi similari, con ripartizione dei risultati.
Product	Categoria dei prodotti petroliferi raffinati, derivati dal petrolio greggio.
Product Carrier – Product Tanker	Nave cisterna idonea al trasporto di prodotti petroliferi (quali nafta, gasolio, benzina) e di oli vegetali. Le cisterne di queste navi sono trattate con pitture o prodotti speciali.

<i>Profit (loss) Sharing</i>	Accordo attraverso il quale l'Armatore che cede la nave a noleggio (generalmente a Time Charter), in aggiunta ad un rata base di nolo, riceve un compenso aggiuntivo (ovvero una riduzione del nolo stesso) in relazione all'andamento del mercato dei noli espresso da uno specifico indice ovvero in relazione ai risultati effettivamente prodotti dalla nave.
<i>Protect and Indemnity Insurance (P&I)</i>	Copertura assicurativa di tipo mutualistico per i rischi relativi all'inquinamento ambientale derivante dalla perdita del carico.
<i>Register Tonn – tonnellata di stazza</i>	Misura di volume equivalente a 100 piedi cubi o 2,83 m ³ . Il Gross Register Tonnage (GRT) – Tonnellate di Stazza Lorda (TSL) – è essenzialmente il volume della parte chiusa della nave, con eccezione di alcuni spazi quali ponti di comando, cucina ed altri. Il Net Register Tonnage (NRT) – Tonnellate di Stazza Netta (TSN) – è dato dal Tonnellaggio di Stazza Lorda diminuito degli spazi necessari per l'operatività della nave quali sovrastrutture, sala macchine, ecc.
<i>SBT – Segregated Ballast Tanks – cisterne per zavorra segregata</i>	Cisterne dedicate esclusivamente all'imbarco di acqua di zavorra pulita.
<i>Special Survey – visita speciale</i>	Ciclo di sorveglianza di scafo, macchinari ed equipaggiamento della nave da essere completato ogni cinque anni, secondo verifiche ed ispezioni a scadenze prefissate da parte dei Registri di Classificazione.
<i>Spot market o mercato Spot</i>	Impiego della nave con viaggio singolo, sulla base dei noli di volta in volta correnti sul mercato.
<i>Suezmax</i>	Nave cisterna in grado di transitare il Canale di Suez a pieno carico; normalmente compresa tra le 120 e le 200.000 DWT.
<i>Tbn – To be named</i>	Nave in costruzione, ancora senza nome.
<i>Time Charter (TC)</i>	Contratto a tempo ai sensi del quale una nave viene presa in noleggio ("Time Charter In") ovvero concessa in noleggio ("Time Charter Out") per un periodo di tempo variabile tra i 6/12 mesi ed i 3/5 anni, a fronte di un importo fisso espresso in Dollari USA per giorno. Ai sensi di tale tipologia contrattuale sono a carico del noleggiatore i Voyage Costs mentre restano a carico dell'armatore i running costs.
<i>Time charter equivalent (TCE)</i>	Trasformazione del nolo in termini corrispondenti alla rata di Time Charter (dollari/giorno). Il procedimento è utilizzato per consentire analisi economiche e valutazioni di mercato in termini omogenei.
<i>Very Large Crude Carrier (VLCC)</i>	Nave cisterna tra le 200 e le 300.000 DWT.
<i>Very Large Ore Carrier (VLOC)</i>	Nave per il trasporto di carichi secchi alla rinfusa eccedente le 200.000 DWT.
<i>Vessel General Permit (VGP)</i>	Documento che disciplina in maniera altamente restrittiva la discarica a mare di qualsiasi genere di effluenti potenzialmente inquinanti. Il VGP deve essere sottoposto ad approvazione da parte dell'Environmental Protection Agency ("EPA").

Vetting	Attività di verifica, condotta dai noleggiatori, circa la qualità della nave e la idoneità della stessa con riferimento alle operazioni da svolgere.
<i>Voyage Costs</i> – Costi di Viaggio	Costi direttamente correlati al viaggio, quali combustibili, spese portuali, transito canali, ecc.

[QUESTA PAGINA È STATA LASCIATA VOLUTAMENTE BIANCA]

NOTA DI SINTESI

AVVERTENZE

L'operazione di sollecitazione descritta nel Prospetto Informativo presenta gli elementi di rischio tipici di un investimento in titoli azionari quotati.

Al fine di effettuare un corretto apprezzamento dell'investimento, gli investitori sono invitati a valutare le informazioni contenute nella presente nota di sintesi (la "Nota di Sintesi") congiuntamente alla Sezione "Fattori di Rischio" ed alle restanti informazioni contenute nel Prospetto Informativo.

In particolare:

- la Nota di Sintesi va letta come un'introduzione al Prospetto Informativo;
- qualsiasi decisione, da parte dell'investitore, di investire nelle Nuove Azioni deve basarsi sull'esame del Prospetto Informativo completo;
- qualora sia proposta un'azione dinanzi ad un'autorità giudiziaria in merito alle informazioni contenute nel Prospetto Informativo, l'investitore ricorrente potrebbe essere tenuto, a norma del diritto nazionale applicabile, a sostenere le spese di traduzione del Prospetto Informativo prima dell'inizio del procedimento; e
- non sussiste alcuna responsabilità civile nei confronti delle persone che hanno chiesto la pubblicazione della Nota di Sintesi, compresa la sua eventuale traduzione, se non nei casi in cui la Nota di Sintesi risulti fuorviante, imprecisa o incoerente se letta insieme con le altre parti del Prospetto Informativo.

I termini riportati con lettera maiuscola hanno il significato loro attribuito nelle apposite sezioni "Definizioni" e "Glossario" del Prospetto Informativo.

I rinvii a Sezioni, Capitoli e Paragrafi si riferiscono alle Sezioni, Capitoli e Paragrafi del Prospetto Informativo.

A. FATTORI DI RISCHIO

Si riportano di seguito i titoli dei fattori di rischio relativi all'Emittente e al Gruppo, ai settori in cui essi operano e agli strumenti finanziari offerti, riportati per esteso nella Sezione "Fattori di Rischio" del Prospetto Informativo.

A FATTORI DI RISCHIO RELATIVI ALL'EMITTENTE E AL GRUPPO

- A.1. Rischi connessi all'esposizione debitoria del Gruppo
- A.2. Rischi connessi alla fluttuazione dei tassi di interesse
- A.3. Rischi relativi alle oscillazioni dei tassi di cambio
- A.4. Rischi connessi alla mancanza o possibile insufficienza delle coperture assicurative
- A.5. Rischi connessi alla dipendenza da manager e dipendenti chiave
- A.6. Rischi connessi alla difficile reperibilità di personale marittimo qualificato
- A.7. Rischi relativi ad operazioni con Parti Correlate
- A.8. Rischi relativi alle informazioni sull'evoluzione del mercato di riferimento
- A.9. Rischi connessi all'attuale mancata adozione dei modelli di organizzazione e gestione ex D.Lgs. 231/2001

B. FATTORI DI RISCHIO RELATIVI ALL'ATTIVITÀ DEL GRUPPO E AL SETTORE IN CUI ESSO OPERA

- B.1. Rischi connessi all'oscillazione del valore delle navi
- B.2. Rischi connessi all'acquisto di navi in costruzione ed alla manutenzione della flotta
- B.3. Rischi connessi alla ciclicità del settore di riferimento e all'andamento di fattori macroeconomici
- B.4. Rischi connessi all'oscillazione della domanda di petrolio
- B.5. Rischi connessi all'operatività nel mercato dei noli
- B.6. Rischi connessi al quadro normativo di riferimento
- B.7. Rischi connessi all'attività internazionale
- B.8. Rischi connessi alla sospensione ovvero interruzione dell'attività lavorativa
- B.9. Rischi connessi alla concentrazione dei clienti, agli eventuali mancati o ritardati pagamenti e al mancato incasso di crediti iscritti a bilancio
- B.10. Rischi connessi all'elevato grado di competitività
- B.11. Rischi connessi al rispetto di standard qualitativi
- B.12. Rischi connessi alla sottoposizione della flotta ad ispezioni e controlli nonché alle procedure per l'ottenimento dello stato di classe

C. FATTORI DI RISCHIO CONNESSI ALL'OFFERTA E AGLI STRUMENTI FINANZIARI OFFERTI

- C.1. Rischi connessi agli impegni di sottoscrizione dell'aumento di capitale e alla parziale esecuzione dello stesso
- C.2. Rischi connessi a problemi generali di liquidità sui mercati e alla possibile volatilità delle azioni della Società
- C.3. Rischi connessi agli effetti diluitivi
- C.4. Rischi connessi alla distribuzione dei dividendi
- C.5. Rischi connessi ai mercati nei quali non è consentita l'Offerta
- C.6. Rischi connessi ai potenziali conflitti di interessi
- C.7. Rischi connessi alla non contendibilità
- C.8. Rischi connessi all'andamento del mercato dei diritti di opzione

B. EMITTENTE, ATTIVITÀ E PRODOTTI

I. L'Emittente

La Società è costituita in Italia in forma di società per azioni ed ha sede legale in Trieste, Corso Italia 31. La Direzione generale, operativa ed amministrativa è sita in Genova Via C.R. Ceccardi 4/28.

Alla Data del Prospetto Informativo, il capitale sociale di Premuda, interamente sottoscritto e versato, è pari ad Euro 70.418.225 ed è suddiviso in n. 140.761.507 azioni ordinarie e n. 74.943 azioni di risparmio, per un totale di n. 140.836.450 azioni del valore nominale di Euro 0,50 ciascuna.

II. Azionariato

La seguente tabella indica gli azionisti che, alla Data del Prospetto Informativo e secondo le risultanze del libro soci, le comunicazioni ufficiali ricevute e le altre informazioni a disposizione della Società, possiedono direttamente o indirettamente Azioni dell'Emittente in misura pari o superiore al 2% del suo capitale sociale:

Azionista	numero azioni detenute	Quota % su capitale con diritto di voto
Investimenti Marittimi	111.033.237 (Azioni ordinarie)	78,88%

Investimenti Marittimi, che detiene il 78,88% del capitale sociale con diritto di voto dell'Emittente (corrispondente al 78,84% dell'intero capitale sociale), è a sua volta controllata da Navigazione Italiana, che detiene il 60% del capitale sociale della stessa e, quindi, controlla indirettamente l'Emittente ai sensi dell'art. 93 del TUF.

III. Consiglio di amministrazione

Il consiglio di amministrazione dell'Emittente in carica alla Data del Prospetto Informativo, composto da 10 membri, è stato nominato dall'assemblea ordinaria del 17 aprile 2008 mediante presentazione di liste, ai sensi dell'art. 19 dello Statuto Sociale e delle norme vigenti, ad eccezione di un amministratore cooptato in data 30 giugno 2008 e successivamente confermato dall'assemblea ordinaria dell'Emittente del 20 aprile 2009. Tutti gli amministratori rimarranno in carica fino all'assemblea ordinaria di approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2010.

Tra i consiglieri, 2 (il presidente, Alcide Rosina, e l'amministratore delegato, Stefano Rosina) sono amministratori esecutivi, mentre gli altri 8 sono amministratori non esecutivi ossia non titolari di deleghe o funzioni direttive nel Gruppo.

I componenti del consiglio di amministrazione della Società alla Data del Prospetto Informativo sono indicati nella tabella che segue:

Nome	Luogo e data di nascita	Carica
Alcide Rosina	Genova, 27 gennaio 1933	Presidente
Giacomo Costa*	Genova, 16 marzo 1929	Vice presidente
Stefano Rosina ¹	Genova, 20 settembre 1960	Amministratore delegato
Raffaele Agrusti**	Casarsa della Delizia (PN), 2 febbraio 1957	Amministratore
Amerigo Borrini**	Trieste, 6 agosto 1948	Amministratore
Antonio Dinia**	Fondi (LT), 6 giugno 1951	Amministratore
Antonio Gozzi**	Chiavari (GE), 15 aprile 1954	Amministratore
Anna Rosina ²	Genova, 16 novembre 1969	Amministratore
Alessandro Zapponini	Roma, 3 maggio 1958	Amministratore
Stefano Zara*	Genova, 11 dicembre 1937	Amministratore

¹ Figlio di Alcide Rosina.

² Figlia di Alcide Rosina.

* Amministratore in possesso dei requisiti di indipendenza di cui al Codice di Autodisciplina e dei requisiti di indipendenza di cui all'art. 148, terzo comma, del TUF.

** Amministratore in possesso dei requisiti di indipendenza di cui all'art. 148, terzo comma, del TUF.

IV. Collegio sindacale

Il collegio sindacale dell'Emittente in carica alla Data del Prospetto Informativo è composto di 3 sindaci effettivi e 2 supplenti, nominati con assemblea ordinaria del 17 aprile 2008 mediante presentazione di liste, ai sensi dell'art. 28 dello Statuto Sociale e delle norme vigenti, e rimarrà in carica per un periodo di tre esercizi fino alla data di approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2010.

I componenti del collegio sindacale della Società alla Data del Prospetto Informativo sono indicati nella tabella che segue:

Nome e Cognome	Carica	Luogo e data di nascita
Alberto Garibotto	Presidente	Chiavari (GE), 14 novembre 1952
Giuseppe Alessio Verni	Sindaco effettivo	Trieste, 5 ottobre 1964
Giorgio Carbone	Sindaco effettivo	Genova, 20 ottobre 1928
Edoardo Lagomarsino	Sindaco supplente	Chiavari (GE), 22 gennaio 1956
Luigi Barberi	Sindaco supplente	Udine, 24 febbraio 1957

V. Alti dirigenti

La seguente tabella riporta le informazioni concernenti gli alti dirigenti dell'Emittente alla Data del Prospetto Informativo.

Nome e Cognome	Funzione	Luogo e data di nascita
Marco Tassara	Direttore Generale e Finanziario	Genova, 11 ottobre 1960
Stefano Rosina	Direttore Generale	Genova, 20 settembre 1960

VI. Società di Revisione

I bilanci consolidati dell'Emittente relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2007, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2009 sono stati assoggettati a revisione contabile completa da parte di Deloitte & Touche. Il bilancio semestrale consolidato abbreviato al 30 giugno 2009 è stato assoggettato a revisione contabile limitata da parte di Deloitte & Touche. Il bilancio semestrale consolidato abbreviato al 30 giugno 2010 è stato assoggettato a revisione contabile limitata da parte di PricewaterhouseCoopers, cui con assemblea ordinaria del 27 aprile 2010 è stato conferito incarico di revisione legale per il periodo 2010-2018, a far data dal 30 giugno 2010. Entrambe dette società di revisione sono iscritte all'Albo Speciale Consob di cui all'articolo 161 TUF.

VII. Attività e settori di attività

L'Emittente è una società di navigazione attiva da oltre 100 anni nel trasporto via mare di merci liquide (petrolio e suoi derivati) e secche (carbone, minerale di ferro, granaglie ecc) alla rinfusa, mediante utilizzo di navi di proprietà ovvero assunte a noleggio da terzi. Nell'ambito di tali attività il Gruppo è inoltre tradizionalmente attivo nella compravendita (asset playing) di navi nuove e/o usate. Più recentemente, il Gruppo è entrato anche nel settore dell'Off-shore petrolifero, disponendo di una unità FPSO stabilmente impiegata su un campo petrolifero marino nell'Australia occidentale.

Alla Data del Prospetto Informativo, il Gruppo Premuda controlla una moderna flotta di elevata qualità composta da 15 navi di proprietà in esercizio e 9 navi in costruzione a cui si sommano 3 unità assunte a noleggio a lungo periodo, con opzioni di acquisto in proprio favore, per un totale di circa 2 milioni di tonnellate di portata lorda. Si evidenzia che 2 unità in esercizio e 2 unità in corso di costruzione fanno capo a società collegate, direttamente o indirettamente partecipate al 50% dall'Emittente.

In particolare, il Gruppo Premuda opera attraverso tre business unit, identificabili in:

- (a) **“Comparto Tanker” (carichi liquidi):** attraverso una flotta di 9 navi di proprietà (di cui 2 di proprietà della collegata Four Jolly S.p.A., partecipata al 50% dall'Emittente) con una capacità di trasporto complessiva di 967.500 TPL;
- (b) **“Comparto Bulk” (carichi secchi):** attraverso una flotta di 5 navi di proprietà e 3 navi assunte a noleggio Time Charter di lungo periodo con una capacità di trasporto complessiva di 457.000 TPL;

(c) “Comparto FPSO” (Off-shore): con l’impiego di una unità FPSO da 80.900 TPL.

Le tabelle sotto riportate evidenziano la suddivisione per singola business unit dei principali dati economici consolidati relativi agli esercizi 2007, 2008 e 2009, ed al primo semestre 2009 e 2010:

Dati economici consolidati (importi in milioni di Euro)	Valori annuali											
	Tanker			Bulk				FPSO			Partite indivise	
	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007
Ricavi base Time Charter (*)	40,0	64,2	73,9	31,9	44,8	15,0	23,3	32,1	33,9	0,4	-	-
Margine di contribuzione flotta	24,1	33,6	35,5	7,6	11,5	7,2	14,0	13,6	18,3	0,4	-	-
Margine su Ricavi base Time Charter	60%	52%	48%	24%	26%	48%	60%	42%	54%	n.a.	n.a.	n.a.
Risultato operativo (**)	(7,7)	21,0	25,4	6,3	7,7	29,2	4,7	(1,2)	5,9	(15,5)	(11,4)	(14,7)
Margine su Ricavi base Time Charter	(19%)	33%	34%	20%	17%	195%	20%	(4%)	18%	n.a.	n.a.	n.a.

(*) I Ricavi base Time Charter rappresentano il fatturato della nave al netto dei costi di viaggio.

(**) Il Risultato operativo comprende anche il risultato dell’attività di compravendita di navi, ed è esposto al netto delle rettifiche di valore per impairment, pari a circa Euro 22,3 milioni nell’esercizio 2009.

Dati economici consolidati (importi in milioni di Euro)	Valori al 30 giugno							
	Tanker		Bulk		FPSO		Partite indivise	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Ricavi base Time Charter (*)	21,2	22,7	22,7	14,6	14,3	15,2	0,6	0,2
Margine di contribuzione flotta	14,9	12,9	7,7	3,5	6,8	9,3	0,6	0,2
Margine su Ricavi base Time Charter	70%	57%	34%	24%	45%	61%	n.a.	n.a.
Risultato operativo (**)	8,7	8,8	4,2	1,4	1,1	1,8	(5,2)	(5,4)
Margine su Ricavi base Time Charter	41%	39%	18%	10%	7%	12%	n.a.	n.a.

(*) I Ricavi base Time Charter rappresentano il fatturato della nave al netto dei costi di viaggio.

(**) Il Risultato operativo comprende anche il risultato dell’attività di compravendita di navi.

Alla data del 30 giugno 2010 il Gruppo impiega complessivamente 321 dipendenti, di cui 77 compresi nel personale amministrativo e 244 compresi nel personale marittimo.

VIII. Strategie e programmi futuri

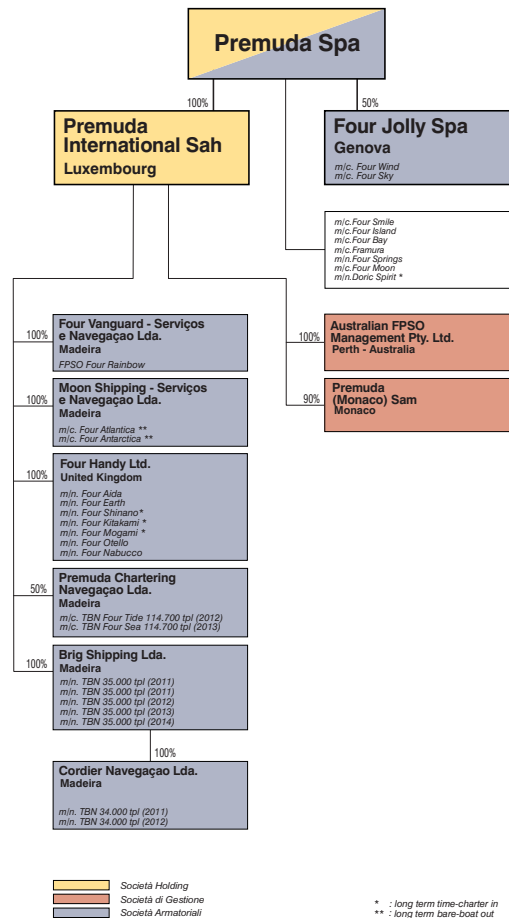
L’attuale strategia del Gruppo mira a consolidare ed espandere l’attività delle proprie *business unit*:

- nel comparto Tanker, concentrando la presenza nel settore delle Aframax, con una particolare attenzione (soprattutto in chiave futura) al settore delle Product Tanker;
- nel comparto Bulk, concentrandosi sui settori delle Handy e delle Handymax;
- nel comparto Off-shore, con l’obiettivo di perseguire l’avvio di almeno un nuovo progetto, auspicabilmente riguardante una unità del tipo FSO.

Per maggiori informazioni in relazione agli investimenti programmati per le tre direttrici di sviluppo sopra indicate, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo 6, Paragrafo 6.1.8.

IX. Struttura del Gruppo

Il grafico di seguito riportato rappresenta le principali società del Gruppo Premuda alla Data del Prospetto Informativo con indicazione della relativa denominazione, Paese di costituzione e quota di capitale detenuta.



X. Operazioni con parti correlate

Le operazioni poste in essere con Parti Correlate al 30 giugno 2010 e al 30 giugno 2009, nonché al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007, sono limitate ai rapporti relativi a servizi commerciali, amministrativi e finanziari intrattenuti dall'Emittente sia con le proprie controllate e collegate sia con altre Parti Correlate.

L'Emittente ritiene che tali operazioni rientrino nella normale gestione d'impresa, nell'ambito dell'attività tipica di ciascun soggetto interessato, e siano regolate a condizioni di mercato. Tuttavia, non vi è garanzia che ove tali operazioni fossero state concluse fra, o con parti terze, le stesse avrebbero negoziato e stipulato i relativi contratti, ovvero eseguito le operazioni stesse, alle medesime condizioni e modalità. Non vi è, inoltre, garanzia che le eventuali future operazioni con Parti Correlate vengano concluse dall'Emittente a condizioni di mercato.

XI. Documenti accessibili al pubblico

Per il periodo di validità del Prospetto Informativo, copia della seguente documentazione sarà a disposizione del pubblico per la consultazione, presso la sede legale dell'Emittente in Trieste, Corso Italia n. 31, la direzione generale e sede amministrativa dell'Emittente in Genova, Via C.R. Ceccardi 4/28, e Borsa Italiana in Milano, Piazza Affari n. 6, in orari d'ufficio e durante i giorni lavorativi, nonché sul sito *internet* dell'Emittente www.premuda.net:

- (a) Statuto dell'Emittente;
- (b) i fascicoli dei bilanci semestrali consolidati abbreviati al 30 giugno 2009 e al 30 giugno 2010 dell'Emittente, redatti in conformità agli IFRS applicabili all'informativa finanziaria infrannuale

(IAS 34), assoggettati a revisione contabile limitata da parte rispettivamente della Società di Revisione e della Nuova Società di Revisione;

- (c) i fascicoli dei bilanci di esercizio e consolidati dell'Emittente al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007, corredati delle relative relazioni degli amministratori sulla gestione, del collegio sindacale e della Società di Revisione;
- (d) il Prospetto Informativo.

C. INFORMAZIONI CONTABILI RILEVANTI

Si riportano di seguito informazioni economiche, patrimoniali, finanziarie, consolidate e selezionate dell'Emittente per i semestri chiusi al 30 giugno 2010 e 30 giugno 2009 e per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007.

Tali informazioni sono tratte:

- dai bilanci semestrali consolidati abbreviati al 30 giugno 2009 e al 30 giugno 2010 dell'Emittente, redatti in conformità agli IFRS applicabili all'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34), assoggettati a revisione contabile limitata da parte rispettivamente di Deloitte & Touche e di PricewaterhouseCoopers;
- dai bilanci consolidati della Società per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007 predisposti in conformità agli IFRS, assoggettati a revisione contabile da parte di Deloitte & Touche.

Tali informazioni e documenti, ove non riportati nel Prospetto Informativo, devono intendersi qui inclusi mediante riferimento ai sensi dell'art. 11, comma 2, della Direttiva 2003/71/CE e dell'art. 28 del Regolamento 809/2004/CE. Tali documenti sono a disposizione del pubblico nei luoghi indicati nella Sezione Prima, Capitolo 24, del Prospetto Informativo.

Le informazioni finanziarie di seguito riportate devono essere lette congiuntamente a quelle riportate nella Sezione Prima, Capitoli 9, 10 e 20 del Prospetto Informativo.

Informazioni finanziarie selezionate relative ai semestri chiusi al 30 giugno 2010 e 30 giugno 2009

Dati di conto economico

Valori espressi in migliaia di Euro	30.06.2010	30.06.2009
Ricavi netti	61.853	56.055
Costi diretti di viaggio	(3.018)	(3.423)
Ricavi base Time Charter	58.835	52.632
Noleggi passivi e altri costi operativi	(28.933)	(26.850)
Margine di contribuzione flotta	29.902	25.782
Utili da alienazione di navi	-	2.757
Costi di struttura e altri costi/ricavi	(8.466)	(9.543)
Ammortamenti	(12.581)	(12.339)
Risultato operativo	8.855	6.657
Partite finanziarie	(2.756)	(2.695)
Rivalutazioni/Svalutazioni di partecipazioni	770	60
Risultato ante imposte	6.869	4.022
Imposte sul reddito	(86)	(70)
Risultato Netto	6.783	3.952
- di cui quota del Gruppo	6.798	3.973
- di cui quota di terzi	(15)	(21)
Utile/(Perdita) per azione in Euro	0,05	0,03
EBITDA (1)	21.436	18.996

(1) L'EBITDA è rappresentato dal Risultato operativo al lordo degli ammortamenti, *impairment* e svalutazioni delle immobilizzazioni materiali e immateriali. Poiché l'EBITDA non è identificato come misura contabile nell'ambito degli IFRS, la determinazione quantitativa dello stesso potrebbe non essere univoca. L'EBITDA è una misura utilizzata dal *management* del Gruppo Premuda per monitorare e valutare l'andamento

operativo dello stesso in quanto non è influenzato dagli effetti dei diversi criteri di determinazione degli imponibili fiscali, dall'ammontare e dalle caratteristiche del capitale impiegato nonché dalle relative politiche di ammortamento. Il criterio di determinazione dell'EBITDA applicato dal Gruppo Premuda potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il suo valore potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi. La tabella di seguito riportata espone la riconciliazione tra il Risultato operativo e l'EBITDA per i periodi di riferimento:

<i>Valori espressi in migliaia di Euro</i>	30.06.2010	30.06.2009
Risultato operativo	8.855	6.657
Ammortamenti	12.581	12.339
EBITDA	21.436	18.996

Dati di stato patrimoniale

<i>Valori espressi in migliaia di Euro</i>	30.06.2010	31.12.2009	30.06.2009
Totale attività non correnti	495.839	430.212	424.482
di cui: Flotta in esercizio	371.797	280.641	271.680
Flotta in costruzione	71.568	102.220	102.265
Fabbricati e altri beni	2.386	2.369	2.614
Partecipazioni	25.345	15.583	7.271
Altre attività finanziarie	24.743	29.399	40.652
Totale attività correnti	71.162	58.712	82.953
di cui: Rimanenze	2.463	3.656	3.408
Crediti commerciali	43.493	39.036	43.193
Attività destinate alla vendita: flotta	-	-	12.338
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	25.206	16.020	24.014
TOTALE ATTIVITÀ	567.001	488.924	507.435
Totale Patrimonio netto	183.549	176.036	201.440
di cui: Quota del Gruppo	183.513	175.985	201.405
Quota di terzi	36	51	35
Totale passività non correnti	296.957	246.872	225.688
di cui: Finanziamenti bancari	291.897	241.283	223.946
Fondi rischi e oneri	4.304	4.779	931
Fondi relativi al personale	756	810	811
Totale passività correnti	86.495	66.016	80.307
di cui: Debiti bancari a breve	48.763	29.830	45.539
Strumenti finanziari derivati	895	957	1.045
Fornitori ed altre passività correnti	36.837	35.229	33.723
Totale passività	383.452	312.888	305.995
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	567.001	488.924	507.435

Dati selezionati relativi all'indebitamento finanziario netto

Di seguito si riportano alcuni dati selezionati relativi all'indebitamento finanziario netto del Gruppo determinati sulla base dello schema previsto dal paragrafo 127 delle raccomandazioni del CESR/05-04b implementative del Regolamento 809/2004/CE. Lo schema completo dell'indebitamento finanziario netto è riportato nella Sezione Prima, Capitolo 10, Paragrafo 10.1 del Prospetto Informativo.

<i>Valori espressi in migliaia di Euro</i>	30.06.2010	31.12.2009	30.06.2009
Totale disponibilità liquide	(25.207)	(16.019)	(24.014)
Totale indebitamento finanziario corrente	49.658	30.787	46.584
Indebitamento finanziario corrente netto	24.451	14.768	22.570
Indebitamento finanziario non corrente	291.897	241.283	223.946
Indebitamento finanziario netto	316.348	256.051	246.516

Si segnala che le analoghe informazioni sulla posizione finanziaria del Gruppo fornite dall'Emittente con i bilanci annuali e con le rilevazioni infrannuali tengono anche conto dei crediti finanziari non correnti che, a

giudizio dell'Emittente, contribuiscono a fornire una rappresentazione più compiuta della situazione finanziaria del Gruppo (si veda al riguardo la Sezione Prima, Capitolo 10, Paragrafo 10.1).

Il raccordo con i dati di bilancio è di seguito riportato.

<i>Valori espressi in migliaia di Euro</i>	30.06.2010	31.12.2009	30.06.2009
Indebitamento finanziario netto	316.348	256.051	246.516
Crediti finanziari non correnti	(24.635)	(29.292)	(40.528)
Indebitamento finanziario netto a bilancio	291.713	226.759	205.988

Dati selezionati del rendiconto finanziario

<i>Valori espressi in migliaia di Euro</i>	Semestre chiuso al 30 giugno	
	2010	2009
Flusso di cassa generato (assorbito) dall'attività operativa	18.864	16.073
Flusso di cassa generato (assorbito) dall'attività di investimento	(81.328)	(57.141)
Flusso di cassa generato (assorbito) dall'attività di finanziamento	52.717	43.572
Flusso di cassa complessivo generato (assorbito) nel periodo	(9.747)	2.504
Indebitamento netto a breve all'inizio del periodo	(13.810)	(24.029)
Indebitamento netto a breve alla fine del periodo*	(23.557)	(21.525)

* Corrispondente alla voce "Totale disponibilità liquide", riportata alla tabella relativa all'indebitamento finanziario netto, depurata della voce di stato patrimoniale "Attività finanziarie correnti" ed al netto della voce di stato patrimoniale "Debiti bancari a breve".

I dati di bilancio al 30 giugno 2010 evidenziano un maggior valore di circa Euro 15,3 milioni delle passività correnti rispetto alle attività correnti cui si prevede di far fronte mediante il cash flow generato dall'attività operativa, tenuto conto della dinamica di rimborso dell'indebitamento esistente e mediante l'utilizzo degli affidamenti e delle linee di credito disponibili.

D. CARATTERISTICHE DELL'OFFERTA E CALENDARIO PREVISTO

I. L'Offerta

L'Offerta consiste in un aumento del capitale sociale, a pagamento e in forma scindibile, per un importo nominale massimo di Euro 23.472.741,50 mediante emissione di massime n. 46.945.483 Nuove Azioni, del valore nominale di Euro 0,50 cadauna. Le Nuove Azioni sono offerte in opzione agli azionisti della Società, ai sensi dell'articolo 2441, primo comma, cod. civ. nel rapporto di n. 1 Nuova Azione ogni n. 3 Azioni possedute. Il prezzo unitario per ciascuna Nuova Azione è di Euro 0,75, di cui Euro 0,25 a titolo di sovrapprezzo.

I diritti di opzione non esercitati entro il 26 novembre 2010 compreso saranno offerti in Borsa dalla Società, ai sensi dell'art. 2441, comma terzo, cod. civ..

L'Aumento di Capitale è stato deliberato dal consiglio di amministrazione della Società con risoluzione del 31 marzo 2010, come successivamente integrata in data 27 agosto 2010, a valere sulla delega conferitagli dall'assemblea straordinaria dei soci dell'Emittente in data 27 giugno 2007 ai sensi dell'articolo 2443 del codice civile. Il medesimo consiglio di amministrazione ha determinato il Prezzo di Offerta pari ad Euro 0,75 e il numero massimo di Nuove Azioni da offrirsi in opzione agli azionisti della Società pari a 46.945.483.

Per maggiori informazioni, si rinvia alla Sezione Seconda, Capitolo 5.

II. Destinatari e mercati dell'Offerta

L'Offerta è rivolta, indistintamente e a parità di condizioni, a tutti gli azionisti ordinari e di risparmio dell'Emittente senza limitazioni o esclusioni del diritto di opzione ed è promossa esclusivamente sul mercato italiano. Essa, quindi, non è né sarà rivolta a soggetti residenti negli Stati Uniti d'America, in Canada, in Giappone ed in Australia – nonché in qualsiasi altro Paese nel quale la promozione dell'Offerta non sia

consentita in assenza di autorizzazioni da parte delle competenti autorità locali o sia in violazione di norme o regolamenti locali (i “Paesi Esclusi”) – con alcun mezzo, non utilizzando quindi né i servizi postali, né alcun altro strumento di comunicazione o di commercio interno o internazionale (ivi inclusi, a titolo esemplificativo, la rete postale, il fax, il telex, la posta elettronica, il telefono ed *internet*) dei Paesi Esclusi, né attraverso alcuno dei mercati regolamentati nazionali dei Paesi Esclusi, né in alcun altro modo. Ogni adesione alla presente Offerta posta in essere, direttamente o indirettamente, in violazione delle limitazioni di cui sopra sarà considerata non valida.

III. Ragioni dell’Offerta ed impiego dei proventi

L’Aumento di Capitale a servizio dell’Offerta è finalizzato a supportare gli obiettivi di consolidamento e di sviluppo della Società e del Gruppo. Più in particolare, l’Aumento di Capitale è finalizzato a porre l’Emittente nella condizione di perseguire – con una struttura più solida, adeguata anche alle particolari condizioni del mercato verificatesi a seguito della crisi che ha interessato i mercati finanziari in generale, e il settore marittimo in particolare – il proprio piano di investimenti e a rafforzare la propria struttura patrimoniale, riducendo così il livello di leverage.

Quanto alla destinazione dei proventi dell’Aumento di Capitale, gli stessi saranno destinati principalmente a sostegno del piano di investimenti posto in essere dal Gruppo fino al 2014. Inoltre, nonostante la Società abbia già organizzato la copertura degli impegni finanziari a breve (navi in consegna entro l’esercizio 2011), i proventi derivanti dall’Aumento di Capitale saranno destinati anche al rafforzamento patrimoniale e finanziario attraverso la riduzione dei debiti finanziari.

A tal proposito, si riporta di seguito una tabella riepilogativa degli impegni finanziari relativi agli investimenti in corso di realizzazione programmati dal Gruppo fino al 2014, anche per il tramite della società collegata Premuda Chartering Navegação Lda. (per maggiori informazioni sugli investimenti in corso di realizzazione si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo 5, Paragrafo 5.2.2).

Impegni finanziari <i>(valori in Dollari USA)</i>	II Sem 2010	I Sem 2011	II Sem 2011	Anno 2012	Anno 2013	Anno 2014	Totale
Handybulk vietnamite	-	10,0 mil	-	12,5 mil	-	-	22,5 mil
Handybulk Coreane	6,8 mil	26,3 mil	20,6 mil	23,3 mil	30,2 mil	23,9 mil	131,1 mil
Totale Dollari USA Gruppo	6,8 mil	36,3 mil	20,6 mil	35,8 mil	30,2 mil	23,9 mil	153,6 mil
Controvalore in Euro (cambio 1,30)	5,2 mil	27,9 mil	15,8 mil	27,5 mil	23,2 mil	18,4 mil	118,1 mil
Aframax Product tanker (quota 50%)	-	3,5 mil	7,0 mil	32,8 mil	24,5 mil	-	67,8 mil
Totale Dollari USA Gruppo e società collegata	6,8 mil	39,8 mil	27,6 mil	68,6 mil	54,7 mil	23,9 mil	221,4 mil
Controvalore in Euro (cambio 1,30)	5,2 mil	30,7 mil	21,2 mil	52,7 mil	42,1 mil	18,4 mil	170,3 mil

Al riguardo si evidenzia che gli introiti netti derivanti dall’Aumento di Capitale (qualora interamente sottoscritto), pari a circa Euro 34,6 milioni, rappresentano il 29% circa degli impegni finanziari residui del Gruppo nei confronti dei cantieri costruttori alla Data del Prospetto Informativo (il 20% circa considerando anche la quota di pertinenza del Gruppo degli impegni residui della società collegata Premuda Chartering Navegação Lda.). Considerando solo la quota di Aumento di Capitale garantita alla Data del Prospetto Informativo, pari a circa Euro 29 milioni (al netto dei costi) (cfr. Sezione Seconda, Capitolo 5, Paragrafo 5.4.3 del Prospetto Informativo), le percentuali sopra riportate si riducono rispettivamente al 25% circa ed al 17% circa.

Per la residua copertura degli investimenti in corso, l’Emittente prevede di ricorrere a finanziamenti bancari a medio/lungo termine, assistiti da ipoteca sulle relative navi, come da prassi di settore, per una quota compresa tra il 60% ed il 70% circa del valore di mercato, delle navi ed ai flussi di cassa generati dalla gestione operativa della flotta, tenuto conto della dinamica di rimborso dell’indebitamento esistente.

Per maggiori informazioni si rinvia alla Sezione Seconda, Capitolo 3, Paragrafo 3.4.

IV. Dati rilevanti dell'Offerta

La tabella che segue riassume i dati rilevanti dell'Offerta.

Dati rilevanti	
Numero delle Nuove Azioni oggetto dell'Offerta	46.945.483
Rapporto di opzione	n. 1 Nuova Azione ogni n. 3 Azioni possedute
Prezzo di Offerta per ciascuna Nuova Azione	Euro 0,75
Controvalore massimo dell'Offerta*	Euro 35.209.112
Numero totale di Azioni componenti il capitale sociale di Premuda post Offerta*	187.781.933
Capitale sociale di Premuda post Offerta*	Euro 93.890.966,50
Percentuale delle Nuove Azioni sul capitale sociale di Premuda post Offerta*	25%

* Assumendo l'integrale sottoscrizione dell'Offerta.

V. Calendario indicativo dell'operazione

L'Offerta si svolgerà secondo il seguente calendario indicativo:

Inizio del Periodo di Offerta e primo giorno di negoziazione dei diritti di opzione	8 novembre 2010
Ultimo giorno dei negoziazione dei diritti di opzione	19 novembre 2010
Termine del Periodo di Offerta e termine ultimo per il pagamento delle Nuove Azioni	26 novembre 2010
Comunicazione dei risultati dell'Offerta	Entro 5 giorni dal termine del Periodo di Offerta

Si rende noto che il calendario dell'Offerta è indicativo e potrebbe subire modifiche al verificarsi di eventi e circostanze indipendenti dalla volontà dell'Emittente, ivi inclusi particolari condizioni di volatilità dei mercati finanziari, che potrebbero pregiudicare il buon esito dell'Offerta. Eventuali modifiche del Periodo di Offerta saranno comunicate al pubblico con apposito avviso da pubblicarsi con le stesse modalità di diffusione del Prospetto Informativo. Resta comunque inteso che l'inizio dell'Offerta avverrà entro e non oltre un mese dalla data di rilascio del provvedimento di autorizzazione alla pubblicazione del Prospetto Informativo da parte di Consob.

I diritti di opzione non esercitati entro il 26 novembre 2010 saranno offerti in Borsa dall'Emittente, per almeno cinque giorni di mercato aperto, ai sensi dell'articolo 2441, comma terzo, del codice civile.

L'adesione all'Offerta avverrà mediante sottoscrizione di moduli appositamente predisposti dagli intermediari autorizzati aderenti al sistema di gestione accentrata gestito da Monte Titoli, i quali conterranno almeno gli elementi di identificazione dell'Offerta e le seguenti informazioni riprodotte con carattere che ne consenta una agevole lettura:

- l'avvertenza che l'aderente può ricevere gratuitamente copia del Prospetto Informativo;
- il richiamo alla Sezione "Fattori di Rischio" nell'introduzione del Prospetto Informativo.

Presso la sede legale, la direzione generale e sede amministrativa dell'Emittente, nonché sul sito *internet* della Società www.premuda.net, sarà inoltre disponibile, per gli intermediari che ne facessero richiesta, un facsimile di modulo di sottoscrizione.

VI. Impegni a sottoscrivere le Nuove Azioni. Accordi di sottoscrizione

In data 21 luglio 2010 la controllante Investimenti Marittimi, che detiene il 78,88% del capitale sociale con diritto di voto (pari al 78,84% dell'intero capitale sociale), ha manifestato la volontà di non sottoscrivere in via diretta i diritti di opzione ad essa spettanti. Investimenti Marittimi ha comunicato di avere in pari data sottoscritto con i propri soci accordi che prevedono l'impegno in capo a questi ultimi ad acquistare i predetti diritti di opzione in proporzione alle partecipazioni da questi ultimi detenute in Investimenti Marittimi stessa.

Gli acquisti avverranno a prezzi di mercato entro tre giorni di borsa aperta a partire dalla data di inizio del periodo di negoziazione dei diritti.

In base a tali accordi:

- i soci Assicurazioni Generali e Duferco Italia Holding, per l'intera quantità dei diritti di opzione acquisiti, hanno assunto l'impegno (i) ad esercitare i diritti di opzione sottoscrivendo le Nuove Azioni e/o (ii) a cederli a loro volta a terzi, subordinatamente all'assunzione di un impegno irrevocabile di esercizio dei medesimi diritti di opzione da parte di questi ultimi;
- il socio Navigazione Italiana, limitatamente al 50% dei diritti di opzione acquisiti, ha assunto l'impegno (i) ad esercitare i diritti di opzione sottoscrivendo le Nuove Azioni e/o (ii) a cederli a sua volta a terzi, subordinatamente all'assunzione di un impegno irrevocabile di esercizio dei medesimi diritti di opzione da parte di questi ultimi. Il residuo 50% dei diritti di opzione acquisiti da Navigazione Italiana rimane nella libera disponibilità della stessa.

Gli impegni a sottoscrivere e/o a far sottoscrivere Nuove Azioni Premuda da parte dei Soci di Investimenti Marittimi sono di seguito riepilogati.

Sottoscrittori	N. Nuove Azioni da sottoscrivere	Incidenza sul controvalore massimo dell'Aumento di Capitale
Navigazione Italiana	11.103.324	23,65%
Assicurazioni Generali	11.103.324	23,65%
Duferco Italia Holding	3.701.108	7,88%
Totale	25.907.756	55,18%

Si segnala che, in caso di integrale sottoscrizione dell'Aumento di Capitale, la partecipazione detenuta da Investimenti Marittimi, nel capitale della Società si ridurrà dal 78,88% al 59,15% del capitale con diritto di voto (dal 78,84% al 59,13% dell'intero capitale sociale).

In aggiunta a quanto precede, in data 15 ottobre 2010, l'Emittente ha sottoscritto con Banca Popolare di Milano, un accordo di garanzia relativo alla sottoscrizione di massime n. 13.500.000 Nuove Azioni, pari al 28,75% del controvalore massimo dell'Aumento di Capitale, per un controvalore totale massimo di Euro 10.125.000, nel caso in cui le stesse non risultassero sottoscritte all'esito dell'eventuale Offerta in Borsa dei diritti inoperti.

L'Impegno dei Soci di Investimenti Marittimi congiuntamente all'impegno di Banca Popolare di Milano copriranno l'83,94% dell'Offerta, ossia complessive massime n. 39.407.756 Nuove Azioni, per un controvalore massimo di Euro 29.555.817.

La seguente tabella illustra la compagine azionaria dell'Emittente nell'ipotesi di integrale sottoscrizione dell'Aumento di Capitale e nel presupposto che i Soci di Investimenti Marittimi sottoscrivano direttamente le azioni di rispettiva pertinenza di cui agli impegni precedentemente illustrati e che Banca Popolare di Milano sia chiamata a sottoscrivere integralmente la quota di Aumento di Capitale dalla stessa garantita.

Azionisti	N. di Azioni ordinarie detenute <i>ante</i> Aumento di Capitale	% del capitale sociale con diritto di voto <i>ante</i> Aumento di Capitale	N. di Azioni ordinarie detenute <i>post</i> Aumento di Capitale	% del capitale sociale con diritto di voto <i>post</i> Aumento di Capitale
Investimenti Marittimi	111.033.237	78,88%	111.033.237	59,15%
Navigazione Italiana	-	-	11.103.324	5,92%
Assicurazioni Generali	-	-	11.103.324	5,92%
Duferco Italia Holding	-	-	3.701.108	1,97%
Banca Popolare di Milano	-	-	13.500.000	7,19%
Altri azionisti	29.728.270	21,12%	37.265.997	19,85%
Totale	140.761.507	100,00%	187.706.990	100,00%

In tale ipotesi, Navigazione Italiana (controllante di Investimenti Marittimi con una quota del 60%) verrebbe a controllare complessivamente, direttamente ed indirettamente, una partecipazione in azioni ordinarie Premuda pari al 65,07% del capitale con diritto di voto (65,03% dell'intero capitale sociale).

Alla Data del Prospetto Informativo, Duferco Italia Holding è controllata, ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, da Duferco Participations Holding Ltd.

Per maggiori informazioni si rinvia alla Sezione Seconda, Capitolo 5, Paragrafo 5.4.3.

VII. Effetti diluitivi

Nel caso di mancato integrale esercizio dei diritti di opzione loro spettanti e di integrale sottoscrizione dell'Aumento di Capitale, gli azionisti della Società titolari di azioni ordinarie che non sottoscrivessero la quota loro spettante subirebbero una diluizione massima della loro partecipazione, in termini percentuali sul capitale sociale, pari al 25%.

Per quanto riguarda gli azionisti di risparmio, l'attribuzione a questi ultimi del diritto di opzione per sottoscrivere azioni ordinarie determina un effetto diluitivo delle partecipazioni detenute dagli azionisti titolari di azioni ordinarie che, peraltro, considerata la ridotta quantità di azioni di risparmio presenti alla Data del Prospetto Informativo, è di non apprezzabile entità.

[QUESTA PAGINA È STATA LASCIATA VOLUTAMENTE BIANCA]

FATTORI DI RISCHIO**FATTORI DI RISCHIO**

L'operazione descritta nel Prospetto Informativo presenta gli elementi di rischio tipici di un investimento in titoli azionari quotati.

Al fine di effettuare un corretto apprezzamento dell'investimento, gli investitori sono invitati a valutare gli specifici fattori di rischio relativi all'Emittente ed alle società del Gruppo, al settore di attività in cui esse operano, nonché agli strumenti finanziari offerti.

I fattori di rischio descritti di seguito devono essere letti congiuntamente alle informazioni contenute nel Prospetto Informativo.

I rinvii alle Sezioni, ai Capitoli ed ai Paragrafi si riferiscono alle Sezioni, ai Capitoli ed ai Paragrafi del Prospetto Informativo.

A. FATTORI DI RISCHIO RELATIVI ALL'EMITTENTE E AL GRUPPO**A.1. Rischi connessi all'esposizione debitoria del Gruppo**

Al 30 giugno 2010 l'esposizione finanziaria netta del Gruppo è pari a circa Euro 316.348 migliaia.

Si riporta, nella tabella di seguito, la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 30 giugno 2010 e 30 giugno 2009, nonché al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007, calcolato in conformità a quanto indicato nel paragrafo n. 127 delle raccomandazioni del CESR/05-04b implementative del Regolamento 809/2004/CE.

<i>Valori espressi in migliaia di Euro</i>	30.06.10	30.06.09	31.12.09	31.12.08	31.12.07
Totale disponibilità liquide	(25.207)	(24.014)	(16.019)	(13.036)	(43.755)
Totale indebitamento finanziario corrente	49.658	46.584	30.787	37.755	28.088
Indebitamento finanziario corrente netto	24.451	22.570	14.768	24.719	(15.667)
Indebitamento finanziario non corrente	291.897	223.946	241.283	167.291	148.670
Indebitamento finanziario netto	316.348	246.516	256.051	192.010	133.003

Si segnala che, a differenza di quanto evidenziato nella tabella sopra riportata, il bilancio consolidato dell'Emittente tiene conto dei crediti finanziari non correnti che, a giudizio dell'Emittente, contribuiscono a fornire una rappresentazione più compiuta della situazione finanziaria del Gruppo (si veda al riguardo la Sezione Prima, Capitolo 10, Paragrafo 10.1).

L'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 30 giugno 2010 è prevalentemente rappresentato da finanziamenti a medio/lungo termine, la maggior parte dei quali assistiti da garanzie reali, generalmente costituite da ipoteche navali come per prassi di settore. Il dettaglio di tali finanziamenti, ripartiti per scadenza, è riportato nella tabella seguente.

FATTORI DI RISCHIO

(Valori espressi in migliaia di Euro)

	Importi scadenti			Totale
	entro 1 anno	oltre 1 fino a 5 anni	oltre 5 anni	
medio/lungo termine:				
BNL				
m/n. Framura	1.514	379	-	1.893
m/n. Framura second mortgage	-	5.000	-	5.000
Zero Coupon Bond	150	-	-	150
Efibanca				
m/nn. Four Island e Four Bay	5.047	8.277	-	13.324
Commerzbank				
m/n. Four Moon	1.392	2.436	-	3.828
Banca IMI				
m/n. Four Springs	2.390	9.557	4.181	16.128
Banca Popolare di Novara				
m/n. Four Smile	2.480	18.596	19.133	40.209
MPS Capital Services				
	-	6.967	-	6.967
Banca IMI – Commerzbank				
FPSO Four Rainbow	5.000	20.000	10.000	35.000
Fortis Bank – NIBC				
m/n. Four Antarctica	2.162	8.648	14.590	25.400
m/n. Four Atlantica	2.162	8.648	15.670	26.480
Unicredit Corporate Banking				
Linea di credito Corporate	-	22.782	-	22.782
Costruzione HR-02	-	7.122	-	7.122
m/n Four Aida	786	3.674	12.911	17.371
m/n Four Nabucco	750	3.508	13.670	17.928
m/n Four Otello	1.195	4.781	11.952	17.928
Banca Carige				
	-	23.416	6.000	29.416
Commerzbank				
	-	30.000	-	30.000
Subtotale medio lungo termine	25.028	183.791	108.107	316.926
Scoperti di c/c e altri	24.630	-	-	24.630
Totale	49.658	183.791	108.107	341.556

Per una analisi dettagliata dei termini e delle condizioni dei singoli contratti di finanziamento (i “**Contratti di Finanziamento**”) si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo 22, Paragrafo 22.1, nonché a quanto riportato nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2009 e nella relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2010 disponibili presso la sede della Società e sul sito *internet* www.premuda.net.

Con riferimento al finanziamento BNL-Zero Coupon Bond indicato in tabella, si precisa che il valore nominale del debito ammonta a Euro 12.017.952 e che esso è garantito da pegno su Zero Coupon Bond decennali emessi dalla stessa Banca Nazionale del Lavoro, aventi un valore nominale corrispondente all’importo del finanziamento medesimo, scadenti contestualmente al finanziamento (6 settembre 2010) e vincolati al rimborso dello stesso, e, in relazione alla diretta correlazione tra le due operazioni, è esposto in bilancio al netto del valore attualizzato a fine periodo di tali *bond* (pari a circa Euro 11,9 milioni al 30 giugno 2010). Alla Data del Prospetto Informativo il finanziamento è stato regolarmente rimborsato.

Si evidenzia che alcuni Contratti di Finanziamento prevedono il rispetto, tra l’altro, di determinati parametri finanziari (c.d. *financial covenants*) in linea con la prassi di mercato, tra i quali: (i) il mantenimento di un minimo patrimonio netto, (ii) il mantenimento di un minimo livello di disponibilità liquide, (iii) il rapporto tra EBITDA e oneri finanziari, (iv) il rapporto tra indebitamento totale e immobilizzazioni materiali a livello consolidato e (v) il rapporto tra debiti finanziari netti (al netto dei crediti finanziari) e patrimonio netto. Il mancato rispetto dei parametri finanziari sopra menzionati costituisce in alcuni casi un *event of default* e potrebbe, pertanto, comportare la risoluzione dei relativi contratti e/o l’obbligo di provvedere al rimborso

FATTORI DI RISCHIO

anticipato delle linee di credito utilizzate. I valori dei parametri finanziari sopra riportati possono, inoltre, influenzare l'entità degli *spread* applicati ai finanziamenti. Alle verifiche effettuate per la predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2009 e, ove richiesto, con riferimento ai dati al 30 giugno 2010, tutti i parametri finanziari risultavano rispettati. Si precisa che un parametro riferito ad un finanziamento concesso da Banca Carige ed un parametro riferito ad un finanziamento concesso da Unicredit risultano marginalmente rispettati; tutti gli altri parametri risultano ampiamente rispettati. Per maggiori informazioni si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo 22, Paragrafo 22.1.

Si segnala, inoltre, che i Contratti di Finanziamento assistiti da ipoteca navale prevedono usualmente che il debito residuo non ecceda una certa percentuale del valore della nave. Alle più recenti verifiche effettuate, tale condizione risultava rispettata con un valore prossimo ai limiti del parametro richiesto, per il finanziamento concesso da Banca Popolare di Novara e, rispettata con ampio margine, per tutti gli altri finanziamenti. Per maggiori informazioni si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo 22, Paragrafo 22.1.

Si evidenzia, inoltre, che, in aggiunta alle garanzie rappresentate da ipoteche navali, tra le garanzie concesse a fronte degli obblighi assunti con i Contratti di Finanziamento sono compresi anche il diritto di pegno su n. 1.800.000 azioni di Premuda International S.A.H. (pari a circa il 35% del capitale sociale di tale controllata), il diritto di pegno su prodotti finanziari a capitale garantito sottoscritti dal Gruppo ed emessi da Commerzbank e l'ipoteca sull'immobile di proprietà dell'Emittente sito in Genova, Via C.R. Ceccardi n. 4.

Con particolare riferimento alle garanzie reali costituite sulle navi, in caso di escussione di tali garanzie a seguito di un inadempimento delle obbligazioni assunte, il Gruppo potrebbe perdere la disponibilità delle relative navi all'interno della propria flotta ovvero i propri diritti nell'ambito dei relativi contratti di impiego, nonché essere esposto ad eventuali richieste risarcitorie avanzate dalle controparti contrattuali.

Si segnala inoltre che, alla data del 15 settembre 2010, gli affidamenti per scoperti di conto corrente a breve del Gruppo ammontano a Euro 15,4 milioni, utilizzati per Euro 6,1 milioni. Alla stessa data sono, inoltre, ancora inutilizzati affidamenti su linee di credito per complessivi Euro 14,5 milioni (di cui Euro 0,5 milioni sulla linea MPS Capital Services illustrata alla Sezione Prima, Capitolo 22, Paragrafo 22.1.6, Euro 7 milioni sulla linea Unicredit Corporate Banking illustrata alla Sezione Prima, Capitolo 22, Paragrafo 22.1.3(a) e Euro 7 milioni sulla linea Banca Popolare di Milano illustrata alla Sezione Prima, Capitolo 22, Paragrafo 22.1.8) e le disponibilità sui conti correnti ammontano a circa Euro 18,2 milioni.

A parziale integrazione di quanto precede, con riferimento all'effettiva utilizzabilità dei circa Euro 42 milioni delle disponibilità rappresentate dalla liquidità, dagli affidamenti di conto corrente e dalle linee di credito non utilizzate, si ricorda che alcuni contratti di finanziamento in essere al 30 giugno 2010 prevedono il mantenimento, a livello consolidato, di un minimo livello di disponibilità liquide di Euro 5 milioni, comprendendo in tale importo anche le linee di credito non utilizzate e, pertanto, solo circa Euro 37 milioni sono effettivamente utilizzabili.

Il puntuale e integrale pagamento dei debiti finanziari dipenderà dalla capacità del Gruppo di generare flussi di cassa positivi ovvero di ottenere nuovi finanziamenti. L'eventuale mancato puntuale rispetto di tutte le scadenze dei debiti finanziari in essere potrebbe comportare la richiesta degli istituti di credito di rimborso immediato dei finanziamenti concessi con conseguenti significativi effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società e del Gruppo.

Per ulteriori informazioni si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo 10, Paragrafo 10.1 e Capitolo 22, Paragrafo 22.1, nonché a quanto riportato nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2009 e nella relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2010 disponibili presso la sede della Società e sul sito *internet* www.premuda.net.

FATTORI DI RISCHIO

A.2. Rischi connessi alla fluttuazione dei tassi di interesse

Il Gruppo è esposto al rischio di tasso di interesse in quanto l'indebitamento finanziario netto è prevalentemente costituito da debiti a tasso variabile.

Alla data del 30 giugno 2010, una parte pari a circa il 28% dell'indebitamento bancario a medio lungo termine è coperta dal rischio di fluttuazione dei tassi di interesse attraverso contratti derivati, aventi durata residua fino a massimo 2,5 anni circa.

In caso di aumento dei tassi di interesse, gli oneri finanziari relativi alla parte di indebitamento non coperta aumenterebbero di conseguenza, con possibili effetti negativi sulla situazione patrimoniale, economica e finanziaria del Gruppo.

Per ulteriori informazioni si rinvia a quanto riportato nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2009 e nella relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2010 disponibili presso la sede della Società e sul sito *internet* www.premuda.net.

A.3. Rischi relativi alle oscillazioni dei tassi di cambio

La valuta di riferimento del bilancio consolidato del Gruppo è l'Euro. Le attività e passività del Gruppo sono esposte a rischi finanziari derivanti dalle variazioni nei tassi di cambio, con particolare riferimento al tasso Euro/Dollaro USA.

Una copertura naturale viene fornita dai bilanci di alcune società del Gruppo redatti direttamente nella valuta statunitense od aventi la valuta statunitense quale valuta funzionale. È, inoltre, politica del Gruppo, limitare, almeno in parte ed ove ne ricorrano i presupposti, i rischi di cambio mediante operazioni di copertura con strumenti finanziari derivati ovvero non derivati (c.d. *natural hedging*).

Le oscillazioni tra le due divise potrebbero, inoltre, influenzare la comparabilità delle grandezze di bilancio e dei risultati dei singoli esercizi.

Per ulteriori informazioni si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo 9, Paragrafo 9.2.1(d), nonché a quanto riportato nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2009 e nella relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2010 disponibili presso la sede della Società e sul sito *internet* www.premuda.net.

A.4. Rischi connessi alla mancanza o possibile insufficienza delle coperture assicurative

L'Emittente svolge attività tali da esporlo al rischio di subire o procurare danni di difficile prevedibilità e/o quantificazione.

A tale proposito, conformemente alla prassi di settore, il Gruppo ha posto in essere coperture assicurative tanto in relazione ad eventuali danni subiti dalle navi di proprietà, quanto attinenti alla responsabilità civile verso i prestatori di lavoro nonché verso persone e cose in generale per tutte le navi a qualsiasi titolo gestite. A tale ultimo riguardo, sono state stipulate polizze assicurative a copertura dei rischi connessi a danni ambientali eventualmente procurati da accidentali inquinamenti imputabili alle stesse.

Più in dettaglio le polizze assicurative includono, fra le altre, le seguenti usuali coperture marittime:

- (a) Polizze "Hull & Machinery – H&M". Ciascuna unità navale di proprietà del Gruppo è assicurata contro i rischi da perdita o danneggiamento per un valore almeno pari al maggiore tra il valore di libro e il valore di mercato.
- (b) Polizze "Protection & Indemnity – P&I". Ciascuna unità navale di proprietà del Gruppo ovvero dallo stesso gestite beneficia di una copertura assicurativa per responsabilità verso terzi inclusi i danni da inquinamento fino a 1 miliardo di Dollari USA (corrispondenti a Euro 770 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) per evento.

FATTORI DI RISCHIO

Sebbene l'Emittente ritenga che i massimali di copertura previsti dalle polizze assicurative stipulate siano in linea con gli standard invalsi per il settore e che, più in generale, la struttura delle coperture assicurative sopra illustrate sia pienamente adeguata a coprire i rischi connessi all'operatività del Gruppo, ove si verificassero eventi per qualsiasi motivo non ricompresi nelle polizze assicurative ovvero tali da cagionare danni aventi un ammontare eccedente i relativi massimali di copertura, il Gruppo sarebbe tenuto a sostenere i relativi oneri con conseguenti effetti negativi sulla situazione patrimoniale, economica e finanziaria del Gruppo stesso. Inoltre, il verificarsi di eventi oggetto di copertura assicurativa potrebbe determinare un aumento dei relativi premi di assicurazione.

Non è, altresì, possibile prevedere se in futuro continueranno ad essere disponibili le coperture assicurative in relazione ai rischi sopra indicati o se tali coperture saranno disponibili a costi ragionevoli

Per ulteriori informazioni si veda la Sezione Prima, Capitolo 6, Paragrafo 6.2.7.

A.5. Rischi connessi alla dipendenza da *manager* e dipendenti chiave

Il Gruppo annovera alcune figure chiave che, grazie all'esperienza maturata nel settore ed alla profonda conoscenza dell'attività del Gruppo, conseguita nel corso di rapporti pluriennali, hanno contribuito in maniera determinante al successo dello stesso. Dalla abilità e dal coinvolgimento delle figure chiave dipendono, in parte, i risultati futuri del Gruppo.

La capacità di attrarre e trattenere personale qualificato da parte del Gruppo costituisce uno degli elementi che contribuisce al raggiungimento di determinati risultati.

Qualora una o più figure chiave dovessero interrompere la propria collaborazione con il Gruppo e quest'ultimo non fosse in grado di attrarre ulteriore personale qualificato, si potrebbe verificare il rischio che lo stesso non riesca a sostituirle tempestivamente con figure egualmente qualificate ed idonee ad assicurare, anche nel breve periodo, il medesimo apporto, con conseguenti effetti negativi sull'attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Per ulteriori informazioni si veda la Sezione Prima, Capitolo 14.

A.6. Rischi connessi alla difficile reperibilità di personale marittimo qualificato

L'Emittente, in ragione dell'elevato grado di specializzazione richiesto agli operatori del settore, si avvale, sulla base di contratti di lavoro a tempo determinato rinnovati ciclicamente conformemente alla prassi di mercato, di personale marittimo particolarmente qualificato di difficile reperibilità.

A tale riguardo, il Gruppo ha attuato una politica di fidelizzazione del proprio personale marittimo attraverso:

- (a) il sostenimento dei costi relativi ai corsi di aggiornamento professionale obbligatori e la promozione di ulteriori corsi di formazione rispondenti alle specifiche necessità aziendali; e
- (b) l'approvazione di un sistema retributivo aziendale caratterizzato da componenti incentivanti per comandanti e direttori di macchina e di un sistema premiante esteso ad alcuni componenti dell'equipaggio particolarmente professionalizzati basato sui c.d. premi di reimbarco.

Alla luce della suddetta politica di fidelizzazione, il tasso di reimbarco (i.e. la percentuale di reimpiego dello stesso personale marittimo in viaggi successivi) nel corso dell'anno 2009 per gli ufficiali è risultato superiore all'80%.

Tuttavia, qualora, a dispetto delle iniziative di fidelizzazione sopra illustrate, il Gruppo non riuscisse a rinnovare un consistente numero dei predetti rapporti contrattuali e riscontrasse particolari difficoltà ad attrarre in sostituzione altri marittimi particolarmente qualificati, ciò potrebbe incidere negativamente sull'attività dell'Emittente e/o del Gruppo.

Per ulteriori informazioni si veda la Sezione Prima, Capitolo 6, Paragrafo 6.1.6 e 6.2.7.

FATTORI DI RISCHIO

A.7. Rischi relativi ad operazioni con Parti Correlate

L'Emittente ha intrattenuto, ed intrattiene tuttora, rapporti di natura commerciale, finanziaria e di consulenza con Parti Correlate.

Alla Data del Prospetto Informativo tali rapporti, a giudizio dell'Emittente, non assumono significativa rilevanza economica e prevedono condizioni in linea con quelle di mercato. Tuttavia non vi è garanzia che ove tali operazioni fossero state concluse fra, o con parti terze, le stesse avrebbero negoziato e stipulato i relativi contratti, ovvero eseguito le operazioni stesse, alle medesime condizioni e modalità. Non vi è, inoltre, garanzia che le eventuali future operazioni con Parti Correlate vengano concluse dall'Emittente a condizioni di mercato.

Per ulteriori informazioni si veda la Sezione Prima, Capitolo 19.

A.8. Rischi relativi alle informazioni sull'evoluzione del mercato di riferimento

Il Prospetto Informativo contiene informazioni e dati, anche prospettici, in merito ai settori in cui il Gruppo opera (si veda Sezione Prima, Capitolo 6, Paragrafo 6.2 e Capitolo 12, Paragrafo 12.1), formulati ovvero assunti dalla Società sulla base della specifica conoscenza del settore, di informazioni pubbliche non sottoposte a verifica indipendente da parte della Società ed il ricorso a *broker* o *data provider* del settore (tra i quali Banchemo Costa e Clarkson).

Tali informazioni potrebbero, tuttavia, non rappresentare correttamente i mercati di riferimento, la loro evoluzione, nonché gli effettivi sviluppi dell'attività del Gruppo, a causa di rischi noti ed ignoti, incertezze ed altri fattori enunciati, fra l'altro, nella presente Sezione "*Fattori di Rischio*".

A.9. Rischi connessi all'attuale mancata adozione dei modelli di organizzazione e gestione ex D.Lgs. 231/2001

Alla Data del Prospetto Informativo l'Emittente non ha implementato il modello organizzativo previsto dal D. Lgs. 231/2001. La Società potrebbe, pertanto, risultare esposta al rischio di eventuali sanzioni previste dalla normativa sulla responsabilità amministrativa degli enti. Alla Data del Prospetto Informativo l'Emittente ha già avviato le procedure di verifica interna per la definizione delle modalità per l'attuazione delle previsioni di cui al D. Lgs. 231/2001.

Per ulteriori informazioni si veda la Sezione Prima, Capitolo 16, Paragrafo 16.4.

B. FATTORI DI RISCHIO RELATIVI ALL'ATTIVITÀ DEL GRUPPO E AL SETTORE IN CUI ESSO OPERA

B.1. Rischi connessi all'oscillazione del valore delle navi

Il mercato marittimo in cui opera il Gruppo è caratterizzato da una elevata volatilità nei valori dei noli e – conseguentemente – delle navi. Il valore delle navi potrebbe essere soggetto ad oscillazioni dovute ad una serie di fattori, ivi inclusi: variazione delle condizioni economiche e di mercato che influiscono sull'andamento del settore dei trasporti via mare; tipologia e dimensioni delle navi disponibili; possibilità di utilizzazione di altre modalità di trasporto; incrementi nell'offerta di navi; costo delle nuove navi; entrata in vigore di nuove disposizioni legislative o di natura regolamentare relative all'acquisto ovvero alla gestione delle navi; livello di mercato dei noli; obblighi relativi alla necessità di adeguamento delle navi vetuste ai requisiti posti dalla normativa applicabile ovvero dagli standard di mercato; evoluzioni tecnologiche nella progettazione delle navi e nell'armamento delle stesse; oscillazioni dei tassi di cambio delle valute straniere (in particolare, del tasso di cambio Euro/Dollaro).

In considerazione della perdurante situazione di crisi economico-finanziaria a livello globale che, tra l'altro, ha comportato una significativa riduzione della redditività e dei valori delle navi, il Gruppo ha ritenuto

FATTORI DI RISCHIO

opportuno effettuare, in sede di approvazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2009, l'*impairment test* sul valore della propria flotta.

A seguito dell'*impairment test* effettuato è emersa la necessità di rettificare, in diminuzione, il valore di cinque unità navali, per un importo complessivamente pari a circa Euro 22,3 milioni. Si precisa che, in applicazione dei principi contabili internazionali, tale svalutazione viene effettuata con riferimento al valore recuperabile delle navi inteso quale il maggiore tra il valore di mercato ed il valore d'uso delle stesse. Nel caso specifico, la svalutazione è stata effettuata con riferimento al valore d'uso calcolato internamente dall'Emittente, che è risultato superiore al valore di mercato delle navi, come desumibile da informazioni pubblicamente disponibili (e.g. *data provider* Clarkson), senza richiedere specifiche valutazioni di mercato delle singole navi.

Tale valore potrebbe essere suscettibile di ripresa positiva qualora in futuro dovessero mutare le circostanze sulla base delle quali è stata effettuata la rettifica in diminuzione del valore (e alla Data del Prospetto Informativo alcuni segnali – tra cui i valori di mercato delle principali tipologie di navi rilevati dal *data provider* Clarkson ed il rafforzamento del Dollaro USA nei confronti dell'Euro – appaiono orientati in tal senso), ma non si può escludere che, nell'ambito della predisposizione di futuri bilanci, possa emergere la necessità di effettuare ulteriori svalutazioni.

Inoltre, qualora, per qualsiasi ragione, il Gruppo dovesse cedere delle navi di proprietà nel corso di una congiuntura negativa di mercato per i prezzi di tali navi, il Gruppo stesso potrebbe incorrere in una perdita che potrebbe influire negativamente sull'attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria dello stesso.

Al contrario, qualora il Gruppo decida di procedere all'acquisto di ulteriori navi durante una congiuntura positiva di mercato, il prezzo d'acquisto potrebbe subire un incremento, influenzando così negativamente sull'attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria dello stesso.

Per ulteriori informazioni circa l'*impairment test* effettuato, si rinvia a quanto riportato nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2009 disponibile presso la sede della Società e sul sito *internet* www.premuda.net.

B.2. Rischi connessi all'acquisto di navi in costruzione ed alla manutenzione della flotta

La strategia del Gruppo si basa prevalentemente sulla crescita e sul ringiovanimento della propria flotta, attraverso l'acquisto di navi usate di recente costruzione ovvero la stipula di contratti per la costruzione di nuove unità navali. Alla Data del Prospetto Informativo il Gruppo ha in essere impegni per la costruzione di n. 7 nuove unità bulk-carrier da 34/35.000 TPL per un impegno complessivo di circa 153,6 milioni di Dollari USA (corrispondenti a circa Euro 118,2 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) a cui debbono essere aggiunti gli impegni assunti, per la costruzione di n. 2 nuove unità Aframax Product Tanker da 114.700 TPL, da parte di una società partecipata al 50%, per un impegno complessivo di circa 135,5 milioni di Dollari USA (corrispondenti a circa Euro 104,4 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010), di cui 67,8 milioni di Dollari USA (corrispondenti a circa Euro 52,2 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) di pertinenza del Gruppo.

Si segnala che al fine di ottenere una più omogenea distribuzione temporale delle entrate in esercizio delle nuove costruzioni e di meglio distribuire nel tempo gli impegni finanziari alle stesse correlati, è stata recentemente raggiunta col cantiere coreano SPP una intesa per il differimento delle date di consegna di tre delle cinque nuove unità allo stesso commissionate. Tale accordo non prevede contropartite economiche.

In virtù dei contratti di costruzione viene richiesto al Gruppo di effettuare pagamenti sulla base dello stato di avanzamento dei lavori con versamento del saldo alla consegna della nave. Pertanto, l'acquisto di nuove navi

FATTORI DI RISCHIO

richiede l'investimento di ingenti capitali a fronte dei quali il Gruppo sarà in grado di generare flussi di cassa solo successivamente alla consegna delle navi e della loro entrata in esercizio.

Al 30 giugno 2010 gli anticipi già pagati dal Gruppo ai cantieri e gli ulteriori costi già sostenuti per le navi in corso di costruzione (valorizzazione al cambio di 1,2271 registrato al 30 giugno 2010) ammontavano a circa Euro 71,6 milioni e gli impegni ulteriori per la copertura degli investimenti in fase di realizzazione erano pari a circa Euro 125,1 milioni, distribuiti in un arco temporale di circa 4 anni (per maggiori informazioni si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo 5, Paragrafo 5.2.2).

Alla stessa data gli anticipi già pagati e gli ulteriori costi già sostenuti da parte della società collegata Premuda Chartering Navegação Lda., partecipata al 50% da Premuda International S.A.H., (valorizzazione al cambio di 1,2271 registrato al 30 giugno 2010) ammontavano a circa Euro 12,9 milioni (di cui Euro 6,45 di pertinenza del Gruppo) ed i relativi impegni futuri erano pari a circa Euro 110,6 milioni (di cui circa Euro 55,3 di pertinenza del Gruppo) distribuiti in un arco temporale di 3 anni.

Qualora il Gruppo non dovesse essere in grado di adempiere alle obbligazioni assunte ai sensi dei contratti di acquisto delle navi in costruzione potrebbe non essere in grado di recuperare, in tutto o in parte, le somme già corrisposte in esecuzione dei relativi contratti ed essere chiamato a rispondere degli eventuali ulteriori danni.

Qualora i cantieri costruttori non fossero in grado di adempiere alle proprie obbligazioni, il Gruppo potrebbe essere costretto a cancellare i contratti di costruzione, reclamando la restituzione delle somme già corrisposte, degli altri costi sostenuti, e degli eventuali ulteriori danni. Ad eccezione degli importi direttamente corrisposti al cantiere, coperti da apposite "refund guarantees", il Gruppo potrebbe non essere in grado di recuperare gli ulteriori costi sostenuti ed i danni derivanti dalla cancellazione dei contratti.

Inoltre, il Gruppo deve sostenere significative spese per la manutenzione delle navi di proprietà. Le principali voci di costo relative alla manutenzione delle navi sono rappresentate dalle spese di carenaggio o da quelle connesse a lavori di riparazione o modifica delle navi. In particolare, ogni nave di proprietà del Gruppo viene sottoposta a carenaggio mediamente ogni 30 mesi. I costi di manutenzione di volta in volta sostenuti dal Gruppo possono essere influenzati negativamente da eventi quali (i) aumenti del costo del lavoro e dei materiali, (ii) ammodernamenti tecnologici delle navi, (iii) modiche normative o regolamentari in materia di sicurezza, tutela dell'ambiente e concorrenza.

Per ulteriori informazioni relativamente ai principali contratti di costruzione in essere, si veda la Sezione Prima, Capitolo 22, Paragrafo 22.3.

B.3. Rischi connessi alla ciclicità del settore di riferimento e all'andamento di fattori macroeconomici

Il Gruppo opera nel settore dei trasporti marittimi di carichi liquidi e secchi alla rinfusa nonché nel settore dell'Off-shore, settori tutti caratterizzati da marcata ciclicità e strettamente correlati all'andamento di fattori macroeconomici e ad eventi sociopolitici che esulano dal controllo del Gruppo, quali, tra gli altri, l'andamento dell'economia mondiale, il verificarsi di conflitti bellici, gli atti di terrorismo e/o pirateria, nonché l'inasprimento della disciplina normativa e regolamentare applicabile in materia di sicurezza e tutela dell'ambiente, eventi tutti che influenzano le tariffe per il trasporto e il noleggio e che, pertanto, possono avere un impatto negativo sull'attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

La gravissima crisi economica registrata a partire dalla fine dell'esercizio 2008 a livello globale, ha determinato – dopo anni di continua crescita dei traffici marittimi – una contrazione nella domanda del settore dei trasporti ed ha influito negativamente sul settore armatoriale in una fase di forte esposizione sul fronte degli impegni commerciali e della realizzazione di nuove navi, determinando l'insorgenza di situazioni di "default" anche da parte di primari operatori del settore, sia armatori sia noleggiatori, in

FATTORI DI RISCHIO

precedenza considerati pienamente affidabili. Ciò ha comportato una maggiore difficoltà di accesso al credito bancario, per larga parte dell'esercizio 2009, riducendo le disponibilità finanziarie per gli operatori di settore, soprattutto in relazione agli investimenti in corso di realizzazione. La situazione appare migliorata nei primi mesi del 2010, ma qualora tale miglioramento non dovesse consolidarsi, in futuro si potrebbero ripresentare difficoltà nel reperimento delle risorse finanziarie rappresentate tradizionalmente dai mutui navali di lungo periodo, a sostegno dei nuovi investimenti.

In sintesi, il perdurare di una negativa situazione economica e finanziaria o un mancato consolidamento nella ripresa della domanda di trasporto, potrebbero avere un significativo impatto sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Per ulteriori informazioni si veda la Sezione Prima, Capitolo 6, Paragrafo 6.2.

B.4. Rischi connessi all'oscillazione della domanda di petrolio

I ricavi generati dal Gruppo negli esercizi 2007, 2008 e 2009 in relazione all'attività di trasporto di petrolio e prodotti derivati, hanno rappresentato, rispettivamente, circa il 63%, il 48% ed il 44% dei ricavi netti consolidati.

Il mercato del petrolio e prodotti derivati è caratterizzato da fenomeni di ciclicità e volatilità ed è condizionato da diversi fattori che esulano dal controllo del Gruppo, tra i quali (i) competitività delle forme alternative di energia, (ii) evoluzioni della tecnica di estrazione del petrolio e dei livelli di efficienza dei processi di raffinazione dello stesso, (iii) il contesto politico ed economico a livello globale, (iv) attacchi terroristici, (v) modifiche normative o regolamentari in materia di tutela dell'ambiente e (vi) gravi eventi naturali.

Significativi mutamenti nei livelli di domanda ed offerta del petrolio e prodotti derivati potrebbero avere riflessi negativi sulle tariffe di trasporto e di noleggio delle navi cisterna e, di conseguenza, avere un impatto negativo sull'attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società e del Gruppo.

Per ulteriori informazioni si veda si veda la Sezione Prima, Capitolo 6, Paragrafo 6.2.2.

B.5. Rischi connessi all'operatività nel mercato dei noli

Nell'ambito della propria operatività nel mercato dei trasporti internazionali il Gruppo è esposto al rischio che le controparti contrattuali, in forza di disposizioni di legge ovvero in applicazione di specifiche clausole contrattuali, possano risolvere anticipatamente i relativi contratti ovvero che gli stessi noleggiatori non adempiano alle loro obbligazioni.

Tipiche cause di risoluzione del contratto di noleggio sono rappresentate da eventi quali la requisizione della nave noleggiata, il mancato rispetto dei termini di consegna al noleggiatore, la mancata corrispondenza delle prestazioni della nave noleggiata con le caratteristiche contrattualmente previste nonché la perdita (o sostanziale perdita) della nave stessa.

Inoltre, la capacità dei noleggiatori di adempiere alle proprie obbligazioni contrattuali dipende da una serie di fattori che esulano dal controllo del Gruppo.

L'eventuale risoluzione anticipata per gli eventi sopra menzionati o l'inadempimento contrattuale dei noleggiatori potrebbero avere ripercussioni negative sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Non è poi possibile prevedere se, alla scadenza dei contratti di noleggio, le controparti rinnoveranno o meno il relativo contratto o se, in caso di rinnovo, possano essere concordate condizioni favorevoli. Inoltre, qualora i noleggiatori dispongano di opzioni per rinnovare i contratti, non è possibile prevedere se le stesse saranno o meno esercitate; è comunque ragionevole prevedere che le opzioni verrebbero esercitate qualora le rate di

FATTORI DI RISCHIO

nolo risultassero inferiori rispetto a quelle correnti di mercato all'esercizio dell'opzione stessa. Qualora alla scadenza degli attuali contratti di noleggio le condizioni di mercato dovessero essere particolarmente negative, il Gruppo potrebbe non essere in grado di noleggiare le navi a condizioni soddisfacenti ovvero potrebbe non essere in grado di noleggiarle affatto.

Nell'ipotesi in cui si dovessero verificare gli eventi sopra descritti, questi potrebbero avere ripercussioni negative sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società e del Gruppo.

Per ulteriori informazioni relativamente ai principali contratti di noleggio in essere, si veda la Sezione Prima, Capitolo 22, Paragrafo 22.2.

B.6. Rischi connessi al quadro normativo di riferimento

Il settore in cui opera il Gruppo è regolamentato in modo sempre più stringente, anche in ambito internazionale, per quanto concerne le caratteristiche tecniche dei mezzi nautici impiegati, il loro periodico controllo, la qualità della loro gestione (con particolare riguardo alla protezione e alla sicurezza ambientale).

Inoltre, un sempre maggior numero di nazioni nel mondo ha introdotto e/o ha in programma di introdurre particolari vincoli all'accesso nei propri porti e al largo delle proprie coste da parte di navi di vecchia concezione, non in regola con le nuove normative (ambientali, di sicurezza ecc.).

Eventuali violazioni delle applicabili normative comunitarie, domestiche ed internazionali potrebbero comportare sanzioni civili ed amministrative, nonché l'obbligo di eseguire attività di regolarizzazione i cui costi e responsabilità potrebbero riflettersi negativamente sull'attività del Gruppo e sui suoi risultati. Inoltre, l'introduzione di nuove norme, ovvero la modifica di quelle esistenti, potrebbe comportare la necessità di sostenere costi imprevisti o limitare l'operatività del Gruppo con conseguenti effetti negativi sui risultati economici, sulla situazione finanziaria e sulle prospettive del Gruppo.

In particolare, il recente avvenimento occorso alla piattaforma Deepwater Horizon nel Golfo del Messico e le sue conseguenze a livello ambientale potrebbero comportare delle ripercussioni a livello globale nel settore della perforazione Off-shore nonché del trasporto del petrolio e suoi derivati. Non è escluso che da tale evento possa derivare un inasprimento delle disposizioni applicabili in materia di tutela ambientale in tali settori, sia a livello internazionale sia a livello dei singoli Paesi, con conseguenti possibili effetti negativi sui risultati economici, sulla situazione finanziaria e sulle prospettive del Gruppo.

Per ulteriori informazioni si veda la Sezione Prima, Capitolo 6, Paragrafo 6.3.

B.7. Rischi connessi all'attività internazionale

Il Gruppo svolge la propria attività in diversi Paesi con una strategia volta ad intensificare la propria presenza sui mercati internazionali.

In ragione della rilevanza delle attività svolte a livello internazionale, il Gruppo è esposto a rischi derivanti dai rapporti tra Stati, dalla differenziazione della normativa di riferimento applicabile ai servizi del Gruppo, dalla regolamentazione sul credito, dalle normative fiscali e, in generale, dalla situazione macroeconomica, politica e sociale di ciascuno dei Paesi in cui il Gruppo svolge la propria attività.

Tuttavia, l'Emittente ritiene che lo sviluppo dell'attività internazionale del Gruppo e la possibilità di trasferire liberamente le proprie basi operative (non essendo le navi soggette a vincoli territoriali) comporta una progressiva minore esposizione verso i rischi propri dei singoli Paesi.

Per ulteriori informazioni si veda la Sezione Prima, Capitolo 6.

FATTORI DI RISCHIO**B.8. Rischi connessi alla sospensione ovvero interruzione dell'attività lavorativa**

Qualora si verificassero guasti tecnici ovvero siano richiesti interventi di manutenzione non previsti in relazione ad una o più delle navi appartenenti alla flotta del Gruppo, tali eventi potrebbero comportare sospensioni ovvero interruzioni nella gestione di tali unità. Qualora le interruzioni dovessero protrarsi eccessivamente, in taluni casi è prevista la facoltà di risoluzione del contratto di impiego della nave stessa da parte dei noleggiatori.

Il verificarsi delle suddette eventuali sospensioni ovvero interruzioni potrebbe incidere negativamente sull'attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

B.9. Rischi connessi alla concentrazione dei clienti, agli eventuali mancati o ritardati pagamenti e al mancato incasso di crediti iscritti a bilancio

I ricavi del Gruppo presentano un elevato livello di concentrazione in ordine alla clientela. In particolare, nell'esercizio 2009, i ricavi base Time Charter relativi ai rapporti con i primi 3 clienti sono stati pari, rispettivamente a circa Euro 23,4 milioni, Euro 11,4 milioni e Euro 11,1 milioni, rappresentando nel complesso il 48% circa del totale iscritto a bilancio.

L'elevato livello di concentrazione della clientela è principalmente riconducibile alle caratteristiche del mercato di riferimento in cui i ricavi derivano da un numero limitato di transazioni generalmente di valore consistente.

L'eventuale ritardato o mancato pagamento dei corrispettivi da parte dei principali clienti potrebbe comportare effetti negativi sull'attività e la situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società e del Gruppo. Tale rischio è tuttavia mitigato dal fatto che le condizioni dei contratti di nolo normalmente conclusi dal Gruppo prevedono pagamenti anticipati per quanto riguarda i noleggi a tempo e pagamenti entro fine scarica per quanto riguarda i viaggi Spot.

Si segnala, peraltro, che il Gruppo al 31 dicembre 2009 vanta circa Euro 11 milioni di crediti pregressi verso ENI Australia relativi a periodi di mancata produzione dell'unità FPSO Four Rainbow. L'Emittente ritiene che le cause della mancata produzione siano addebitabili al noleggiatore. Poiché le negoziazioni per una definizione benevola della questione, fino alla Data del Prospetto Informativo, non hanno avuto esito, l'Emittente ritiene probabile l'avvio di un formale contenzioso il cui esito potrebbe comportare il non integrale recupero degli importi iscritti a bilancio.

Inoltre, in relazione alla stessa unità, al 31 dicembre 2009 il Gruppo vantava crediti per rimborsi assicurativi relativi a danni subiti per avaria, ancora da liquidare, per circa Euro 8,6 milioni. A seguito di difficoltà sollevate per la liquidazione di tali danni da parte degli assicuratori, è stato effettuato un accantonamento di Euro 2,5 milioni ad apposito fondo rischi. Alla Data del Prospetto Informativo, a seguito di incassi parziali nel frattempo intervenuti, il credito si è ridotto a circa Euro 4,6 milioni (Euro 2,1 milioni al netto del citato accantonamento), ma (come già riportato nella relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2010) per l'incasso di tale credito residuo è stato necessario l'avvio di una azione legale, da cui potrebbe derivare un mancato integrale incasso del credito stesso.

Per ulteriori informazioni relativamente a procedimenti giudiziari e arbitrali, si veda la Sezione Prima, Capitolo 20, Paragrafo 20.5.

B.10. Rischi connessi all'elevato grado di competitività

I mercati in cui opera il Gruppo sono altamente competitivi per la presenza di numerosi operatori a livello nazionale ed internazionale, molti dei quali aventi dimensioni e disponibilità di risorse finanziarie significativamente superiori a quelle del Gruppo.

FATTORI DI RISCHIO

Inoltre, l'evoluzione della domanda di mercato potrebbe spingere altri soggetti ad operare nel mercato in cui è attivo il Gruppo o far sì che alcuni grandi operatori già presenti nel settore espandano la propria attività determinando un ulteriore incremento della concorrenza.

L'incremento della concorrenza ed il conseguente inasprimento del contesto competitivo potrebbero avere un impatto negativo sull'attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società e del Gruppo.

Per ulteriori informazioni si veda la Sezione Prima, Capitolo 6, Paragrafo 6.2.

B.11. Rischi connessi al rispetto di *standard* qualitativi

Il Gruppo è tenuto al rispetto di determinati *standard* qualitativi, di sicurezza e protezione ambientale con riferimento all'attività dallo stesso svolta, con particolare riguardo al trasporto di carichi liquidi.

In aggiunta alle certificazioni obbligatorie ai sensi del Codice ISM, l'Emittente ha ottenuto dall'American Bureau of Shipping, tutte le certificazioni SQE (*Safety, Quality, Environment*), ISO 9001-2008 e ISO 14001-2004 secondo i più rigorosi *standard* internazionali di sicurezza, qualità e protezione ambientale.

Il mancato rispetto dei predetti *standard* espone il Gruppo al rischio di non ottenere l'accettazione delle navi da parte delle società petrolifere e, conseguentemente, da parte dei principali noleggiatori o dei terminali portuali con possibili effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

L'Emittente ritiene che, alla Data del Prospetto Informativo, la Società abbia adottato *standard* qualitativi, di sicurezza e protezione ambientale in linea con la migliore prassi di mercato.

Per ulteriori informazioni si veda la Sezione Prima, Capitolo 6, Paragrafi 6.1.1 e 6.1.4.

B.12. Rischi connessi alla sottoposizione della flotta ad ispezioni e controlli nonché alle procedure per l'ottenimento dello stato di classe

L'attività di trasporto marittimo in ambito internazionale è soggetta ad un elevato numero di controlli ed ispezioni, periodiche e non programmate, operate sia da soggetti pubblici (come l'autorità di bandiera ovvero autorità portuali o costiere appartenenti a stati diversi da quello di registrazione della nave) che da soggetti privati (quali clienti, ed in particolare le Major Oil Companies per le navi cisterna, società di assicurazioni, P&I Clubs ed enti di classificazione).

Relativamente ai controlli ed alle ispezioni operati da soggetti pubblici, tali procedure consistono (a) in rigorose ispezioni doganali e di sicurezza nelle nazioni di partenza, di arrivo e di transito delle navi, ovvero (b) in ispezioni volte al rilascio di permessi e certificazioni necessari per l'operatività dell'unità navale. Le ispezioni doganali e di sicurezza possono determinare sequestri del carico, ritardi nelle procedure di carico, scarico, traversata o consegna del carico stesso, escussione di dazi, multe o altre penalità contro esportatori o importatori e, in taluni casi, contro corrieri, mentre l'eventuale formulazione di rilievi durante ispezioni volte al rilascio di permessi e certificazioni richieste per l'operatività della nave può portare al fermo della stessa.

Per quanto attiene alle ispezioni e controlli operati da soggetti privati, l'esperimento di tali procedure è legato (a) alla necessità per clienti e banche di verificare il rispetto da parte delle società di navigazione dei contratti in essere ovvero l'idoneità della flotta al trasporto del carico, nonché (b) all'ottenimento ovvero al mantenimento dello stato di classe (consistente nella certificazione, rilasciata da una società di classificazione, che la nave sia stata costruita e mantenuta in conformità a quanto stabilito da parte della società di classificazione medesima).

Per quanto attiene alle verifiche poste in essere dai clienti e/o dalle banche, qualora il Gruppo non sia in possesso di permessi, licenze e certificati validi, ovvero non garantisca o mantenga certificazioni relative alla revisione condotta dai propri clienti, ciò potrebbe influire negativamente sulla capacità del Gruppo stesso di

FATTORI DI RISCHIO

impiegare regolarmente le proprie navi (anche a seguito dell'esperimento di azioni di risoluzione o recesso da parte dei noleggiatori ovvero del mancato rinnovo dei contratti di noleggio esistenti), ovvero sulla possibilità per gli istituti finanziatori di far rilevare una fattispecie di inadempimento contrattuale, con conseguente richiesta di rimborso dei finanziamenti concessi.

Per quanto attiene, invece, alle verifiche praticate dalle società di classificazione, esse sono funzionali all'ottenimento e mantenimento dello stato di classe che costituisce condizione imprescindibile per l'utilizzazione commerciale di tale unità navale da parte del Gruppo nonché per l'osservanza degli obblighi contrattuali relativi ai contratti di finanziamento stipulati per l'acquisto delle relative navi. A tale riguardo, qualora le società di classificazione innalzino i criteri di valutazione connessi al rinnovo dello stato di classe, tale fenomeno potrebbe incidere negativamente sulla situazione economico-patrimoniale e finanziaria della società armatoriale.

Ciascuno di tali fattori sopra illustrati può dunque influire negativamente sull'attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società e del Gruppo.

Per ulteriori informazioni si veda la Sezione Prima, Capitolo 6, Paragrafi 6.1.4 e 6.1.6

C. FATTORI DI RISCHIO CONNESSI ALL'OFFERTA E AGLI STRUMENTI FINANZIARI OFFERTI**C.1. Rischi connessi agli impegni di sottoscrizione dell'aumento di capitale e alla parziale esecuzione dello stesso**

L'Aumento di Capitale è stato deliberato fino all'ammontare complessivo massimo, complessivo di sovrapprezzo, di Euro 35.209.112. I proventi dell'Aumento di Capitale saranno destinati a sostegno del piano di investimenti posto in essere dal Gruppo.

Si segnala che, l'Azionista Investimenti Marittimi ha comunicato di aver assunto l'impegno a cedere i diritti di opzione ad esso spettanti, corrispondenti al 78,84% del capitale sociale, a favore dei propri azionisti, i quali hanno a loro volta assunto, in via non solidale, impegni di sottoscrizione per sé o soggetti da nominare, per il 70% dei diritti di opzione acquisiti da Investimenti Marittimi, pari al 55,18% del controvalore massimo dell'Aumento di Capitale.

In aggiunta a quanto precede, in data 15 ottobre 2010, l'Emittente ha sottoscritto con Banca Popolare di Milano un accordo di garanzia relativo alla sottoscrizione di massime n. 13.500.000 Nuove Azioni, pari al 28,75% del controvalore massimo dell'Aumento di Capitale, per un controvalore totale massimo di Euro 10.125.000, nel caso in cui le stesse non risultassero sottoscritte all'esito dell'eventuale Offerta in Borsa dei diritti inoptati.

L'Impegno dei Soci di Investimenti Marittimi congiuntamente all'impegno di Banca Popolare di Milano copriranno l'83,94% dell'Offerta, ossia complessive massime n. 39.407.756 Nuove Azioni, per un controvalore massimo di Euro 29.555.817

L'Aumento di Capitale è, pertanto, assistito solo parzialmente da un consorzio di garanzia e non vi è, quindi, la certezza che lo stesso verrà integralmente sottoscritto.

L'Emittente ritiene, peraltro, che, anche in caso di mancata sottoscrizione dell'Aumento di Capitale per la parte non coperta dai predetti impegni di sottoscrizione, i proventi raccolti, unitamente all'abituale supporto del sistema creditizio, saranno comunque sufficienti al fine della realizzazione del piano di investimenti sopra indicato.

Per ulteriori informazioni si veda la Sezione Seconda, Capitolo 5, Paragrafo 5.4.3.

FATTORI DI RISCHIO

C.2. Rischi connessi a problemi generali di liquidità sui mercati e alla possibile volatilità delle azioni della Società

Le Nuove Azioni presentano gli elementi di rischio propri di un investimento in azioni quotate della medesima natura. I possessori di Azioni hanno la possibilità di liquidare il proprio investimento mediante la vendita sul Mercato Telematico Azionario. Tuttavia, tali titoli potrebbero presentare problemi di liquidità, a prescindere dall'Emittente o dall'ammontare delle Azioni, in quanto le richieste di vendita potrebbero non trovare adeguate e tempestive contropartite.

Inoltre, il prezzo di mercato delle Azioni potrebbe subire notevoli fluttuazioni in relazione a una serie di fattori che esulano dal controllo dell'Emittente; in alcune circostanze, pertanto il prezzo di mercato potrebbe non riflettere i reali risultati del Gruppo.

Nell'ambito dell'Offerta, inoltre, alcuni azionisti della Società potrebbero decidere di non esercitare i propri diritti di opzione e di venderli sul mercato. Ciò potrebbe avere un effetto negativo sul prezzo di mercato delle Azioni.

C.3. Rischi connessi agli effetti diluitivi

L'Aumento di Capitale è offerto in opzione a tutti gli azionisti della Società e, pertanto, non vi sono effetti diluitivi in termini di quota percentuale di partecipazione al capitale sociale nei confronti di quegli azionisti dell'Emittente che decideranno di sottoscrivere l'Aumento di Capitale per la parte di loro competenza. Gli azionisti dell'Emittente che invece decidessero di non sottoscrivere l'Aumento di Capitale per la parte di loro competenza vedrebbero diluita la propria partecipazione. La percentuale massima di tale diluizione è pari al 25%.

A tale proposito si segnala che l'azionista di riferimento, Investimenti Marittimi, non intende sottoscrivere direttamente l'Aumento di Capitale per la parte di propria spettanza, ma ha già raggiunto un'intesa con i propri azionisti per la cessione della totalità dei diritti di opzione di propria spettanza e per la sottoscrizione, in proprio o mediante accordi con terzi già impegnatisi in tal senso, del 70% della quota di propria spettanza. Si segnala, inoltre, che, in caso di integrale sottoscrizione dell'Aumento di Capitale, la partecipazione detenuta da Investimenti Marittimi nel capitale della Società si ridurrà dal 78,84% al 59,13%.

Per ulteriori informazioni si veda la Sezione Seconda, Capitolo 9.

C.4. Rischi connessi alla distribuzione dei dividendi

La Società, con riguardo agli esercizi cui si riferiscono le informazioni finanziarie inserite nel Prospetto Informativo, ha distribuito i seguenti dividendi:

- Esercizio 2007: Euro 0,06 per azione ordinaria (Euro 0,07 per azione di risparmio) distribuiti a maggio 2008 a cui si è aggiunto un dividendo straordinario di Euro 0,06 per Azione (sia ordinaria sia di risparmio) distribuito nel dicembre 2007 per celebrare il centenario della Società;
- Esercizio 2008: Euro 0,02 per azione ordinaria (Euro 0,03 per azione di risparmio) distribuiti a maggio 2009;
- Esercizio 2009: Euro 0,02 per azione ordinaria (Euro 0,03 per azione di risparmio) distribuiti a maggio 2010.

Eventuali future distribuzioni di dividendi ed il loro ammontare dipenderanno dagli utili futuri dell'Emittente, dalla situazione finanziaria, dai flussi di cassa, dalle necessità di capitale circolante, dagli investimenti e da altri fattori, incluso il rispetto dei requisiti relativi alla riserva legale minima. Pertanto, la Società non può garantire che saranno distribuiti dividendi in futuro.

Per ulteriori informazioni si veda la Sezione Prima, Capitolo 20, Paragrafo 20.4.

FATTORI DI RISCHIO**C.5. Rischi connessi ai mercati nei quali non è consentita l'Offerta**

L'Offerta è rivolta, indistintamente e a parità di condizioni, agli azionisti della Società ed è promossa esclusivamente sul mercato italiano.

Essa, quindi, non è né sarà rivolta con alcun mezzo a soggetti residenti negli Stati Uniti d'America, in Canada, in Giappone ed in Australia, nonché in qualsiasi altro Paese nel quale la promozione dell'Offerta non sia consentita in assenza di autorizzazioni da parte delle competenti autorità (i "Paesi Esclusi"). Non saranno quindi utilizzati né i servizi postali, né alcun altro strumento di comunicazione o di commercio interno o internazionale dei Paesi Esclusi (ivi inclusi, a titolo esemplificativo, la rete postale, il fax, il telex, la posta elettronica, il telefono ed *internet*). Agli azionisti della Società non residenti in Italia potrebbe essere preclusa la vendita dei diritti di opzione relativi alle Azioni e/o l'esercizio di tali diritti ai sensi della normativa straniera a loro eventualmente applicabile.

Si consiglia pertanto agli azionisti dell'Emittente e a coloro che intendono aderire all'Offerta di richiedere specifici pareri in materia, prima di intraprendere qualsiasi azione. Qualora l'Emittente dovesse riscontrare che l'esercizio dei diritti di opzione relativi alle Azioni possa violare la legge e/o i regolamenti negli altri Paesi, si riserva il diritto di non considerarne valido l'esercizio.

Per ulteriori informazioni si veda la Sezione Seconda, Capitolo 5, Paragrafo 5.2.1.

C.6. Rischi connessi ai potenziali conflitti di interessi

Banca Akros, che ricopre il ruolo di advisor finanziario in relazione all'Offerta, si trova in una situazione di potenziale conflitto di interessi, in relazione a quanto di seguito descritto.

Banca Akros appartiene al gruppo Bipiemme – Banca Popolare di Milano che intrattiene rapporti di credito ordinario con l'Emittente e che, in particolare, è capofila di un *pool* di banche che hanno stipulato una linea di credito *revolving* a favore dell'Emittente per un importo massimo complessivo di Euro 20 milioni, di cui una quota pari al 32,5% è stata concessa da Banca Popolare di Milano.

Si segnala inoltre che, in data 15 ottobre 2010, l'Emittente ha sottoscritto con Banca Popolare di Milano, un accordo di garanzia relativo alla sottoscrizione di massime n. 13.500.000 Nuove Azioni, pari al 28,75% del controvalore massimo dell'Aumento di Capitale, per un controvalore totale massimo di Euro 10.125.000, nel caso in cui le stesse non risultassero sottoscritte all'esito dell'eventuale Offerta in Borsa dei diritti inopinati (si veda Sezione Seconda, Capitolo 5, Paragrafo 5.4.3 del Prospetto Informativo).

Per ulteriori informazioni sul finanziamento erogato dal gruppo Bipiemme – Banca Popolare di Milano, si veda la Sezione Prima, Capitolo 22, Paragrafo 22.1.

C.7. Rischi connessi alla non contendibilità

Alla Data del Prospetto Informativo l'Emittente è controllata direttamente da Investimenti Marittimi, che detiene il 78,88% del capitale sociale con diritto di voto dell'Emittente (corrispondente al 78,84% dell'intero capitale sociale). Investimenti Marittimi è a sua volta controllata da Navigazione Italiana, che detiene il 60% del capitale sociale della stessa e, quindi, controlla indirettamente l'Emittente ai sensi dell'art. 93 del TUF.

Successivamente all'Offerta, tenuto già conto di quanto indicato al fattore di rischio C3 che precede, l'Emittente continuerà ad essere controllata indirettamente da Navigazione Italiana tramite Investimenti Marittimi. La Società, pertanto, non sarà contendibile.

Per ulteriori informazioni si veda la Sezione Prima, Capitolo 7, Paragrafo 7.1.

FATTORI DI RISCHIO

C.8. Rischi connessi all'andamento del mercato dei diritti di opzione

I diritti di opzione sulle Nuove Azioni oggetto dell'Offerta potranno essere negoziati solo sul MTA, dall'8 novembre 2010 al 26 novembre 2010, estremi compresi. Tuttavia, tali diritti potrebbero presentare problemi di liquidità, a prescindere dall'Emittente o dall'ammontare degli stessi diritti, in quanto le richieste di vendita potrebbero non trovare adeguate e tempestive contropartite. Il prezzo di negoziazione dei diritti di opzione potrebbe essere soggetto a significative oscillazioni in funzione, tra l'altro, del prezzo dell'andamento di mercato delle Nuove Azioni e/o della cessione dei diritti di opzione sul mercato da parte degli azionisti aventi diritto.

Per ulteriori informazioni si veda la Sezione Seconda, Capitolo 5.

SEZIONE PRIMA

[QUESTA PAGINA È STATA LASCIATA VOLUTAMENTE BIANCA]

1 PERSONE RESPONSABILI

1.1 Persone responsabili del Prospetto Informativo

Premuda assume la responsabilità della completezza e veridicità dei dati e delle notizie contenuti nel Prospetto Informativo.

1.2 Dichiarazione di responsabilità

Il Prospetto Informativo è conforme al modello depositato presso Consob in data 4 novembre 2010 a seguito di comunicazione dell'avvenuto rilascio del provvedimento di autorizzazione alla pubblicazione con nota del 3 novembre 2010, protocollo n. 10091143.

Premuda dichiara che, avendo adottato tutta la ragionevole diligenza a tale scopo, le informazioni nello stesso contenute sono, per quanto di propria conoscenza, conformi ai fatti e non presentano omissioni tali da alterarne il senso.

2 REVISORI LEGALI DEI CONTI

2.1 Revisori contabili dell'Emittente

I bilanci consolidati dell'Emittente relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2007, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2009 sono stati assoggettati a revisione contabile completa da parte di Deloitte & Touche S.p.A., con sede legale in Milano, Via Tortona, 25, iscritta al n. 46 dell'Albo Speciale Consob di cui all'art. 161 TUF e al n. 132587 del Registro dei Revisori Contabili ai sensi del D.Lgs. 27 gennaio 1992, n. 88.

Deloitte & Touche ha emesso le proprie relazioni per ciascuno degli esercizi sopra indicati rispettivamente in data 28 marzo 2008, 31 marzo 2009 e 9 aprile 2010.

Non vi sono stati, rispetto ai bilanci dell'Emittente sopra menzionati, rilievi o rifiuti di attestazione da parte di Deloitte & Touche.

Deloitte & Touche ha, inoltre, svolto la verifica della regolare tenuta della contabilità sociale e della corretta rilevazione dei fatti di gestione nelle scritture contabili dell'Emittente per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2007, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2009 ex art. 155, comma 1, lettera a) del TUF.

Il bilancio semestrale consolidato abbreviato al 30 giugno 2009 è stato assoggettato a revisione contabile limitata da parte di Deloitte & Touche che ha emesso la propria relazione in data 6 agosto 2009, senza rilievi o rifiuti di attestazione.

Si segnala che con assemblea ordinaria del 27 aprile 2010 è stato conferito incarico di revisione legale per il periodo 2010-2018, a far data dal 30 giugno 2010, alla società PricewaterhouseCoopers S.p.A., con sede in Milano, Via Monte Rosa n. 91, iscritta al n. 43 dell'Albo Speciale Consob di cui all'art. 161 TUF e al n. 119644 del Registro dei Revisori Contabili ai sensi del D.Lgs. 27 gennaio 1992, n. 88.

Il bilancio semestrale consolidato abbreviato al 30 giugno 2010 è stato assoggettato a revisione contabile limitata da parte di PricewaterhouseCoopers che ha emesso la propria relazione in data 27 agosto 2010, senza rilievi o rifiuti di attestazione.

2.2 Informazioni sui rapporti con la società di revisione

Relativamente al periodo cui si riferiscono le informazioni finanziarie contenute nel Prospetto Informativo, non è intervenuta alcuna revoca dell'incarico conferito dall'Emittente alla Società di Revisione né la Società di Revisione ha rinunciato all'incarico stesso.

3 INFORMAZIONI FINANZIARIE SELEZIONATE

PREMESSA

Nel presente Capitolo vengono fornite le informazioni finanziarie selezionate dell'Emittente per i semestri chiusi al 30 giugno 2010 e 30 giugno 2009 e per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007.

Tali informazioni sono tratte:

- dai bilanci semestrali consolidati abbreviati al 30 giugno 2009 e al 30 giugno 2010 dell'Emittente, redatti in conformità agli IFRS applicabili all'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34), assoggettati a revisione contabile limitata da parte rispettivamente di Deloitte & Touche e di PricewaterhouseCoopers;
- dai bilanci consolidati della Società per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007 predisposti in conformità agli IFRS, assoggettati a revisione contabile da parte di Deloitte & Touche.

Tali informazioni e documenti, ove non riportati nel Prospetto Informativo, devono intendersi qui inclusi mediante riferimento ai sensi dell'art. 11, comma 2, della Direttiva 2003/71/CE e dell'art. 28 del Regolamento 809/2004/CE. Tali documenti sono a disposizione del pubblico nei luoghi indicati nella Sezione Prima, Capitolo 24, del Prospetto Informativo.

Le informazioni finanziarie di seguito riportate devono essere lette congiuntamente a quelle riportate nella Sezione Prima, Capitoli 9, 10 e 20, del Prospetto Informativo.

L'Emittente ha ritenuto di omettere le informazioni finanziarie riferite ai dati individuali della Società ritenendo che le stesse non forniscano elementi aggiuntivi significativi rispetto a quelli consolidati del Gruppo.

Si include di seguito una tabella contenente l'indicazione delle pagine delle principali sezioni dei bilanci annuali a stampa, che agevola la lettura dell'informativa contabile sopramenzionata inclusa mediante riferimento.

	Relazione sulla gestione	Schemi di bilancio	Note di commento e criteri	Relazione della Società di Revisione	Relazione del Collegio Sindacale
Bilancio consolidato 2007	pagg. 105-121	pagg. 123-129	pagg. 131-167	pagg. 173-175	pagg. 169-171
Bilancio di esercizio 2007	pagg. 29-45	pagg. 47-53	pagg. 55-93	pagg. 101-103	pagg. 95-99
Bilancio consolidato 2008	pagg. 107-125	pagg. 127-133	pagg. 135-178	pagg. 179-181	pagg. 97-102
Bilancio di esercizio 2008	pagg. 29-45	pagg. 47-53	pagg. 55-95	pagg. 103-105	pagg. 97-102
Bilancio consolidato 2009	pagg. 113-131	pagg. 133-139*	pagg. 141-193	pagg. 195-197	pagg. 101-107
Bilancio di esercizio 2009	pagg. 29-45	pagg. 47-53	pagg. 55-99	pagg. 109-111	pagg. 101-107

* Il prospetto di stato patrimoniale "patrimonio netto e passività" a pag 135 del bilancio consolidato 2009 contiene alcuni errori materiali relativi all'esercizio 2008, esposto a fini comparativi. Riferirsi pertanto al bilancio consolidato dell'esercizio 2008, pag. 129.

3.1 Informazioni finanziarie selezionate relative ai semestri chiusi al 30 giugno 2010 e 30 giugno 2009

Dati di conto economico

<i>Valori espressi in migliaia di Euro</i>	30.06.2010	30.06.2009
Ricavi netti	61.853	56.055
Costi diretti di viaggio	(3.018)	(3.423)
Ricavi base Time Charter	58.835	52.632
Noleggi passivi e altri costi operativi	(28.933)	(26.850)
Margine di contribuzione flotta	29.902	25.782
Utili da alienazione navi	-	2.757
Costi di struttura e altri costi/ricavi	(8.466)	(9.543)
Ammortamenti	(12.581)	(12.339)
Risultato operativo	8.855	6.657
Partite finanziarie	(2.756)	(2.695)
Rivalutazioni/Svalutazioni di partecipazioni	770	60
Risultato ante imposte	6.869	4.022
Imposte sul reddito	(86)	(70)
Risultato Netto	6.783	3.952
- di cui quota del Gruppo	6.798	3.973
- di cui quota di terzi	(15)	(21)
Utile/(Perdita) per azione in Euro	0,05	0,03
EBITDA (1)	21.436	18.996

- (1) L'EBITDA è rappresentato dal Risultato operativo al lordo degli ammortamenti, *impairment* e svalutazioni delle immobilizzazioni materiali e immateriali. Poiché l'EBITDA non è identificato come misura contabile nell'ambito degli IFRS, la determinazione quantitativa dello stesso potrebbe non essere univoca. L'EBITDA è una misura utilizzata dal *management* del Gruppo Premuda per monitorare e valutare l'andamento operativo dello stesso in quanto non è influenzato dagli effetti dei diversi criteri di determinazione degli imponibili fiscali, dall'ammontare e dalle caratteristiche del capitale impiegato nonché dalle relative politiche di ammortamento. Il criterio di determinazione dell'EBITDA applicato dal Gruppo Premuda potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il suo valore potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi. La tabella di seguito riportata espone la riconciliazione tra il Risultato operativo e l'EBITDA per i periodi di riferimento:

<i>Valori espressi in migliaia di Euro</i>	30.06.2010	30.06.2009
Risultato operativo	8.855	6.657
Ammortamenti	12.581	12.339
EBITDA	21.436	18.996

Dati di stato patrimoniale

<i>Valori espressi in migliaia di Euro</i>	30.06.2010	31.12.2009	30.06.2009
Totale attività non correnti	495.839	430.212	424.482
di cui: Flotta in esercizio	371.797	280.641	271.680
Flotta in costruzione	71.568	102.220	102.265
Fabbricati e altri beni	2.386	2.369	2.614
Partecipazioni	25.345	15.583	7.271
Altre attività finanziarie	24.743	29.399	40.652
Totale attività correnti	71.162	58.712	82.953
di cui: Rimanenze	2.463	3.656	3.408
Crediti commerciali	43.493	39.036	43.193
Attività destinate alla vendita: flotta	-	-	12.338
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	25.206	16.020	24.014
TOTALE ATTIVITÀ	567.001	488.924	507.435
Totale Patrimonio netto	183.549	176.036	201.440
di cui: Quota del Gruppo	183.513	175.985	201.405
Quota di terzi	36	51	35
Totale passività non correnti	296.957	246.872	225.688
di cui: Finanziamenti bancari	291.897	241.283	223.946
Fondi rischi e oneri	4.304	4.779	931
Fondi relativi al personale	756	810	811
Totale passività correnti	86.495	66.016	80.307
di cui: Debiti bancari a breve	48.763	29.830	45.539
Strumenti finanziari derivati	895	957	1.045
Fornitori ed altre passività correnti	36.837	35.229	33.723
Totale passività	383.452	312.888	305.995
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	567.001	488.924	507.435

Dati selezionati relativi all'indebitamento finanziario netto

Di seguito si riportano alcuni dati selezionati relativi all'indebitamento finanziario netto del Gruppo determinati sulla base dello schema previsto dal paragrafo n. 127 delle raccomandazioni del CESR/05-04b implementative del Regolamento 809/2004/CE. Lo schema completo dell'indebitamento finanziario netto è riportato nella Sezione Prima, Capitolo 10, Paragrafo 10.1 del Prospetto Informativo.

<i>Valori espressi in migliaia di Euro</i>	30.06.2010	31.12.2009	30.06.2009
Totale disponibilità liquide	(25.207)	(16.019)	(24.014)
Totale indebitamento finanziario corrente	49.658	30.787	46.584
Indebitamento finanziario corrente netto	24.451	14.768	22.570
Indebitamento finanziario non corrente	291.897	241.283	223.946
Indebitamento finanziario netto	316.348	256.051	246.516

Si segnala che le analoghe informazioni sulla posizione finanziaria del Gruppo fornite dall'Emittente con i bilanci annuali e con le rilevazioni infrannuali tengono anche conto dei crediti finanziari non correnti che, a giudizio dell'Emittente, contribuiscono a fornire una rappresentazione più compiuta della situazione finanziaria del Gruppo (si veda al riguardo la Sezione Prima, Capitolo 10, Paragrafo 10.1).

Il raccordo con i dati di bilancio è di seguito riportato.

<i>Valori espressi in migliaia di Euro</i>	30.06.2010	31.12.2009	30.06.2009
Indebitamento finanziario netto	316.348	256.051	246.516
Crediti finanziari non correnti	(24.635)	(29.292)	(40.528)
Indebitamento finanziario netto a bilancio	291.713	226.759	205.988

Dati selezionati del rendiconto finanziario

Valori espressi in migliaia di Euro	Semestre chiuso al 30 giugno	
	2010	2009
Flusso di cassa generato (assorbito) dall'attività operativa	18.864	16.073
Flusso di cassa generato (assorbito) dall'attività di investimento	(81.328)	(57.141)
Flusso di cassa generato (assorbito) dall'attività di finanziamento	52.717	43.572
Flusso di cassa complessivo generato (assorbito) nel periodo	(9.747)	2.504
Indebitamento netto a breve all'inizio del periodo	(13.810)	(24.029)
Indebitamento netto a breve alla fine del periodo*	(23.557)	(21.525)

* Corrispondente alla voce "Totale disponibilità liquide", riportata alla tabella relativa all'indebitamento finanziario netto, depurata della voce di stato patrimoniale "Attività finanziarie correnti" ed al netto della voce di stato patrimoniale "Debiti bancari a breve".

I dati di bilancio al 30 giugno 2010 evidenziano un maggior valore di circa Euro 15,3 milioni delle passività correnti rispetto alle attività correnti cui si prevede di far fronte mediante il *cash flow* generato dall'attività operativa, tenuto conto della dinamica di rimborso dell'indebitamento esistente e mediante l'utilizzo degli affidamenti e delle linee di credito disponibili.

3.2 Informazioni finanziarie selezionate relative agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007

Dati di conto economico

Valori espressi in migliaia di Euro	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007
Ricavi netti	101.909	150.609	133.050
Costi diretti di viaggio	(6.325)	(9.492)	(10.298)
Ricavi base Time Charter	95.584	141.117	122.752
Noleggi passivi	(25.110)	(44.478)	(25.755)
Costi operativi	(24.363)	(37.902)	(36.106)
Margine di contribuzione Flotta	46.111	58.737	60.891
Utili da alienazione di navi	8.363	-	28.583
Costi di struttura e altri costi/ricavi	(20.188)	(18.520)	(19.729)
Ammortamenti	(24.240)	(24.138)	(23.809)
Rettifiche di valore per <i>impairment</i>	(22.310)	-	-
Risultato operativo	(12.264)	16.079	45.936
Partite finanziarie	(6.756)	(11.752)	(9.886)
Rivalutazioni/Svalutazioni partecipazioni	(258)	(20)	(291)
Risultato ante imposte	(19.278)	4.307	35.759
Imposte sul reddito	(530)	(571)	(528)
Risultato Netto	(19.808)	3.736	35.231
- di cui quota del Gruppo	(19.803)	3.750	33.118
- di cui quota di terzi	(5)	(14)	2.113
Utile per azione in Euro	(0,140)	0,027	0,235
EBITDA (1)	34.286	40.217	69.745

(1) L'EBITDA è rappresentato dal Risultato operativo al lordo degli ammortamenti, *impairment* e svalutazioni delle immobilizzazioni materiali e immateriali. Poiché l'EBITDA non è identificato come misura contabile nell'ambito degli IFRS, la determinazione quantitativa dello stesso potrebbe non essere univoca. L'EBITDA è una misura utilizzata dal *management* del Gruppo Premuda per monitorare e valutare l'andamento operativo dello stesso in quanto non è influenzato dagli effetti dei diversi criteri di determinazione degli imponibili fiscali, dall'ammontare e dalle caratteristiche del capitale impiegato nonché dalle relative politiche di ammortamento. Il criterio di determinazione dell'EBITDA applicato dal Gruppo Premuda potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il suo valore potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi. La tabella di seguito riportata espone la riconciliazione tra il Risultato operativo e l'EBITDA per gli esercizi di riferimento:

Valori espressi in migliaia di Euro	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007
Risultato operativo	(12.264)	16.079	45.936
Ammortamenti	24.240	24.138	23.809
<i>Impairment</i> e svalutazioni	22.310	-	-
EBITDA	34.286	40.217	69.745

Dati di stato patrimoniale

<i>Valori espressi in migliaia di Euro</i>	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007
Totale attività non correnti	430.212	379.467	347.565
di cui: Flotta in esercizio	280.641	260.522	273.105
Flotta in costruzione	102.220	82.508	46.863
Fabbricati e altri beni	2.369	2.259	1.656
Partecipazioni	15.583	2.212	57
Altre attività finanziarie	29.399	31.966	25.884
Totale attività correnti	58.712	56.666	70.646
di cui: Rimanenze	3.656	2.734	4.222
Crediti commerciali	39.036	40.896	22.669
Attività finanziarie correnti	-	239	282
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	16.020	12.797	43.473
TOTALE ATTIVITÀ	488.924	436.133	418.211
Totale Patrimonio netto	176.036	198.159	207.508
di cui: Capitale Sociale	70.418	70.418	70.418
Riserve	30.529	30.529	30.529
Utili a nuovo	94.841	93.406	73.373
Risultato dell'esercizio (quota del Gruppo)	(19.803)	3.750	33.118
Subtotale Quota del Gruppo	175.985	198.103	207.438
Quota di Terzi	51	56	70
Totale passività non correnti	246.872	169.650	150.223
di cui: Finanziamenti bancari	241.283	167.291	148.670
Fondi rischi e oneri	4.779	1.522	614
Fondi relativi al personale	810	837	939
Totale passività correnti	66.016	68.324	60.480
di cui: Debiti bancari a breve	29.830	36.826	28.088
Strumenti finanziari derivati	957	929	-
Fornitori ed altre passività correnti	35.229	30.569	32.392
Totale passività	312.888	237.974	210.703

Dati selezionati relativi alla posizione/indebitamento finanziario netto

Di seguito si riportano alcuni dati selezionati dell'indebitamento finanziario netto determinato sulla base dello schema previsto dal paragrafo n. 127 delle raccomandazioni del CESR/05-04b implementative del Regolamento 809/2004/CE. Lo schema completo della posizione finanziaria netta è riportato nella Sezione Prima, Capitolo 10, Paragrafo 10.1 del Prospetto Informativo.

<i>Valori espressi in migliaia di Euro</i>	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007
Totale disponibilità liquide	(16.019)	(13.036)	(43.755)
Totale indebitamento finanziario corrente	30.787	37.755	28.088
Indebitamento finanziario corrente netto	14.768	24.719	(15.667)
Indebitamento finanziario non corrente	241.283	167.291	148.670
Indebitamento finanziario netto	256.051	192.010	133.003

Si segnala che le analoghe informazioni sulla posizione finanziaria del Gruppo fornite dall'Emittente con i bilanci annuali e con le rilevazioni infrannuali tengono anche conto dei crediti finanziari non correnti che, a giudizio dell'Emittente, contribuiscono a fornire una rappresentazione più compiuta della situazione finanziaria del Gruppo (si veda al riguardo la Sezione Prima, Capitolo 10, Paragrafo 10.1).

Il raccordo con i dati di bilancio è di seguito riportato.

<i>Valori espressi in migliaia di Euro</i>	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007
Indebitamento finanziario netto	256.051	192.010	133.003
Crediti finanziari non correnti	(29.292)	(31.888)	(25.799)
Indebitamento finanziario netto a bilancio	226.759	160.122	107.204

Dati selezionati del rendiconto finanziario

<i>Valori espressi in migliaia di Euro</i>	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2009	2008	2007
Flusso di cassa generato (assorbito) dall'attività operativa	33.857	18.738	38.005
Flusso di cassa generato (assorbito) dall'attività di investimento	(90.301)	(47.940)	11.094
Flusso di cassa generato (assorbito) dall'attività di finanziamento	66.663	(10.212)	(51.307)
Flusso di cassa complessivo generato (assorbito) nel periodo	10.219	(39.414)	(2.208)
Disponibilità liquide nette (indebitamento netto a breve) all'inizio dell'esercizio	(24.029)	15.385	17.593
Disponibilità liquide nette (indebitamento netto a breve) alla fine del periodo*	(13.810)	(24.029)	15.385

* Corrispondente alla somma algebrica della voce "Totale disponibilità liquide", riportata alla tabella relativa alla posizione/ indebitamento finanziario netto, e delle voci di stato patrimoniale "Attività finanziarie correnti" e "Debiti bancari a breve".

4 FATTORI DI RISCHIO

Per una descrizione dei fattori di rischio relativi al Gruppo Premuda ed al mercato in cui il Gruppo Premuda opera si rinvia alla precedente Sezione “Fattori di Rischio” del Prospetto Informativo.

5 INFORMAZIONI SULL'EMITTENTE

5.1 Storia ed evoluzione dell'Emittente

5.1.1 Denominazione legale e commerciale dell'Emittente.

La Società è denominata Premuda S.p.A. ed è costituita in forma di società per azioni.

5.1.2 Luogo di registrazione dell'Emittente e suo numero di registrazione.

La Società è iscritta nel Registro delle Imprese di Trieste al n. 00103690327 e nel REA – Repertorio economico amministrativo – presso la C.C.I.A.A. di Trieste al n. 10612.

5.1.3 Data di costituzione e durata dell'Emittente.

La Società è stata costituita mediante atto pubblico in data 21 dicembre 1907.

La durata della Società è statutariamente stabilita fino al 31 dicembre 2050 e potrà essere ulteriormente prorogata con deliberazione dell'assemblea degli azionisti.

5.1.4 Domicilio e forma giuridica dell'Emittente, legislazione in base alla quale opera, paese di costituzione, nonché indirizzo e numero di telefono.

La Società è una società per azioni con sede legale a Trieste, Corso Italia 31. La Direzione Generale, Operativa ed Amministrativa è sita in Genova Via C.R. Ceccardi 4/28 – Tel. 010.54 44 1 (centralino).

È costituita ed opera in base alla legge italiana.

5.1.5 Fatti importanti nell'evoluzione dell'attività dell'Emittente

Le principali tappe nella storia del Gruppo Premuda possono essere così riassunte:

- Le origini di Premuda risalgono al 1907. La Società fu fondata a Trieste con la denominazione di Navigazione a Vapore G.L. Premuda.
- Nel 1918 la Società è quotata alla Borsa valori di Trieste e poi a quella di Milano.
- Nel 1973 il controllo della Società viene ceduto alla Nai di Genova, appartenente al Gruppo Lolli Ghetti; l'operazione realizzata dalla Gefina (Gruppo Generali) segna l'ingresso del Gruppo assicurativo all'interno dell'azionariato, in veste di socio stabile.
- Nel 1980 il controllo di Premuda passa ad un gruppo di azionisti coordinati dalla famiglia Rosina.
- Nel 1988 il pacchetto azionario di maggioranza della Società viene ceduto al Gruppo Montanari di Fano.
- Nel 1990 il controllo viene acquisito da Navigazione Italiana.
- Nel 1991 Premuda avvia un processo di internazionalizzazione attraverso la costituzione di Premuda International S.A.H. e nel 1995 rileva il comparto cisterniero della Fermar con un investimento di 215 miliardi di lire.
- Nel 1996 trova applicazione un'ampia riorganizzazione del Gruppo riguardante la struttura, gli organici e l'organizzazione del lavoro, impostati secondo schemi e procedure di verificata efficienza a livello internazionale.
Sempre nel 1996 il Gruppo avvia l'operatività nel settore bulk e l'anno successivo viene inaugurata la sede di Houston (Premuda Atlantic Inc.).
- Nel febbraio del 1998 Premuda avvia il rinnovo della flotta affidando ai cantieri coreani Samsung Heavy Industries la costruzione di un primo lotto di 4 navi con consegna 2000/2001.

Continua la crescita del Gruppo e nel maggio del 1998 viene inaugurata la sede di Kuala Lumpur (Premuda Pacific Sdn Bhd, poi sostituita da Premuda (Asia) Sdn Bhd).

- Nell'ottobre 2000 viene perfezionato l'acquisto della società Almare di Navigazione S.p.A., rinominata Premuda Tankers S.p.A., inizialmente destinata a diventare il braccio operativo del Gruppo in Italia e successivamente incorporata in Premuda.
- Nel luglio 2002 viene avviata la conversione in FPSO (Floating Production and Storage Offloading unit) della m/n Four Lakes, rinominata Four Vanguard. L'operazione segna l'ingresso del Gruppo nel settore Off-shore al servizio dell'industria petrolifera, con interessantissime prospettive di sviluppo.
- Nel 2004, nell'ambito del programma di continua razionalizzazione del Gruppo, viene attuata l'incorporazione di Premuda Tankers S.p.A. in Premuda e liquidata Premuda Asia, non più strategica. Viene per contro acquisito il controllo della società che cura la gestione dell'unità FPSO in Australia. In relazione alla congiuntura di mercato particolarmente brillante, e nell'ottica della massimizzazione dei profitti, nel quadriennio 2000-2004 vengono concluse le vendite delle nuove costruzioni coreane, alcune delle quali riassunte a noleggio a lungo termine. In previsione dello sviluppo dei traffici petroliferi dall'area del Baltico, vengono commissionate due nuove unità Aframax Ice class per consegna 2006. Viene inoltre rilevato il contratto di costruzione di una nuova Aframax per consegna 2005.
- Tra il 2005 e il 2006 vengono definiti importanti contratti di impiego pluriennale (durata minima 8,5 anni; durata massima 10 anni) per le due nuove costruzioni Aframax Ice class e positivamente ridefiniti i termini di impiego della unità FPSO (durata minima fino al maggio 2009 e possibili estensioni). Viene costituita la Sider Navi S.p.A. con sede a Napoli a cui partecipano pariteticamente Premuda, gruppo Romeo, Dufenco ed il gruppo siderurgico ucraino IUD. La società intende operare nel comparto delle bulk-carrier da 18/20.000 tonnellate ed ha già acquisito due unità usate ed ordinato 6 nuove unità di tale tipologia.
- Nel mese di maggio 2007, a seguito dell'avvio del piano di investimenti diretti in unità bulk-carrier di media/piccola dimensione, viene dismessa la partecipazione, eminentemente finanziaria, in Sider Navi S.p.A. Nel mese di agosto vengono ceduti con profitto 4 contratti per la costruzione di unità Handymax, sottoscritti a febbraio dello stesso anno. Nel corso dell'esercizio vengono, inoltre, sottoscritti ulteriori 10 contratti per la costruzione di unità Handybulk con consegna 2009-2012 per un investimento complessivo di circa 290 milioni di Dollari USA.
- Nel marzo 2008 la controllata Brig Shipping Lda., Madeira, ha acquisito l'intero capitale di una società titolare dei contratti per la costruzione di due ulteriori Handybulk da 34.000 TPL per originaria consegna 2009, con un investimento complessivo stimato in circa Euro 48 milioni e nel mese di maggio la società ha preso in consegna la Four Shinano, prima delle tre nuove unità Supramax noleggiate con un contratto Time Charter pluriennale ed opzioni di acquisto.

Nel corso del primo semestre 2008 è stato avviato il progetto per la gestione e l'impiego della flotta bulk-carrier sotto il regime di Tonnage Tax inglese, con la costituzione di Four Handy Ltd., interamente controllata. La società ha di fatto cominciato ad operare solo nell'ultima parte dell'anno a seguito dell'acquisto della m/v Four Earth dalla consorella JEP Navegação Lda.

Nel giugno 2008 la società Investimenti Marittimi (60% Navigazione Italiana, 30% Assicurazioni Generali e 10% Dufenco Italia Holding), a seguito dell'acquisto di n. 3.000 azioni Premuda sul mercato e di tutte le azioni in precedenza possedute dai propri azionisti, è venuta a detenere il 50,17% del capitale ordinario di Premuda, con ciò configurandosi l'obbligo di promuovere una

offerta pubblica di acquisto obbligatoria sulle azioni residue, al prezzo di Euro 1,433 per azione (pari al prezzo più elevato pagato da Investimenti Marittimi o da eventuali soggetti operanti di concerto per acquisti di azioni Premuda nei 12 mesi precedenti).

Ottenute le prescritte autorizzazioni, l'offerta pubblica di acquisto si è svolta nel periodo 14 luglio – 1 agosto 2008 e, a seguito delle adesioni ricevute, Investimenti Marittimi è venuta a detenere n. 106.238.695 azioni ordinarie Premuda pari al 75,474% del capitale con diritto di voto.

Nel secondo semestre 2008 è stata avviata la trasformazione della unità tanker Four Springs in Minicape bulk-carrier, prevista concludersi entro giugno 2009 e con un impiego già fissato di 8 anni al termine dei lavori di conversione.

È stata inoltre incrementata al 50% la partecipazione in Premuda Chartering Navegacao Lda., Madeira (società titolare dei contratti per la costruzione di 4 unità Aframax Product Tanker), a seguito dell'uscita di Efibanca dall'azionariato della società.

- Nel primo semestre 2009 la Società, sia direttamente sia attraverso le proprie controllate, ha operato attivamente nel settore della compravendita di navi (asset playing).

Nell'aprile 2009 è stata regolarmente presa in consegna da parte di Four Handy Ltd. ed è entrata in esercizio la Four Kitakami, seconda delle tre nuove unità Handymax da 56.000 TPL assunte a noleggio a Time Charter per lungo periodo, con opzioni di acquisto.

Nel maggio 2009 Premuda ha perfezionato l'acquisto della Suezmax tanker Four Smile, costruzione 2001, a seguito di esercizio dell'opzione al prezzo di 50 milioni di Dollari USA. Dopo un periodo iniziale di impiego sul mercato Spot necessario per ottenere le prescritte Oil Major approval, l'unità è stata consegnata (nel corso del mese di luglio) al noleggiatore per il previsto impiego pluriennale a Time Charter.

Sempre in maggio Premuda ha ceduto per demolizione la Panamax bulk Four Etoiles, costruzione 1983, con un profitto di circa Euro 0,4 milioni.

Nel giugno 2009 Premuda ha perfezionato l'acquisto della Panamax tanker Four Schooner, costruzione 2000, a seguito di esercizio di opzione al prezzo di 32 milioni di Dollari USA. Alla fine dello stesso mese si è realizzata la prevista vendita della nave, che ha prodotto un margine positivo di circa Euro 2,4 milioni.

Sempre in giugno è stata regolarmente presa in consegna da parte di Four Handy Ltd ed è entrata in esercizio la Four Mogami, ultima delle tre nuove unità Handymax da 56.000 TPL assunte a noleggio a Time Charter per lungo periodo, con opzioni di acquisto.

Nel corso del semestre è stata inoltre costituita Four Jolly S.p.A. a partecipazione paritetica con Ignazio Messina & C. S.p.A., destinata ad operare sotto bandiera italiana le nuove unità Aframax Product Tanker da 115.000 TPL in costruzione presso il cantiere coreano Samsung Heavy Industries di cui la prima in esercizio nel corso di luglio.

Nel luglio 2009, completata la trasformazione in Minicape bulk-carrier, l'unità Four Springs ha effettuato le prove a mare ed è stata consegnata al noleggiatore per il previsto impiego a Time Charter della durata di 8 anni.

Sempre nel luglio 2009 Premuda ha ceduto la Panamax bulk-carrier Four Coal costruita nel 2000 ed ha generato un profitto di circa Euro 7 milioni, a beneficio del secondo semestre 2009.

Nel corso del mese di luglio è stata regolarmente consegnata dal cantiere Samsung Heavy Industries la prima delle quattro unità Aframax Product Tanker da 115.000 TPL facente capo alla

joint venture paritetica con il gruppo Messina. L'unità, nominata Four Wind e battente bandiera italiana, è stata conferita al pool Taurus, primario operatore per navi di questa tipologia.

È stata consegnata alla fine di settembre 2009 la prima delle unità Handy bulk-carrier da 35.000 TPL commissionate al cantiere coreano SPP Shipbuilding Co.. L'unità, nominata Four Aida, è stata alla consegna trasferita alla controllata Four Handy Ltd., che ne cura l'esercizio e l'impiego commerciale sotto il regime della Tonnage Tax inglese. Alla stessa Four Handy Ltd. sono stati anche trasferiti i contratti di costruzione per le unità gemelle SPP (H 4007 e H 4008) in consegna 2010.

- Nel 2010 viene formalizzata la cancellazione di due delle quattro unità bulk-carrier commissionate al cantiere vietnamita Vinashin. Gli importi già anticipati a fronte delle unità cancellate saranno trasferiti sulle prime due unità, con riconoscimento di interessi e previa copertura da parte delle refund guarantees.

Nel corso del mese di marzo 2010 è stata regolarmente consegnata dal cantiere Samsung Heavy Industries la seconda delle quattro unità Aframax Product Tanker, facente capo alla *joint venture* paritetica con il gruppo Messina. L'unità, nominata Four Sky e battente bandiera italiana, è stata conferita come la gemella Four Wind al pool Taurus, primario operatore per navi di questa tipologia.

Sempre nel mese di marzo 2010 l'unità Four Rainbow (ex Four Vanguard), dopo la sosta per gli interventi di riparazione e di rinnovo della classe ha ripreso la produzione.

Fra maggio e giugno 2010 vengono prese in consegna da Four Handy Ltd. le due unità SPP Four Nabucco e Four Otello, bulk-carrier da 34.400 TPL, destinate ad operare in regime di Tonnage Tax inglese.

Nel corso del mese di giugno viene sottoscritto un accordo di vendita della unità Four Earth, per consegna entro fine novembre 2010. La nave verrà ripresa a noleggio a time charter per un periodo di 2-4 mesi, necessario per il completamento degli impegni commerciali attualmente in essere. L'operazione libererà risorse finanziarie per circa 9 milioni di Dollari USA e produrrà un profitto netto compreso tra mezzo milione ed un milione di Dollari USA, in relazione alla effettiva data di termine del contratto di noleggio.

Per quanto concerne la flotta in costruzione si ricorda che è costituita da 7 unità Handybulk con gru da 34/35.000 TPL e da 2 Aframax Product Carrier da 114.700 TPL, queste ultime in partecipazione (50%) con il gruppo Messina.

È previsto che le Handybulk entrino in esercizio nel periodo 2011-2014. In particolare, nel corso del mese di agosto 2010 si è finalizzata una ridefinizione delle date di consegna di tre delle residue cinque nuove unità Handybulk in corso di costruzione presso il cantiere coreano SPP Shipbuilding Co. Tale accordo, finalizzato ad ottenere una più omogenea distribuzione temporale delle entrate in esercizio delle nuove costruzioni ed a meglio distribuire nel tempo gli impegni finanziari alle stesse correlati, non prevede contropartite economiche ed ha determinato la consegna di due unità nel corso del 2011 e di una unità in ciascuno dei successivi esercizi (2012, 2013 e 2014).

Per la consegna delle due Aframax è stato ottenuto, senza oneri specifici – uno slittamento di 12 mesi delle date di consegna che diventano rispettivamente maggio 2012 e febbraio 2013.

Il rinvio delle date di consegna, oltre ad alleggerire gli impegni finanziari del prossimo futuro, dovrebbe consentire alle nuove unità di prendere il mare affrontando un mercato che, auspicabilmente, dovrebbe avere già superato l'attuale negativa congiuntura.

5.2 Investimenti

5.2.1 Investimenti effettuati alla Data del Prospetto Informativo

In ragione della tipologia dell'attività svolta, i principali investimenti materiali realizzati dal Gruppo nei periodi considerati riguardano essenzialmente la costruzione o l'acquisto di navi ed i lavori di grande trasformazione ovvero di manutenzione periodica delle navi stesse. Gli investimenti in altri beni risultano di entità poco significativa.

Gli investimenti finanziari si riferiscono a mezzi propri e finanziamenti concessi a società collegate.

La seguente tabella indica gli investimenti realizzati dal Gruppo nel primo semestre del 2010 nonché negli esercizi chiusi al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007.

<i>Valori espressi in migliaia di Euro</i>	I sem 2010	Esercizio 2009	Esercizio 2008	Esercizio 2007
Acquisto navi usate	-	60.429	-	-
Costruzioni di navi	41.994	19.115	30.424	61.635
Lavori su navi	13.042	44.401	16.575	5.636
Altri investimenti	66	565	964	531
Subtotale investimenti materiali	55.102	124.510	47.963	67.802
Partecipazioni	6.500	14.000	2.155	53
Finanziamenti (netti) a collegate	(4.657)	(2.978)	6.775	5.453
Subtotale investimenti finanziari	1.843	11.022	8.930	5.506
Totale investimenti	56.945	135.535	56.893	73.308

Per una più completa visione, si segnala che nel periodo considerato sono state anche effettuate dismissioni di beni materiali (essenzialmente navi) aventi un valore netto contabile di Euro 47,2 milioni nel 2007 e di Euro 38,0 milioni nel 2009.

5.2.2 Investimenti in corso di realizzazione

I principali investimenti in corso di realizzazione riguardano n. 7 unità Handy bulk-carrier in corso di costruzione al 30 giugno 2010, come indicato nella seguente tabella. Gli impegni residui nei confronti dei cantieri costruttori, espressi in Dollari, sono controvalutati in Euro al cambio registrato al 30 giugno 2010 (pari a 1,2271). Si precisa che gli investimenti relativi alle costruzioni HR-PR02 e HR-PR04 sono in corso di realizzazione in Vietnam, mentre tutte le altre costruzioni sono realizzate in Corea del Sud.

<i>Valori espressi in migliaia di Euro</i>	Valore contabile al 30 giugno 2010	Impegno residuo al 30 giugno 2010
Handy bulk nr. HR-PR02 tbn Four Diamond	21.625	8.140
Handy bulk nr. HR-PR04 tbn Four Emerald	19.195	10.174
Handy bulk SPP H 4013 tbn Four Rigoletto	8.008	18.026
Handy bulk SPP H 4039 tbn Four Butterfly	5.986	19.803
Handy bulk SPP H 4047 tbn Four Turandot	5.986	19.803
Handy bulk SPP H 4014 tbn Four Boheme	5.384	24.595
Handy bulk SPP H 4017 tbn Four Tosca	5.384	24.595
Totale	71.568	125.136

Alla Data del Prospetto Informativo, è previsto che le 7 unità Handy bulk-carrier in corso di realizzazione debbano essere completate nel periodo 2011–2014, con impegni residui nei confronti dei cantieri costruttori ammontanti a circa USD 153,6 milioni (corrispondenti a Euro 118,2 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010). Ad esse si vanno ad aggiungere 2 nuove unità Aframax Product Tanker in corso di costruzione alla Data del Prospetto Informativo in Corea del Sud per conto della società collegata Premuda Chartering Navegação Lda. (partecipata dal Gruppo al 50%) aventi consegne previste rispettivamente a maggio 2012 e febbraio 2013. I relativi impegni residui nei

confronti dei cantieri costruttori sono pari a circa USD 135,5 milioni (corrispondenti a Euro 104,4 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010), di cui USD 67,8 milioni circa (corrispondenti a Euro 52,2 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) è la quota di pertinenza del Gruppo. È previsto che la copertura finanziaria degli investimenti in corso alla Data del Prospetto Informativo avvenga prevalentemente mediante il ricorso a finanziamenti bancari di medio/lungo periodo garantiti da ipoteca sulle rispettive navi, come da prassi di settore, per una quota compresa tra il 60% ed il 70% circa del valore di mercato delle navi (per maggiori informazioni si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo 10, Paragrafi 10.3 e 10.5). L'Emittente ritiene che il finanziamento della quota residua degli investimenti in corso avverrà con i proventi derivanti dall'Aumento di Capitale (per maggiori informazioni si rinvia alla Sezione Seconda, Capitolo 3, Paragrafo 3.4) e con i flussi di cassa generati dalla gestione operativa della flotta.

5.2.3 Investimenti futuri

Non risultano, alla Data del Prospetto Informativo, eventuali investimenti futuri che siano già stati deliberati dal consiglio di amministrazione dell'Emittente o di altre società del Gruppo.

6 PANORAMICA DELLE ATTIVITÀ

6.1 Principali attività

6.1.1 Premessa

L'Emittente è una società di navigazione attiva da oltre 100 anni nel trasporto via mare di merci liquide (petrolio e suoi derivati) e secche (carbone, minerale di ferro, granaglie ecc) alla rinfusa, mediante utilizzo di navi di proprietà ovvero assunte a noleggio da terzi. Nell'ambito di tali attività il Gruppo è inoltre tradizionalmente attivo nella compravendita (*asset playing*) di navi nuove e/o usate. Più recentemente, il Gruppo è entrato anche nel settore dell'Off-shore petrolifero, disponendo di una unità FPSO stabilmente impiegata su un campo petrolifero marino nell'Australia occidentale.

Alla Data del Prospetto Informativo, il Gruppo Premuda controlla una moderna flotta di elevata qualità composta da 15 navi di proprietà in esercizio e 9 navi in costruzione a cui si sommano 3 unità assunte a noleggio a lungo periodo, con opzioni di acquisto in proprio favore, per un totale di circa 2 milioni di tonnellate di portata lorda. Si evidenzia che 2 unità in esercizio e 2 unità in corso di costruzione fanno capo a società collegate, direttamente o indirettamente partecipate al 50% dall'Emittente.

La tabelle che seguono rappresentano in dettaglio la flotta del Gruppo Premuda alla Data del Prospetto Informativo.

Flotta di proprietà in esercizio					
Nome	Tipo	Bandiera	Scafo	Anno	TPL
Four Smile	Suezmax tanker	Italiana	DH	2001	159.800
Four Wind (50%)	Aframax Product Tanker	Italiana	DH	2009	115.700
Four Sky (50%)	Aframax Product Tanker	Italiana	DH	2010	115.700
Four Antarctica*	Aframax ice class	Cayman Islands	DH	2006	114.800
Four Atlantica*	Aframax ice class	Cayman Islands	DH	2006	114.900
Four Island	Aframax tanker	Italiana	DH	1995	94.200
Four Bay	Aframax tanker	Italiana	DH	1995	94.200
Framura	Aframax tanker	Italiana	DH	1993	94.200
Four Moon	Panamax tanker	Italiana	DH	1984/2002**	64.000
Totale tanker di proprietà in esercizio					967.500
Four Rainbow	FPSO	Cayman Islands	DH	1992/2003**	80.900
Totale FPSO di proprietà in esercizio					80.900
Four Springs	Minicape bulk	Italiana	DH	1992/2009**	109.000
Four Earth	Panamax bulk	Cayman Islands	DB	1984	77.100
Four Aida	Handy bulk	Cayman Islands	DB	2009	34.400
Four Nabucco	Handy bulk	Cayman Islands	DB	2010	34.400
Four Otello	Handy bulk	Cayman Islands	DB	2010	34.400
Totale bulk di proprietà in esercizio					289.300
Totale di proprietà in esercizio					1.337.700

* Rinominate Stena Antarctica e Stena Atlantica – concesse a bare-boat di lungo periodo.

** Rispettivamente anno di costruzione ed anno di effettuazione lavori di trasformazione.

Flotta in costruzione					
Nome	Tipo	Bandiera	Scafo	Anno	TPL
Four Tide (50%)	Aframax Product Tanker	Cayman Islands	DH	2012	114.700
Four Sea (50%)	Aframax Product Tanker	Cayman Islands	DH	2013	114.700
Totale tanker in costruzione					229.400
Four Rigoletto	Handy bulk	Cayman Islands	DB	2011	35.000
Four Butterfly	Handy bulk	Cayman Islands	DB	2011	35.000
Four Turandot	Handy bulk	Cayman Islands	DB	2012	35.000
Four Boheme	Handy bulk	Cayman Islands	DB	2013	35.000
Four Tosca	Handy bulk	Cayman Islands	DB	2014	35.000
Four Diamond	Handy bulk	Cayman Islands	DH	2011	34.000
Four Emerald	Handy bulk	Cayman Islands	DH	2012	34.000
Total bulk in costruzione					243.000
Totale in costruzione					472.400

Flotta di terzi a noleggio (Time Charter)					
Nome	Tipo	Bandiera	Scafo	Anno	TPL
Four Shinano	Handymax bulk	Panama	DB	2008	56.700
Four Kitakami	Handymax bulk	Panama	DB	2009	55.500
Four Mogami	Handymax bulk	Panama	DB	2009	55.500
Totale					167.700

Come si evince dalle tabelle sopra riportate, alla Data del Prospetto Informativo, la flotta cisterniera controllata dal Gruppo è composta da 11 navi di cui 1 Suezmax, 3 Aframax ed 1 Panamax direttamente impiegate, 2 Aframax ice class cedute a noleggio a scafo nudo per lungo periodo e 4 Aframax Product Tanker (di cui 2 in costruzione) facenti capo a società partecipate al 50% dal Gruppo. La flotta da carico secco è invece costituita da 1 Minicape, 1 Panamax (la cui vendita è programmata entro fine novembre 2010), 10 Handy (di cui 7 in costruzione) e 3 Handymax assunte a noleggio a lungo termine (per maggiori informazioni relativamente ai contratti di noleggio in essere, si rinvia al Capitolo 22, Paragrafo 22.2.1).

Per quanto riguarda le navi in corso di costruzione si segnala che le 2 unità Aframax Product Tanker sono state commissionate al cantiere coreano Samsung Heavy Industries, ed hanno consegne previste, rispettivamente, a maggio 2012 e febbraio 2013; le 5 unità Handybulk da 35.000 TPL sono state commissionate al cantiere coreano SPP Shipbuilding Co. ed hanno consegne distribuite tra marzo 2011 e marzo 2014 e le 2 Handybulk da 34.000 TPL sono state commissionate al cantiere vietnamita Pha Rung del gruppo Vinashin e (in ragione dei forti ritardi già accumulati ed ulteriormente previsti sulle costruzioni) le consegne sono alla Data del Prospetto Informativo indicativamente previste, rispettivamente, nel primo trimestre 2011 e nel primo trimestre 2012.

In particolare, il Gruppo Premuda opera attraverso tre business unit, identificabili in:

- (a) **“Comparto Tanker” (carichi liquidi)**: attraverso una flotta di 9 navi di proprietà (di cui 2 di proprietà della collegata Four Jolly S.p.A., partecipata al 50% dall’Emittente) con una capacità di trasporto complessiva di 967.500 TPL;
- (b) **“Comparto Bulk” (carichi secchi)**: attraverso una flotta di 5 navi di proprietà e 3 navi assunte a noleggio Time Charter di lungo periodo con una capacità di trasporto complessiva di 457.000 TPL;
- (c) **“Comparto FPSO” (Off-shore)**: con l’impiego di una unità FPSO da 80.900 TPL.

Le tabelle sotto riportate evidenziano la suddivisione per singola business unit dei principali dati economici consolidati relativi agli esercizi 2007, 2008 e 2009, ed al primo semestre 2009 e 2010:

Dati economici consolidati (importi in milioni di Euro)	Valori annuali											
	Tanker			Bulk			FPSO			Indivise		
	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007
Ricavi base Time Charter (*)	40,0	64,2	73,9	31,9	44,8	15,0	23,3	32,1	33,9	0,4	-	-
Margine di contribuzione flotta	24,1	33,6	35,5	7,6	11,5	7,2	14,0	13,6	18,3	0,4	-	-
Margine su Ricavi base Time Charter	60%	52%	48%	24%	26%	48%	60%	42%	54%	n.a.	n.a.	n.a.
Risultato operativo (**)	(7,7)	21,0	25,4	6,3	7,7	29,2	4,7	(1,2)	5,9	(15,5)	(11,4)	(14,7)
Margine su Ricavi base Time Charter	(19%)	33%	34%	20%	17%	195%	20%	(4%)	18%	n.a.	n.a.	n.a.

(*) I Ricavi base Time Charter rappresentano il fatturato della nave al netto dei costi di viaggio.

(**) Il Risultato operativo comprende anche il risultato dell'attività di compravendita di navi, ed è esposto al netto delle rettifiche di valore per impairment, pari a circa Euro 22,5 milioni nell'esercizio 2009.

Dati economici consolidati (importi in milioni di Euro)	Valori al 30 giugno							
	Tanker		Bulk		FPSO		Indivise	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Ricavi base Time Charter (*)	21,2	22,7	22,7	14,6	14,3	15,2	0,6	0,2
Margine di contribuzione flotta	14,9	12,9	7,7	3,5	6,8	9,3	0,6	0,2
Margine su Ricavi base Time Charter	70%	57%	34%	24%	45%	61%	n.a.	n.a.
Risultato operativo (**)	8,7	8,8	4,2	1,4	1,1	1,8	(5,2)	(5,4)
Margine su Ricavi base Time Charter	41%	39%	18%	10%	7%	12%	n.a.	n.a.

(*) I Ricavi base Time Charter rappresentano il fatturato della nave al netto dei costi di viaggio.

(**) Il Risultato operativo comprende anche il risultato dell'attività di compravendita di navi.

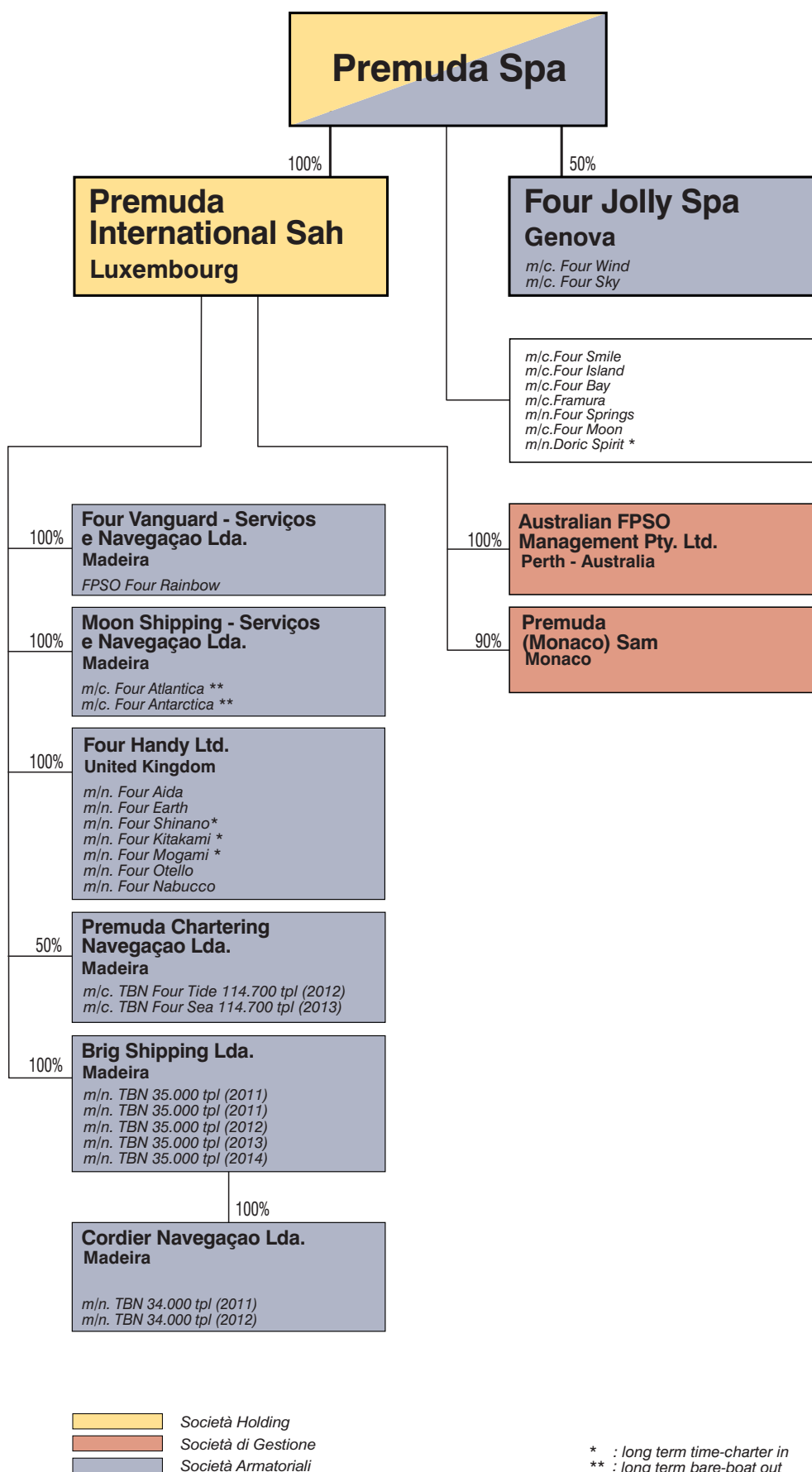
Nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009, considerando anche le partite indivise, il Gruppo ha realizzato ricavi base Time Charter pari a Euro 95,6 milioni, un margine di contribuzione flotta pari a Euro 46,1 milioni (pari al 48,2% dei ricavi base Time Charter) ed un risultato operativo negativo per Euro 12,3 milioni (- 12,8% dei ricavi base Time Charter) essenzialmente a causa delle rettifiche di valore operate sulla flotta, ammontanti a Euro 22,3 milioni.

Nel primo semestre dell'esercizio 2010, considerando anche le partite indivise, il Gruppo ha realizzato ricavi base Time Charter pari a Euro 58,8 milioni, un margine di contribuzione Flotta pari a Euro 29,9 milioni (pari al 50,9% dei ricavi base Time Charter) ed un risultato operativo positivo per Euro 8,9 milioni (15,1% dei ricavi base Time Charter).

L'intera flotta del Gruppo Premuda è costruita in conformità agli standard internazionali del settore ed alle disposizioni IMO (International Maritime Organization) e MARPOL (the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships), nonché agli ulteriori *standard* internazionali. Inoltre, tutte le unità cisterniere della flotta sono conformi ai rigorosi requisiti richiesti dalle maggiori società petrolifere e risultano accettabili (sulla base di periodiche attività di verifica (*vetting*) da parte di rappresentanti delle Major Oil Companies) per impieghi con le stesse.

Alla Data del Prospetto Informativo, la flotta gestita dall'Emittente risulta prevalentemente impiegata con contratti di noleggio a Time Charter, aventi durate residue fino ad un massimo di circa 7 anni.

Lo schema che segue riporta la struttura societaria del Gruppo Premuda alla Data del Prospetto Informativo. Per maggiori informazioni si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo 7.



Si segnala che appartengono al Gruppo anche la società Premuda (Atlantic) Inc. – Delaware (USA) interamente controllata, inattiva e che verrà a breve posta in liquidazione e la società Jep Navegação Lda. – Madeira che ha fuso per incorporazione nel dicembre 2009 altre società del Gruppo con sede a Madeira (Premuda Bulk Navegação Lda., Panamax Navegação Lda. e Suezmax Navegação Lda.). Si segnala inoltre che – con effetto dal 1° ottobre 2010 – Cordier Navegação Lda. è stata fusa per incorporazione nella controllante Brig Shipping Lda.

La gestione tecnica di tutte le navi di bandiera italiana viene svolta direttamente da Premuda, mentre la gestione tecnica delle navi possedute da Four Handy Ltd. è affidata in outsourcing alla società V. Ships U.K. Ltd, “branch” inglese del Gruppo V. Ships, primario operatore del settore che cura la gestione tecnica di oltre 1.000 navi di ogni tipologia e dimensione e la movimentazione e l’imbarco di oltre 24.000 marittimi di diverse nazionalità.

A giudizio dell’Emittente, il Gruppo deve il proprio successo a diversi fattori chiave, tra i quali, in particolare, vengono in rilievo:

- (a) una flotta cisterniera di qualità, composta esclusivamente da navi a doppio scafo che si distinguono per l’osservanza dei più elevati standard di sicurezza, qualità e tutela ambientale;
- (b) una flotta moderna e giovane, composta prevalentemente da gruppi di navi gemelle;
- (c) una presenza nel comparto Off-shore con una delle poche unità FPSO a doppio scafo integrale;
- (d) una equilibrata politica di impiego delle navi, ripartita tra noleggi a periodo ed impieghi Spot;
- (e) una riconosciuta presenza nel settore marittimo, quale operatore qualificato ed affidabile;
- (f) la stipulazione di contratti di noleggio di lungo periodo per alcune unità sociali, idonei a garantire il ritorno di larga parte dell’investimento effettuato e la presenza, in alcuni contratti di noleggio a periodo, di clausole di *profit sharing*;
- (g) la stipula di accordi commerciali di partnership o di joint-venture con altri armatori;
- (h) la flessibilità geografica ed operativa della propria flotta;
- (i) la riconosciuta affidabilità e qualità del servizio reso alla clientela;
- (j) l’esperienza del *management* dotato di ampia e consolidata conoscenza del settore marittimo.

6.1.2 Descrizione della natura delle operazioni e delle sue principali attività e relativi fattori chiave

Il Gruppo opera nei settori dei trasporti marittimi di merci liquide (comparto Tanker) e secche alla rinfusa (comparto bulk) nonché, con una unità FPSO, nel settore dell’Off-shore petrolifero (comparto FPSO). Vengono di seguito evidenziate le principali caratteristiche di tali comparti:

(a) Comparto Tanker

Nell’ambito della business unit relativa al comparto Tanker il Gruppo opera attraverso la flotta di proprietà, costituita da 1 unità Suezmax, 3 unità Aframax ed 1 unità Panamax, direttamente gestite ed impiegate (con la sola eccezione di una Aframax operante sullo Spot) con noleggi a Time Charter. Ad esse si aggiungono due unità Aframax Ice Class noleggiate a terzi a scafo nudo con un contratto di lungo periodo e 2 unità Aframax Product Tanker possedute da una società collegata (partecipata al 50%) che vengono

impiegate nell'ambito di un Pool specializzato per navi di questa tipologia, gestito da Teekay, uno dei principali armatori a livello mondiale.

La flotta in costruzione è costituita da due Aframax Product Tanker, gemelle delle unità già in esercizio ed anch'esse partecipate al 50%, commissionate al cantiere coreano Samsung Heavy Industries, aventi consegne rispettivamente definite per maggio 2012 e febbraio 2013.

La presenza nel comparto Tanker appare focalizzata sull'impiego di navi Aframax, unità caratterizzate da una maggiore flessibilità di impiego rispetto alle navi di maggiori dimensioni ed idonee ad operare in tutte le principali aree geografiche. L'unica unità Suezmax posseduta è stata acquistata nel corso del 2009 mediante l'esercizio di un'opzione di acquisto in favore del Gruppo, dopo aver già definito un favorevole contratto di noleggio a lungo termine, mentre l'unica unità Panamax attualmente posseduta deriva dalla grande trasformazione (avvenuta nel corso del 2002) di una precedente unità OBO, a cui è stata sostituita l'intera zona carico.

Si evidenzia che i raffronti tra i diversi esercizi non sono omogenei stante la diversa composizione e tipologia di impiego (Spot o Time Charter) della flotta. In termini di incidenza della business unit sul volume di affari complessivo, i ricavi base Time Charter delle navi Tanker sono stati pari ad Euro 73,9 milioni per l'anno 2007, Euro 64,2 milioni per l'anno 2008 ed Euro 40,0 milioni per l'anno 2009, corrispondenti rispettivamente al 60,2%, 45,5% e 41,8% dei ricavi base Time Charter consolidati.

Si segnala che tali valori non comprendono i ricavi prodotti dalle unità Aframax Product Tanker possedute da società collegate in quanto la quota di nostra pertinenza dei risultati ottenuti da tali partecipate sono recepiti a conto economico nella voce "rivalutazioni/svalutazioni di partecipazioni", non essendo i relativi bilanci soggetti a consolidamento col metodo integrale.

La flotta Tanker controllata dal Gruppo è oggi prevalentemente impiegata sulla base di contratti di noleggio a periodo stipulati in passato: ciò ha consentito di contenere gli effetti derivanti dalla negativa congiuntura di mercato, particolarmente evidente nel corso del 2009.

Si evidenzia che il contratto di noleggio della Suezmax Four Smile prevede, oltre ad una rata base minima garantita, una clausola di *profit sharing* che consentirà al Gruppo di beneficiare, almeno in parte, degli eventuali incrementi dei noli di mercato che si dovessero manifestare nel corso del periodo di noleggio. Si segnala, inoltre, che i contratti di noleggio delle due Aframax Framura e Four Island prevedono opzioni di acquisto in favore del noleggiatore (gruppo Ugland), esercitabili rispettivamente al prezzo di USD 30 milioni e USD 35 milioni (corrispondenti a Euro 23,1 milioni e 26,9 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) al termine del periodo di noleggio (maggio 2011). Le attuali condizioni del mercato rendono, peraltro, assai improbabile l'evenienza che tali opzioni vengano esercitate. Si segnala, infine, che i contratti di noleggio a scafo nudo delle Aframax Ice Class Four Atlantica e Four Antarctica, aventi durata minima di 8,5 anni, prevedono l'opzione per il noleggiatore (gruppo Stena) di estendere la durata fino al decimo anno e, solo in tale evenienza, una opzione di acquisto al termine del decimo anno di noleggio, al prezzo di 36 milioni di Dollari USA (corrispondenti a Euro 27,7 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) per nave. L'esercizio sia dell'opzione di proroga della scadenza del contratto di noleggio, sia dell'opzione di acquisto delle navi

alla scadenza del contratto, dovrà necessariamente riferirsi ad entrambe le unità. L'unità Four Bay è impiegata attualmente sul mercato Spot mentre la Four Moon è impiegata con contratto di noleggio Time Charter prossimo alla scadenza (entro fine esercizio 2010).

(b) **Comparto bulk**

Nell'ambito della business unit relativa al comparto Bulk, il Gruppo opera attraverso la flotta di proprietà, costituita da 1 unità Minicape, 1 unità Panamax e 3 unità Handy a cui si aggiungono le 3 unità Handymax assunte a noleggio Time Charter di lungo periodo con opzioni di acquisto in favore del Gruppo. La flotta in costruzione è costituita da 7 unità Handybulk, di cui 5 gemelle delle 3 già in esercizio commissionate al cantiere coreano SPP Shipbuilding Co. e 2 aventi caratteristiche sostanzialmente equivalenti commissionate al cantiere vietnamita Pha Rung del gruppo Vinashin. Le consegne delle nuove unità sono distribuite negli anni 2011–2014. La presenza nel comparto Bulk appare focalizzata sull'impiego di navi Handy e Handymax unità dotate di gru e caratterizzate da una grande flessibilità di impiego, anche in aree sprovviste di strutture portuali moderne ed attrezzate per le operazioni di carico e scarico. L'unica unità Minicape posseduta è frutto di un progetto speciale, completato nel corso del 2009, riguardante la trasformazione di una unità cisterna a cui sono state installate le boccaporte del carico ed è stata aggiunta una intera sezione di scafo onde renderla perfettamente confacente alle esigenze di un primario operatore a cui la stessa è stata noleggiata per un periodo di otto anni. Per l'unica unità Panamax posseduta (Four Earth), alquanto datata e certamente non più strategica, è già stato sottoscritto un accordo di vendita, per consegna entro la fine del 2010 e contestuale assunzione a noleggio fino al termine dell'attuale contratto di impiego.

Si evidenzia che anche per questo comparto i raffronti tra i diversi esercizi non sono omogenei stante la diversa composizione e tipologia di impiego (Spot o Time Charter) della flotta e la diversa incidenza delle navi assunte a noleggio. In termini di incidenza della business unit sul volume di affari complessivo, i ricavi base Time Charter delle navi bulk-carrier sono stati pari ad Euro 15,0 milioni per l'anno 2007, Euro 44,8 milioni per l'anno 2008 ed Euro 31,9 milioni per l'anno 2009, corrispondenti rispettivamente al 12,2%, 31,7% e 33,4% dei ricavi base Time Charter consolidati.

Si ritiene opportuno segnalare che i ricavi base Time Charter riferiti all'anno 2008 risultano incrementati a seguito dell'esecuzione, con navi appositamente noleggate, di un contratto di trasporto di dolomite dal Canada al Venezuela stipulato nel corso dell'esercizio e non più disponibile per gli esercizi successivi.

I valori riferiti ai prossimi esercizi risulteranno, a parità di altre condizioni, in crescita in relazione alla progressiva entrata in esercizio delle unità in corso di costruzione.

(c) **Comparto FPSO**

Il comparto FPSO risulta costituito dalla sola unità Four Rainbow, stabilmente posizionata sul campo petrolifero marino Wollybutt sito in Australia occidentale, sulla base di un contratto di impiego di lungo periodo per un consorzio di cui è capofila ENI Australia, operativo dal 2003 ed estendibile dal noleggiatore ENI Australia fino alla data ultima del maggio 2016.

La Four Rainbow è attrezzata per ricevere dal pozzo petrolifero sottomarino il petrolio estratto, effettuarne una prima lavorazione per separarlo da acqua, gas e sabbia, stoccarlo a bordo dopo la depurazione e trasferirlo ad altre unità che ne effettuano il trasporto. Operando in un'area periodicamente interessata da cicloni, l'unità è in grado, in tali

circostanze, di effettuare una pronta disconnessione dal pozzo petrolifero e di trasferirsi in area protetta.

In termini di incidenza della business unit sul volume di affari complessivo, i ricavi base Time Charter prodotti dall'unità sono stati pari ad Euro 33,9 milioni per l'anno 2007, Euro 32,1 milioni per l'anno 2008 ed Euro 23,2 milioni per l'anno 2009, corrispondenti rispettivamente al 27,6%, 22,7% e 24,4% dei ricavi base Time Charter consolidati.

I ricavi base Time Charter per l'esercizio 2009 risultano ridotti in relazione alla lunga sosta, (iniziata verso la fine del mese di maggio e durata fino a quasi tutto il primo trimestre 2010) necessaria per l'esecuzione, presso il cantiere Keppel di Singapore, di importanti interventi di riparazione di danni subiti in passato e di rinnovo delle certificazioni di classe, parte dei quali a carico del noleggiatore. Gli investimenti effettuati sono stati portati ad incremento del valore del cespite.

6.1.3 Asset playing

Una caratteristica particolare del settore dello *shipping* è l'esistenza di un mercato mondiale di compravendita delle navi connotato da un'elevata volatilità ed estremamente attivo e liquido. Da operazioni di cessione di navi (ovvero di cessione di contratti di costruzione delle stesse) effettuate su base opportunistica, il Gruppo ha realizzato profitti pari a circa Euro 28,6 milioni nel 2007 e circa Euro 8,4 nel 2009. Con riferimento a tale attività, il Gruppo non ha realizzato profitti nel 2008.

6.1.4 Politiche di armamento

L'armamento di una nave consiste nella titolarità e responsabilità delle funzioni di manutenzione della stessa, gestione ed organizzazione del personale di bordo, gestione delle procedure volte all'ottenimento e mantenimento dei permessi e certificazioni necessari all'operatività della nave, nonché di gestione degli adempimenti richiesti al fine di ottemperare alle normative applicabili in materia di sicurezza del personale navigante e tutela dell'ambiente (*safety and environmental protection*).

Le funzioni e le responsabilità dell'armatore sono di regola in capo al proprietario della nave tranne nel caso di noleggio a scafo nudo in regime di "Bare Boat Charter", nel qual caso le stesse sono contrattualmente attribuite al noleggiatore dell'unità navale.

Il Gruppo risulta armatore di tutte le navi di proprietà, con la sola eccezione delle due Aframax Ice Class Four Atlantica e Four Antarctica, nolleggiate a scafo nudo al gruppo Stena con un contratto di lungo periodo.

Le navi di proprietà delle società del Gruppo basate in Italia sono iscritte nel Registro Internazionale e battono bandiera italiana: la composizione dell'equipaggio deve pertanto rispettare alcuni requisiti, tra cui l'obbligo della nazionalità italiana del comandante e di una certa parte dell'equipaggio. Detti termini possono essere derogati tramite appositi accordi sindacali ovvero in applicazione di normative comunitarie.

Il Gruppo assicura la qualità della propria flotta attraverso una gestione basata su programmi di revisione e manutenzione idonei a garantire elevati standard di qualità e di sicurezza, ovvero affidando le navi in gestione ad operatori di provata affidabilità, in grado di assicurare standard altrettanto elevati.

Per la flotta direttamente gestita, il Gruppo si avvale di un Sistema di Manutenzione Programmata (PMS) che consente una puntuale pianificazione dei controlli e degli interventi da effettuare, attraverso

l'impiego di un software dedicato (AMOS-W), implementato a bordo delle navi ed interfacciato con la struttura tecnica di sede.

Le manutenzioni ordinarie vengono di norma effettuate durante il normale esercizio della nave e consistono in interventi da parte del personale di bordo e di terra e da tecnici specializzati del settore.

Le manutenzioni periodiche si dividono in speciali ed intermedie. Queste tipologie di manutenzioni vengono effettuate, di regola, ad intervalli di circa 30 mesi con la nave collocata in bacino per l'effettuazione di tutti gli interventi che richiedono la messa a secco dell'unità e sono finalizzate al mantenimento dello stato di classe, controllando il rispetto dei requisiti standard dettati dalle società di classificazione. I controlli svolti in sede di visita intermedia riguardano parti del motore, apparati di carico e scarico, apparati elettronici, ecc.. Le manutenzioni in occasione delle visite speciali di classe riguardano anche i controlli ed i relativi interventi sugli elementi strutturali della nave, dell'elica, del motore, ecc.

Norme e regolamenti nazionali ed internazionali impongono sia ispezioni periodiche che ispezioni non programmate, esercitabili da parte dell'autorità di bandiera nonché da autorità portuali ovvero costiere appartenenti ad uno stato diverso da quello di registrazione della nave, al fine di accertare l'efficienza delle navi, le condizioni dei macchinari, dei sistemi informatici e dell'equipaggiamento. Inoltre, altri soggetti (Oil Companies, società di assicurazioni e P&I Club, banche finanziatrici ed altri) possono richiedere l'effettuazione di ispezioni addizionali per verificare lo stato di manutenzione generale della nave, l'idoneità della stessa ad effettuare specifici trasporti, l'addestramento e la preparazione dell'equipaggio ecc.

Per quanto riguarda in particolare le unità tanker, le stesse sono periodicamente e regolarmente soggette ad attività di verifica (vetting) da parte di rappresentanti delle Major Oil Companies circa il rispetto degli standard e dei criteri qualitativi minimi richiesti per essere impiegate da tali società ovvero per poter operare presso i loro terminali. Di regola le ispezioni avvengono durante le operazioni di discarica, nel corso delle quali è possibile controllare la totale operatività della nave e verificarne la rispondenza ai succitati standard. Tali controlli si estendono al monitoraggio sulla gestione tecnica delle medesime navi.

Eventuali rilievi sollevati da autorità nazionali, società di classificazione ovvero clienti privati (in particolare Major Oil Companies) ad esito delle verifiche effettuate possono comportare, qualora non vi venga posto tempestivo rimedio, gravi conseguenze quali la perdita dello stato di classe (nel caso di rilievi mossi da un ente di classificazione), il fermo della nave (nel caso di rilievi mossi da un'autorità pubblica in relazione alla mancata osservanza di normative nazionali ed internazionali) ovvero la non accettabilità e/o il rigetto della nave da parte dei clienti (nel caso di rilievi sollevati dalle Major Oil Companies).

In virtù di una duratura e consolidata presenza sul mercato, il Gruppo è riconosciuto quale armatore esperto ed affidabile, operante sui mercati dei carichi secchi e dei carichi liquidi nell'ambito di rigorosi criteri qualitativi ed ambientali comprovati dalle certificazioni ISO 9001/2008 e ISO 14001/2004.

6.1.5 La tipologia dei contratti utilizzati dal Gruppo

Le fattispecie contrattuali più comunemente utilizzate dal Gruppo sono:

(a) ***Spot voyage (noleggio a viaggio singolo)***

È il contratto attraverso il quale la nave viene noleggiata per effettuare il trasporto di un determinato quantitativo di carico tra uno o più porti di caricazione ed uno o più porti di discarica.

Il nolo viene determinato sulla base delle condizioni correnti sul mercato all'atto della negoziazione e generalmente è espresso in Dollari USA per tonnellata di carico trasportato.

In tale tipologia contrattuale i *voyage cost* (combustibili, costi portuali e di transito canali, assicurazioni connesse allo specifico viaggio) sono a carico dell'armatore. Le navi impiegate con tale tipologia contrattuale risultano soggette alla volatilità del mercato dei noli.

(b) ***Time Charter (noleggio a tempo)***

Si intende il noleggio della nave per un certo periodo di tempo che, conformemente alla prassi di settore, può essere di breve (da 1 a 12 mesi) o lunga durata (da 1 a 5 o più anni).

Il nolo viene determinato in una cifra giornaliera, espressa in Dollari USA, da corrispondere per ogni giorno in cui la nave è in grado di operare commercialmente e viene di regola pagato anticipatamente su base quindicinale o mensile.

I *running cost* (equipaggio, assicurazioni, manutenzioni, lubrificanti) restano a carico dell'armatore mentre i *voyage cost* (combustibili, costi portuali e di transito canali, assicurazioni connesse allo specifico viaggio) sono a carico del noleggiatore che può liberamente disporre della nave per propri impieghi, nei limiti territoriali contrattualmente previsti.

In ragione di quanto precede, l'armatore resta responsabile del mantenimento dello stato di classe, nonché dell'ottenimento ovvero mantenimento delle certificazioni e permessi cui è legata l'operatività della nave.

Le navi impiegate con tale tipologia contrattuale risultano protette, per tutta la durata del contratto e fatta salva la solvibilità della controparte, dal rischio connesso alla volatilità del mercato dei noli.

Questa tipologia di contratti può prevedere clausole di profit/loss sharing.

(c) ***Contract of Affreightment (COA) (Contratto di Trasporto)***

Si intende il contratto ai sensi del quale l'armatore si impegna a trasportare un determinato quantitativo di carico, in un determinato arco temporale, tra aree di caricazione e di scarica predeterminate, con indicazione della tipologia di navi (ma senza identificazione preventiva delle stesse) con cui effettuare il trasporto, ad un nolo determinato in Dollari USA per ogni unità di carico trasportata, regolato per ogni singolo viaggio. Resta in capo all'armatore l'obbligo di procurare le navi idonee al trasporto del carico pattuito in termini di quantità, qualità e di destinazione.

Analogamente a quanto previsto in relazione ai noleggi in regime "Spot", i contratti di trasporto prevedono che sia l'armatore a sostenere i *voyage cost* (combustibili, costi portuali e di transito canali, assicurazioni connesse allo specifico viaggio).

(d) ***Bare Boat Charter (Noleggio a scafo nudo)***

Si intende il contratto ai sensi del quale, per un dato periodo di tempo, la nave viene messa a disposizione del noleggiatore che ne assume il pieno controllo, ne cura l'armamento e la gestione tecnica e commerciale, assumendo la qualifica di armatore disponente (*disponent owner*) per l'intera durata del contratto. Conformemente alla prassi di settore, il noleggio a scafo nudo è generalmente stipulato quale contratto di lunga durata. Il nolo viene di regola pagato anticipatamente su base mensile.

Tanto i *voyage cost* quanto i *running cost* sono a carico del noleggiatore/disponent owner.

6.1.6 Modello di Business di Premuda

Il modello di business del Gruppo Premuda, tipico delle imprese operanti nel settore dello *shipping*, è legato ad una attenta pianificazione della composizione e dell'impiego della flotta sulla base di una continua e costante presenza sul mercato. Obiettivo primario e strategico è l'identificazione dei settori di mercato su cui operare attraverso l'impiego di navi di proprietà ovvero assunte a noleggio.

Nell'ambito dei settori strategici così identificati, vengono definiti i piani di investimento ed organizzate le relative coperture finanziarie con l'obiettivo di mantenere un equilibrato e sostenibile mix tra capitale proprio e mezzi finanziari di terzi.

Per ridurre i rischi derivanti dall'operare in un mercato fortemente ciclico, è stata operata la scelta strategica della presenza del Gruppo sia nel mercato dei carichi liquidi che nel mercato dei carichi secchi, ed è stata definita (in anni passati) l'ulteriore diversificazione nel comparto Off-shore, realizzata mediante conversione in FPSO di una unità tanker già di proprietà del Gruppo.

L'operatività nei settori di interesse viene svolta con l'obiettivo di massimizzare i rendimenti nel medio/lungo periodo privilegiando, in relazione all'andamento ed alle prevedibili dinamiche del mercato dei noli, alternativamente impieghi sul mercato Spot ovvero a tempo. Nell'ottica della stabilizzazione dei risultati e dei flussi finanziari le opportunità di impiego di navi nel lungo periodo vengono attentamente valutate e, se possibile, finalizzate anche tramite il ricorso ad investimenti appositamente realizzati.

Viene inoltre effettuato un attento e costante monitoraggio del mercato della compravendita di navi usate per cogliere, con riferimento alla flotta di proprietà, eventuali profittevoli opportunità di alienazione.

Funzionale a tale formula imprenditoriale è, da un lato, la riconosciuta qualità della gestione armatoriale, requisito indispensabile per la stipula di contratti di noleggio di lungo periodo e, dall'altro, la disponibilità di una flotta costituita da unità moderne ed affidabili, in linea con le più stringenti normative internazionali, dotate dei requisiti richiesti dai principali operatori internazionali, ed appetibili da potenziali acquirenti.

Il Gruppo considera, quindi, la qualità, l'affidabilità e la sicurezza della propria flotta come fattori strategici di successo e persegue il mantenimento delle proprie navi ai più elevati standard di settore attraverso un'attenta programmazione degli interventi di manutenzione, la promozione di percorsi formativi e di aggiornamento del personale marittimo e (limitatamente alle navi tanker) il costante monitoraggio dei risultati delle attività di vetting e la pronta realizzazione delle eventuali conseguenti azioni correttive.

Analisi di mercato

La Società riceve ed esamina sistematicamente rapporti ed analisi di mercato al fine di effettuare un costante monitoraggio degli andamenti e delle tendenze riguardanti i livelli dei noli, Spot e Time Charter, i valori delle navi, usate e/o di nuova costruzione, la consistenza dei diversi comparti della flotta, il carico d'ordini ai cantieri costruttori. Il costante contatto con i principali intermediari (brokers) operanti nel settore di riferimento fornisce ulteriori informazioni ed indicazioni che vanno a supportare le scelte operate dall'Emittente per il migliore utilizzo delle navi e per la pianificazione degli impieghi nell'intento di prevedere ed anticipare le tendenze dei mercati.

Pianificazione Strategica degli Asset

Nell'ambito della pianificazione strategica degli asset, l'Emittente analizza ed interpreta le indicazioni ed i segnali provenienti dal mercato e determina le modalità di impiego della flotta ritenute più

opportune per il conseguimento degli obiettivi proposti, cercando di contemperare la ricerca della massimizzazione dei risultati, con l'esigenza di una stabilizzazione degli stessi nel medio/lungo periodo.

La scelta di privilegiare gli impieghi a tempo consente di stabilizzare i flussi finanziari ed i risultati attesi per tutta la durata contrattuale, ma impone di sacrificare una parte dei rendimenti "impliciti" ragionevolmente attesi dal mercato per il periodo considerato e di rinunciare alle ulteriori opportunità che potrebbero essere offerte da una inattesa congiuntura favorevole del mercato Spot.

La scelta di privilegiare gli impieghi Spot consente di massimizzare il rendimento offerto dal mercato in un determinato contesto, ma lascia esposti ai rischi derivanti dalla elevata volatilità che caratterizza il mercato dei noli.

La valutazione del rapporto rischio/rendimento offerto dalle diverse tipologie di impiego delle navi determina ed indirizza la strategia commerciale del Gruppo, alla ricerca del bilanciamento di volta in volta giudicato più opportuno in relazione alla congiuntura di mercato.

Funzione Commerciale

La funzione commerciale riveste un ruolo preminente nell'ambito del modello di business dell'Emittente. La funzione è direttamente presidiata dal vertice aziendale a cui riferiscono i responsabili commerciali delle due aree di attività (tanker e bulk) del settore *shipping*.

L'Emittente opera alla ricerca della ottimizzazione dei risultati prodotti dall'attività commerciale nell'ambito della applicazione delle linee guida strategiche aziendali, perseguendo lo sviluppo delle relazioni con i clienti alla ricerca di nuove opportunità di business, da realizzare anche attraverso accordi di partnership ovvero di collaborazione commerciale.

Un consolidato rapporto con gli intermediari del settore (*brokers*) risulta fondamentale per un tempestivo accesso alle informazioni commerciali e per la conoscenza e lo sviluppo di nuove opportunità. È prassi del settore operare sempre per il tramite di uno o più intermediari, il cui ruolo assume spesso una parte determinante nella conclusione delle trattative e nella prevenzione (ed in certi casi nella definizione) di potenziali controversie.

Le negoziazioni dei singoli contratti avvengono sulla base della valutazione della redditività delle diverse possibilità di impiego, tenuto conto del posizionamento della nave, dei tempi di attesa, dei quantitativi di carico da trasportare, dell'area di scarica (elemento assai rilevante ai fini dell'impiego successivo), dei valori al momento correnti sul mercato dei noli per tali tipologie contrattuali.

Le trattative avvengono quasi sempre in concorrenza con altre navi/armatori interessati all'effettuazione dello stesso trasporto e vengono concluse sulla base delle offerte più vantaggiose per la controparte.

Molto spesso i contratti sono conclusi e definiti in ogni loro aspetto ma risultano "soggetti" a riconferma da parte del noleggiatore da comunicarsi entro un determinato periodo di tempo (in alcuni casi necessario al noleggiatore per concludere l'acquisto o la rivendita del carico da trasportare). In questo caso quando i "soggetti vengono sollevati" il contratto è perfezionato. Tra le condizioni fondamentali vi è la definizione del termine ultimo (cosiddetto "cancello") entro cui la nave si deve presentare al porto di caricazione per prendere in consegna il carico. In caso di ritardo della nave oltre il termine di cancello, l'armatore è comunque obbligato a presentare la nave non appena possibile (comunicando al noleggiatore la data di previsto arrivo al porto di caricazione) ed è facoltà del noleggiatore accettare la nuova data proposta ovvero cancellare il contratto.

Funzione Operativa

La funzione operativa riguarda la quotidiana gestione dell'operatività commerciale della nave, a partire dalla stipula del contratto di impiego della nave, attraverso la gestione dell'intera fase del trasporto fino al completamento della scarica con definizione di tutti gli aspetti contrattuali inerenti il viaggio effettuato. Tra le principali attività svolte sono comprese l'effettuazione dei bunkeraggi, i contatti con gli agenti portuali ed i rimorchiatori, i contatti con i noleggiatori, l'inoltro delle istruzioni operative al comando nave ecc.

La posizione e le performance nautiche della nave sono tenute sotto attento e costante monitoraggio attraverso l'invio all'ufficio operativo di periodiche comunicazioni da parte della nave e mediante l'uso di un sistema di rilevazione satellitare del posizionamento della stessa.

Funzione Esercizio Flotta

La funzione esercizio flotta comprende innanzitutto la gestione tecnica della navi che, per quanto riguarda le unità di bandiera italiana è svolta direttamente dall'Emittente, mentre per quanto riguarda le unità di proprietà della controllata Four Handy Ltd è stata affidata in outsourcing a V. Ships U.K. Ltd. La gestione tecnica della unità FPSO Four Rainbow è svolta dalla società controllata Australian FPSO Management. La gestione tecnica delle unità Aframax Ice Class noleggiate a terzi a scafo nudo ricade, in ragione di tale tipologia contrattuale, nella responsabilità del noleggiatore.

L'attività di gestione tecnica comprende la pianificazione e l'esecuzione di tutte le manutenzioni, i controlli e le ispezioni necessarie per l'ottenimento e la conservazione di ogni certificato e permesso relativo alla nave.

Alla funzione esercizio flotta fa poi capo il reclutamento e la gestione del personale navigante (*crew management*), svolta direttamente per quanto concerne il personale di nazionalità italiana ed avvalendosi di apposite agenzie di reclutamento per quanto concerne il personale di altre nazionalità. Le agenzie di reclutamento operano sotto il costante controllo diretto da parte dell'Emittente sulla scorta di linee guida e procedure preventivamente concordate, e sono soggette ad ispezioni annuali.

Obiettivo del Gruppo è fidelizzare il personale e limitare per quanto possibile il turnover dello stesso, con particolare riferimento al personale di Stato Maggiore. Il personale di nazionalità italiana è in buona parte assunto a tempo indeterminato in regime di Continuità di Rapporto di Lavoro (C.R.L.) e ciò garantisce la stabilità del rapporto. Anche il restante personale nazionale, iscritto al Turno Particolare (T.P.), risulta caratterizzato da limitato turnover. La attenta cura della formazione del personale attraverso la periodica partecipazione a specifici corsi garantisce la qualità degli equipaggi a bordo delle navi ed il possesso delle necessarie, specifiche, certificazioni.

Sistema di Controllo e Gestione nella Prevenzione dei Reati

Il Decreto Legislativo 8 giugno 2001, n. 231 (“**Decreto 231**”) prevede la responsabilità amministrativa della società per determinati reati commessi nel suo interesse o a suo vantaggio da parte di persone che rivestono funzioni di rappresentanza, di amministrazione o di direzione della stessa o di una sua unità organizzativa dotata di autonomia finanziaria e funzionale nonché da persone che ne esercitano, anche di fatto, la gestione e il controllo (c.d. soggetti in posizione apicale), ovvero da persone sottoposte alla direzione o alla vigilanza dei soggetti sopraindicati (c.d. soggetti sottoposti all'altrui direzione).

La predetta responsabilità viene meno qualora la società dimostri di essersi dotata di un modello organizzativo idoneo a prevenire la commissione di tali reati. Premuda ha deciso di dotarsi di un tale modello che, alla Data del Prospetto Informativo, è ancora in fase di predisposizione.

Parallelamente verrà adottato un codice etico, ormai pressoché definito, volto a promuovere, raccomandare e vietare determinati comportamenti da parte dei propri amministratori, dipendenti e collaboratori.

6.1.7 Fattori chiave di successo

A giudizio dell'Emittente, i principali fattori chiave e punti di forza del Gruppo possono essere così riassunti:

- (a) una flotta cisterniera di qualità, composta esclusivamente da navi a doppio scafo che si distinguono per l'osservanza dei più elevati standard di sicurezza, qualità e tutela ambientale. La sicurezza e qualità della propria flotta è comprovata dal rispetto da parte della stessa degli standard imposti dalla normativa nazionale ed internazionale vigente alla Data del Prospetto Informativo (quali IMO, MARPOL e SOLAS), nonché dal superamento dei severi controlli posti in essere dalle Major Oil Companies nell'ambito delle procedure di vetting;
- (b) una flotta moderna e giovane, composta prevalentemente da gruppi di navi gemelle. La scelta strategica di possedere navi gemelle è volta a consentire un notevole risparmio dei costi di manutenzione della flotta, nonché a ridurre i tempi tecnici di apprendimento e formazione per gli equipaggi;
- (c) una presenza nel comparto Off-shore con una delle poche unità FPSO a doppio scafo integrale, in grado di operare in un contesto (Australia) particolarmente sensibile alle problematiche ambientali ed esigente in materia di sicurezza e di prevenzione;
- (d) una equilibrata politica di impiego delle navi, ripartita tra noleggi a periodo ed impieghi Spot. La definizione di una strategia di impiego della flotta secondo un attento mix di impieghi a periodo (Time Charter) ovvero Spot si è rivelata un valido strumento di ottimizzazione del rapporto rischio/rendimento nella gestione commerciale delle unità navali;
- (e) una riconosciuta presenza nel settore marittimo, quale operatore qualificato ed affidabile, operante sui mercati dei carichi secchi e dei carichi liquidi da più di 100 anni;
- (f) la stipulazione di contratti di noleggio di lungo periodo per alcune unità sociali, idonei a garantire il ritorno di larga parte dell'investimento effettuato e la presenza, in alcuni di essi, di clausole di *profit sharing*, che, in aggiunta alla rata base minima garantita, consentono di beneficiare, seppure in parte, degli auspicabili miglioramenti che si dovessero registrare nei mercati di interesse;
- (g) la stipula di accordi commerciali di partnership o di joint-venture con altri armatori, che possano consentire di beneficiare di sinergie per una più significativa presenza sul mercato e possano fornire una via di accesso e di conoscenza di nuovi settori di mercato;
- (h) la flessibilità geografica ed operativa della propria flotta prevalentemente costituita, da un lato, da navi petroliere di tipo Aframax caratterizzate dall'essere le unità più flessibili tra le navi cisterna di medio/grande dimensione e, dall'altro, da navi bulk-carrier di tipo Handy ed Handymax, dotate di gru e, pertanto, idonee ad operare anche in aree sprovviste di attrezzate strutture portuali;
- (i) la riconosciuta affidabilità e qualità del servizio reso alla clientela, con particolare riferimento alle problematiche inerenti la protezione ambientale, garantite anche dalle certificazioni ottenute in base alle normative ISO 9001 e ISO 14001;

- (j) l'esperienza del *management* dotato di ampia e consolidata conoscenza del settore marittimo.

6.1.8 Strategie e programmi futuri

L'attuale strategia del Gruppo mira a consolidare ed espandere l'attività delle proprie *business unit*:

- nel comparto tanker, concentrando la presenza nel settore delle Aframax, con una particolare attenzione (soprattutto in chiave futura) al settore delle Product Tanker che dovrebbe risultare favorito dall'inevitabile e progressivo allontanamento dell'attività di raffinazione dalle tradizionali aree di consumo (Europa ed America in *primis*) sostenendo così la domanda di trasporto di prodotti raffinati su rotte a lunga percorrenza. In tale comparto gli investimenti in corso riguardano due unità Aframax Product Tanker da 114.700 TPL in corso di costruzione alla Data del Prospetto Informativo in Corea del Sud per conto della collegata Premuda Chartering Navegação Lda. aventi consegne rispettivamente a maggio 2012 e febbraio 2013 (cfr. Sezione Prima, Capitolo 5, Paragrafo 5.2.2 e Capitolo 22, Paragrafo 22.3);
- nel comparto bulk, concentrandosi sui settori delle Handy e delle Handymax, caratterizzati da flotte particolarmente datate ed aventi orderbook percentualmente inferiori rispetto ad altre tipologie di navi ed agli sviluppi attesi nei traffici delle rinfuse secche. In tale comparto gli investimenti in corso alla Data del Prospetto Informativo riguardano sette unità Handy bulk-carrier in corso di costruzione, due in Vietnam e cinque in Corea del Sud, aventi consegne previste nel periodo 2011-2014 (cfr. Sezione Prima, Capitolo 5, Paragrafi 5.1.5. e 5.2.2. e Capitolo 22, Paragrafo 22.3);
- nel comparto Off-shore, con l'obiettivo di perseguire l'avvio di almeno un nuovo progetto, auspicabilmente riguardante una unità del tipo FSO, meno dispendiosa da realizzare ed assai più semplice nella gestione quotidiana rispetto alle FPSO. In tale comparto alla Data del Prospetto Informativo non vi sono investimenti programmati in corso di realizzazione ovvero già deliberati.

6.2 Principali mercati¹

6.2.1 Premessa

I principali traffici marittimi possono essere raggruppati nei seguenti 6 gruppi legati all'industria che li genera:

- (a) **Industria energetica:** è l'attività economica dominante per il trasporto di merci alla rinfusa e comprende il trasporto di petrolio e dei suoi derivati, i gas liquefatti e il carbone destinato alla produzione di elettricità.
- (b) **Industria metallurgica:** genera circa la metà dei carichi secchi trasportati alla rinfusa. In questa categoria ricadono sia le materie prime, come il minerale ferroso e il carbone utilizzato per la produzione di coke ("carbone da cokeria" o "*coking coal*"), legate alla produzione di acciai, sia i prodotti semilavorati che dalle acciaierie partono per i mercati di consumo.
- (c) **Agricoltura:** questa categoria è composta principalmente da prodotti agricoli come il grano e gli altri cereali, lo zucchero, i mangimi, le melasse, gli oli e i fertilizzanti.
- (d) **Prodotti forestali:** legati principalmente alla produzione carta e all'edilizia. Comprende il legname e i suoi derivati tra cui cellulosa e cippati.

¹ Fonte: Banchemo Costa.

- (e) **Altri vari prodotti industriali:** prodotti come il cemento, il gesso, fosfati, sale, zolfo e altri prodotti che vengono utilizzati da altre industrie tra le quali quella chimica.
- (f) **Prodotti di consumo:** in genere merci di alto valore e prodotti finiti legati ai vari beni di consumo, normalmente trasportati con contenitori.

L'insieme dei traffici marittimi può essere diviso in due settori distinguendo il metodo con cui il trasporto è organizzato: il tramp-shipping e i servizi di linea.

Il tramp-shipping è essenzialmente caratterizzato dall'espressione "una nave/un carico": la nave è noleggiata da un caricatore per trasportare un carico tra due porti. In questa modalità di trasporto generalmente ricadono le prime cinque categorie di cui sopra.

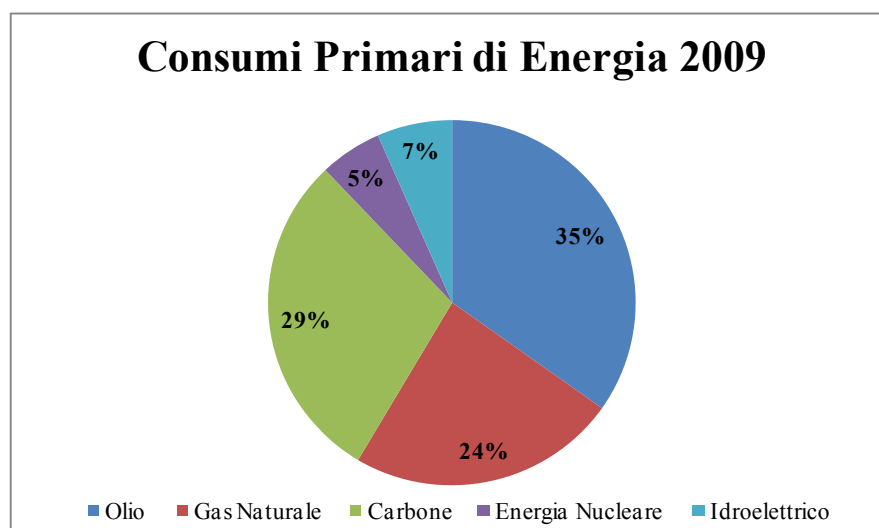
Il servizio di linea, al contrario, implica una flotta di navi che effettuano un servizio di trasporto tra porti a intervalli regolari. Le navi in questo caso trasportano svariate tipologie di merci diverse. Altra caratteristica è che, in questo caso, quindi, prima viene istituita una linea di traffici e successivamente si raccolgono i carichi.

L'Emittente effettua il servizio di trasporto di merci via mare di tipo tramp trasportando merci delle prime 5 categorie con navi specializzate nel trasporto di merci alla rinfusa sia liquide che secche.

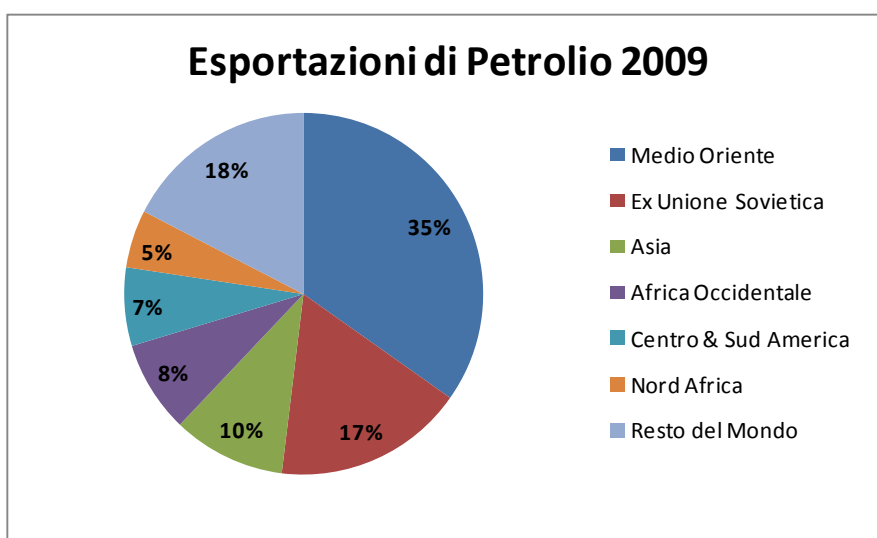
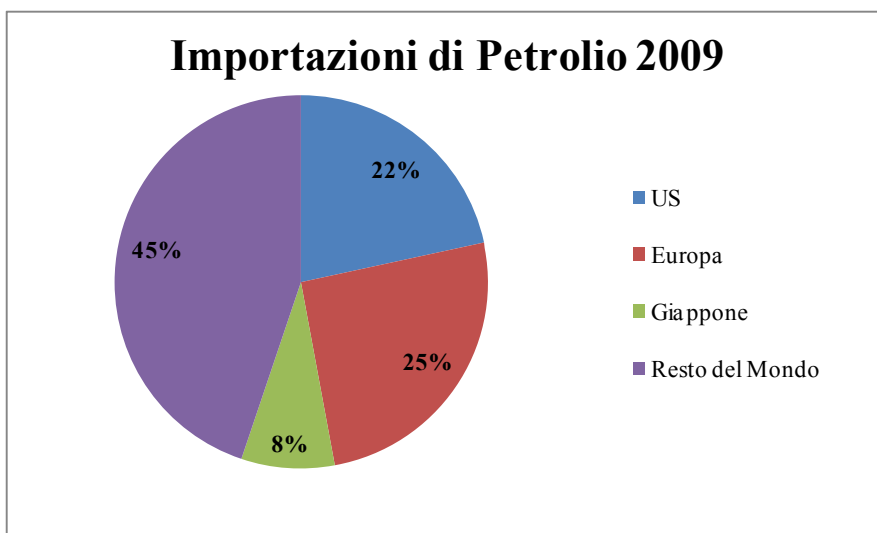
6.2.2 Il mercato del petrolio e dei suoi derivati

Il petrolio e i prodotti petroliferi sono senz'altro le merci più commercializzate su scala mondiale. L'olio combustibile è la fonte energetica più utilizzata a livello mondiale con una quota di circa il 35% dei consumi primari di energia².

Il fatto che le aree di maggior produzione non coincidano con le aree di maggior consumo fa sì che i Paesi maggiormente industrializzati siano fortemente dipendenti dalle importazioni di petrolio greggio provenienti dai Paesi produttori. A questo flusso di traffico inoltre si aggiungono i flussi di prodotti finiti e semilavorati originati dai poli di raffinazione del greggio e diretti verso i mercati di consumo finale.

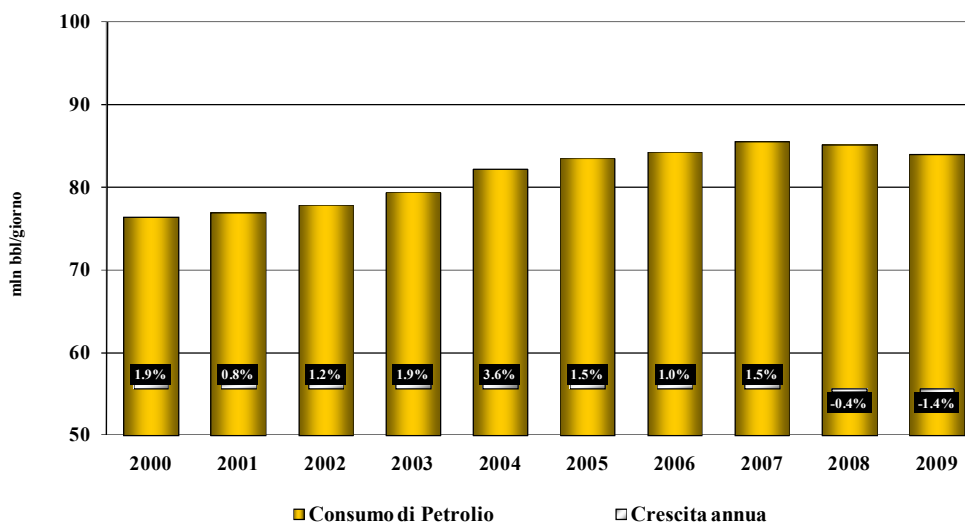


² Fonte: Banchemo Costa su dati BP (*Statistical Review of World Energy 2010*).



Nel 2009 sono stati trasportati circa 53 milioni di barili di petrolio al giorno in contrazione del -1,4% rispetto al 2008. La crescita economica è, infatti, da considerarsi il fattore che determina l'aumento di domanda mondiale di energia e quindi anche di petrolio.

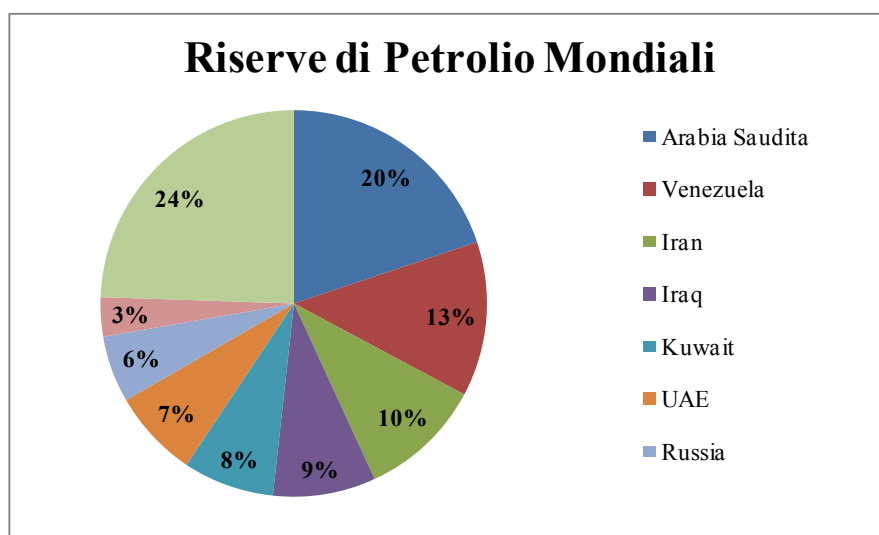
Consumo di Petrolio Mondiale (in milioni di barili al giorno)



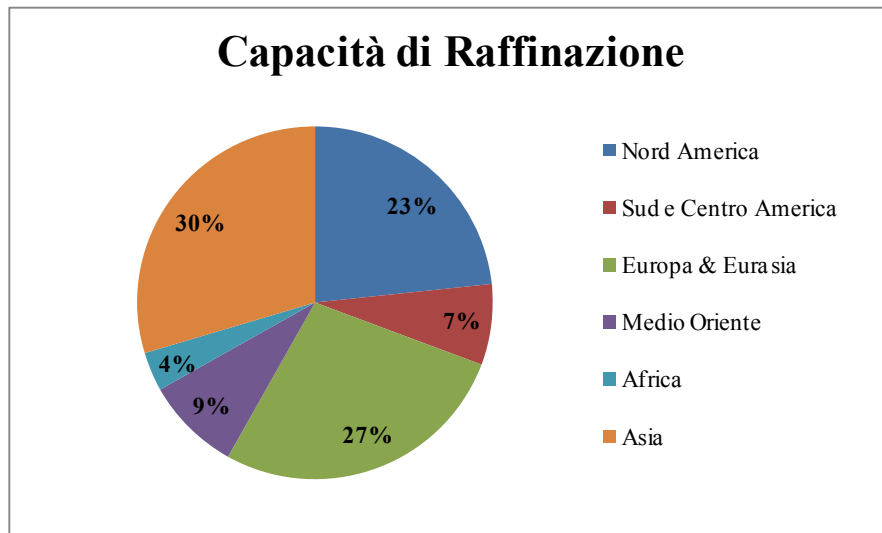
L'Emittente ritiene che un eventuale miglioramento del quadro economico internazionale possa favorire una ripresa dei consumi; l'EIA (U.S. Energy Information Administration) attualmente (giugno 2010) stima una crescita dei consumi di petrolio di 1,5 milioni di barili al giorno nel 2010 e 1,6 milioni di barili al giorno nel 2011. La crescita dei consumi è prevista soprattutto in Asia e Medio Oriente.

Petrolio: Consumi							
<i>Migliaia di barili al giorno</i>	2005	2006	2007	2008	2009	variazione 2009 vs 2008	percentuale sul totale
Nord America	25.023	24.904	25.020	23.795	22.826	-4,1%	27,1%
Centro e Sud America	5.047	5.210	5.533	5.681	5.653	-0,5%	6,7%
Europa e Eurasia	20.301	20.498	20.203	20.193	19.372	-4,1%	23,0%
Medio Oriente	6.010	6.247	6.469	6.864	7.146	4,1%	8,5%
Africa	2.800	2.786	2.931	3.045	3.082	1,2%	3,7%
Asia	24.331	24.721	25.462	25.662	25.998	1,3%	30,9%
TOTALE	83.513	84.367	85.619	85.239	84.077	-1,4%	100,0%

Ad oggi le riserve di petrolio sono stimate dai principali enti di ricerca in circa 1,5 miliardi di barili, più di 45 volte il consumo di petrolio mondiale per l'anno 2009. Occorre rilevare che per riserve stimate s'intendono quelle riserve per le quali i geologi e gli ingegneri indicano con ragionevole sicurezza un possibile sfruttamento futuro allo stato delle tecnologie attuali.



La raffinazione di petrolio si è sviluppata particolarmente nei paesi consumatori in ragione della maggior economicità del trasporto di petrolio greggio rispetto ai prodotti petroliferi. Inoltre, la vicinanza ai mercati di consumo rende più agevole affrontare improvvise variazioni della domanda determinate da situazioni climatiche o dalla stagionalità, e soprattutto rispondere ad esigenze normative di carattere nazionale, in particolare per la qualità dei prodotti. Negli ultimi anni tuttavia a causa di nuove politiche dei paesi del Medio Oriente e delle altre nazioni in via di sviluppo e per effetto delle crescenti politiche verdi nei paesi sviluppati stiamo assistendo ad una espansione nella capacità di raffinazione più rapida in paesi lontani dai tradizionali mercati di consumo. L'effetto della redistribuzione in atto della capacità di raffinazione è che un numero crescente di lotti di prodotti petroliferi viaggia attraverso gli oceani per raggiungere i mercati di consumo finale.



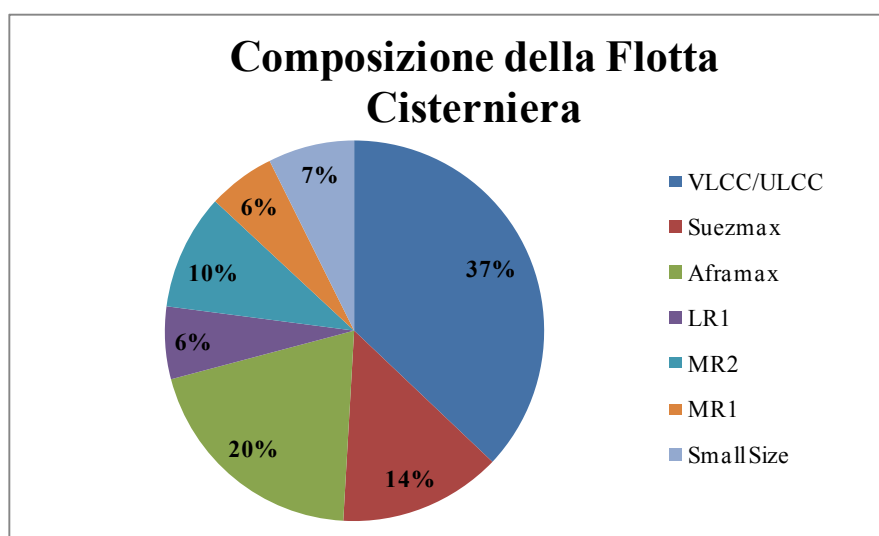
6.2.3 La flotta cisterniera

La flotta mondiale di navi cisterna adibita al trasporto di petrolio, prodotti petroliferi e prodotti chimici, a giugno 2010 è composta (considerando le sole unità superiori a 3.000 DWT) da circa 6.600 unità per un tonnellaggio lordo complessivo pari a circa 460 milioni DWT (tonnellate di portata lorda).

La flotta può essere così suddivisa in base alle dimensioni delle navi:

- (a) circa 580 unità VLCC (Very Large Crude Oil Carrier) navi oltre le 200.000 DWT, per un tonnellaggio complessivo pari a circa 170 milioni DWT impiegate nel trasporto di petrolio greggio sulle grandi distanze;
- (b) circa 420 unità Suezmax, navi attorno a 150.000 DWT, per un tonnellaggio complessivo pari a circa 64 milioni DWT impiegate nel trasporto di petrolio greggio su grandi e medie distanze;
- (c) circa 880 unità Aframax, navi di circa 110.000 DWT, per un tonnellaggio complessivo pari a circa 92 milioni di DWT impiegate per il trasporto di petrolio greggio su medie e brevi distanze e prodotti petroliferi su grandi distanze;
- (d) circa 400 unità LR1 (Long Range 1) navi attorno a 75.000 DWT, per un tonnellaggio complessivo pari a circa 29 milioni di DWT impiegate prevalentemente nel trasporto di prodotti petroliferi su lunghe e medie distanze;
- (e) circa 960 unità MR2 (Mid Range 2) navi di circa 50.000 DWT, per un tonnellaggio complessivo pari a circa 46 milioni di DWT impiegate prevalentemente nel trasporto di prodotti petroliferi su medie distanze;
- (f) circa 700 unità MR1 (Mid Range 1) navi attorno a 37.000 DWT, per un tonnellaggio complessivo pari a circa 26 milioni di DWT impiegate prevalentemente nel trasporto di prodotti petroliferi su piccole distanze;
- (g) circa 2.650 unità Small Size, navi inferiori a 32.000 DWT, per un tonnellaggio complessivo pari a circa 32 milioni di DWT impiegate prevalentemente nei trasporti di piccolo cabotaggio.

Escludendo la flotta Small Size l'età media della flotta mondiale di navi cisterna è di circa 9 anni.



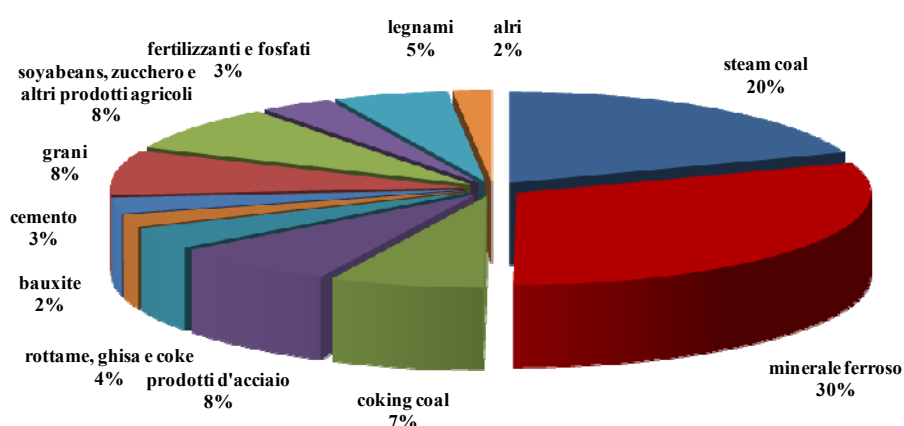
6.2.4 Il mercato dei carichi secchi

Il mercato dei carichi secchi è fortemente legato alla produzione di acciaio: circa la metà del trasportato dalla flotta Dry bulk è costituito da prodotti dell'industria dell'acciaio o da materie prime necessarie alla sua produzione, tra cui il minerale ferroso, il rottame, il carbone da cokeria (*coking coal*), la ghisa di prima fusione (*pig iron*).

La merce più trasportata dalla flotta bulk-carrier nel 2009 è stato il minerale ferroso corrispondente a circa il 30% del totale trasportato in Dry bulk via mare. La seconda merce più trasportata è costituita dal carbone energetico (*steam coal*) che costituisce un quinto del totale trasportato ogni anno via mare. I prodotti dell'industria siderurgica rappresentano l'8%, i grani l'8%, gli altri prodotti agricoli (come zucchero, soia) l'8%, il carbone da cokeria il 7%.

Il mercato dei carichi secchi quindi, essendo molto legato alla produzione di acciaio, è fortemente influenzato dalla produzione industriale mondiale.

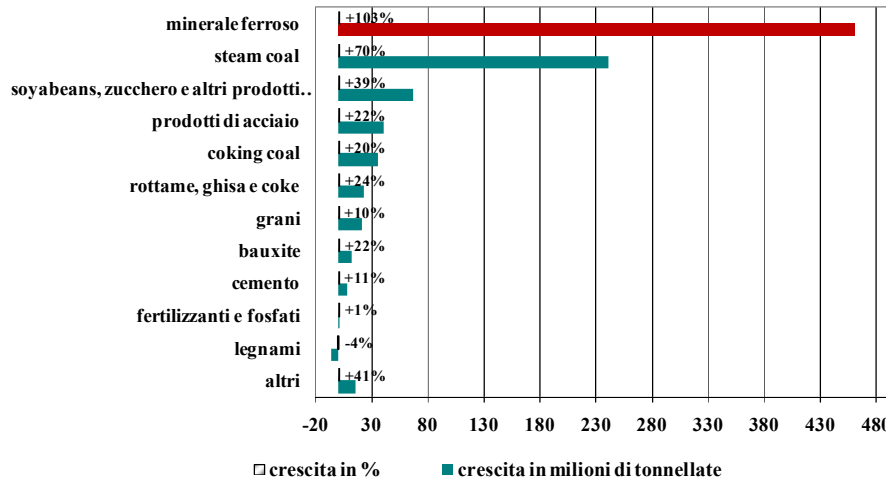
Merci trasportate in Dry Bulk Via Mare nel 2009



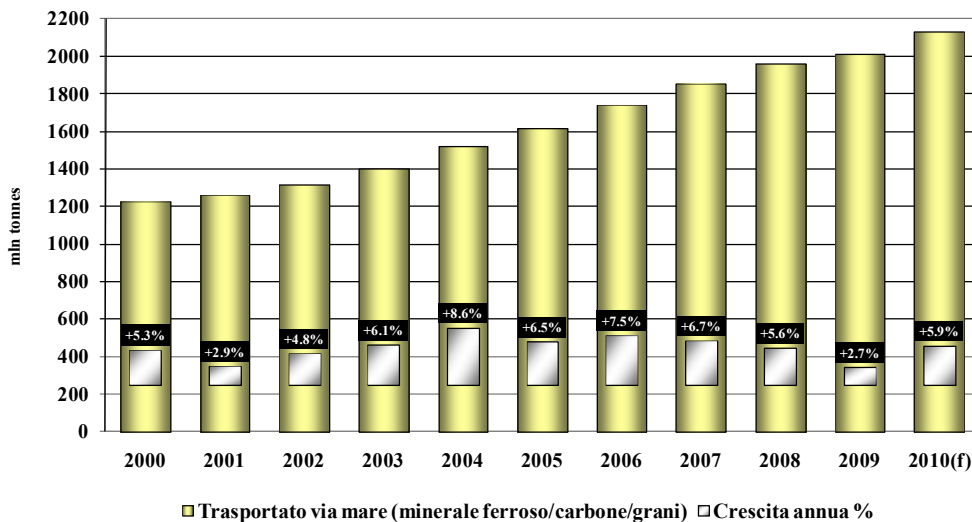
Il minerale ferroso e lo steam coal non sono soltanto le merci più trasportate in Dry Bulk, ma anche quelle che nel corso degli ultimi anni sono cresciute maggiormente. Il trasportato di minerale ferroso, ad esempio, è più che raddoppiato durante l'ultimo decennio, in particolare grazie alle forti importazioni cinesi.

Il trasporto delle major commodities (minerale ferroso, carbone e grani) è aumentato nel corso dell'ultimo decennio ad un ritmo del 6-8% all'anno. Questi tassi di crescita, ridottisi al 3% circa nell'esercizio 2009 a causa della crisi internazionale, sono attesi risalire al 6% circa nell'esercizio in corso.

Crescita dei traffici Dry Bulk nel periodo 2000-2009



Crescita delle Major Commodities trasportate in Dry Bulk



6.2.5 La flotta Bulk-carrier

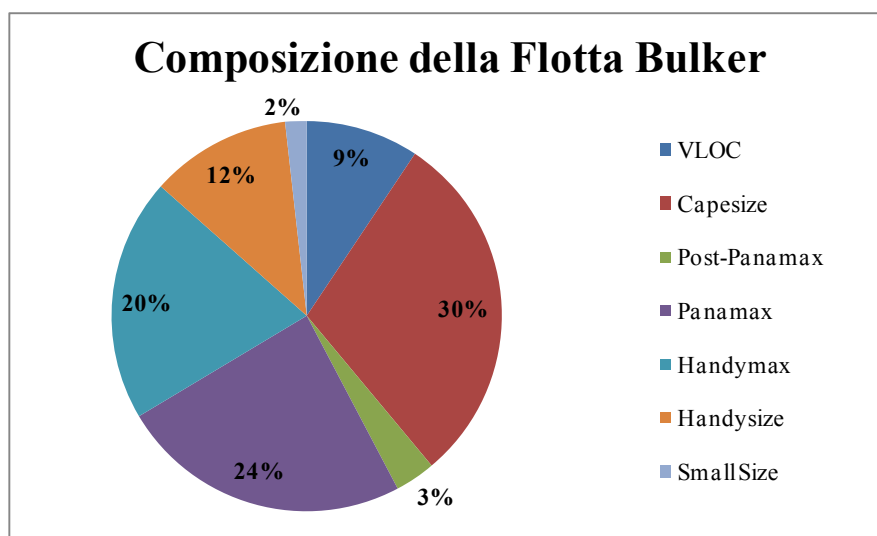
La flotta mondiale di navi bulk-carrier adibita al trasporto di rinfuse secche, a giugno 2010, è composta (considerando le sole unità superiori a 10.000 DWT) da circa 6.750 unità per un tonnellaggio lordo complessivo pari a circa 450 milioni DWT.

La flotta può essere così suddivisa in base alle dimensioni delle navi:

- (a) Circa 175 unità VLOC (Very Large Ore Carrier) navi oltre 200.000 DWT, per un tonnellaggio complessivo pari a circa 42 milioni DWT impiegate prevalentemente nel trasporto di minerale ferroso su grandi distanze.

- (b) Circa 800 unità Capesize, navi di circa 160.000 DWT, per un tonnellaggio complessivo pari a circa 132 milioni DWT impiegate prevalentemente nel trasporto di minerale ferroso e carbone su grandi distanze.
- (c) Circa 170 unità Post-Panamax, navi intorno a 100.000 DWT, per un tonnellaggio complessivo pari a circa 15 milioni DWT impiegate prevalentemente nel trasporto di minerale ferroso e carbone su medio/grandi distanze.
- (d) Circa 1.500 unità Panamax, navi di circa 75.000 DWT, per un tonnellaggio complessivo pari a circa 108 milioni DWT impiegate prevalentemente nel trasporto di grani e carbone su grandi distanze e minerale ferroso sulle medio/brevi distanze.
- (e) Circa 1.800 unità Handymax, navi di circa 45.000 DWT per un tonnellaggio complessivo pari a circa 90 milioni DWT impiegate prevalentemente nel trasporto di grani, scrap e semilavorati d'acciaio.
- (f) Circa 1.800 unità Handysize, navi di circa 30.000 DWT, per un tonnellaggio complessivo pari a circa 52 milioni DWT impiegate nei più svariati traffici dal minerale ferroso ai grani ai fertilizzanti.
- (g) Circa 500 unità Small Size, navi inferiori a 20.000 DWT, per un tonnellaggio complessivo pari a circa 8 milioni di DWT impiegate prevalentemente nei trasporti costieri e di piccolo cabotaggio.

Escludendo la flotta Small Size, l'età media della flotta mondiale bulk-carrier è di 13 anni.



6.2.6 L'andamento dei noli

Il valore dei noli costituisce la variabile chiave per ogni operatore del settore. In linea generale il valore dei noli è strettamente legato alla disponibilità di stiva in relazione al fabbisogno di trasporto. Il mercato dei noli presenta un'elevata differenziazione in funzione non solo delle singole tratte o delle singole aree geografiche in cui vengono realizzati i trasporti, ma anche delle caratteristiche tipologiche delle merci trasportate. L'andamento dei noli, inoltre, è estremamente volatile. In ragione delle particolare liquidità e trasparenza del settore, nessun operatore è individualmente in grado di influenzare in modo significativo il livello dei noli.

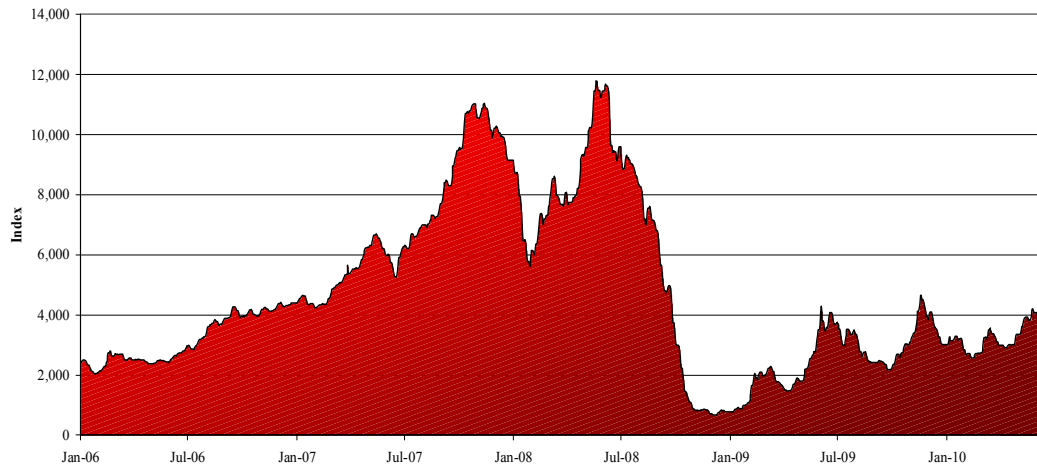
L'andamento dei noli relativi al mercato "Spot" riflette la quantità e qualità di navi disponibili in un certo momento per il trasporto di determinati carichi lungo determinate rotte. I noli "Spot", recependo immediatamente le variabili di mercato, tendono ad anticipare l'andamento dei noli relativi al mercato

“Time Charter” per noleggi di medio/lungo periodo e non scontano il trasferimento del rischio mercato in capo al noleggiatore.

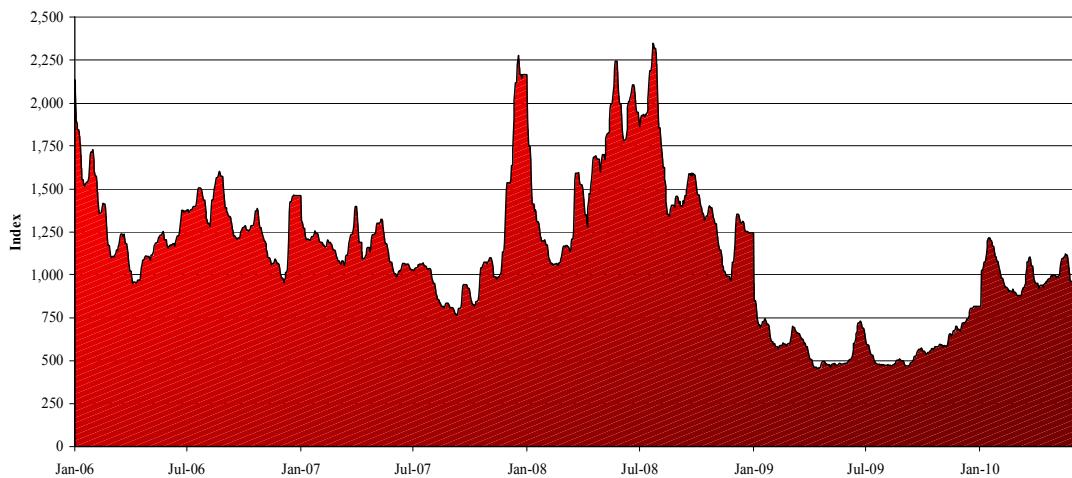
L’andamento del mercato dei noli negli ultimi 5 anni è rappresentato dai grafici di seguito riportati.

Gli indici dei noli forniti da “The Baltic Exchange” (Baltic) sono rappresentativi dell’andamento del mercato di riferimento (carico secco o carico liquido) considerato nel suo complesso.

Baltic Dry Index

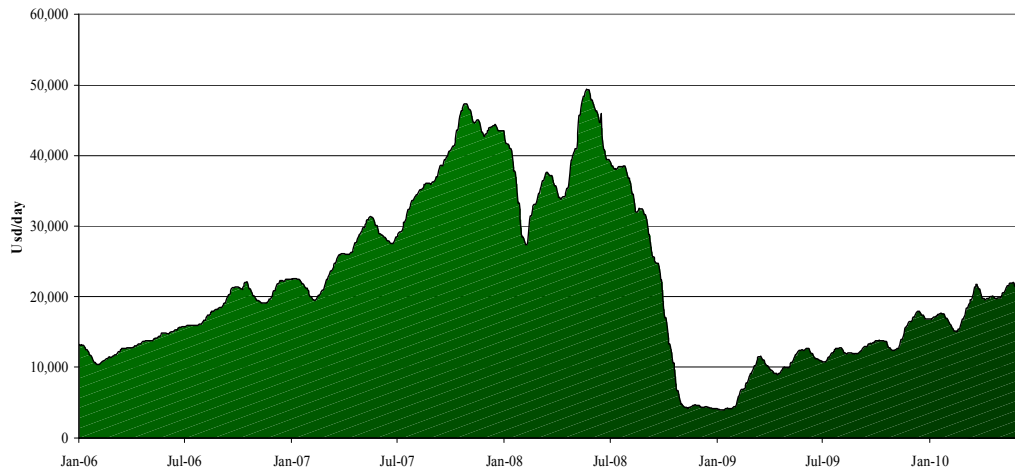


Baltic Dirty Tanker Index

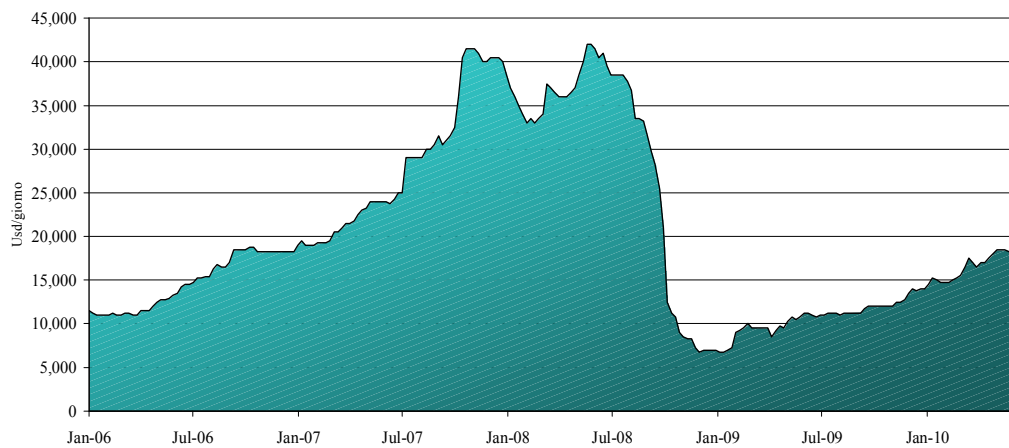


I grafici successivi rappresentano i rendimenti degli ultimi 5 anni, espressi in Dollari USA al giorno, per impieghi Spot e per noleggi annuali, per le tipologie di naviglio di maggior interesse per l'Emittente.

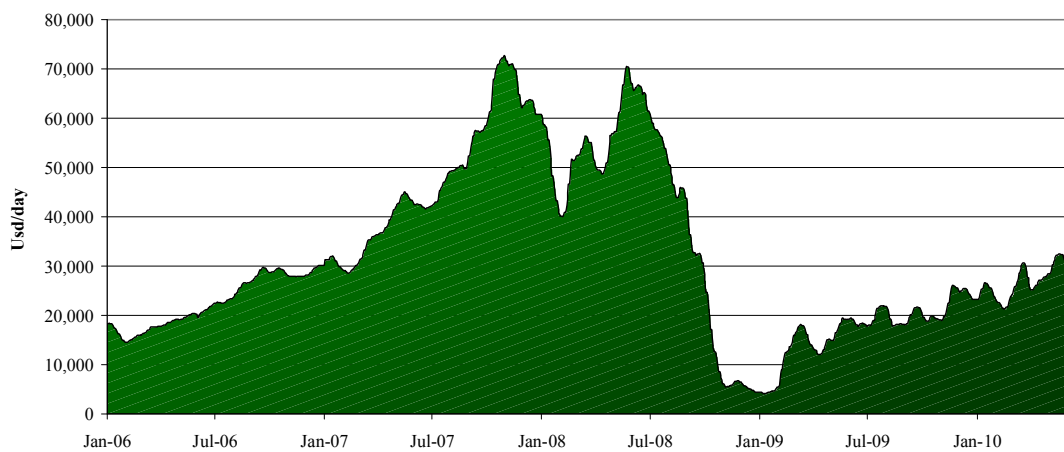
Mercato Handysize Spot



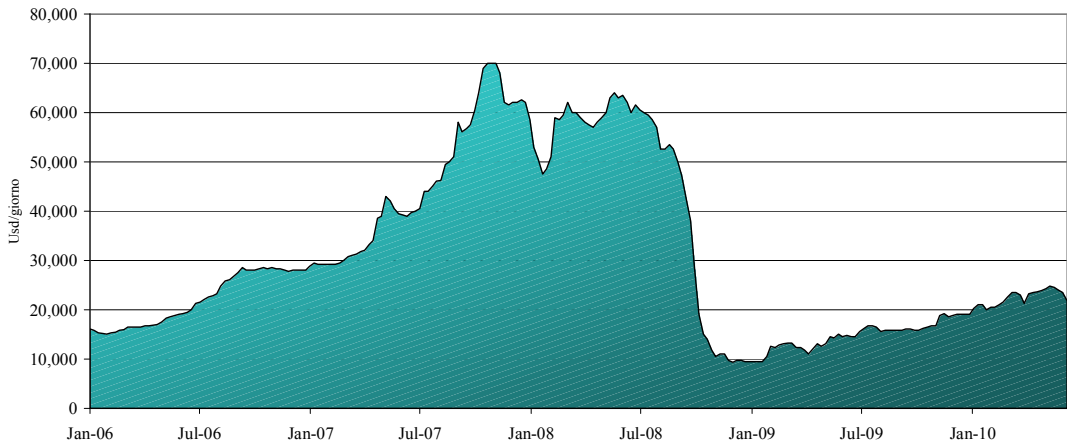
Handysize Rata per 1 anno Time Charter



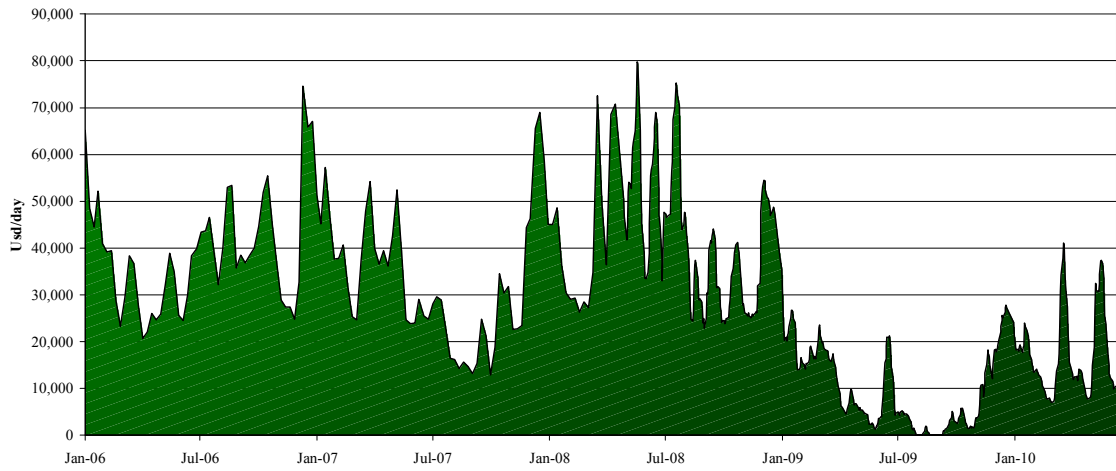
Mercato Handymax Spot



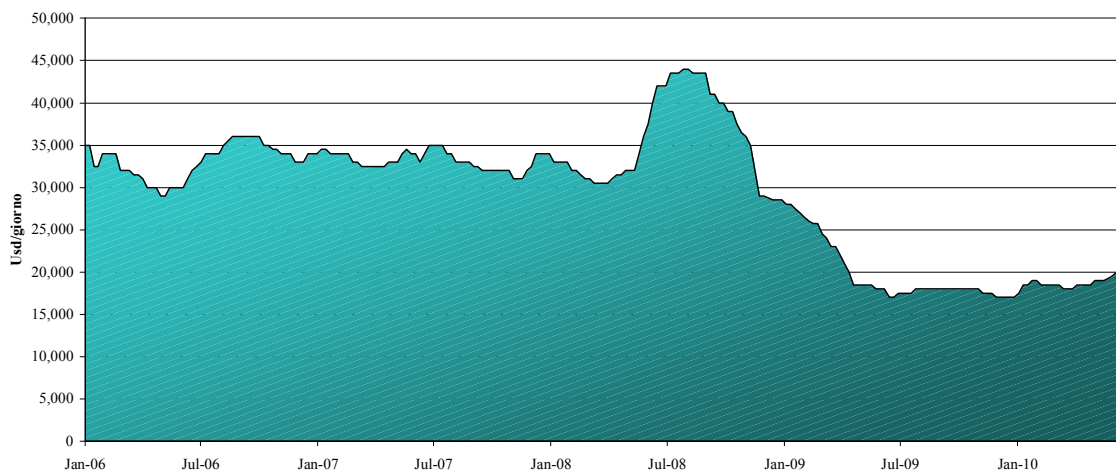
Handymax Rata per 1 anno Time Charter



Mercato Aframax Spot



Aframax Rata 1 anno Time Charter



6.2.7 Aspetti peculiari del settore dello shipping

La cantieristica navale

Il settore della cantieristica navale ha subito significative evoluzioni negli anni. Il basso costo del lavoro, le politiche di sostegno al comparto marittimo (in particolare in Corea del Sud), l'efficienza e l'estensivo utilizzo di moderna tecnologia sono le cause che hanno portato alla progressiva affermazione dei cantieri asiatici a scapito della cantieristica europea. Oggigiorno la quasi totalità delle navi porta rinfuse o porta-container viene prodotta in area asiatica, specificatamente in Cina, Giappone e Corea del Sud.

La cantieristica europea è oramai specializzata nella sola costruzione di navi di piccolo tonnellaggio ed alto contenuto tecnologico, oppure nella costruzione di navi da crociera e da diporto.

La massiccia crescita della domanda per navi di nuova costruzione registrata negli anni passati ha comportato un rilevante incremento nei prezzi delle nuove navi ed un significativo accumulo di ordinazioni arretrate. Il drastico impatto della recente crisi economico/finanziaria ha comportato la caduta dei prezzi delle nuove costruzioni (oggi mediamente inferiori del 25% circa rispetto ai valori di fine 2007³) e determinato un importante differimento delle consegne delle unità ordinate in precedenza. Alquanto significativo è risultato, inoltre, l'impatto delle cancellazioni, con particolare riferimento a costruzioni commissionate a cantieri che – in ragione della crisi – hanno dovuto ridimensionare i progettati piani di espansione.

A metà giugno 2010 gli ordini di nuove navi in essere presso i cantieri costruttori risultano – per le bulk carrier e per le navi cisterna – rispettivamente pari al 60% ed al 29% circa della corrispondente flotta in esercizio⁴: negli ultimi mesi si sono tuttavia registrati alcuni nuovi ordini, alimentati dalla diminuzione dei prezzi delle nuove costruzioni e dal buon livello dei noli, con particolare riferimento al comparto dei carichi secchi.

Gli equipaggi

L'equipaggio costituisce certamente una delle più significative leve competitive nelle mani di un armatore. La professionalità e la qualità di un equipaggio sono requisiti fondamentali per la sicurezza della navigazione, il rispetto delle procedure e dei tempi di carico e scarico, nonché la manutenzione ordinaria a bordo.

La difficoltà a reperire personale marittimo, soprattutto nei paesi occidentali, è ormai divenuta un dato di fatto. Una ulteriore problematica deriva dall'elevato turnover presente nel settore e dalle continue richieste di aumento salariale avanzate dalle numerose associazioni di categoria a livello mondiale. Da segnalare che, con riferimento alle unità tanker, un elevato turnover può risultare penalizzante nelle considerazioni effettuate dalle Major Oil Companies.

L'*International Safety Management Code* (ISM Code) dell'IMO e, soprattutto, lo *Standard of Training, Certification and Watchkeeping* (STCW) impongono agli armatori internazionali la certificazione degli equipaggi, da ottenersi attraverso percorsi di formazione in via di standardizzazione.

Un equipaggio è composto da *officers* (ufficiali o "stato maggiore") e *ratings* (gli altri componenti dell'equipaggio o "bassa forza").

La provenienza degli equipaggi rispecchia il carattere internazionale del settore. Tipicamente i ratings, e più recentemente anche gli officers, provengono da Paesi emergenti.

³ Fonte: Clarkson.

⁴ Fonte: Clarkson.

Le assicurazioni

Esistono due contratti tipici di assicurazione relativi al settore navale, da sempre caratterizzato da una forte specializzazione degli operatori coinvolti, sia sul fronte degli assicuratori che su quello degli intermediari, per rispondere anche alla spiccata connotazione internazionale: contratti di assicurazione a copertura di corpi e contratti di assicurazione a copertura delle merci trasportate.

Esiste poi una terza tipologia rappresentata dall'assicurazione per la responsabilità civile, ad appannaggio pressoché esclusivo dei c.d. P&I Clubs (Protection & Indemnity Clubs).

Preliminarmente occorre osservare come l'assicurazione marittima in generale abbia per oggetto la totalità dei rischi legati alla navigazione, con la possibilità di ricomprendervi anche quelli connessi ai c.d. rischi catastrofali.

(a) Settore corpi

La principale copertura assicurativa prestata nel settore in questione è data dalla copertura del corpo e delle macchine della nave (solitamente chiamata "H&M", *Hull & Machinery*), che comprende lo scafo con tutte le relative pertinenze, accessori, il combustibile (*bunker*), le vettovaglie, il complesso costituito dal propulsore ed in generale le apparecchiature di bordo. Tale copertura assicurativa è, di regola, fornita dalle Compagnie di assicurazione tradizionali.

Ai sensi di tali coperture assicurative l'assicuratore risponde anche se il sinistro dipenda, in tutto o in parte, da colpa del comandante e dell'equipaggio, salvo che ciò sia espressamente escluso dalle parti.

Accanto a questo tipo di copertura si pone quella relativa agli interessi ed esborsi (detta anche "I&P", *Interest & Payment o disbursement o increased value* come viene definita nella prassi anglosassone) la cui garanzia si riferisce alla perdita delle spese di armamento ed equipaggiamento derivanti dalla perdita totale o parziale della nave.

(b) Settore merci trasportate

Per quanto riguarda le coperture assicurative nell'ambito del settore merci trasportate, esse possono essere suddivise in due grandi categorie:

- (i) quelle stipulate nell'interesse diretto del vettore (c.d. R.C. vettoriale); e
- (ii) quelle stipulate a favore dell'interessato al carico (c.d. polizze per conto di chi spetta).

In particolare, le prime garantiscono il vettore in relazione a quanto lo stesso debba corrispondere all'interessato a seguito della perdita o dell'avaria delle cose consegnategli. A tale riguardo, l'art. 1693 del codice civile stabilisce, infatti, che il vettore è responsabile della perdita e dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve a quello in cui le consegna al destinatario, fatta salva la prova che la perdita o l'avaria medesima siano riconducibili al caso fortuito, alla natura o ai vizi delle cose stesse o al loro imballaggio, o al fatto del mittente od a quello del destinatario.

Le polizze appartenenti alla seconda categoria sono di regola stipulate dal vettore, ma in tal caso per conto del soggetto interessato al carico ed hanno come obiettivo quello di garantire costoro – sui quali ricadono i relativi costi – in relazione a tutti i danni derivanti dal trasporto.

(c) Le principali coperture nell'ambito del settore responsabilità civile

Le coperture assicurative in questione vengono prestate in maniera pressoché esclusiva dai c.d. P&I Clubs, associazioni di mutue assicuratrici costituite dagli armatori allo scopo di fornire una copertura assicurativa per la protezione e l'indennizzo dei propri membri.

Tra le principali coperture ricomprese nella *P&I Insurance* si segnalano quelle relative alle lesioni o alla morte dei membri dell'equipaggio, dei passeggeri o di altri soggetti, ai danni cagionati dalle navi a seguito di una collisione, ai danni causati alle attrezzature dei porti ed a quelli derivanti da inquinamento (c.d. pollution), che di regola i principali P&I Clubs prevedono nell'ambito di un'unica polizza.

Un'importante garanzia offerta dai P&I Clubs è, poi, la c.d. responsabilità dei noleggiatori (*charterers' liability*), che copre le responsabilità nelle quali può incorrere un noleggiatore che stipuli con un armatore un contratto di noleggio di tipo "Time Charter", ovvero un contratto di noleggio a tempo di una nave senza specifico impiego e che prevede la gestione diretta da parte del noleggiatore di alcune attività (ad es., l'attività di rifornimento di carburante della nave). In tal caso i rischi assicurati sono quelli relativi ai reclami dell'armatore nei confronti del noleggiatore e quelli relativi ai danni subiti dalle merci trasportate, nel caso in cui sorgano, tra armatore e noleggiatore, questioni in ordine alle relative responsabilità. I Clubs forniscono, infine, le necessarie garanzie per la liberazione della nave in caso di sequestro e gestiscono le liti relative alle coperture prestate, sopportandone le relative spese.

6.2.8 Il c.d. "Phase-Out"

Dopo l'affondamento dell'Erika nel dicembre 1999 ed il conseguente inquinamento di una parte della costa bretona, erano state approvate dall'IMO e adottate come emendamento al regolamento Marpol 73/78 nuove regole per l'eliminazione in tempi ristretti del tonnellaggio cisterniero a scafo singolo. La nuova normativa, formalizzata nell'aprile del 2001, era tale da giocare un ruolo determinante nell'elevazione degli standard della flotta.

Secondo queste regole, era, infatti, prevista la rottamazione nel periodo 2003/2007 di tutte le unità con zavorra non segregata e di tutto il rimanente tonnellaggio a singolo scafo, ancorché con zavorra pulita segregata, entro il 2015.

A seguito dell'affondamento della m/c. Prestige nel novembre 2002, la Comunità Europea s'è fatta promotrice di nuove regole, sostanzialmente tese ad accelerare i tempi già fissati dall'IMO per il "phasing out" del tonnellaggio cisterniero non a doppio scafo.

Le nuove regole (Marpol) prevedono una notevole accelerazione dei tempi di phasing out del tonnellaggio a scafo singolo, rispetto ai termini precedentemente già fissati dall'IMO.

Nel dicembre 2003 l'IMO si è sostanzialmente allineata alle più restrittive regole comunitarie per cui, ora, la data limite è passata da fine 2015 a fine 2010.

Il limite di fine 2015 è tuttavia rimasto per alcune tipologie di navi, con limitazioni riferite all'età, purché il loro impiego venga consentito da entrambi gli Stati di caricazione e di scarica. L'eccezione alla regola generale introduce elementi di incertezza sull'effettivo volume delle demolizioni da effettuare entro il 2010: alcuni Stati asiatici importatori si sono, infatti, riservati la facoltà di avvalersi di tale eccezione.

L'introduzione della normativa sopra illustrata ha già avuto ed avrà ancora un'incidenza sulla disponibilità futura di navi petroliere e, soprattutto, sul numero di incidenti e sull'impatto ambientale derivante dal verificarsi degli stessi (perdite di carico in mare, con conseguenze ambientali).

Il risultato delle politiche di "phase-out". è stato il progressivo ammodernamento della flotta cisterniera.

Si segnala che, alla Data del Prospetto Informativo, il Gruppo non possiede navi a scafo singolo soggette a "phase-out".

6.3 Quadro normativo

6.3.1 Normativa in materia ambientale e di sicurezza

La gestione della flotta e la conduzione da parte del Gruppo Premuda della propria attività sono profondamente influenzate dalle evoluzioni del quadro normativo di riferimento.

A tale riguardo, il Gruppo è soggetto a disposizioni dettate da convenzioni internazionali (in particolare, convenzioni internazionali promosse e deliberate nell'ambito dei lavori dell'Organizzazione Marittima Internazionale ("IMO"), leggi internazionali e nazionali, regolamenti locali, nonché normative vigenti negli stati in cui le navi della flotta Premuda transitano/operano ovvero presso le Amministrazioni degli Stati presso cui le stesse sono registrate (Autorità di Bandiera).

In conformità con le suddette disposizioni, le unità della flotta del Gruppo Premuda sono soggette ad ispezioni, talora anche non previamente programmate, sia da parte di soggetti pubblici (quali, ad esempio, guardie costiere, capitanerie di porto, altre autorità portuali locali e/o dell'amministrazione di bandiera) che di soggetti privati (quali, ad esempio, società di classificazione, società di gestione degli scali portuali, ispettori dei noleggiatori o di potenziali acquirenti). L'operatività delle navi del Gruppo è soggetta al previo rilascio, nonché al rinnovo, di permessi, licenze e altri certificati statutari e di classe da parte di taluni dei soggetti precedentemente indicati. Eventuali evoluzioni normative ovvero altri accadimenti tali da determinare la futura non conformità del Gruppo alle leggi ed ai regolamenti applicabili, oppure il mancato ottenimento o rinnovo di permessi o autorizzazioni necessari per la conduzione dell'attività del Gruppo, potrebbero comportare il sostenimento da parte del Gruppo di spese rilevanti ovvero la sospensione temporanea dell'operatività di una o più delle navi della flotta.

L'Emittente ritiene che l'accresciuto livello di attenzione prestata dai legislatori, assicuratori e noleggiatori in materia di tutela dell'ambiente, nonché in ordine alla qualità dei servizi prestati dagli armatori stia determinando un incremento del numero delle ispezioni ed un innalzamento dei requisiti di sicurezza e degli standard in materia ambientale cui debbono essere adeguate tutte le navi, con particolare riferimento alle unità tanker. L'Emittente deve così mantenere standard operativi per tutte le proprie navi (in particolare per le unità cisterna) in modo da fornir evidenza del rispetto dei requisiti di sicurezza nella gestione delle proprie navi, del mantenimento di standard qualitativi nella conduzione delle operazioni di *shipping*, dell'aggiornamento continuo degli ufficiali e del personale degli equipaggi, nonché della conformità delle proprie navi alle normative applicabili da parte dell'autorità di bandiera e degli Stati in cui tali navi operano.

Segue una rassegna generale, di natura non esaustiva, del quadro normativo internazionale e nazionale nel cui ambito il Gruppo esercita la propria attività di *shipping*.

6.3.2 Convenzione sulla Responsabilità Civile per i Danni derivanti dall'Inquinamento da Prodotti Petroliferi (Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage)

In conformità al dettato degli articoli 77 e seguenti del Trattato Costitutivo delle Comunità Europee, la Comunità Europea è intervenuta con vari atti normativi nel campo della sicurezza dei trasporti

marittimi e, in particolare, del trasporto di idrocarburi e di altre sostanze pericolose o inquinanti. Una forte spinta in tal senso è stata data dall'affondamento della nave Erika nel dicembre 1999; ed infatti gli ultimi interventi sono idealmente raccolti in pacchetti denominati "Erika" ed "Erika II".

Attualmente, l'Unione Europea sta valutando l'opportunità di modificare ulteriormente la normativa che regola l'operatività delle navi e la responsabilità degli armatori derivante dall'inquinamento da prodotti petroliferi. Allo stato risulta assai difficile prevedere che tipo di normativa, se del caso, potrà essere emanata da parte dell'Unione Europea ovvero da qualsiasi altro stato o autorità locale.

Diverse nazioni hanno sottoscritto e seguono lo schema di responsabilità adottato da parte dell'IMO e contenuto nella Convenzione sulla Responsabilità Civile per i Danni derivanti dall'Inquinamento Petrolifero (*Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*) del 1969, come successivamente modificata (la "CLC"), e nella Convenzione per l'Istituzione di un Fondo Internazionale per l'Inquinamento Petrolifero del 1971 (*Convention for the Establishment of an International Fund for Oil Pollution*), come successivamente modificata (la "**Convenzione del 1971**"). Con decorrenza dal 24 maggio 2002, la Convenzione del 1971 è stata sostituita da una successiva convenzione, stipulata nel 1992 (la "**Convenzione del 1992**"). Ai sensi della Convenzione del 1992, così come della Convenzione del 1971, coloro che si avvalgono dei servizi di trasporto di petrolio e prodotti petroliferi (c.d. *oil receivers*) aventi sede in Stati che hanno aderito alla Convenzione del 1992 sono responsabili del pagamento di un risarcimento integrativo. Ai sensi di tali convenzioni, previo espletamento di ogni possibile difesa, l'armatore di una nave registrata – per tale intendendosi il titolare della stessa ovvero, in caso di noleggio della unità navale in regime di Bare Boat Charter, il noleggiatore a scafo nudo della nave – è responsabile in maniera rigorosa per i danni derivanti dall'inquinamento dovuti allo scarico di prodotti petroliferi non biodegradabili nelle acque territoriali di uno Stato che ha aderito a tali convenzioni. Molti degli Stati che hanno ratificato tali convenzioni ed un protocollo del 1992 alla CLC (il "**Protocollo del 1992**") hanno fissato dei limiti al regime di responsabilità azionabile ai sensi delle suddette convenzioni. In particolare, i suddetti limiti sono indicati mediante dei massimali espressi da un'unità di misura (*Special Drawing Rights* o SDRs), che varia in corrispondenza di un paniere di valute. Al 1° giugno 2010, 1 SDR era pari a Euro 1,203610. Ai sensi della CLC, le limitazioni alla responsabilità vengono meno se la fuoriuscita di petrolio sia causata da un effettivo errore dell'armatore e, ai sensi del Protocollo del 1992, se la fuoriuscita di petrolio sia causata da dolo o colpa grave dell'armatore. Le navi cisterna che svolgono la loro attività in stati aderenti devono essere munite di assicurazione che copra la responsabilità limitata dell'armatore. Negli ordinamenti in cui la CLC non è stata recepita, sono presenti varie disposizioni di legge o consuetudini e la responsabilità è prevista in caso di errore ovvero in maniera simile alla CLC. Nell'ottobre del 2000 sono state adottate alcune modifiche alla CLC, entrate in vigore il 1° novembre 2003, che hanno incrementato i limiti in materia di responsabilità dell'armatore per i danni causati dall'inquinamento petrolifero conseguente ad un incidente in mare. Alla luce del predetto innalzamento dei massimali:

- per una nave cisterna di stazza lorda non eccedente le 5.000 tonnellate, il limite di responsabilità azionabile nei confronti dell'armatore è fissato a 4,51 milioni di SDR (pari a circa Euro 5,43 milioni al 1° giugno 2010);
- per una nave cisterna di stazza lorda compresa tra 5.000 e 140.000 tonnellate (all'interno del quale intervallo sono comprese tutte le navi petroliere appartenenti alla flotta Premuda), il limite di responsabilità azionabile nei confronti dell'armatore è fissato a 4,51 milioni di SDR (pari a circa Euro 5,43 milioni alla data del 1° giugno 2010) maggiorato di 631 SDR (pari a circa Euro 759,5 alla data del 1° giugno 2010) per ciascuna tonnellata in eccesso a 5.000;

- per una nave cisterna di stazza lorda oltre le 140.000 tonnellate, il limite di responsabilità azionabile nei confronti dell'armatore è fissato a 89,77 milioni di SDR (pari a circa Euro 108,05 milioni alla data del 1° giugno 2010).

Nel maggio del 2003, l'IMO ha approvato un protocollo alla Convenzione del 1992 (il "**Protocollo Supplementare**") che ha disposto la costituzione di un ulteriore fondo, finanziato da parte degli oil receivers, volto ad integrare il risarcimento azionabile ai sensi della Convenzione del 1992. Tale fondo è stato istituito come ulteriore soggetto responsabile del risarcimento dei danni derivanti dall'inquinamento petrolifero conseguente ad incidenti in mare, con obblighi di rimborso separati e distinti rispetto a quelli gravanti sugli armatori ai sensi della CLC e sul fondo istituito con la Convenzione del 1992. Il Protocollo Supplementare, tuttavia, non contemplava un regime di vincolatività dello stesso, prevedendo solo che la partecipazione al medesimo fosse aperta a tutti gli stati aderenti alla Convenzione del 1992. Nell'ambito dell'approvazione del Protocollo Supplementare è stato altresì deliberato l'ammontare massimo del risarcimento pagabile per singolo incidente, fissato ad un totale di 750 milioni di SDR (pari a circa Euro 902,71 milioni alla data del 1° giugno 2010), dovendosi intendere tale importo come comprensivo sia dell'ammontare del risarcimento pagabile dalla società armatoriale responsabile per l'incidente ai sensi della CLC, che dell'ammontare del risarcimento pagabile dai fondi costituiti ai sensi della Convenzione del 1992 e del Protocollo Supplementare. Il Protocollo Supplementare è entrato in vigore il 3 marzo 2005.

Al fine di alleggerire il peso gravante sugli oil receivers ai sensi del Protocollo Supplementare, sono stati stipulati spontaneamente degli accordi tra gli armatori delle navi cisterna assicurati da membri del Gruppo Internazionale dei P&I Club (*International Group of P&I Clubs*, tra i cui membri rientrano i Club a cui aderisce il Gruppo Premuda). Per navi cisterna con capacità fino a 29.548 GT, ai sensi dell'Accordo di Indennizzo per Inquinamento da Petrolio da parte di Piccole Navi Cisterna (lo "**STOPIA**"), la responsabilità assunta ha l'effetto di sostituire i limiti ai sensi della CLC 1992 che sono stati volontariamente incrementati sino a 20 milioni di SDR. Lo STOPIA opera risarcendo il Fondo del 1992 per la differenza tra i limiti di responsabilità di una nave cisterna ai sensi della CLC del 1992 e la somma di 20 milioni di SDR. Ai sensi dell'Accordo per l'Indennizzo per Inquinamento da Petrolio da parte di Navi Cisterna del 1996 (il "**TOPIA**"), gli armatori delle navi cisterna con maggiore capacità di carico risarciscono il Fondo Supplementare del 50% del risarcimento che questo paga ai sensi del Protocollo per i Danni da Inquinamento causati da navi cisterna negli stati sottoscrittori del Protocollo. La suddetta struttura è stata istituita per mezzo di un accordo legalmente vincolante tra gli armatori delle navi cisterna che sono assicurati contro i rischi da inquinamento petrolifero da parte di un P&I Club facente parte del Gruppo Internazionale di P&I Club. In quasi tutti i casi, con eccezioni davvero limitate, le navi cisterna di tale tipologia entreranno automaticamente a far parte dello STOPIA e del TOPIA come condizione per la copertura assicurativa prestata da parte del Club.

6.3.3 Convenzione relativa alla Fuoriuscita di Carburante del 2001 (*Bunker Spills Convention 2001*)

La Convenzione relativa alla Fuoriuscita di Carburante del 2001 ha l'obiettivo di assicurare un adeguato e tempestivo indennizzo alle persone non altrimenti risarcibili ai sensi della CLC del 1992, cui sia richiesto di bonificare una determinata zona o che subiscano un danno a causa della fuoriuscita di carburante dalle cisterne di una nave. Nonostante ai sensi della Convenzione relativa alla Fuoriuscita di Carburante del 2001 la responsabilità personale coinvolga oltre al proprietario registrato anche il noleggiatore a scafo nudo, l'amministratore e il gestore finale della nave, tale convenzione stabilisce che solamente i proprietari registrati delle navi con capienza superiore a 1.000 TPL debbano mantenere in essere un'assicurazione ovvero altre garanzie finanziarie. Il livello di copertura deve essere uguale ai limiti di responsabilità disposti dal regime di limitazione applicabile ai sensi della

normativa nazionale ovvero internazionale, ma in nessun caso superiore all'ammontare calcolato in conformità alla Convenzione sulla Limitazione della Responsabilità per i Procedimenti di natura Marittima del 1976, come successivamente modificata.

6.3.4 Prevenzione dell'Inquinamento da parte di Navi – MARPOL

L'IMO ha negoziato le convenzioni internazionali per la prevenzione dell'inquinamento da parte di navi, le quali impongono una responsabilità per inquinamento petrolifero dell'ambiente marino (la "MARPOL 73/78"). Gli Allegati da I a V della convenzione hanno ad oggetto l'inquinamento del mare: da prodotti petroliferi (Allegato I); da sostanze nocive e pericolose "alla rinfusa" (Allegato II); da sostanze nocive e pericolose in "coli" (Allegato III); da liquami di bordo (acque nere) (Allegato IV); rifiuti (spazzatura) (Allegato V). Nel settembre del 1997 l'IMO ha adottato l'Allegato VI per affrontare il problema dell'inquinamento dell'aria da parte di navi. L'Allegato VI è stato ratificato nel maggio 2004 ed è divenuto efficace nel maggio 2005. L'Allegato VI stabilisce un limite al contenuto di zolfo nei carburanti al fine di ridurre le emissioni nell'atmosfera di ossidi di zolfo e di azoto degli scarichi dei motori a combustione interna e/o caldaie installati a bordo delle navi, proibisce inoltre le emissioni intenzionali nell'atmosfera delle sostanze che riducono lo strato di ozono, come i clorofluorocarburi. L'Allegato VI, inoltre, prevede la costituzione di aree speciali (c.d. Emission Control Areas, "ECA") sottoposte ad un più rigoroso controllo circa le emissioni di ossidi di zolfo nell'atmosfera. Nell'ottobre 2004 l'IMO ha introdotto alcune modifiche agli Allegati I e II, le quali sono entrate in vigore a partire dal 1 gennaio 2007 ed hanno ad oggetto il trasporto via mare delle sostanze liquide nocive in grandi quantità. Ad inizio luglio 2010 entrano in forza ulteriori regole previste dall'Allegato VI per il controllo dell'emissione di componenti volatili ("VOC") e dell'ozono.

6.3.5 L'Oil Pollution Act statunitense del 1990

L'Oil Pollution Act statunitense del 1990 (l'"OPA 90") ha istituito un dettagliato regime regolamentare e di responsabilità per la protezione e il risanamento dell'ambiente a seguito dell'inquinamento da idrocarburi. L'OPA 90 si applica nei confronti di tutti gli armatori e gestori di unità che operano negli Stati Uniti, sui suoi territori e possedimenti ovvero le cui navi operano nelle acque statunitensi, che includono le acque territoriali e la zona economica esclusiva che si estende per 200 miglia marine dalla costa.

Ai sensi dell'OPA 90, gli armatori, i gestori ed i noleggiatori a scafo nudo delle navi sono considerati "parti responsabili" e sono, sia congiuntamente sia individualmente, rigorosamente responsabili per tutti i costi di contenimento e bonifica e per tutti gli altri danni derivanti dalla fuoriuscita ovvero minacciata fuoriuscita di prodotti petroliferi dalle loro navi (a meno che non si dimostri che la fuoriuscita di tali prodotti sia il frutto di un'azione o di un'omissione di un terzo, di un evento imprevedibile ovvero di un atto di guerra). L'OPA 90 definisce ed include, in via generale, i seguenti ulteriori danni:

- il danneggiamento delle risorse naturali ed i costi di accertamento da essi dipendenti;
- il danneggiamento di proprietà immobiliari e personali;
- la perdita netta di imposte, diritti di sfruttamento economico (royalties), canoni di locazione, onorari e altri mancati guadagni;
- la perdita di profitti ovvero la riduzione delle capacità di guadagno dovute al danneggiamento delle proprietà ovvero delle risorse naturali; e
- il costo netto dei servizi pubblici che sono necessari per fronteggiare la fuoriuscita di prodotti petroliferi quali la protezione dai rischi di incendio, i rischi alla salute o alla sicurezza, e la perdita della possibilità di sfruttare le risorse naturali.

L'OPA 90 limita la responsabilità delle parti responsabili a 1.200 Dollari USA (corrispondenti a Euro 923 al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) per tonnellata lorda. Tale limite si applica alle navi cisterna e non trova applicazione qualora l'incidente sia la diretta conseguenza della violazione di una normativa federale degli Stati Uniti in materia di sicurezza, costruzione ovvero operatività o del dolo o colpa grave di una delle parti responsabili, ovvero se la parte responsabile non riesce o si rifiuta di riferire l'incidente o di prestare cooperazione e assistenza in relazione alle attività di rimozione del petrolio. Ai sensi dell'OPA 90 una nave cisterna è una nave costruita, ovvero adeguata, per il trasporto, ovvero che trasporti petrolio e/o suoi derivati e/o materiali pericolosi in grandi quantità, come le navi cargo.

L'OPA 90 richiede che gli armatori ed i gestori delle navi forniscano alla U.S. Coast Guard, e mantengano, prova di una disponibilità finanziaria sufficiente a far fronte alle potenziali responsabilità ad essi facente capo ai sensi dell'OPA 90. Nel dicembre del 1994, la U.S. Coast Guard ha incrementato i requisiti normativi che richiedono la prova della disponibilità finanziaria sino all'ammontare di 1.500 Dollari USA (corrispondenti a Euro 1.154 al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) per tonnellata lorda, i quali includono la limitazione della responsabilità a 1.200 Dollari USA (corrispondenti Euro 923 al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) per tonnellata lorda, ai sensi dell'OPA 90, ed a 300 Dollari USA (corrispondenti Euro 231 al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) per tonnellata lorda, ai sensi dello Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act statunitense. Ai sensi della normativa in vigore, gli armatori e i gestori possono dare prova della propria disponibilità finanziaria, sufficiente a far fronte alla potenziale responsabilità ad essi facente capo, attraverso l'esibizione di documenti probanti la predisposizione di polizze assicurative, fidejussioni, accantonamenti per rischi o garanzie. Ai sensi dell'OPA 90, l'armatore, ovvero il gestore di una flotta, deve esclusivamente dare evidenza dei documenti probanti la propria disponibilità finanziaria sufficiente per la copertura della nave da cui potrebbe derivare la maggiore responsabilità ai sensi dell'OPA 90.

La normativa della U.S. Coast Guard relativa alle attestazioni di disponibilità finanziaria dispone, in conformità con quanto stabilito ai sensi dell'OPA 90, che i ricorrenti possono presentare richiesta direttamente nei confronti dell'assicuratore ovvero del garante che fornisce le attestazioni di disponibilità finanziaria. Nel caso in cui tale assicuratore, ovvero garante, sia citato direttamente, è vietato a costui far valere qualsiasi argomentazione difensiva utilizzabile nei confronti della parte responsabile sulla base del rapporto contrattuale esistente fra i due, e dovendo, invece, far valere unicamente le argomentazioni disponibili alla parte responsabile ovvero il fatto che l'incidente sia stato causato dalla parte responsabile con dolo. Alcune compagnie assicurative ovvero altri enti assicuratori che hanno fornito attestazioni relative alla responsabilità finanziaria ai sensi della normativa in vigore prima dell'OPA 90, ivi incluse le maggiori organizzazioni di garanzia indennizzo, hanno rifiutato di fornire prova dell'esistenza di un'assicurazione per gli armatori e i gestori di navi qualora questi ultimi siano sottoposti ad azioni dirette ovvero sia stato richiesto loro di rinunciare alle difese basate sulle polizze di assicurazione.

La normativa della U.S. Coast Guard relativa alla responsabilità finanziaria può anche essere rispettata dando prova della costituzione di una cauzione, garanzia ovvero accantonamento per rischi. Ai sensi delle disposizioni relative agli accantonamenti per rischi, l'armatore e il gestore devono avere un capitale netto e d'esercizio costituito da un patrimonio collocato negli Stati Uniti in grado di fare fronte a responsabilità nascenti in qualsiasi parte del mondo e che eccedano l'ammontare della responsabilità finanziaria.

L'OPA 90 consente specificamente ai singoli stati federali di stabilire i propri regimi di responsabilità in relazione agli incidenti concernenti l'inquinamento da petrolio che possono accadere entro i propri

confini, e alcuni stati hanno adottato normative che dispongono una responsabilità illimitata in caso di fuoriuscita di prodotti petroliferi. In alcuni casi, gli stati che hanno adottato tali normative non hanno ancora adottato disposizioni attuative delle stesse volte a determinare la responsabilità degli armatori ai sensi di tali leggi.

Nel 2009 ai requisiti OPA 90 si è aggiunto, per le navi che operano in acque statunitensi, la necessità di predisporre e mantenere un valido Vessel General Permit (“VGP”) disciplinante in maniera altamente restrittiva la scarica a mare di qualsiasi genere di effluenti potenzialmente inquinanti. Il VGP deve essere sottoposto ad approvazione da parte dell’Environmental Protection Agency (“EPA”).

6.3.6 Norme in materia di sicurezza (security) delle navi

A seguito del verificarsi degli attacchi terroristici dell’11 settembre 2001, sono state intraprese alcune iniziative al fine di incrementare la sicurezza delle navi. Il 25 novembre 2002 è entrato in vigore negli Stati Uniti il *Maritime Transportation Security Act* del 2002 (l’“MTSA”). Nel luglio del 2003, al fine di attuare alcune disposizioni contenute nel MTSA, la *U.S. Coast Guard* ha emesso una normativa avente ad oggetto l’attuazione di alcuni requisiti di sicurezza a bordo delle navi svolgenti la propria attività nelle acque territoriali degli Stati Uniti. Analogamente, nel dicembre 2002, le modifiche apportate alla Convenzione Internazionale dell’IMO per la Sicurezza in Mare (la “SOLAS”) hanno creato un nuovo capitolo della convenzione avente ad oggetto, in particolare, la sicurezza in mare. Il nuovo capitolo è entrato in vigore nel luglio 2004 ed impone alcuni obblighi specifici in materia di sicurezza per navi e autorità portuali, la maggior parte dei quali sono contenuti nel nuovo Codice di Sicurezza dell’IMO per le navi e per i servizi portuali (il “Codice ISPS”). Tra i vari requisiti si menzionano:

- installazioni di sistemi informativi automatici a bordo delle navi al fine di migliorare le comunicazioni tra navi e tra nave e terraferma;
- installazioni di sistemi di allarme a bordo per la sicurezza delle navi;
- sviluppo di piani di sicurezza delle navi; e
- conformità con i requisiti di certificazione degli stati di bandiera.

La normativa della *U.S. Coast Guard*, finalizzata a conformarsi agli standard internazionali di sicurezza marittima, esime le navi non registrate negli Stati Uniti dal rispetto delle misure di sicurezza stabilite dal MTSA, a condizione che le stesse abbiano a bordo un valido Certificato Internazionale di Sicurezza (l’“ISSC”) che attesti la conformità dell’nave con i requisiti di sicurezza stabiliti dal SOLAS e dal Codice ISPS **Codice Internazionale di Gestione della Sicurezza**.

L’operatività delle navi dell’Emittente è soggetta anche ai requisiti stabiliti dal Codice IMO di Gestione per la Sicurezza dell’Operatività delle navi e la Prevenzione dell’Inquinamento (il “Codice ISM”).

Il Codice ISM richiede che l’armatore ovvero il soggetto che ha assunto la responsabilità per le operazioni di una nave quale il gestore, ovvero il noleggiatore a scafo nudo, sviluppino, attuino e mantengano un “Sistema di Gestione della Sicurezza” (*Safety Management System*), che comprenda i seguenti requisiti funzionali:

- una politica di sicurezza e di protezione dell’ambiente;
- istruzioni e procedure atte ad assicurare lo svolgimento in sicurezza dell’attività della nave e la protezione dell’ambiente in conformità con quanto prescritto dalle relative leggi internazionali e dello stato di bandiera;

- livelli di autorizzazioni definiti e linee di comunicazione tra, e fra, la terraferma e il personale di bordo;
- procedure di segnalazione di incidenti e inadeguatezze;
- procedure volte ad esercitarsi in vista di, e fare fronte al verificarsi di, situazioni di emergenza; e
- procedure per effettuare controlli interni e verifiche della gestione.

La mancata conformità con le prescrizioni del Codice ISM può comportare la sottoposizione dell'armatore (ovvero del soggetto che ha assunto la responsabilità per l'attività della nave) ad un aumento di responsabilità, può pregiudicare le coperture assicurative della nave e può comportare il divieto di accesso ovvero l'arresto della nave interessata presso un porto.

Il Codice ISM è stato recentemente rivisto e gli ultimi emendamenti entrano in forza a luglio 2010.

6.3.7 Ispezioni da parte delle Società di Classificazione

Ogni nave deve essere "classificata" da parte di una società di classificazione. La società di classificazione attesta che la nave è "in classe", il che vuol dire che la stessa è stata costruita e mantenuta in conformità a quanto stabilito da parte della società di classificazione. Nella maggior parte dei casi, lo stato nel quale la nave è iscritta autorizza la società di classificazione ad attestare che la nave è anche conforme alle leggi ed ai regolamenti stabiliti dallo stato di bandiera ed alle convenzioni internazionali sottoscritte da tale stato. In aggiunta, qualora siano richieste delle ispezioni ai sensi di convenzioni internazionali e delle corrispondenti leggi e normative di natura regolamentare emanate dallo stato di bandiera, la società di classificazione può assumere l'impegno di effettuare tali ispezioni sulla base di una richiesta ovvero di un ordine ufficiale, agendo in questo caso in nome e per conto dell'autorità interessata.

La società di classificazione si impegna, inoltre, a richiesta, ad effettuare altri controlli e indagini disposti da leggi e regolamenti dello stato di bandiera nonché da convenzioni internazionali quali, ad esempio, la SOLAS e la MARPOL. Tali controlli sono effettuati ai sensi degli accordi raggiunti in ciascuna circostanza e/o sulla base della normativa dello stato interessato.

Ai fini del mantenimento della classe, sono effettuati controlli periodici ordinari e straordinari sullo scafo, sui macchinari e sugli impianti di bordo, e su ogni dotazione di armamento speciale, come segue:

- Visite Periodiche Annuali. Durante tali visite sono eseguiti controlli sullo scafo e sui macchinari, sulle dotazioni di sicurezza e sull'armamento. Tali visite hanno cadenza annuale a partire dalla data di emissione del certificato di classe.
- Visite Periodiche Intermedie. Durante tali visite sono eseguiti controlli più dettagliati sullo scafo e sui macchinari, incluso l'impianto elettrico, sulle dotazioni di sicurezza e sull'armamento. Tali visite vengono eseguite al raggiungimento della prima metà del periodo di classe (e quindi nel corso del terzo anno a partire dalla data di emissione del certificato di classe) e prevedono la messa a secco della nave.
- Visite Periodiche di Rinnovo. Durante tali visite, conosciute anche come "visite speciali", sono eseguite complete e dettagliate ispezioni, tra l'altro, allo scafo della nave, alle strutture relative allo stesso, a ciascun compartimento, alle dotazioni di sicurezza ed all'armamento con prove di funzionamento, nonché a tutti i macchinari (con controlli effettuati altresì sull'impianto elettrico) con smontaggi al fine di consentire controlli interni. Tali visite vengono eseguite ogni cinque anni, prevedono la messa a secco della nave e comportano il rilascio di un nuovo certificato di classe con validità quinquennale. In occasione di tali visite è prevista, altresì, l'effettuazione di controlli sugli

spessori delle lamiere e delle strutture dello scafo a mezzo di ultrasuoni, al fine di determinare la robustezza delle strutture in acciaio e verificarne la rispondenza a quanto previsto dai regolamenti applicabili in relazione all'età della nave. Qualora tali spessori rilevati risultassero inferiori ai minimi previsti dai sopraccitati regolamenti, la società di classificazione richiederà di rinnovare le lamiere e/o le strutture in modo da ripristinare la robustezza minima richiesta. In alternativa, l'armatore potrà concordare con la società di classificazione cicli quinquennali di verifiche su scafo e macchinari della nave (c.d. regime di visita continuativa): in ogni caso, nell'arco del cennato quinquennio, ogni parte dello scafo ed ogni macchinario dovrà essere visitato in modo completo almeno una volta. Infine la visita periodica di rinnovo potrà essere eseguita in più soluzioni purché sia iniziata non prima di 12 mesi dalla data di scadenza del periodo classe e venga completata entro tale termine.

Di conseguenza ciascuna parte della nave è sottoposta a visite e controlli effettuati da parte della società di classificazione; tali controlli vengono eseguiti in modo completo almeno una volta per ogni periodo di validità della certificazione di classe (in casi particolari possono essere richiesti anche intervalli più brevi tra un controllo e l'altro). Il periodo intercorrente tra due controlli consecutivi della stessa parte e/o macchinario della nave non può essere superiore ai cinque anni.

L'opera viva di una nave (parte immersa o carena) deve essere sottoposta ai controlli da parte delle società di classificazione almeno una volta ogni 24/36 mesi (Visite Periodiche Intermedie). La nave nel suo complesso è sottoposta ai controlli da parte delle società di classificazione con intervalli compresi tra i 48 ed i 60 mesi (Visite Periodiche di Rinnovo). Nell'ipotesi in cui durante le visite emergano difetti ovvero irregolarità della nave, l'ispettore della società di classificazione può rilasciare una certificazione di classe con validità limitata con "raccomandazione" all'armatore della nave di correggere tale difetto ovvero irregolarità entro una data stabilita dall'ispettore stesso.

Le "Visite Periodiche Intermedie" e le "Visite Periodiche di Rinnovo" prevedono di norma il fermo della nave presso i cantieri di manutenzione per una durata dipendente dalle dimensioni e dall'età della nave e dall'entità dei controlli e dei lavori da eseguire, per periodi generalmente compresi tra 15 e 45 giorni.

Gli assicuratori, al fine di rilasciare e mantenere le coperture assicurative, richiedono che la nave sia certificata come in classe da una società di classificazione parte dell'Associazione Internazionale delle Società di Classificazione (IACS).

6.3.8 Controllo presso i Porti Nazionali (Port State Control) (PSC)

Con il termine PSC si suole dare riferimento a visite di controllo alle quali sono sottoposte le navi battenti bandiera straniera rispetto ai porti presso cui le stesse vadano ad ormeggiare. Tali visite sono condotte al fine di verificare che le condizioni della nave, delle dotazioni e dell'armamento della stessa siano conformi a quanto prescritto dalle convenzioni e normative internazionali, nonché che la gestione della nave avvenga in conformità a quanto previsto da tali disposizioni. La responsabilità primaria in relazione all'effettuazione delle predette verifiche perviene allo stato di bandiera. Ciò nonostante, l'IMO ha incoraggiato le organizzazioni PSC a formare gruppi regionali al fine di coordinare i controlli, assicurando che tali ispezioni siano effettivamente eseguite evitando controlli superflui ovvero duplicazioni degli stessi. In accordo a quanto sopra sono state sottoscritte due Lettere di Intenti o Memorandum of Understanding ("MOU") che sono: il MOU di Parigi per l'Europa e il Nord Atlantico ed il MOU di Tokyo per l'Asia ed il Pacifico. La non rispondenza ai parametri previsti nei suddetti MOU può determinare il fermo della nave presso il porto nel quale è stata eseguita la visita PSC.

6.3.9 Normativa Fiscale

Registro Internazionale

Le navi operanti in traffici internazionali possono essere iscritte nel Registro Navale Internazionale, istituito dal Decreto Legislativo 30 dicembre 1997 n. 457 convertito, con modifiche, nella Legge 27 febbraio 1998, n. 30 (di seguito, rispettivamente, il “**Registro Internazionale**” e la “**Legge 30/98**”).

Secondo l’attuale assetto legislativo nazionale, l’iscrizione di una nave nel Registro Internazionale consente alla società di navigazione che ne è titolare di fruire di talune agevolazioni di carattere fiscale, tra cui:

- (a) il reddito derivante dall’utilizzo di tali navi concorre a formare l’imponibile assoggettato ad imposta sul reddito delle società (“**IRES**”) o ad imposta sul reddito delle persone fisiche (“**IRPEF**”) in misura pari al 20%; e
- (b) in relazione al personale imbarcato su tali navi non è dovuto alcun contributo previdenziale ed assistenziale da parte del datore di lavoro;
- (c) sempre in relazione al personale imbarcato su tali navi, le ritenute sul reddito operate dal datore di lavoro non vengono versate allo Stato ma costituiscono un provento esente da imposte per il datore di lavoro stesso;
- (d) la quota parte del valore della produzione derivante dall’attività esercitata mediante l’utilizzazione di navi iscritte nel Registro Internazionale è esclusa dalla base imponibile ai fini dell’imposta regionale sulle attività produttive (“**IRAP**”), in quanto la stessa è considerata ope legis come effettuata fuori dal territorio dello Stato.

Tutte le navi possedute da Premuda sono iscritte nel Registro Internazionale.

La “Tonnage Tax”

Analogamente a quanto previsto da diversi stati dell’Unione Europea, anche l’Italia ha istituito un regime particolare per la determinazione della base imponibile per le imprese marittime, comunemente denominato “Tonnage Tax”. Tale regime è, disciplinato dagli articoli da 155 a 161 del TUIR e dal Decreto Ministeriale del 23 giugno 2005, e prevede che le società di navigazione, a determinate condizioni ed in via opzionale, siano legittimate a fruire di un sistema di tassazione forfetario alternativo a quello ordinario, in forza del quale il reddito conseguito da ciascuna nave è determinato sulla base del tonnellaggio della nave stessa.

La “tonnage tax” è applicabile in relazione alle unità navali:

- (a) iscritte al Registro Internazionale;
- (b) destinate all’attività di trasporto merci, trasporto passeggeri, soccorso, rimorchio, realizzazione e posa in opera di impianti ed altre attività di assistenza marittima da svolgersi in alto mare, o altre attività a queste direttamente connesse, strumentali o complementari; e
- (c) di tonnellaggio superiore alle 100 tonnellate di stazza netta.

L’opzione riguarda tutte le navi, di proprietà o assunte a noleggio a scafo nudo, armate direttamente.

La stessa opzione riguarda anche le navi prese a noleggio già armate, purché il tonnellaggio di queste ultime, nel periodo di imposta, non sia superiore al 50% del tonnellaggio complessivamente utilizzato; l’eventuale eccedenza è assoggettata a tassazione ordinaria.

In caso di un Gruppo di imprese, l'opzione deve essere esercitata dalla Capogruppo e da tutte le società appartenenti al Gruppo soggette ad imposta sui redditi in Italia.

Ai sensi della "tonnage tax", il reddito imponibile generato dalle navi assoggettate a tale regime è calcolato in via forfetaria ed unitaria, sulla base di importi in cifra fissa previsti dal TUIR per scaglioni di tonnellaggio netto e tenuto conto dei soli giorni di operatività. Il reddito così determinato concorre, quindi, alla formazione dell'imponibile complessivo dell'impresa di navigazione unitamente al reddito eventualmente prodotto da attività estranee al campo di applicazione dello specifico istituto. Le spese e gli altri componenti negativi di reddito afferenti l'attività delle navi in "tonnage tax" sono indeducibili; i costi promiscui sono deducibili per la parte corrispondente al rapporto tra l'ammontare dei ricavi e proventi realizzati dalle attività non incluse nella "tonnage tax" e l'ammontare complessivo dei ricavi e proventi.

L'opzione di fruizione della "tonnage tax", se esercitata, è irrevocabile per 10 periodi d'imposta ed esclude che l'impresa di navigazione possa esercitare l'opzione prevista in materia di consolidato nazionale e mondiale.

È previsto un obbligo formativo da assolversi con l'imbarco di un allievo ufficiale su ciascuna nave soggetta al regime di "tonnage tax", incluse le navi assunte a noleggio, per l'intero periodo di operatività. In alternativa, al fine di assicurare tale addestramento, l'obbligo è assolto versando al Fondo Nazionale Marittimi, di cui al D.P.R. n. 1195/1984, un importo pari a euro 22.732,00 su base annua ovvero a euro 62,00 su base giornaliera, soggetto a rivalutazione. Tale importo corrisponde ai costi medi connessi all'attività formativa, come valutata dal Ministero.

Ai sensi dell'articolo 157 del T.U.I.R., l'opzione di fruizione della "tonnage tax" non può essere esercitata, e se esercitata viene meno con effetto dal periodo d'imposta in corso, nel caso in cui ricorra una delle seguenti condizioni:

- più del 50 per cento delle navi in regime di "tonnage tax" (ovvero più del 50% dei giorni di effettiva navigazione da parte delle navi in suddetto regime), complessivamente utilizzate dalla singola impresa, è locato a terzi a scafo nudo;
- non sia rispettato l'obbligo di formazione dei cadetti.

Qualora, per qualsiasi motivo, ne venga meno l'efficacia, l'opzione non può essere esercitata nuovamente prima del decorso del decennio originariamente previsto.

L'Emittente ha formalmente aderito al regime di Tonnage Tax con effetto dal 1 gennaio 2005 e alla Data del Prospetto Informativo non sussistono cause di inefficacia di tale opzione.

6.4 Fattori eccezionali

Alla Data del Prospetto Informativo non si sono verificati eventi eccezionali che abbiano influenzato le attività del Gruppo.

6.5 Dipendenza da brevetti, da licenze, da contratti industriali, commerciali o finanziari

Le attività del Gruppo non dipendono da brevetti o licenze, da contratti industriali, commerciali o finanziari.

6.6 Posizionamento concorrenziale

In ragione delle ridotte dimensioni aziendali in relazione al settore di appartenenza ed ai relativi mercati di riferimento, non vengono rilasciate dichiarazioni in merito alla posizione concorrenziale del Gruppo.

7 STRUTTURA ORGANIZZATIVA

7.1 Descrizione del Gruppo a cui fa capo l'Emittente

Alla Data del Prospetto Informativo l'Emittente è controllata direttamente da Investimenti Marittimi, che detiene il 78,88% del capitale sociale con diritto di voto dell'Emittente (corrispondente al 78,84% dell'intero capitale sociale). Investimenti Marittimi è a sua volta controllata da Navigazione Italiana, che detiene il 60% del capitale sociale della stessa e, quindi, controlla indirettamente l'Emittente ai sensi dell'art. 93 del TUF.

L'azionariato di Investimenti Marittimi è, in particolare, ripartito come segue:

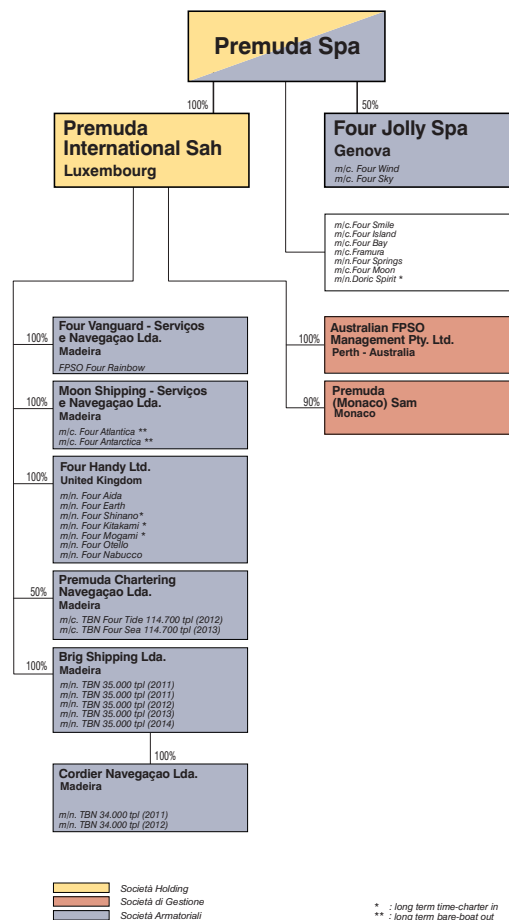
- 60% Navigazione Italiana;
- 30% Assicurazioni Generali;
- 10% Duferco Italia Holding.

Il capitale sociale di Navigazione Italiana è detenuto per il 46,7% da Finrose s.s., per il 33,3% da Samovar S.r.l. e per il restante 20% da Ezimomar s.s.

Le società Finrose s.s. ed Ezimomar s.s. fanno capo alla famiglia Rosina tra i cui esponenti figurano Alcide Rosina (presidente del consiglio di amministrazione di Premuda), Stefano Rosina (amministratore delegato di Premuda) ed Anna Rosina (consigliere di Premuda), mentre Samovar S.r.l. fa capo ad Angelo Jacorossi, che riveste altresì la carica di Vice Presidente di Navigazione Italiana.

7.2 Elenco delle società controllate e delle principali partecipate dall'Emittente

Il grafico di seguito riportato rappresenta le principali società del Gruppo Premuda alla Data del Prospetto Informativo con indicazione della relativa denominazione, Paese di costituzione e quota di capitale detenuta.



Viene di seguito illustrata l'attività delle principali società del Gruppo:

Premuda S.p.A. – Italia, la capogruppo, è proprietaria di 6 navi, di cui 5 tanker e 1 bulk-carrier, tutte battenti bandiera italiana ed iscritte nel Registro Internazionale Italiano. La Società cura sia la gestione tecnica che la gestione commerciale e operativa delle navi di cui ha la piena titolarità e delle navi di titolarità della collegata Four Jolly S.p.A., partecipata al 50% dall'Emittente, per la quale svolge anche servizi amministrativi. Premuda svolge infine attività di supporto finanziario e di assistenza e supervisione tecnica per alcune società controllate. La Società ha aderito al regime fiscale della Tonnage Tax.

Four Jolly S.p.A. – Italia, partecipata al 50% da Premuda in partnership paritetica con Ignazio Messina & C. S.p.A., è proprietaria di due navi gemelle Aframax Product Tanker da 115.700 TPL (unità Four Wind dal luglio 2009 e unità Four Sky da marzo 2010). La gestione tecnica e commerciale delle unità è affidata all'Emittente. Entrambe le unità sono state conferite al pool "Taurus", gestito da Teekay (uno dei principali armatori a livello mondiale) specializzato nell'impiego di navi di questa tipologia. Anche Four Jolly ha optato per il regime fiscale della Tonnage Tax.

Premuda International S.A.H. – Lussemburgo, interamente controllata dall'Emittente, svolge la funzione di holding e di supporto finanziario per tutte le controllate estere del Gruppo.

Premuda International S.A.H. controlla direttamente le seguenti società:

- (a) Four Handy Ltd. – United Kingdom, controllata al 100%, ha operato sotto il regime della Tonnage Tax inglese due unità bulk-carrier di proprietà, Four Earth (la cui vendita, già formalizzata, è prevista concludersi entro fine 2010) e Four Aida.

La società nel corso del 2009 ha, inoltre, rilevato da Brig Shipping Lda. – Madeira, i contratti per la costruzione presso i cantieri coreani SPP Shipbuilding Co. delle Handybulk H 4007 e H 4008, entrate in esercizio alla fine di maggio ed alla fine di giugno 2010, rispettivamente con i nomi di Four Nabucco e Four Otello.

La società ha inoltre operato tre unità bulk Supramax (Four Shinano, Four Kitakami e Four Mogami) di proprietà di armatori giapponesi, assunte a noleggio per sette/otto anni con varie opzioni di estensione del noleggio e diverse opzioni di acquisto in proprio favore.

La gestione tecnica della flotta di proprietà è affidata a V. Ships U.K. Ltd, mentre la gestione commerciale dell'intera flotta disponibile è svolta direttamente.

- (b) Moon Shipping Serviços e Navegação Lda. – Madeira, controllata al 100%, è proprietaria di due Aframax tanker Ice class entrate in esercizio nel maggio e nel novembre 2006 e noleggiate a scafo nudo al gruppo Stena, con contratto di lunga durata.
- (c) Four Vanguard Serviços e Navegação Lda. – Madeira, controllata al 100%, è proprietaria della FPSO Four Rainbow (già Four Vanguard), unità operativa dal maggio 2003 nell'estrazione di greggio in Australia e gestita dalla Australian FPSO Management. Nell'esercizio 2009 l'unità è rimasta fuori produzione per più di sei mesi per l'effettuazione di rilevanti interventi di manutenzione e rinnovo della classe ed ha ripreso regolarmente l'attività nel marzo 2010.
- (d) Brig Shipping Lda. – Madeira, controllata al 100%, ha in ordinazione presso i cantieri coreani SPP Shipbuilding Co. la costruzione di cinque Handybulk da 35.000 TPL per consegna nel periodo 2011-2014. Si prevede che le costruzioni vengano trasferite, prima dell'entrata in esercizio, a Four Handy Ltd.

- (e) Australian FPSO Management PTY. LTD. – Australia, controllata al 100%, cura la gestione tecnica ed operativa della FPSO Four Rainbow, operante stabilmente in acque australiane.
- (f) Premuda (Monaco) S.A.M.- Monaco, controllata al 90%, cura la gestione commerciale ed operativa di tutte le unità del Gruppo di bandiera estera.

Premuda Chartering Navegação Lda. – Madeira, partecipata al 50% da Premuda International S.A.H. in partnership paritetica con il gruppo Messina di Genova, ad inizio esercizio 2009 aveva in ordinazione presso i cantieri coreani Samsung Heavy Industries quattro Aframax Product Tanker da 114.700 TPL. Le prime due unità, consegnate dal cantiere rispettivamente nel luglio 2009 e marzo 2010, sono state contestualmente cedute a Four Jolly S.p.A. Alla Data del Prospetto Informativo la Società ha ancora in ordinazione presso lo stesso cantiere due unità gemelle per prevista consegna maggio 2012 e febbraio 2013 con un investimento complessivo stimato in circa USD 135,5 milioni, (corrispondenti a Euro 104,4 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) di cui USD 67,8 milioni (corrispondenti a Euro 52,2 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) di pertinenza di azionisti terzi.

Cordier Navegação Lda. – Madeira, controllata al 100% da Brig Shipping Lda. ed incorporata nella stessa con effetto dal 1° ottobre 2010, ha in costruzione presso cantieri vietnamiti due unità Handybulk da 34.000 TPL per consegna attualmente prevista nel biennio 2011-2012. Si prevede che le costruzioni vengano trasferite, prima dell'entrata in esercizio, a Four Handy Ltd.

Si segnala che appartengono al Gruppo anche la società Premuda (Atlantic) Inc. – Delaware (USA) interamente controllata, inattiva e che verrà a breve posta in liquidazione e la società Jep Navegação Lda. – Madeira che ha fuso per incorporazione nel dicembre 2009 altre società del Gruppo con sede a Madeira (Premuda Bulk Navegação Lda., Panamax Navegação Lda. e Suezmax Navegação Lda.).

È previsto che, prima dell'entrata in esercizio, tutte le unità in corso di costruzione per conto delle controllate Brig Shipping Lda. e Cordier Navegação Lda. debbano essere trasferite alla società Four Handy Ltd., che ne curerà la gestione sotto il regime della Tonnage Tax inglese, sostanzialmente equivalente all'analogo regime applicato in Italia. È, altresì, previsto che le unità in corso di costruzione per conto della collegata Premuda Chartering Navegação Lda. debbano essere trasferite, contestualmente alla consegna da parte dei cantieri costruttori, alla collegata Four Jolly S.p.A. che ne curerà l'impiego sotto il regime di Tonnage Tax italiana. Una volta esaurita la fase di costruzione, le relative società di Madeira, non più operative, verranno poste in liquidazione.

La gestione tecnica di tutte le navi di bandiera italiana viene svolta direttamente da Premuda, mentre la gestione tecnica delle navi possedute da Four Handy Ltd è affidata in outsourcing alla società V. Ships U.K. Ltd, "branch" inglese del Gruppo V. Ships, primario operatore del settore che cura la gestione tecnica di oltre 1.000 navi di ogni tipologia e dimensione e la movimentazione e l'imbarco di oltre 24.000 marittimi di diverse nazionalità.

8 IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI

8.1 Immobilizzazioni materiali

8.1.1 Beni immobili in proprietà

L'Emittente è titolare di un immobile ad uso ufficio sito in Genova, con ingressi in Via C.R. Ceccardi n. 4 e Via Fieschi 3. Su tale immobile grava un'ipoteca costituita in data 27 novembre 2007 a favore di MPS Capital Services a garanzia di una linea di credito dell'importo di Euro 7,5 milioni. È inoltre proprietaria di n. 4 posti auto siti in Genova, Via D'Annunzio.

Il valore complessivo netto dei beni immobili iscritti a bilancio al 31 dicembre 2009 è pari ad Euro 738.000.

8.1.2 Beni in uso

L'Emittente ha in locazione un appartamento sito in Via Fieschi, 3, Genova, contiguo all'immobile di proprietà, un locale ad uso archivio sito in Via Alghero, Genova e 19 posti auto collocati in Via G. D'Annunzio, Genova.

8.1.3 Beni mobili di proprietà e nella disponibilità del Gruppo

Tra i beni mobili di proprietà del Gruppo alla Data del Prospetto Informativo, vengono in rilievo, in particolare, le navi che costituiscono la flotta di proprietà del Gruppo.

La tabella seguente rappresenta la flotta di proprietà del Gruppo alla Data del Prospetto Informativo con indicazione delle principali caratteristiche:

Nome	Tipo	Bandiera	Scafo	Anno	TPL
Four Smile	Suezmax tanker	Italiana	DH	2001	159.800
Four Antarctica*	Aframax ice class	Cayman Islands	DH	2006	114.800
Four Atlantica*	Aframax ice class	Cayman Islands	DH	2006	114.900
Four Island	Aframax tanker	Italiana	DH	1995	94.200
Four Bay	Aframax tanker	Italiana	DH	1995	94.200
Framura	Aframax tanker	Italiana	DH	1993	94.200
Four Moon	Panamax tanker	Italiana	DH	1984/2002**	64.000
Four Rainbow	FPSO	Cayman Islands	DH	1992/2003**	80.900
Four Springs	Minicape bulk	Italiana	DH	1992/2009**	109.000
Four Earth	Panamax bulk	Cayman Islands	DB	1984	77.100
Four Aida	Handybulk	Cayman Islands	DB	2009	34.400
Four Nabucco	Handybulk	Cayman Islands	DB	2010	34.400
Four Otello	Handybulk	Cayman Islands	DB	2010	34.400

* rinominate Stena Antarctica e Stena Atlantica – concesse a bare-boat di lungo periodo.

** rispettivamente anno di costruzione ed anno di effettuazione lavori di trasformazione.

Ad integrazione dell'elenco delle navi di titolarità del Gruppo, si osserva altresì che la società collegata Four Jolly S.p.A., partecipata al 50% dall'Emittente, è proprietaria delle seguenti unità:

Nome	Tipo	Bandiera	Scafo	Anno	TPL
Four Wind	Aframax Product Tanker	Italiana	DH	2009	115.700
Four Sky	Aframax Product Tanker	Italiana	DH	2010	115.700

Per un'illustrazione delle ipoteche navali costituite sulle navi sopra illustrate a garanzia del rimborso dei finanziamenti assunti per l'acquisto delle stesse, si rinvia al Capitolo 22, Paragrafo 22.1. Si segnala, inoltre, ad integrazione di quanto illustrato, che il Gruppo è titolare di n. 7 contratti di costruzione (cfr. Sezione Prima, Capitolo 5, Paragrafo 5.2.2.) per unità che verranno consegnate nel

periodo 2011-2014 a cui si aggiungono n. 2 contratti di costruzione facenti capo alla collegata Premuda Chartering Navegação Lda., partecipata al 50% da Premuda International S.A.H., per unità che verranno consegnate nel periodo 2012-2013.

Nella tabella che segue sono riportate le più recenti valutazioni delle navi di proprietà fornite da esperti terzi indipendenti su richiesta del Gruppo ovvero delle banche finanziatrici (controvalutate in Euro al cambio di 1,2271 registrato al 30 giugno 2010), poste a raffronto con i corrispondenti valori di bilancio al 30 giugno 2010.

Le valutazioni sono fornite sulla base dei valori correnti di mercato, ad eccezione delle valutazioni effettuate da Ingenieurburo Weselmann secondo gli “Hamburg Ship Evaluation Standards” che si basano sull’attualizzazione dei flussi di cassa attesi in un’ottica di medio-lungo periodo. Tale metodologia è particolarmente indicata per rappresentare il valore delle navi in presenza di contratti di noleggio di lungo periodo.

Nome	Tipo/anno costruzione	Valutazione	Data valutazione	Valore di valutazione (Dollari USA)	Valore di valutazione al cambio del 30 giugno 2010 (Euro)	Valore di bilancio (Euro)
Four Island	Aframax tanker 1995	Arrow	Luglio 2010	16,5 mil	13,4 mil	13,8 mil
Four Bay	Aframax tanker 1995	Arrow	Luglio 2010	16,5 mil	13,4 mil	12,5 mil
Framura	Aframax tanker 1993	Galbraith	Settembre 2010	15,0 mil	12,2 mil	11,6 mil
Four Smile	Suezmax tanker 2001	Banchero Costa (***)	Agosto 2010	66,0 mil	53,8 mil	35,0 mil
Four Aida (*)	Handybulk 2009	Banchero Costa	Luglio 2010	32,6 mil	26,6 mil	26,9 mil
Four Moon	Panamax Tanker 1984-2002	Banchero Costa	Luglio 2010	12,5 mil	10,2 mil	10,1 mil
Four Springs	Minicape	Ingenieurburo Weselmann	Giugno 2010	37,0 mil	30,2 mil	27,4 mil
Four Rainbow	FPSO 1993-2003	ODS Petrodata	Febbraio 2010	235,0 mil	191,5 mil	92,0 mil (****)
Four Antarctica (**)	Aframax Ice Class 2006	Ingenieurburo Weselmann	Dicembre 2009	68,4 mil	55,7 mil	39,8 mil

* Valutazione applicabile anche alle navi gemelle Four Nabucco e Four Otello.

** Valutazione applicabile anche alla nave gemella Four Atlantica.

*** Valutazione comprensiva del contratto di noleggio.

**** L’incremento rispetto al valore di Euro 52,9 milioni al 31 dicembre 2009 è relativo alla capitalizzazione dei grandi lavori incrementativi eseguiti nel periodo maggio 2009 – marzo 2010, rappresentati in bilancio al 31 dicembre 2009 per Euro 30,2 milioni sotto la voce “flotta in costruzione”.

Con riferimento alla unità Panamax Four Earth, si segnala che è già stato sottoscritto un accordo di vendita della stessa, per consegna entro la fine del 2010, e che, pertanto, la stessa non è stata oggetto di recente valutazione.

Il Gruppo risulta, inoltre, proprietario di mobili, arredi, macchine ed impianti d’ufficio nonché automezzi iscritti nel bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2009 per un valore netto complessivo di circa Euro 1,6 milioni.

I principali beni mobili nella disponibilità del Gruppo sulla base di un titolo diverso dalla proprietà, sono 3 navi bulk-carrier assunte a noleggio in regime di “Time Charter In” da parte di Four Handy Ltd.

8.2 Descrizione di eventuali problemi ambientali che possono influire sull’utilizzo delle immobilizzazioni materiali

Alla Data del Prospetto Informativo, l’Emittente non è a conoscenza di alcun problema di carattere ambientale che possa avere un impatto significativo con riferimento all’attività svolta dal Gruppo.

9 RESOCONTO DELLA SITUAZIONE GESTIONALE E FINANZIARIA

Nel presente Capitolo vengono fornite le analisi dell'andamento economico e finanziario del Gruppo per i semestri chiusi al 30 giugno 2010 e 30 giugno 2009 e per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007.

Tali informazioni sono tratte:

- dai bilanci semestrali consolidati abbreviati al 30 giugno 2009 e al 30 giugno 2010 dell'Emittente, redatti in conformità agli IFRS applicabili all'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34), assoggettati a revisione contabile limitata da parte rispettivamente di Deloitte & Touche e di PricewaterhouseCoopers;
- dai bilanci consolidati della Società per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007 predisposti in conformità agli IFRS, assoggettati a revisione contabile da parte di Deloitte & Touche.

Tali informazioni e documenti, ove non riportati nel Prospetto Informativo, devono intendersi qui inclusi mediante riferimento ai sensi dell'art. 11, comma 2, della Direttiva 2003/71/CE e dell'art. 28 del Regolamento 809/2004/CE. Tali documenti sono a disposizione del pubblico nei luoghi indicati nella Sezione Prima, Capitolo 24, del Prospetto Informativo.

Le informazioni finanziarie di seguito riportate devono essere lette congiuntamente a quelle riportate nella Sezione Prima, Capitolo 20, del Prospetto Informativo.

L'Emittente ha ritenuto di omettere le informazioni finanziarie riferite ai dati individuali della Società ritenendo che le stesse non forniscano elementi aggiuntivi significativi rispetto a quelli consolidati del Gruppo.

Si include di seguito una tabella contenente l'indicazione delle pagine delle principali sezioni dei bilanci annuali a stampa, che agevola la lettura dell'informativa contabile sopramenzionata inclusa mediante riferimento.

	Relazione sulla gestione	Schemi di bilancio	Note di commento e criteri	Relazione della Società di Revisione	Relazione del Collegio Sindacale
Bilancio consolidato 2007	pagg. 105-121	pagg. 123-129	pagg. 131-167	pagg. 173-175	pagg. 169-171
Bilancio di esercizio 2007	pagg. 29-45	pagg. 47-53	pagg. 55-93	pagg. 101-103	pagg. 95-99
Bilancio consolidato 2008	pagg. 107-125	pagg. 127-133	pagg. 135-178	pagg. 179-181	pagg. 97-102
Bilancio di esercizio 2008	pagg. 29-45	pagg. 47-53	pagg. 55-95	pagg. 103-105	pagg. 97-102
Bilancio consolidato 2009	pagg. 113-131	pagg. 133-139*	pagg. 141-193	pagg. 195-197	pagg. 101-107
Bilancio di esercizio 2009	pagg. 29-45	pagg. 47-53	pagg. 55-99	pagg. 109-111	pagg. 101-107

* Il prospetto di stato patrimoniale "patrimonio netto e passività" a pag 135 del bilancio consolidato 2009 contiene alcuni errori materiali relativi all'esercizio 2008, esposto a fini comparativi. Riferirsi pertanto al bilancio consolidato dell'esercizio 2008, pag. 129.

9.1 Situazione finanziaria

La situazione finanziaria del Gruppo Premuda ed i principali fattori che l'hanno influenzata negli esercizi chiusi al 31 dicembre 2007, 31 dicembre 2008, 31 dicembre 2009 e per i semestri chiusi al 30 giugno 2010 e 30 giugno 2009 sono analizzati nella Sezione Prima, Capitoli 3, 10 e 20, del Prospetto Informativo, cui si rimanda per una più dettagliata disamina.

9.2 Gestione operativa

9.2.1 Informazioni riguardanti fattori importanti che hanno avuto ripercussioni significative sul reddito derivante dall'attività dell'Emittente

Tra i principali fattori rilevanti che hanno avuto ripercussioni significative sul reddito del Gruppo si evidenziano:

(a) L'evoluzione della flotta

Nel triennio 2007-2009 la flotta del Gruppo ha subito le seguenti variazioni:

Esercizio 2007

Flotta in esercizio

- in febbraio, la controllata Premuda Bulk Navegação Lda., Madeira (all'epoca partecipata da Premuda International S.A.H. al 75% e nel dicembre 2009 fusa per incorporazione in Jep Navegação Lda. – Madeira) ha ceduto a terzi la Panamax bulk Four Euro da 64.200 TPL, costruzione 1984. L'operazione ha comportato una plusvalenza di Euro 8,3 milioni;
- in maggio, l'Emittente ha ceduto a terzi la Panamax tanker Four Lochs da 51.300 TPL, costruzione 1981. L'operazione ha comportato una plusvalenza di Euro 3,5 milioni.

Flotta in ordinazione

- in febbraio, la controllata Brig Shipping Lda., Madeira, ha commissionato a cantieri vietnamiti la costruzione di quattro Handymax bulk da 53.000 TPL per consegna 2009-2010, con un investimento complessivo stimato in USD 144 milioni. Tale operazione, nel mese di agosto, è stata ceduta a terzi con una plusvalenza netta di Euro 16,8 milioni;
- in maggio, la controllata Brig Shipping Lda., Madeira, ha ordinato ai cantieri coreani SPP Shipbuilding Co. sei Handybulk da 35.000 TPL per consegna nel triennio 2009-2011, con un investimento complessivo stimato in USD 212 milioni;
- in ottobre, la controllata Brig Shipping Lda., Madeira, ha ordinato ai cantieri coreani SPP Shipbuilding Co. due ulteriori Handybulk da 35.000 TPL per consegna 2011-2012, con un investimento complessivo stimato in USD 78 milioni.

Esercizio 2008

Nel corso del 2008 l'unica variazione riguardante la flotta in esercizio è stata la regolare presa in consegna della Four Shinano, prima delle tre nuove unità Handymax da 56.000 TPL assunte a noleggio a Time Charter per lungo periodo, con opzioni di acquisto.

Flotta in ordinazione

- in marzo, la controllata Brig Shipping Lda., Madeira, ha acquisito l'intero capitale della Cordier Navegação Lda, società titolare dei contratti per la costruzione di due Handybulk da 34.000 TPL per consegna 2009-2010, con un investimento complessivo stimato in circa Euro 48 milioni;
- in ottobre, la collegata Premuda Chartering Navegação Lda., ha sottoscritto il contratto per la costruzione di una quarta Aframax Product Tanker da 114.700 TPL con un investimento stimato in circa Euro 60 milioni (di cui quota del Gruppo 50%).

Esercizio 2009

- in aprile: è stata regolarmente presa in consegna ed entrata in esercizio la Four Kitakami, seconda delle tre nuove unità Handymax da 55.500 TPL assunte a noleggio a Time Charter per lungo periodo, con opzioni di acquisto in favore del Gruppo;
- in maggio: si è perfezionato l'acquisto della Suezmax tanker Four Smile, costruzione 2001, a seguito di esercizio di opzione al prezzo di USD 50 milioni e si è venduta per demolizione la Panamax bulk Four Etoiles, costruzione 1983, con un profitto di circa Euro 0,4 milioni;
- in giugno: è stata regolarmente presa in consegna ed entrata in esercizio la Four Mogami, ultima delle tre nuove unità Handymax da 55.500 TPL assunte a noleggio a Time Charter per lungo periodo, con opzioni di acquisto in favore del Gruppo e si è perfezionato l'acquisto della Panamax tanker Four Schooner, costruzione 2000, a seguito di esercizio di opzione al prezzo di USD 32 milioni. A fine mese si è realizzata la prevista vendita della nave, per poter concludere la quale è stato necessario concedere all'acquirente una significativa riduzione di prezzo ed una parziale dilazione di pagamento (assistita da garanzia bancaria). L'operazione ha comunque prodotto un margine positivo di circa Euro 2,3 milioni, di cui ha beneficiato il conto economico dell'esercizio;
- in luglio: è stata regolarmente presa in consegna dal cantiere coreano Samsung l'unità Aframax Product Tanker Four Wind da 115.700 TPL, iscritta in bandiera italiana dalla collegata Four Jolly S.p.A. (partecipata al 50% dall'Emittente) ed è stata venduta a terzi la Panamax bulk-carrier Four Coal, costruzione 2000, generando un profitto di circa Euro 6,9 milioni;
- in ottobre: è stata regolarmente presa in consegna da parte della controllata Four Handy Ltd. l'unità Handy bulk-carrier Four Aida da 34.400 TPL, prima delle unità commissionate al cantiere coreano SPP Shipbuilding Co.

La dinamica della flotta a seguito delle variazioni sopra elencate ha generato conseguenti variazioni nei valori dei ricavi e dei costi prodotti dalle navi ed iscritti a contro economico, rendendo scarsamente significativi i raffronti tra i diversi esercizi.

(b) La compravendita di navi e la valorizzazione della flotta

Nel triennio 2007-2009 le vendite di navi e di contratti di costruzione sopra indicati hanno generato i seguenti risultati:

- Esercizio 2007: profitto netto di circa Euro 28,6 milioni;
- Esercizio 2009: profitto netto di circa Euro 8,4 milioni (comprensivo degli oneri derivanti dalla cancellazione dei contratti di costruzione di due unità vietnamite per circa Euro 1,2 milioni).

L'esercizio 2009 è stato significativamente influenzato dall'effettuazione dell'*impairment test*. In particolare, in considerazione della perdurante situazione di crisi economico-finanziaria a livello globale che, tra l'altro, ha comportato una significativa riduzione della redditività e dei valori delle navi, il Gruppo ha ritenuto opportuno effettuare, in sede di approvazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2009, l'*impairment test* sul valore della propria flotta.

A seguito dell'*impairment test* effettuato è emersa la necessità di rettificare, in diminuzione, il valore di cinque unità navali, per un importo complessivamente pari a circa Euro 22,3 milioni. Si precisa che, in applicazione dei principi contabili internazionali, tale svalutazione è stata effettuata

con riferimento al valore d'uso delle singole navi calcolato internamente dall'Emittente, risultato superiore al valore di mercato delle stesse.

Tale valore potrebbe essere suscettibile di ripresa positiva qualora in futuro dovessero mutare le circostanze sulla base delle quali è stata effettuata la rettifica in diminuzione del valore (e alla Data del Prospetto Informativo alcuni segnali – tra cui i valori di mercato delle principali tipologie di navi rilevati dal *data provider* Clarkson ed il rafforzamento del Dollaro USA nei confronti dell'Euro – appaiono orientati in tal senso), ma non si può escludere che, nell'ambito della predisposizione di futuri bilanci, possa emergere la necessità di effettuare ulteriori svalutazioni.

(c) L'andamento del mercato dei noli

Nel triennio 2007-2009, così come negli esercizi precedenti, l'andamento del mercato dei noli è stato caratterizzato da un'altissima volatilità evidenziata dalle tabelle di seguito riportate, tratte dal bilancio consolidato 2009 e dalla relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2010 (fonte: Clarkson). In particolare, appare particolarmente evidente il forte calo registrato nel corso del 2009 per tutte le categorie di navi, da porre in relazione eminentemente con la profonda crisi economico-finanziaria a livello globale. L'incidenza sui risultati del Gruppo è stata, peraltro, limitata dalla copertura offerta dai contratti di noleggio Time Charter a lungo periodo sottoscritti in precedenza.

(Tab 5)	Mercato dei noli cisternieri per viaggi spot							
	clean		aframax		suezmax		VLCC	
	\$/g	var	\$/g	var	\$/g	var	\$/g	var
1997	15.718	-	21.109	-	23.753	-	34.691	-
1998	12.486	-21%	16.425	-22%	21.277	-10%	31.968	-8%
1999	9.872	-21%	13.050	-21%	15.189	-29%	19.775	-38%
2000	18.467	87%	33.150	154%	39.390	159%	50.353	155%
2001	24.950	35%	30.759	-7%	30.420	-23%	36.017	-28%
2002	13.940	-44%	18.954	-38%	18.647	-39%	22.029	-39%
2003	22.032	58%	34.212	81%	41.648	123%	52.433	138%
2004	27.707	26%	49.592	45%	74.975	80%	96.055	83%
2005	29.954	8%	41.650	-16%	53.579	-29%	60.319	-37%
2006	24.174	-19%	39.356	-6%	53.097	-1%	63.073	5%
2007	24.516	1%	35.810	-9%	44.142	-17%	55.000	-13%
2008	23.325	-5%	49.922	39%	76.626	74%	91.390	66%
2009	7.651	-67%	15.483	-69%	28.211	-63%	32.000	-65%
2010 (1° sem)	8.290	8%	23.424	51%	37.940	34%	53.958	69%

(Tab 5)	Mercato dei noli bulk per viaggi spot					
	Capesize		Panamax		Handymax	
	\$/g	var	\$/g	var	\$/g	var
2000	24.724	-	10.700	-	8.970	-
2001	15.524	-37%	8.709	-19%	8.206	-9%
2002	11.654	-25%	7.284	-16%	8.761	7%
2003	37.563	222%	19.091	162%	16.706	91%
2004	70.395	87%	33.950	78%	31.987	91%
2005	51.613	-27%	22.931	-32%	24.020	-25%
2006	43.178	-16%	21.427	-7%	22.583	-6%
2007	111.757	159%	49.349	130%	47.582	111%
2008	97.699	-13%	43.323	-12%	41.113	-14%
2009	39.064	-60%	15.090	-65%	16.914	-59%
2010 (1° sem)	33.989	-13%	24.245	61%	25.611	51%

(d) L'andamento del tasso di cambio Euro/Dollaro USA

La tabella di seguito riportata evidenzia i valori (medi e puntuali a fine periodo) del tasso di cambio Euro/Dollaro USA nell'ultimo triennio e nel primo semestre 2010.

Cambio Euro/Dollaro	31 dicembre 2007	31 dicembre 2008	31 dicembre 2009	30 giugno 2010
Cambio medio del periodo	1,3702	1,4686	1,3949	1,3284
Cambio puntuale di fine periodo	1,4721	1,3917	1,4406	1,2271

I valori puntuali di fine periodo (rilevanti prevalentemente per quanto concerne la controvalutazione in bilancio delle poste patrimoniali espresse in valuta) evidenziano un rafforzamento del Dollaro USA del 5,8% nel 2008, un deprezzamento del 3,4% nel 2009 ed un successivo rafforzamento del 17,4% nel primo semestre 2010.

I valori medi dei periodi (rilevanti prevalentemente per la valorizzazione delle voci di conto economico espresse originariamente in valuta) evidenziano un indebolimento del Dollaro USA del 6,7% nel 2008, un rafforzamento del 5,3% nel 2009 ed un ulteriore rafforzamento del 5,0% nel primo semestre 2010.

Il rafforzamento del Dollaro USA è proseguito all'avvio del terzo trimestre 2010, per poi invertire la tendenza nel corso dello stesso.

La larga maggioranza dei ricavi del Gruppo è espressa in Dollari USA, mentre soltanto una parte dei costi è espressa nella stessa valuta. Inoltre, anche il valore di mercato delle navi è espresso in Dollari USA e, pertanto, in via generale, un Dollaro USA forte è per il Gruppo un fattore positivo, sia sotto il profilo patrimoniale che sotto quello del conto economico, anche se occorre tenere conto degli effetti derivanti dalla controvalutazione in bilancio, al cambio di fine periodo, delle poste in valuta, con particolare riferimento ai finanziamenti a medio/lungo termine espressi nella divisa statunitense.

In tale contesto il Gruppo Premuda ha adottato in passato una politica di parziale copertura dai rischi derivanti dall'oscillazione del tasso di cambio Euro/Dollaro USA mediante utilizzo di strumenti derivati, essenzialmente costituiti da acquisti/vendite di valuta a termine e da operazioni di cross currency swap. L'attuale politica di copertura è, invece, prevalentemente basata sul natural hedge offerto dai bilanci di alcune società controllate direttamente prodotti in Dollari USA (od aventi il Dollaro USA quale valuta funzionale) e dai finanziamenti a medio-lungo termine espressi in Dollari USA relativi a navi impiegate con contratti di noleggio a lungo termine con ricavi espressi nella stessa valuta. Da ciò ne consegue che gli effetti derivanti dalle oscillazioni del tasso di cambio a fine periodo su tutte le poste di bilancio di tali società nonché (nei limiti in cui le coperture risultino efficaci ai sensi di quanto previsto al riguardo dai principi contabili internazionali) sui finanziamenti espressi in valuta americana, vengono rilevate direttamente a Patrimonio Netto, senza influenzare il Conto Economico.

(e) L'andamento dei tassi di interesse

Attesa l'importante esposizione finanziaria del Gruppo, legata al proprio piano di investimento e in linea con il settore di riferimento, il calo dei tassi di interesse verificatosi nel triennio 2007-2009 ha avuto effetti positivi in termini di riduzione degli oneri finanziari. Il Gruppo adotta, peraltro, una politica di parziale copertura tramite l'utilizzo di strumenti finanziari derivati riferiti a sottostanti operazioni di finanziamento, tipicamente mediante operazioni di interest rate swap con cui il valore del tasso di interesse viene fissato per un determinato periodo ovvero mediante l'acquisto di "Cap", con cui il valore del tasso di interesse non può eccedere un livello

predeterminato. Per maggiori informazioni si rinvia al bilancio consolidato dell'Emittente chiuso al 31 dicembre 2009 ed alla relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2010, incorporati nel Prospetto Informativo mediante riferimento e disponibili al pubblico sul sito *internet* www.premuda.net.

(f) Avvenimenti straordinari o non ricorrenti relativi alla flotta

Nel corso dell'esercizio 2008 la FPSO Four Rainbow (all'epoca denominata Four Vanguard) ha subito significative interruzioni della produzione a seguito di problematiche di corrosione e di danneggiamento di alcuni impianti a causa di sabbia e di altre sostanze fuori specifica presenti nel prodotto proveniente dal pozzo. Ciò ha comportato la immediata effettuazione di riparazioni temporanee necessarie per il ripristino della produzione e la necessità di effettuare, in occasione della programmata sosta in cantiere nel corso dell'anno successivo, significativi interventi di riparazione, aggiuntivi rispetto a quanto programmato. Tutto ciò ne ha fortemente penalizzato la redditività nell'esercizio 2008 ed ha determinato la necessità di forti investimenti nel corso dell'esercizio 2009 e della prima parte del 2010 per il ripristino della piena efficienza dell'unità, rientrata finalmente in esercizio alla fine del primo trimestre 2010.

Quanto precedentemente descritto ha determinato l'insorgenza di rilevanti crediti nei confronti dei noleggiatori per i noli relativi ai periodi di mancata produzione ad essi ascrivibile, regolarmente fatturati, ma dagli stessi non pagati (si veda al riguardo quanto descritto alla Sezione Prima, Capitolo 20, Paragrafo 20.5). Alla Data del Prospetto Informativo, non è stato ancora possibile raggiungere una intesa amichevole per la definizione della posizione e, pertanto, potrebbe essere necessario l'avvio di azioni legali /procedimenti arbitrali per il recupero dei crediti vantati dal Gruppo, a cui si andrà ad aggiungere il reclamo (ancora da quantificare) di tutti i costi sostenuti per la riparazione dei danni imputabili al noleggiatore.

Per una più ampia analisi delle suddette aree di attività si veda la Sezione Prima, Capitolo 6, Paragrafi 6.1.1 e 6.1.2.

9.2.2 Variazioni sostanziali delle vendite o delle entrate nette

Con riguardo alle variazioni sostanziali delle vendite e delle entrate nette, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo 9, Paragrafo 9.2.1.

9.2.3 Informazioni riguardanti politiche o fattori di natura governativa, economica, fiscale, monetaria o politica che abbiano avuto, o potrebbero avere ripercussioni significative sull'attività dell'Emittente

Oltre a quanto esplicitato nei Fattori di Rischio, l'Emittente non ritiene sussistano rilevanti fattori di natura governativa, economica, fiscale, monetaria o politica che hanno avuto o potrebbero avere, direttamente o indirettamente, ripercussioni significative sull'attività del Gruppo.

10 RISORSE FINANZIARIE

Nel presente Capitolo sono fornite le analisi della situazione finanziaria del Gruppo per i semestri chiusi al 30 giugno 2010 e 30 giugno 2009 e per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2007, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2009.

Tali informazioni sono tratte:

- dai bilanci semestrali consolidati abbreviati al 30 giugno 2009 e al 30 giugno 2010 dell'Emittente, redatti in conformità agli IFRS applicabili all'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34), assoggettati a revisione contabile limitata da parte rispettivamente di Deloitte & Touche e di PricewaterhouseCoopers;
- dai bilanci consolidati della Società per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007 predisposti in conformità agli IFRS, assoggettati a revisione contabile da parte di Deloitte & Touche.

L'Emittente ha ritenuto di omettere le informazioni finanziarie riferite ai dati individuali della Società ritenendo che le stesse non forniscano elementi aggiuntivi significativi rispetto a quelli consolidati del Gruppo.

Si include di seguito una tabella contenente l'indicazione delle pagine delle principali sezioni dei bilanci annuali a stampa, che agevola la lettura dell'informativa contabile sopramenzionata inclusa mediante riferimento.

	Relazione sulla gestione	Schemi di bilancio	Note di commento e criteri	Relazione della Società di Revisione	Relazione del Collegio Sindacale
Bilancio consolidato 2007	pagg. 105-121	pagg. 123-129	pagg. 131-167	pagg. 173-175	pagg. 169-171
Bilancio di esercizio 2007	pagg. 29-45	pagg. 47-53	pagg. 55-93	pagg. 101-103	pagg. 95-99
Bilancio consolidato 2008	pagg. 107-125	pagg. 127-133	pagg. 135-178	pagg. 179-181	pagg. 97-102
Bilancio di esercizio 2008	pagg. 29-45	pagg. 47-53	pagg. 55-95	pagg. 103-105	pagg. 97-102
Bilancio consolidato 2009	pagg. 113-131	pagg. 133-139*	pagg. 141-193	pagg. 195-197	pagg. 101-107
Bilancio di esercizio 2009	pagg. 29-45	pagg. 47-53	pagg. 55-99	pagg. 109-111	pagg. 101-107

* Il prospetto di stato patrimoniale "patrimonio netto e passività" a pag 135 del bilancio consolidato 2009 contiene alcuni errori materiali relativi all'esercizio 2008, esposto a fini comparativi. Riferirsi pertanto al bilancio consolidato dell'esercizio 2008, pag. 129.

Le informazioni finanziarie di seguito riportate devono essere lette congiuntamente alla Sezione Prima, Capitoli 3, 9 e 20 del Prospetto Informativo. Con riferimento a ciascun periodo, le informazioni numeriche inserite nel presente Capitolo ed i commenti ivi riportati hanno l'obiettivo di fornire una visione della situazione finanziaria del Gruppo, delle relative variazioni intercorse da un periodo di riferimento all'altro, nonché degli eventi che di volta in volta si sono verificati e che hanno influenzato la posizione finanziaria netta alla fine di ciascun esercizio esposto.

10.1 Risorse finanziarie

Si riporta, nella tabella di seguito, la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 30 giugno 2010 e 30 giugno 2009, nonché al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007, calcolato in conformità a quanto indicato nel paragrafo n. 127 delle raccomandazioni del CESR/05-04b implementative del Regolamento 809/2004/CE.

Indebitamento finanziario netto <i>(valori espressi in migliaia di euro)</i>	30/06/10	30/06/09	31/12/09	31/12/08	31/12/07
Cassa	(171)	(158)	(327)	(180)	(163)
Altre disponibilità liquide	(25.036)	(23.856)	(15.692)	(12.856)	(43.592)
Liquidità	(25.207)	(24.014)	(16.019)	(13.036)	(43.755)
Debiti bancari correnti	11.559	8.872	9.560	1.300	-
Quota a breve dell'indebitamento non corrente	37.204	36.667	20.270	35.526	28.088
Altri debiti finanziari correnti	895	1.045	957	929	-
Debiti finanziari correnti	49.658	46.584	30.787	37.755	28.088
Indebitamento finanziario corrente netto	24.451	22.570	14.768	24.719	(15.667)
Debiti bancari non correnti	291.897	223.946	241.283	167.291	148.670
Indebitamento finanziario non corrente	291.897	223.946	241.283	167.291	148.670
Totale indebitamento finanziario netto	316.348	246.516	256.051	192.010	133.003

Si segnala che le analoghe informazioni sulla posizione finanziaria del Gruppo fornite dall'Emittente con i bilanci annuali e con le rilevazioni infrannuali tengono anche conto dei crediti finanziari non correnti che, a giudizio dell'Emittente, contribuiscono a fornire una rappresentazione più compiuta della situazione finanziaria del Gruppo.

Il raccordo con i dati di bilancio è di seguito riportato.

<i>(valori espressi in migliaia di euro)</i>	30/06/10	30/06/09	31/12/09	31/12/08	31/12/07
Totale indebitamento finanziario netto	316.348	246.516	256.051	192.010	133.003
Investimenti finanziari a medio lungo	(20.042)	(20.042)	(20.042)	(20.042)	(20.346)
Crediti finanziari verso collegate	(4.593)	(20.486)	(9.250)	(11.846)	(5.453)
Crediti finanziari non correnti	(24.635)	(40.528)	(29.292)	(31.888)	(25.799)
Indebitamento complessivo netto da bilancio	291.713	205.988	226.759	160.122	107.204

Al riguardo si precisa che la voce "investimenti finanziari a medio lungo" si riferisce all'investimento di nominali Euro 20 milioni in prodotti finanziari emessi da Commerzbank, a capitale garantito e di durata quinquennale, posti a garanzia di una linea di credito di Euro 30 milioni concessa dalla stessa Commerzbank, avente validità pari alla durata dell'investimento. L'investimento, realizzato contestualmente all'accensione della linea di credito da esso garantito ed alla stessa direttamente correlato, è comunque immediatamente smobilizzabile, con contestuale rinuncia alla linea di credito (si veda Sezione Prima, Capitolo 22, Paragrafo 22.1.4(b)).

La voce "crediti finanziari verso collegate" è relativa ai finanziamenti concessi a Premuda Chartering Navegação Lda. (in quota paritetica con gli altri azionisti) produttivi di interessi a tassi di mercato, a copertura degli anticipi già corrisposti al cantiere Samsung per le nuove navi in corso di costruzione (si veda Sezione Prima, Capitolo 19, Paragrafo 19.1.2).

L'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 30 giugno 2010 è prevalentemente rappresentato da finanziamenti a medio/lungo termine, la maggior parte dei quali assistiti da garanzie reali, generalmente costituite da ipoteche navali come per prassi di settore (per maggiori informazioni sui principali finanziamenti in essere si veda la Sezione Prima, Capitolo 22, Paragrafo 22.1. L'esposizione finanziaria netta alla fine del primo semestre 2010 risulta incrementata di circa Euro 69,8, milioni

rispetto al 30 giugno 2009 e di circa Euro 60,3 milioni rispetto al 31 dicembre 2009, prevalentemente a causa dell'avanzamento degli investimenti avviati per il rinnovo ed il potenziamento della flotta sociale.

La tabella di seguito riporta la composizione del debito verso banche per finanziamenti a medio-lungo termine del Gruppo al 30 giugno 2010:

<i>(Valori espressi in migliaia di Euro)</i>	Importi scadenti			Totale
	entro 1 anno	oltre 1 fino a 5 anni	oltre 5 anni	
medio lungo termine:				
BNL				
m/n. Framura	1.514	379	-	1.893
m/n Framura second mortgage	-	5.000	-	5.000
Zero Coupon Bond	150	-	-	150
Efibanca				
m/nn. Four Island e Four Bay	5.047	8.277	-	13.324
Commerzbank				
m/n. Four Moon	1.392	2.436	-	3.828
Banca IMI				
m/n. Four Springs	2.390	9.557	4.181	16.128
Banca Popolare di Novara				
m/n. Four Smile	2.480	18.596	19.133	40.209
MPS Capital Services				
	-	6.967	-	6.967
Banca IMI – Commerzbank				
FPSO Four Rainbow	5.000	20.000	10.000	35.000
Fortis Bank – NIBC				
m/n. Four Antarctica	2.162	8.648	14.590	25.400
m/n. Four Atlantica	2.162	8.648	15.670	26.480
Unicredit Corporate Banking				
Linea di credito corporate	-	22.782	-	22.782
Costruzioni HR-02	-	7.122	-	7.122
m/n. Four Aida	786	3.674	12.911	17.371
m/n. Four Nabucco	750	3.508	13.670	17.928
m/n. Four Otello	1.195	4.781	11.952	17.928
Banca Carige				
	-	23.416	6.000	29.416
Commerzbank				
	-	30.000	-	30.000
Subtotale medio lungo termine	25.028	183.791	108.107	316.926
Scoperti di c/c e altri	24.630	-	-	24.630
Totale	49.658	183.791	108.107	341.556

Per maggiori informazioni in relazione ai finanziamenti in essere del Gruppo si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo 22, Paragrafo 22.1.

10.2 Fonti, importi e flussi di cassa

La tabella che segue evidenzia l'evoluzione dei flussi di cassa, distinti in flussi di cassa dell'attività operativa, flussi di cassa dell'attività di investimento e flussi di cassa dell'attività di finanziamento, al 30 giugno 2010 e 30 giugno 2009 nonché al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007.

<i>Valori espressi in migliaia di Euro</i>	30.06.10	30.06.09	31.12.09	31.12.08	31.12.07
Flusso di cassa generato (assorbito) dall'attività operativa	18.864	16.073	33.857	18.738	38.005
Flusso di cassa generato (assorbito) dall'attività di investimento	(81.328)	(57.141)	(90.301)	(47.940)	11.094
Flusso di cassa generato (assorbito) dall'attività di finanziamento	52.717	43.572	66.663	(10.212)	(51.307)
Flusso di cassa complessivo generato (assorbito) nel periodo	(9.747)	2.504	10.219	(39.414)	(2.208)
Disponibilità liquide nette (indebitamento netto a breve) all'inizio dell'esercizio	(13.810)	(24.029)	(24.029)	15.385	17.593
Disponibilità liquide nette (indebitamento netto a breve) alla fine del periodo	(23.557)	(21.525)	(13.810)	(24.029)	15.385

Come si evince dalla tabella precedente, il primo semestre 2010 ha registrato un assorbimento di circa Euro 9,7 milioni di liquidità a fronte del valore di circa Euro 2,5 milioni di liquidità generata nel corrispondente periodo 2009. Nel corso dell'esercizio 2009 i flussi di cassa generati sono stati pari a circa Euro 10,2 milioni a fronte di un assorbimento di circa Euro 39,4 milioni nell'esercizio 2008 e di circa Euro 2,2 milioni nell'esercizio 2007.

Le dinamiche dei flussi di cassa nei periodi considerati sono state principalmente caratterizzate:

- dai flussi di cassa positivi generati dall'attività operativa;
- dai flussi di cassa assorbiti dall'attività di investimento relativa al piano di potenziamento e di rinnovo della flotta del Gruppo, al netto dei disinvestimenti nel frattempo effettuati;
- dai flussi di cassa prodotti dai nuovi finanziamenti a medio/lungo termine sottoscritti a copertura degli investimenti in corso di realizzazione, al netto della dinamica di rimborso dei finanziamenti pregressi.

10.3 Fabbisogno finanziario e struttura di finanziamento

Il fabbisogno finanziario del Gruppo è prevalentemente riferibile alla copertura degli investimenti avviati per il potenziamento ed il ringiovanimento della flotta ed alla dinamica di rimborso dell'indebitamento esistente (per maggiori informazioni si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo 5, Paragrafo 5.2.2). Un ulteriore fabbisogno può essere generato dalla crescita del capitale circolante connesso all'ampliamento della flotta sociale con l'entrata in esercizio delle nuove costruzioni. La fonte primaria di copertura è il ricorso all'indebitamento bancario, sia nella forma di finanziamenti "corporate" sia nella tradizionale forma di finanziamenti ipotecari di medio-lungo termine, tipici del settore navale. Altra importante fonte di copertura è il flusso di cassa generato dalla gestione operativa della flotta.

10.4 Limitazioni all'uso delle risorse finanziarie

Alla Data del Prospetto Informativo non vi sono vincoli e restrizioni all'utilizzo delle disponibilità liquide del Gruppo, con la precisazione che alcuni contratti di finanziamento in essere al 30 giugno 2010 prevedono il mantenimento, a livello consolidato, di un minimo livello di disponibilità liquide di 5 milioni di euro, comprendendo in tale importo anche le linee di credito non utilizzate.

In virtù delle disposizioni di alcuni contratti di finanziamento in essere al 30 giugno 2010, l'Emittente è tenuta al rispetto di taluni parametri finanziari ed ulteriori covenant, per un'illustrazione dei quali si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo 22, Paragrafo 22.1.

Al 30 giugno 2010 i parametri finanziari previsti dai suddetti contratti di finanziamento, il cui mancato rispetto potrebbe comportare l'obbligo di rimborso anticipato, risultano tutti rispettati.

I valori di taluni parametri finanziari possono, inoltre, influenzare l'entità degli spread applicati ai finanziamenti.

10.5 Fonti previste dei finanziamenti necessari

La copertura finanziaria a medio-lungo termine delle navi in corso di costruzione aventi consegna prevista entro il 2011 è già stata organizzata.

In particolare, da parte di Unicredit Corporate Banking, è già stato accordato e parzialmente utilizzato per l'importo di USD 8,7 milioni (corrispondenti a Euro 6,7 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) un finanziamento di massimi USD 22 milioni (corrispondenti a Euro 16,9 milioni di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) a fronte dell'unità Handy bulk-carrier HR PR02 in corso di costruzione in Vietnam, per la quale l'impegno residuo nei confronti del cantiere ammonta a circa

USD 10 milioni (corrispondenti a Euro 7,7 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) (per maggiori informazioni, ivi inclusi eventuali vincoli e condizioni di utilizzo, si veda Sezione Prima, Capitolo 22, Paragrafo 22.1.3 (b)).

Inoltre, Banca Carige S.p.A. ha deliberato nel maggio 2010 la concessione di due finanziamenti da USD 22 milioni (corrispondenti a Euro 16,9 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) ciascuno, da destinare a due delle nuove costruzioni Handy bulk-carrier in corso di costruzione in Corea. Entrambi i finanziamenti sono stati sottoscritti in data 5 ottobre 2010, sono immediatamente disponibili senza particolari vincoli e/o condizioni e prevedono l'erogazione di massimi USD 10 milioni (corrispondenti a Euro 7,7 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) a stato di avanzamento lavori della relativa nave ed il residuo alla consegna della stessa. I finanziamenti sono destinati alle costruzioni SPP H 4013 e SPP H 4039, la cui consegna è rispettivamente prevista a marzo ed a settembre 2011, con impegni residui nei confronti del cantiere costruttore rispettivamente pari a circa USD 22,1 milioni (corrispondenti a Euro 17 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) e circa USD 24,3 milioni (corrispondenti a Euro 18,7 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) (per maggiori informazioni, ivi inclusi eventuali vincoli e condizioni di utilizzo, si veda Sezione Prima, Capitolo 22, Paragrafo 22.1.11).

Gli impegni di più breve scadenza (entro l'esercizio 2011) relativi agli investimenti in corso di realizzazione da parte del Gruppo ammontano complessivamente a circa USD 74,2 milioni (corrispondenti a circa Euro 57,1 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010). Si precisa che i finanziamenti a medio/lungo termine, già disponibili ed erogabili in base allo stato di avanzamento lavori della nave oggetto del singolo finanziamento, ne consentono la copertura per USD 57,3 milioni (corrispondenti a Euro 44,1 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010). La copertura del fabbisogno residuo, pari a circa USD 16,9 milioni (corrispondenti a circa Euro 13 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010), verrà effettuata mediante utilizzo della liquidità, degli affidamenti e delle linee di credito disponibili al 15 settembre 2010 complessivamente ammontanti a circa Euro 37 milioni e mediante il *cash flow* generato dall'attività operativa, tenuto conto della dinamica di rimborso dell'indebitamento esistente, considerando non significative le variazioni di capitale circolante nel periodo considerato (per maggiori informazioni si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo 5, Paragrafo 5.2.2 ed alla Sezione Seconda, Capitolo 3, Paragrafo 3.4).

Più in generale, per la copertura dei fabbisogni finanziari connessi al piano di investimenti posto in essere dal Gruppo fino al 2014, l'Emittente intende ricorrere ai proventi derivanti dall'Aumento di Capitale, a finanziamenti bancari a medio/lungo termine, assistiti da ipoteca sulle relative navi, come da prassi di settore, ed ai flussi di cassa generati dalla gestione operativa della flotta, tenuto conto della dinamica di rimborso dell'indebitamento esistente.

Per quanto concerne più in particolare la destinazione dei proventi dell'Aumento di Capitale, gli stessi saranno destinati principalmente a sostegno del piano di investimenti posto in essere dal Gruppo fino al 2014. Inoltre, nonostante la Società abbia già organizzato la copertura degli impegni finanziari a breve (navi in consegna entro l'esercizio 2011), i proventi derivanti dall'Aumento di Capitale saranno destinati anche al rafforzamento patrimoniale e finanziario attraverso la riduzione dei debiti finanziari.

Per maggiori informazioni si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo 5, Paragrafo 5.2.2 ed alla Sezione Seconda, Capitolo 3, Paragrafo 3.4.

11 RICERCA E SVILUPPO, BREVETTI E LICENZE

11.1 Ricerca e sviluppo, brevetti e licenze

Negli esercizi 2007, 2008 e 2009 nonché nei primi semestri 2009 e 2010, il Gruppo non ha svolto attività di ricerca e sviluppo, ad eccezione di un progetto dell'Emittente, peraltro di entità non rilevante, per un sistema innovativo di monitoraggio costante dello stress di carena a sensori ottici multiplex denominato MOSES avviato nel 2008 e che proseguirà negli esercizi successivi.

Alla Data del Prospetto Informativo il Gruppo non è titolare di alcun brevetto né di alcuna licenza con riferimento all'utilizzo di brevetti di soggetti terzi.

11.2 Marchi

Alla Data del Prospetto Informativo il Gruppo non ha marchi registrati.

12 INFORMAZIONI SULLE TENDENZE PREVISTE

12.1 Tendenze recenti sui mercati in cui opera in Gruppo

Si riporta una tabella indicante le rate medie dei noli Spot registrate nel mercato di diretto interesse, con valori espressi in Dollari USA/giorno, base noleggio a Time Charter⁵.

	2009			2010
	1° Sem	2° Sem	Media anno	1°Sem
Suezmax	33.600	22.900	28.200	37.900
Aframax	18.600	12.300	15.500	23.400
Panamax tanker	17.100	8.400	12.700	17.600
Panamax bulk	11.300	18.900	15.100	24.200
Handymax bulk	13.700	21.100	17.400	26.400

Come emerge dai dati sopra esposti, il mercato dei carichi liquidi ha registrato nel primo semestre 2010, rispetto al primo semestre 2009, incrementi compresi tra il 3% delle Panamax ed il 26% delle Aframax, mentre il raffronto con i valori medi dell'intero esercizio precedente evidenzia aumenti più consistenti per tutte le categorie considerate (+34% per le Suezmax; +51% per le Aframax, +39% per le Panamax).

Per quanto concerne il mercato dei carichi secchi (Panamax e Handymax), il valore medio dei noli registrato nel primo semestre 2010 evidenzia un forte aumento rispetto al primo semestre 2009 (+114% per le Panamax; +93% per le Handymax). Anche il confronto con l'intero 2009 è soddisfacente, avendo registrato un +60% per le Panamax ed un +52% per le Handymax.

Il secondo semestre 2010 si è avviato con noli in flessione rispetto al primo semestre sia nel comparto cisterniero che nel comparto dei carichi secchi, ma mentre il comparto liquido ha mantenuto tale tendenza di fondo per tutto il periodo, il comparto dei carichi secchi ha interrotto tale tendenza nel mese di luglio ed ha avviato una fase positiva, tuttora in corso.

L'Emittente ritiene che le prospettive per entrambi i settori rimangano positive anche in virtù del sostegno fornito dalla domanda proveniente dai mercati asiatici. Le summenzionate tendenze devono comunque essere rapportate alla dinamica di crescita della flotta mondiale a seguito dell'entrata in esercizio delle nuove unità in corso di costruzione ed all'andamento dei mercati valutari, con particolare riguardo all'andamento del Dollaro USA, principale valuta di riferimento dei mercati in cui opera il Gruppo.

Resta ovviamente assai difficile anticipare il futuro di mercati così volatili ed influenzati da moltissimi fattori non solo economici, ma comunque si può ragionevolmente ritenere che, per il Gruppo, prescindendo dall'occorrenza di significativi eventi negativi – possibili, ma ad oggi non prevedibili – l'esercizio 2010 dovrebbe risultare di segno positivo, in considerazione sia delle coperture commerciali già acquisite che del miglior tono del mercato, rispetto all'esercizio precedente.

Le prospettive di più lungo periodo appaiono fortemente dipendenti dall'evolversi, da un lato, della attuale negativa congiuntura economica che sta ancora condizionando i traffici mondiali e, dall'altro, della stretta finanziaria e creditizia che, peraltro, sembra in fase di attenuazione: sembra comunque di poter ragionevolmente sostenere che il 2009 possa restare come il punto più basso toccato dalla curva economica dello *shipping* negli ultimi anni.

⁵ Fonte: elaborazioni della Società su dati Clarkson.

12.2 Tendenze, incertezze, richieste, impegni o fatti noti che potrebbero ragionevolmente avere ripercussioni significative sulle prospettive dell'Emittente almeno per l'esercizio in corso

A giudizio dell'Emittente, alla Data del Prospetto Informativo, oltre a quanto indicato in altre parti del Prospetto Informativo ed, in particolare, nella precedente Sezione "Fattori di rischio", non vi sono tendenze, incertezze, richieste, impegni o altri fatti noti che potrebbero ragionevolmente avere ripercussioni significative sulle prospettive del Gruppo per l'esercizio in corso.

13 PREVISIONI O STIME DEGLI UTILI

Il Prospetto Informativo non contiene alcuna previsione o stima degli utili.

14 ORGANI DI AMMINISTRAZIONE, DI DIREZIONE O DI VIGILANZA E PRINCIPALI DIRIGENTI

14.1 Organi di amministrazione, direzione e controllo e principali dirigenti

14.1.1 Consiglio di amministrazione

Il consiglio di amministrazione dell'Emittente in carica alla Data del Prospetto Informativo, composto da 10 membri, è stato nominato dall'assemblea ordinaria del 17 aprile 2008 mediante presentazione di liste, ai sensi dell'art. 19 dello Statuto Sociale e delle norme vigenti, ad eccezione di un amministratore cooptato in data 30 giugno 2008 e successivamente confermato dall'assemblea ordinaria dell'Emittente del 20 aprile 2009. Tutti gli amministratori rimarranno in carica fino all'assemblea ordinaria di approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2010.

Tra i consiglieri 2 (il presidente, Alcide Rosina, e l'amministratore delegato, Stefano Rosina) sono amministratori esecutivi, mentre gli altri 8 sono amministratori non esecutivi ossia non titolari di deleghe o funzioni direttive nel Gruppo.

I componenti del consiglio di amministrazione della Società alla Data del Prospetto Informativo sono indicati nella tabella che segue:

Nome	Luogo e data di nascita	Carica
Alcide Rosina	Genova, 27 gennaio 1933	Presidente
Giacomo Costa*	Genova, 16 marzo 1929	Vice Presidente
Stefano Rosina ¹	Genova, 20 settembre 1960	Amministratore Delegato
Raffaele Agrusti**	Casarsa della Delizia (PN), 2 febbraio 1957	Amministratore
Amerigo Borrini**	Trieste, 6 agosto 1948	Amministratore
Antonio Dinia**	Fondi (LT), 6 giugno 1951	Amministratore
Antonio Gozzi**	Chiavari (GE), 15 aprile 1954	Amministratore
Anna Rosina ²	Genova, 16 novembre 1969	Amministratore
Alessandro Zapponini	Roma, 3 maggio 1958	Amministratore
Stefano Zara*	Genova, 11 dicembre 1937	Amministratore

1 Figlio di Alcide Rosina.

2 Figlia di Alcide Rosina.

* Amministratore in possesso dei requisiti di indipendenza di cui al Codice di Autodisciplina e dei requisiti di indipendenza di cui all'art. 148, terzo comma, del TUF.

** Amministratore in possesso dei requisiti di indipendenza di cui all'art. 148, terzo comma, del TUF.

Con riferimento alle disposizioni dello Statuto della Società concernenti il consiglio di amministrazione, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo 21, Paragrafo 21.2.

I componenti del consiglio di amministrazione della Società sono domiciliati per la carica presso la sede della Società.

Viene di seguito riportato un breve *curriculum vitae* di ogni amministratore, dal quale emergono la competenza e l'esperienza maturate in materia di gestione aziendale:

Alcide Rosina: nato a Genova il 27 gennaio 1933. Laureato in Economia, ha svolto tutta la propria carriera professionale nel settore dei trasporti marittimi (Gruppo Bibolini, Carboflotta, Lolli Ghetti, Finmare). È stato presidente di Confitarma (Confederazione Italiana Armatori). Attualmente è presidente del Comitato Italiano di ABS (American Bureau of Shipping). Dal 1994 al 2005 è stato amministratore delegato di Premuda e dal 2002 ricopre la carica di presidente della stessa.

Giacomo Costa: nato a Genova il 16 marzo 1929. Laureato in Economia, è stato consigliere di amministrazione in numerose società operative in business diversi (Costa Crociere, UMS Generali Marine, UKMA – United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association), maturando, quindi, una

notevole esperienza amministrativa in ogni campo di attività (trasporti, assicurazioni etc). Ha coperto la carica di presidente di Premuda fino al 2002 e da allora ne è il vice presidente.

Stefano Rosina: nato a Genova il 20 settembre 1960. Laureato in Economia, ha svolto la propria carriera professionale nel settore dei trasporti marittimi prima come analista e poi nelle società di famiglia. È membro del Council ABS (American Bureau of Shipping) ed è stato executive director di Intertanko (International Association of Independent Tanker Owners). Dal 2005 è amministratore delegato di Premuda e responsabile della struttura estera del Gruppo.

Raffaele Agrusti: nato a Casarsa della Delizia (Pn) il 2 febbraio 1957. Laureato in Economia, è iscritto nel registro dei revisori contabili. Nel 1983 è assunto nell'ambito della consulenza fiscale presso le Assicurazioni Generali di Trieste, società in cui prosegue la carriera fino a diventare direttore generale nel 2004 e chief financial officer dal 2007 nonché consigliere di diverse società del gruppo Generali. Dal 1996 al 2002 ha coperto la carica di presidente del collegio sindacale di Premuda e dal 2002 ne è consigliere.

Amerigo Borrini: nato a Trieste il 6 agosto 1948. Laureato in Economia, assunto presso le Assicurazioni Generali di Trieste ha svolto in tale società la funzione di analista finanziario, e gestore di portafogli nonché, alla Data del Prospetto Informativo, di chief risk officer e direttore centrale responsabile del servizio Risk & Capital Management nonché consigliere di diverse società del gruppo Generali. Dal 2002 è consigliere di Premuda.

Antonio Dinia: nato a Fondi (Lt) il 6 giugno 1951. È assunto in INA (Istituto Nazionale Assicurazioni) nel 1973 e poi passa in Mutuamar (Gruppo IRI), dove opera nel settore sinistri. Dal 1987 in Assicurazioni Generali, ha percorso i vari gradini della carriera in vari settori della compagnia e alla Data del Prospetto Informativo ricopre la carica di direttore centrale. Dal 2008 è consigliere di Premuda.

Antonio Gozzi: nato a Chiavari (Ge) il 15 aprile 1954. Laureato in Economia, è esponente di riferimento nel mondo dell'acciaio e professore di Economia e Gestione delle Imprese di Trasporto ed Economia e Gestione delle Imprese Logistiche presso l'Università di Genova. È amministratore delegato di Duferco Group – realtà internazionale nel settore della produzione e del trading dei prodotti e delle materie prime siderurgiche – nonché consigliere di altre società del gruppo Duferco. Dal 1996 è consigliere di Premuda.

Anna Rosina: nata a Genova il 16 novembre 1969. Laureata in Giurisprudenza, avvocato, ha svolto la sua attività professionale presso un primario studio genovese maturando esperienza nel settore societario. Dal 1999 è consigliere di Premuda.

Alessandro Zapponini: nato a Roma il 3 maggio 1958. Ha maturato la sua esperienza lavorativa con incarichi di carattere amministrativo nelle società di famiglia. Dal 1994 è consigliere di Premuda.

Stefano Zara: nato a Genova l'11 dicembre 1937. Laureato in Giurisprudenza, ha ricoperto ruoli direttivi in primarie realtà industriali nazionali ed internazionali. Dal 2000 al 2004 è stato presidente di Confindustria Genova e membro della giunta di Confindustria nazionale. Alla Data del Prospetto Informativo ricopre la carica di consigliere di Rimorchiatori Riuniti S.p.A. ed Autogas Nord S.p.A.. È consigliere di Premuda dal 30 giugno 2008.

Per quanto a conoscenza della Società, nessuno dei membri del consiglio di amministrazione dell'Emittente ha, negli ultimi cinque anni, riportato condanne in relazione a reati di frode né è stato associato nell'ambito dell'assolvimento dei propri incarichi a procedure di fallimento, amministrazione controllata o liquidazione non volontaria né infine è stato oggetto di incriminazioni ufficiali e/o destinatario di sanzioni da parte di autorità pubbliche o di regolamentazione (comprese le

associazioni professionali designate) o di interdizioni da parte di un tribunale dalla carica di membro degli organi di amministrazione, di direzione o di vigilanza dell'Emittente o dallo svolgimento di attività di direzione o di gestione di qualsiasi emittente.

Nella tabella che segue sono indicate, per quanto a conoscenza della Società, tutte le cariche ricoperte dai componenti del consiglio di amministrazione della Società nonché le partecipazioni da essi detenute (escluse quelle ricoperte nell'Emittente o in società direttamente o indirettamente controllate dall'Emittente stesso) negli ultimi cinque anni con indicazione circa la permanenza nella carica stessa e della partecipazione:

Nome e Cognome	Società	Carica nella Società o partecipazione detenuta	Stato della carica
Alcide Rosina	CCIAA Genova	Amministratore	Attiva
	Efibanca S.p.A.	Amministratore	Cessata
	Investimenti Marittimi S.p.A.	Presidente C.d.A.	Attiva
	Iride S.p.A.	Amministratore	Cessata
	Iren S.p.A.	Amministratore	Attiva
	Navigazione Italiana S.p.A.	Presidente C.d.A.	Attiva
	UMS Generali Marine S.p.A.	Amministratore	Cessata
	Eziomar S.S.	Socio	Attiva
	Finrose S.S.	Socio	Attiva
	La Bella Alleanza S.r.l.	Socio	Attiva
Azienda Agricola La Mesma S.S.	Socio	Attiva	
Stefano Rosina	Eziomar S.S.	Socio	Attiva
	Finrose S.S.	Socio	Attiva
	La Bella Alleanza S.r.l.	Socio	Attiva
	Four Jolly S.p.A.	Amministratore delegato	Attiva
	Riquadro S.r.l.	Socio	Attiva
	Lanterna Logistica S.r.l.	Socio	Attiva
	Azienda Agricola La Mesma S.S.	Socio	Attiva
Giacomo Costa	Assicurazioni Generali S.p.A.	Consigliere del Consiglio Generale (organo consultivo)	Attiva
	Marinlloyd S.r.l.	Socio e Presidente C.D.A.	Cessata – liquidata
	Maggiolo Verde di Paolo Cornaglia & C. SAS	Socio Accomandante	Attiva
	Società Cooperativa a r.l. Parcheggio Solferino in liquidazione	Socio	Attiva
Raffaele Agrusti	GenertelLife S.p.A.	Presidente C.d.A.	Attiva
	Generali Investments S.p.A. SGR	Presidente C.d.A.	Attiva
	Generali Servizi Assicurativi S.r.l.	Presidente C.d.A.	Attiva
	Gruppo Generali Liquidazioni S.p.A.	Presidente C.d.A.	Attiva
	Genagricola S.p.A.	Vice Presidente C.d.A.	Attiva
	Generali Properties Asset Management S.p.A.	Vice Presidente C.d.A.	Attiva
	Generali Properties S.p.A.	Vice Presidente C.d.A.	Attiva
	Heracles Immobiliare S.r.l.	Vice Presidente C.d.A.	Attiva
	Immobiliare Diciannove S.p.A.	Vice Presidente C.d.A.	Attiva
	Prunus S.p.A.	Vice Presidente C.d.A.	Attiva
	UMS Immobiliare Genova S.p.A.	Vice Presidente C.d.A.	Attiva
	Assitimm S.r.l.	Vice Presidente C.d.A.	Attiva
	Generali Gestione Immobiliare S.p.A.	Vice Presidente C.d.A.	Attiva
	Toro Assicurazioni S.p.A. (fusa in Alleanza Toro Assicurazioni S.p.A.)	Amministratore	Cessata
	Generali Business Solution S.p.A.	Amministratore	Attiva
	Generali International Business Solution S.p.A.	Amministratore	Attiva
	Valiance Infrastructure Management Company SA	Vice Presidente C.d.A.	Cessata
	RCS S.p.A.	Amministratore	Attiva
	Gemina S.p.A.	Amministratore	Cessata

Nome e Cognome	Società	Carica nella Società o partecipazione detenuta	Stato della carica
	Carnica Assicurazioni S.p.A.	Membro del Consiglio di Sorveglianza	Cessata
	Generali Investments S.p.A.	Membro del Consiglio di Sorveglianza	Attiva
	Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.	Amministratore	Attiva
Amerigo Borrini	Adria Vita incorporata in La Venezia	Amministratore	Cessata
	21 Investimenti	Amministratore	Cessata
	Agorà Investimenti	Amministratore	Cessata
	Albula, Svizzera	Amministratore	Cessata
	Atlantia S.p.A. (già Autostrade S.p.A.)	Amministratore	Cessata
	Autovie Venete S.p.A.	Amministratore	Attiva
	Banca Generali S.p.A.	Amministratore	Attiva
	BG Fiduciaria SIM	Presidente C.d.A.	Attiva
	Fin. Int. Alternative Investment SGR	Amministratore	Cessata
	Finanziaria Internazionale Holding S.p.A.	Amministratore	Cessata
	Flandria	Amministratore	Attiva
	Generali (Holding) Schweiz	Amministratore	Cessata
	Generali A.M. SGR ora Generali Investments Italy SGR S.p.A.	Amministratore	Attiva
	Generali Finance B.V.	Amministratore	Attiva
	Generali Investments SICAV (LUX)	Amministratore	Attiva
	Generali Multinational Pension Solutions Sicav	Amministratore	Attiva
	Generali Horizon S.p.A., Trieste	Amministratore	Attiva
	Generali Investissement France, Parigi	Amministratore	Attiva
	Generali Investments Ltd, Dublino	Amministratore	Cessata
	Generali Investimenti Alternativi SGR	Amministratore	Cessata
	Generali Vita S.p.A. (fusa in Assicurazioni Generali S.p.A.)	Amministratore	Cessata
	Genertel	Amministratore	Cessata
	Genireland	Amministratore	Attiva
	Graafschap Holland N.V., Diemen	Amministratore	Attiva
	Intesa Previdenza (ex Sim CoGeF)	Amministratore	Cessata
	Ital TBS S.p.A.	Amministratore	Cessata
	Mangart Capital Partners SGR S.p.A.	Amministratore	Liquidata
	Marco Polo Holding, Venezia	Amministratore	Cessata
	Migdal Private Equity	Amministratore	Cessata
	Net Engineering International S.p.A.	Amministratore	Attiva
	Perseo S.p.A.	Amministratore	Attiva
	Redoze Holding N.V., Diemen	Amministratore	Attiva
	Save – Aeroporto di VE Marco Polo S.p.A.	Amministratore	Cessata
	Toro Assicurazioni S.p.A.	Amministratore	Cessata
	Transocean Holding Corporation	Amministratore	Attiva
	Sculler Boston S.r.l.	Socio	Cessata
	Guotai AMC China	Amministratore	Attiva
Antonio Dinia	GBS Sc.p.a Generali Business Solution	Consigliere	Cessata
Antonio Gozzi	Duferdofin – Nucor S.r.l.	Presidente C.d.A.	Attiva
	San Zeno Acciai – Duferco S.r.l.	Presidente C.d.A.	Attiva
	Travi E Profilati Di Pallanzeno S.r.l.	Presidente C.d.A.	Attiva
	Acofer Prodotti Siderurgici S.r.l.	Presidente C.d.A.	Attiva
	Sidervaldarno S.r.l.	Presidente C.d.A.	Attiva
	Duferco Italia Holding	Presidente C.d.A.	Attiva
	Duferco Sviluppo S.r.l.	Presidente C.d.A.	Attiva
	Duferco Energia S.p.A.	Presidente C.d.A.	Attiva
	Duferco Recycling S.p.A.	Presidente C.d.A.	Attiva
	Dufenergy Italia S.p.A.	Presidente C.d.A.	Attiva
	Dufenergy Piemonte S.r.l.	Presidente C.d.A.	Attiva
	Duferco Energy S.r.l.	Presidente C.d.A.	Attiva
	Duferco Solar Giammoro S.r.l.	Presidente C.d.A.	Attiva

Nome e Cognome	Società	Carica nella Società o partecipazione detenuta	Stato della carica
	Duferco Solar Valdarno S.r.l.	Presidente C.d.A.	Attiva
	Duferco Solar Trieste S.r.l.	Presidente C.d.A.	Attiva
	Elca S.r.l.	Presidente C.d.A.	Attiva
	Idroelettrica Sud S.r.l.	Presidente C.d.A.	Attiva
	Energia & Territorio S.r.l.	Presidente C.d.A.	Attiva
	Verona Steel S.p.A.	Amministratore	Cessata
	Virtual S.r.l.	Amministratore	Attiva
	Cavi Gestioni S.r.l.	Presidente C.d.A.	Attiva
	Sider Navi S.p.A.	Presidente C.d.A.	Attiva
	So.Vite S.p.A.	Amministratore	Cessata
	Duferco Belgium S.A.	Presidente e Amministratore Delegato	Attiva
	Duferco La Louviere S.A.	Presidente	Attiva
	Duferco Clabecq S.A.	Presidente	Attiva
	Carsid S.A.	Presidente	Attiva
	Duferco Participations Holding Limited	Amministratore	Attiva
	Duferco International Trading Holding Ltd	Amministratore	Attiva
	Duferco Industrial Investment Sa	Amministratore	Attiva
	Steel Invest & Finance (Luxembourg) Sa	Amministratore	Attiva
	Azienda agricola s. nicola società semplice agricola	Socio	Attiva
	Cavi sviluppo di gozzi antonio e c. sas	Socio accomandatario	Attiva
Anna Rosina	Azienda Agricola La Mesma S.S. società agricola	Socio	Attiva
	La Bella Alleanza S.r.l.	Amministratore e Socio	Attiva
	Eziomar S.S.	Socio	Attiva
	Finrose S.S.	Socio	Attiva
Alessandro Zapponini	Ande S.r.l.	Amministratore Unico	Attiva
	ASA International S.p.A.	Amministratore	Attiva
	Classpi Digital S.p.A.	Amministratore	Attiva
	Consorzio Prampolini	Amministratore	Attiva
	Fattoria della Talosa Società Agricola a Responsabilità Limitata	Vice Presidente C.d.A.	Attiva
	Guida Monaci S.p.A.	Amministratore	Attiva
	H1 Holding S.p.A.	Amministratore	Attiva
	JAZ Investment Group S.p.A.	Amministratore Delegato	Attiva
	Navigazione Italiana S.p.A.	Amministratore	Attiva
	Telesia S.p.A.	Amministratore	Attiva
	Triade S.p.A.	Vice Presidente C.d.A.	Attiva
	Enerchem S.p.A.	Amministratore	Cessata
	Energy Factor S.p.A.	Amministratore	Cessata
	Priuno Investimenti S.r.l.	Presidente C.d.A.	Cessata
	Prodedit Società in Accomandita Semplice di Settimio Nanni	Socio Accomandante	Cessata
	Euro Immobiliare 96 S.r.l.	Socio	Attiva
	Fingiemme di Antonino Testa & C. Sas	Socio	Cessata
	Go Sun S.r.l.	Socio	Attiva
	Guida Monaci S.p.A.	Socio	Attiva
	ISVE Iniziative Sviluppo Edilizio S.r.l.	Socio	Cessata
	JAZ Investment Group S.p.A.	Socio	Attiva
	Priuno Investimenti S.r.l.	Socio	Cessata
	Studium S.p.A. in liquidazione	Socio	Attiva – in liquidazione
	Telesia S.p.A.	Socio	Attiva
Stefano Zara	Autogas Nord S.p.A.	Amministratore	Attiva
	Autogas Nord S.p.A.	Amministratore	Attiva
	Baghino e di Persio S.r.l.	Amministratore	Attiva
	Grandi Navi Veloci S.p.A.	Amministratore	Cessata
	Iride S.p.A.	Amministratore	Cessata

Nome e Cognome	Società	Carica nella Società o partecipazione detenuta	Stato della carica
	LeM Consulting S.r.l.	Amministratore	Cessata
	Rimorchiatori Riuniti S.p.A.	Amministratore	Attiva
	TBridge S.p.A.	Amministratore	Cessata
	Capitalimpresa S.p.A.	Socio	Attiva

Il consiglio di amministrazione è investito di ogni più ampio potere per la gestione ordinaria e straordinaria della Società per il perseguimento dello scopo sociale. Gli sono conferite tutte le facoltà che non siano riservate in modo tassativo per legge all'assemblea dei soci da esercitarsi nell'ambito delle previsioni, dei doveri e delle competenze fissate dalle previsioni normative e regolamentari vigenti, dallo Statuto Sociale nonché dai principi e dai criteri applicativi indicati dal Codice di Autodisciplina.

In data 14 maggio 2008 il consiglio di amministrazione ha provveduto a nominare presidente ed amministratore delegato dell'Emittente rispettivamente Alcide Rosina e Stefano Rosina.

Al presidente spettano i poteri di rappresentanza legale di fronte ai terzi e di gestione per tutti gli affari e gli atti, sia di ordinaria che di straordinaria amministrazione, con esclusione degli atti di particolare rilievo economico, riservati al consiglio di amministrazione (indicati nella Sezione Prima, Capitolo 21, Paragrafo 21.2.2).

All'amministratore delegato spettano i poteri di rappresentanza legale di fronte ai terzi, di direzione dell'attività commerciale ed operativa della flotta e di coordinamento dell'attività e gestione delle società del Gruppo:

- (a) cura con il presidente che l'assetto organizzativo, amministrativo e contabile sia adeguato alla natura e alle dimensioni dell'impresa e del suo gruppo e relaziona al consiglio di amministrazione sul funzionamento della struttura e dei diversi comitati costituiti;
- (b) cura con il presidente che – nel rispetto della tempistica vigente – siano predisposti per il consiglio di amministrazione tutti i dati necessari per la redazione dei progetti di bilancio e delle relazioni semestrali e trimestrali;
- (c) dirige la gestione e l'impiego delle navi sociali, nel rispetto delle norme e dei regolamenti vigenti, con particolare riferimento alla loro classificazione, alla loro accettazione (vetting) presso i diversi noleggiatori ed, in generale, al rispetto delle normative e dei diversi codici internazionali di gestione e comportamento;
- (d) coordina la gestione delle società estere controllate o partecipate;
- (e) dirige le strutture incaricate della gestione della flotta e quelle preposte ai noleggi, concorrendo con il presidente alla verifica della loro adeguatezza;
- (f) stipula contratti di noleggio di navi di terzi o di impiego delle navi controllate che non comportino un impiego/nave eccedente i 36 mesi, eventuali opzioni incluse;
- (g) stipula contratti di trasporto equivalenti ad un impiego nave non eccedente i 36 mesi, eventuali opzioni incluse;
- (h) predispone i necessari reports periodici sulle prestazioni della flotta e sulla gestione commerciale;
- (i) collabora con il presidente per la predisposizione del budget consolidato e degli aggiornamenti periodici.

14.1.2 Collegio Sindacale

Il collegio sindacale dell'Emittente in carica alla Data del Prospetto Informativo è composto di 3 sindaci effettivi e 2 supplenti, nominati con assemblea ordinaria del 17 aprile 2008 mediante presentazione di liste, ai sensi dell'art. 28 dello Statuto Sociale e delle norme vigenti, e rimarrà in carica per un periodo di tre esercizi fino alla data di approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2010.

I componenti del collegio sindacale della Società alla Data del Prospetto Informativo sono indicati nella tabella che segue:

Nome e Cognome	Carica	Luogo e data di nascita
Alberto Garibotto	Presidente	Chiavari (GE), 14 novembre 1952
Giuseppe Alessio Verni	Sindaco effettivo	Trieste, 5 ottobre 1964
Giorgio Carbone	Sindaco effettivo	Genova, 20 ottobre 1928
Edoardo Lagomarsino	Sindaco supplente	Chiavari (GE), 22 gennaio 1956
Luigi Barberi	Sindaco supplente	Udine, 24 febbraio 1957

I componenti del collegio sindacale sono domiciliati per la carica presso la sede della Società.

Viene di seguito riportato un breve *curriculum vitae* di ogni componente del collegio sindacale della Società, dal quale emergono la competenza e l'esperienza maturate in materia di gestione aziendale:

Alberto Garibotto: nato a Chiavari (Ge) il 14 novembre 1952. Laureato in Economia, è iscritto nel registro dei revisori contabili ed all'albo dei dottori commercialisti. Svolge la professione di commercialista, occupandosi di vari aspetti ad essa connessi, principalmente in materia di diritto tributario, commerciale ed aziendale, nonché consulenza valutativa e relativa a procedure concorsuali (come perito e come commissario giudiziale). Ha maturato inoltre esperienza come sindaco in varie società di diversa dimensione. È presidente del collegio sindacale dell'Emittente dal 2008.

Giorgio Carbone: nato a Genova il 28 ottobre 1928. Laureato in Economia, è iscritto nel registro dei revisori contabili. Ha maturato la sua esperienza come libero professionista ed amministratore e sindaco in società quotate e non, nel settore di trasporti ed assicurazioni. È stato presidente del collegio sindacale dell'Emittente dal 2005 al 2008.

Giuseppe Alessio Verni: nato a Trieste il 5 ottobre 1964. Laureato in Economia, è iscritto nel registro dei revisori contabili. Ha svolto la propria attività professionale, maturando esperienze nel campo contabile, amministrativo, fiscale e finanziario nonché come perito. Ricopre la carica di sindaco in numerose Società quotate e non, nel settore di trasporti, bancario ed assicurativo. È sindaco effettivo dell'Emittente dal 2005.

Edoardo Lagomarsino: nato a Chiavari (Ge) il 22 gennaio 1956. Laureato in Economia, è iscritto nel registro dei revisori contabili. Ha da sempre svolto attività di consulenza fiscale ed amministrativa, nei confronti di privati e Società nonché consulenza valutativa e relativa a procedure concorsuali (come perito e come commissario giudiziale). Ha maturato, inoltre, esperienza come sindaco in varie società. È sindaco supplente dell'Emittente dal 2008.

Luigi Barberi: nato ad Udine il 24 febbraio 1957. Laureato in Economia, è iscritto nel registro dei revisori contabili ed all'albo dei dottori commercialisti. Ha svolto l'attività nel settore assicurativo maturando esperienza nel campo della finanza aziendale ed assicurazioni. È sindaco supplente dell'Emittente dal 1999.

Per quanto a conoscenza della Società, nessuno dei membri del collegio sindacale della Società ha, negli ultimi cinque anni, riportato condanne in relazione a reati di frode né è stato associato

nell'ambito dell'assolvimento dei propri incarichi a procedure di fallimento, amministrazione controllata o liquidazione non volontaria né infine è stato oggetto di incriminazioni ufficiali e/o destinatario di sanzioni da parte di autorità pubbliche o di regolamentazione (comprese le associazioni professionali designate) o di interdizioni da parte di un tribunale dalla carica di membro degli organi di amministrazione, di direzione o di vigilanza dell'Emittente o dallo svolgimento di attività di direzione o di gestione di qualsiasi emittente.

Nella tabella che segue sono indicate, per quanto a conoscenza della Società, tutte le cariche ricoperte dai componenti del collegio sindacale della Società nonché le partecipazioni da essi detenute (escluse quelle ricoperte nell'Emittente o in società direttamente o indirettamente controllate dall'Emittente stesso) negli ultimi cinque anni con indicazione circa la permanenza nella carica stessa e della partecipazione:

Nome e Cognome	Società	Carica nella Società o partecipazione detenuta	Stato della carica
Alberto Garibotto	Acciai Rivestiti Valdarno S.r.l. (ARV S.r.l.)	Presidente del Collegio	Attiva
	Duferdofin-Nucor S.r.l.	Presidente del Collegio	Attiva
	Acofer S.r.l.	Presidente del Collegio	Attiva
	Duferco Commerciale S.p.A.	Presidente del Collegio	Attiva
	Sidervaldarno S.r.l.	Presidente del Collegio	Attiva
	Duferco Italia Holding	Presidente del Collegio	Attiva
	Duferco Sviluppo S.r.l.	Presidente del Collegio	Attiva
	Dufenergy Italia S.p.A.	Presidente del Collegio	Attiva
	Duferco Energia S.p.A.	Presidente del Collegio	Attiva
	Duferco Recycling S.p.A.	Presidente del Collegio	Attiva
	San Zeno Acciai – Duferco S.r.l.	Presidente del Collegio	Attiva
	Duferco Engineering S.p.A.	Presidente del Collegio	Attiva
	Dufenergy Piemonte S.r.l.	Presidente del Collegio	Attiva
	Mectron S.p.A.	Presidente del Collegio	Attiva
	A-Esse Fabbrica Ossidi di Zinco S.p.A.	Presidente del Collegio	Attiva
	Fast S.p.A.	Presidente del Collegio	Attiva
	Di.Sider S.r.l.	Presidente del Collegio	Attiva
	Hotel Le Fontanelle S.p.A.	Presidente del Collegio	Attiva
	Sertubi S.p.A.	Presidente del Collegio	Attiva
	Travi e Profilati di Pallanzeno S.r.l.	Presidente del Collegio	Attiva
	Verona Steel S.p.A.	Presidente del Collegio	Attiva
	Sider Navi S.p.A.	Sindaco	Attiva
	Ventimiglia Società semplice	Socio	Attiva
	Sia S.r.l.	Socio	Attiva
	Ehs S.r.l.	Sindaco	Cessata
	So. Vite S.p.A.	Sindaco	Cessata
	D.P.S.r.l.	Sindaco	Cessata
	DSE S.r.l.	Sindaco	Cessata
	ICM Immobiliare Costruzioni Maremontane S.r.l.	Sindaco	Cessata
	ITP Immobiliare Ticino S.r.l.	Amministratore	Cessata
	Sia Servizi di informatica aziendale S.r.l.	Amministratore	Cessata
	MTB S.r.l.	Amministratore	Cessata
	GISA S.r.l.	Amministratore	Cessata
Partner Real Estate S.r.l.	Amministratore	Cessata	
Be.Gi.Sa S.r.l.	Liquidatore	Cessata	
Duferco Italia S.r.l.	Liquidatore	Cessata	
Bolmat Italia S.r.l.	Liquidatore	Cessata	
Virtus Entella S.r.l.	Socio	Attiva	
Giorgio Carbone	Golf Margara S.p.A.	Sindaco	Cessata
	Monferrato Golf S.p.A.	Sindaco	Cessata
	UMS Generali Marine S.p.A.	Presidente del Collegio	Cessata

Nome e Cognome	Società	Carica nella Società o partecipazione detenuta	Stato della carica
	Colombo 92 S.p.A.	Sindaco	Attiva
	Autopark Piccapietra S.p.A.	Presidente del Collegio	Attiva
	Investimenti Industriali S.r.l.	Sindaco	Cessata
	Finanziaria Colombo '92 S.p.A.	Presidente del Collegio	Attiva
	Investimenti Marittimi S.p.A.	Presidente del Collegio	Attiva
	Coeclerici S.p.A.	Sindaco	Cessata
	Navigazione Italiana S.p.A.	Sindaco	Attiva
	Finanziaria Coeler in Accomandita per Azioni di Paolo Clerici & c.	Sindaco	Cessata
	UMS Immobiliare Genova S.p.A.	Presidente del Collegio	Attiva
	Società Semplice Dezio 2000	Socio	Attiva
Giuseppe Alessio Verni	Assicurazioni Generali S.p.A.	Sindaco	Attiva
	Banca Generali S.p.A.	Presidente del Collegio	Attiva
	Europ Assistance Italia S.p.A.	Presidente del Collegio	Attiva
	Genertellife S.p.A.(ex La Venezia)	Presidente del Collegio	Attiva
	Genertel S.p.A.	Sindaco	Attiva
	Europ Assistance Service S.p.A.	Sindaco	Attiva
	Generali Horizon S.p.A.	Presidente del Collegio	Attiva
	UMS Immobiliare Genova S.p.A.	Sindaco	Attiva
	Grandi Iniziative S.p.A.	Sindaco	Attiva
	S. Alessandro Fiduciaria S.p.A.	Presidente del Collegio	Attiva
	Policlinico Triestino S.p.A. - Salus	Sindaco	Attiva
	Danieli & C. S.p.A.	Sindaco	Attiva
	Banca BSI S.p.A.	Sindaco	Cessata
	Fata Danni S.p.A.	Sindaco	Cessata
	Fata Vita S.p.A.	Sindaco	Cessata
	SIF S.p.A.	Sindaco	Cessata
	La Venezia S.p.A.	Sindaco	Cessata
	Eurovai S.p.A.	Sindaco	Cessata
	Generali Thalia Investment S.p.A.	Sindaco	Cessata
	Simgenia S.p.A.	Sindaco	Cessata
	Europ Assistance Trade S.p.A.	Sindaco	Cessata
	Intouch S.r.l.	Sindaco	Cessata
	G.S.I. S.r.l. (ex G.G.S.)	Sindaco	Cessata
	G.G.L. S.p.A.	Sindaco	Cessata
	Europ Assistance Warranty S.p.A.	Sindaco	Cessata
	Assitalia S.p.A.	Sindaco	Cessata
	INA Vita S.p.A.	Sindaco	Cessata
	Datel S.r.l.	Sindaco	Cessata
	Five Properties S.r.l.	Socio	Attiva
	Golfo Immobiliare S.r.l.	Socio	Attiva
	Lucatelli Towing & Salvage S.r.l.	Socio	Attiva
Edoardo Lagomarsino	Acciai Rivestiti Valdarno S.r.l. (ARV S.r.l.)	Sindaco	Attiva
	Acofer S.r.l.	Sindaco	Attiva
	Duferco Commerciale S.p.A.	Sindaco	Attiva
	Dufenergy Italia S.p.A.	Sindaco	Attiva
	Duferco Recycling S.p.A.	Sindaco	Attiva
	Duferco Engineering S.p.A.	Sindaco	Attiva
	Dufenergy Piemonte S.p.A.	Sindaco	Attiva
	Eliopoli S.p.A.	Presidente del Collegio	Attiva
	Hotel Le Fontanelle S.p.A.	Sindaco	Attiva
	Mectron S.p.A.	Sindaco	Attiva
	So. Vite S.p.A.	Presidente del Collegio	Attiva
	SiderValdarno S.p.A.	Sindaco	Attiva
	Sidervasto S.p.A.	Sindaco	Attiva
	Verona Steel S.p.A.	Sindaco	Attiva
	NKG Bero Italia S.p.A.	Sindaco	Attiva

Nome e Cognome	Società	Carica nella Società o partecipazione detenuta	Stato della carica
	Travi e Profialti di Pallanzeno S.p.A.	Sindaco	Cessata
	San Zeno Acciai S.p.A.	Sindaco	Cessata
	Spada S.p.A.	Presidente del Collegio	Cessata
	Duferco Energia S.r.l.	Sindaco	Cessata
	Dufenergy Italia S.r.l.	Sindaco	Attiva
	Virtus Entella S.r.l.	Sindaco	Attiva
	Duferco Italia Holding S.p.A.	Sindaco	Attiva
	Duferco Energia S.p.A.	Sindaco	Attiva
	Sidervasto S.p.A.	Sindaco	Cessata
Luigi Barberi	-	-	-

14.1.3 Alti dirigenti

La seguente tabella riporta le informazioni concernenti gli alti dirigenti dell'Emittente alla Data del Prospetto Informativo.

Nome e Cognome	Funzione	Luogo e data di nascita
Marco Tassara	Direttore Generale e Finanziario	Genova, 11 ottobre 1960
Stefano Rosina*	Direttore Generale	Genova, 20 settembre 1960

* Figlio di Alcide Rosina.

Viene di seguito riportato un breve *curriculum vitae* degli alti dirigenti della Società dal quale emergono la competenza e l'esperienza maturate in materia di gestione aziendale:

Marco Tassara: si è laureato nel 1984 in Economia e Commercio ed ha successivamente svolto per alcuni mesi attività di junior assistant presso una società di revisione. Ha lavorato dal 1985 al 1988 presso Fimmare S.p.A. quale impiegato direzione pianificazione e controllo di gestione e successivamente in una società controllata (Almare S.p.A.), sempre in ambito settore marittimo, ricoprendo la qualifica di responsabile del controllo di gestione e poi di direttore amministrativo e finanziario. Dal 1994 lavora in Premuda come direttore amministrativo e dal 1997 anche come direttore generale.

Stefano Rosina: nato a Genova il 20 settembre 1960. Laureato in Economia, ha svolto la propria carriera professionale nel settore dei trasporti marittimi prima come analista e poi nelle società di famiglia. È membro del Council ABS (American Bureau of Shipping) ed è stato executive director di Intertanko (International Association of Independent Tanker Owners). Dal 2005 è amministratore delegato di Premuda e responsabile della struttura estera del Gruppo.

Per quanto a conoscenza della Società, nessuno degli alti dirigenti della Società ha, negli ultimi cinque anni, riportato condanne in relazione a reati di frode né è stato associato nell'ambito dell'assolvimento dei propri incarichi a procedure di fallimento, amministrazione controllata o liquidazione non volontaria né infine è stato oggetto di incriminazioni ufficiali e/o destinatario di sanzioni da parte di autorità pubbliche o di regolamentazione (comprese le associazioni professionali designate) o di interdizioni da parte di un tribunale dalla carica di membro degli organi di amministrazione, di direzione o di vigilanza dell'Emittente o dallo svolgimento di attività di direzione o di gestione di qualsiasi emittente.

Nella tabella che segue sono indicate, per quanto a conoscenza della Società, tutte le cariche ricoperte dagli alti dirigenti della Società nonché le partecipazioni da essi detenute (escluse quelle ricoperte nell'Emittente o in società direttamente o indirettamente controllate dall'Emittente stesso) negli ultimi cinque anni con indicazione circa la permanenza nella carica stessa e della partecipazione:

Nome e Cognome	SOCIETÀ	CARICA NELLA SOCIETÀ O PARTECIPAZIONE DETENUTA	STATO DELLA CARICA
Marco Tassara	Riquadro S.r.l.	Socio	Attiva
	Aedes Sampierdarena S.p.A.	Socio	Attiva
	Four Jolly S.p.A.	Amministratore	Attiva
Stefano Rosina	Eziomar S.S.	Socio	Attiva
	Finrose S.S.	Socio	Attiva
	La Bella Alleanza S.r.l.	Socio	Attiva
	Azienda Agricola La Mesma S.S.	Socio	Attiva
	Four Jolly S.p.A.	Amministratore delegato	Attiva
	Riquadro S.r.l.	Socio	Attiva
	Lanterna Logistica S.r.l.	Socio	Attiva

14.2 Rapporti di parentela

Alcide Rosina, presidente della Società, è il padre di Stefano Rosina, amministratore delegato e direttore generale della Società, e di Anna Rosina, amministratore della Società.

Per quanto a conoscenza dell'Emittente non esistono rapporti di parentela tra membri del consiglio di amministrazione, del collegio sindacale e alti dirigenti della Società diversi da quelli indicati sopra.

14.3 Potenziali conflitti di interesse dei membri del consiglio di amministrazione, del collegio sindacale e di alti dirigenti

Salve le informazioni di seguito riportate, alla Data del Prospetto Informativo, nessuno dei membri del consiglio di amministrazione, del collegio sindacale e degli altri dirigenti della Società ha conflitti di interesse tra gli obblighi nei confronti dell'Emittente e i propri interessi privati e/o altri obblighi.

Con riferimento ai membri del consiglio di amministrazione dell'Emittente, si segnala quanto segue:

- Alcide Rosina (presidente), Stefano Rosina (amministratore delegato) ed Anna Rosina (amministratore) sono soci di Finrose s.s. e di Eziomar s.s., che detengono rispettivamente il 46,7% ed il 20% di Navigazione Italiana che, mediante la controllata Investimenti Marittimi, esercita alla Data del Prospetto Informativo il controllo sull'Emittente ai sensi dell'art. 93 TUF;
- Alcide Rosina (presidente) ricopre, altresì, la carica di presidente del consiglio di amministrazione di Investimenti Marittimi e di Navigazione Italiana;
- Giacomo Costa (vice presidente), al cui nucleo familiare sono riconducibili n. 82.328 azioni ordinarie della Società (si veda Sezione Prima, Capitolo 17, Paragrafo 17.2), ricopre la carica di consigliere del Consiglio Generale (organo consultivo) di Assicurazioni Generali, socia di Investimenti Marittimi;
- Antonio Gozzi (amministratore) ricopre la carica di presidente del consiglio di amministrazione di Duferco Italia Holding, socia di Investimenti Marittimi;
- Alessandro Zapponini (amministratore) ricopre la carica di amministratore di Navigazione Italiana;
- Raffaele Agrusti (amministratore) ricopre la carica di direttore generale di Assicurazioni Generali, socia di Investimenti Marittimi.

Con riferimento ai membri del collegio sindacale dell'Emittente, si segnala quanto segue:

- Alberto Garibotto (presidente) ricopre la carica di presidente del collegio sindacale di Duferco Italia Holding, socia di Investimenti Marittimi;
- Giorgio Carbone (sindaco effettivo), al cui nucleo familiare sono riconducibili n. 95.220 azioni ordinarie della Società (si veda Sezione Prima, Capitolo 17, Paragrafo 17.2), ricopre la carica di presidente del collegio sindacale di Investimenti Marittimi e sindaco di Navigazione Italiana;
- Giuseppe Alessio Verni (sindaco effettivo) ricopre la carica di sindaco di Assicurazioni Generali, socia di Investimenti Marittimi.

14.4 Eventuali accordi o intese con i principali azionisti, clienti, fornitori dell'emittente o altri accordi

Ad eccezione di quanto di seguito riportato, i membri del consiglio di amministrazione, del collegio sindacale e gli alti dirigenti dell'Emittente sono stati nominati in assenza di accordi o intese di qualunque tipo con clienti, fornitori o altri soggetti.

Tutti i componenti del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale, ad eccezione dei consiglieri Antonio Gozzi e Stefano Zara, del presidente del collegio sindacale Alberto Garibotto e del sindaco supplente Edoardo Lagomarsino sono stati nominati dall'assemblea ordinaria del 17 aprile 2008 provenendo dalla lista di maggioranza presentata congiuntamente dai soci Navigazione Italiana e Assicurazioni Generali all'epoca parti di un accordo parasociale risolto in data 4 giugno 2008.

14.5 Eventuali restrizioni a cedere e trasferire le azioni dell'Emittente possedute da membri del consiglio di amministrazione, del collegio sindacale e da alti dirigenti dell'Emittente

Non esistono restrizioni a cedere e trasferire le azioni della Società eventualmente possedute dai membri del consiglio di amministrazione, del collegio sindacale e da alti dirigenti dell'Emittente.

15 REMUNERAZIONI E BENEFICI

15.1 Remunerazioni corrisposte, a qualsiasi titolo e sotto qualsiasi forma, agli organi di amministrazione, direzione e controllo e ai principali dirigenti

La seguente tabella riporta i compensi destinati a qualsiasi titolo e sotto qualsiasi forma dall'Emittente e dalle società appartenenti al Gruppo ai componenti del consiglio di amministrazione, del collegio sindacale e agli alti dirigenti dell'Emittente, per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009.

Nome e Cognome	Carica Ricoperta	Emolumenti per la carica nell'Emittente (in Euro)	Benefici non monetari (in Euro)	Altri Compensi (in Euro)
Alcide Rosina	Presidente	400.000 50.000	1.875	-
Stefano Rosina	Amministratore Delegato e Consigliere/Direttore Generale	120.000 20.000	-	309.300
Giacomo Costa	Vice Presidente	30.000	-	-
Raffaele Agrusti	Amministratore	20.000	-	-
Amerigo Borrini	Amministratore	20.000	-	-
Antonio Dinia	Amministratore	20.000	-	-
Antonio Gozzi	Amministratore	20.000	-	-
Anna Rosina	Amministratore	20.000	-	-
Alessandro Zapponini	Amministratore	20.000	-	-
Stefano Zara	Amministratore	20.000	-	-
Alberto Garibotto	Presidente Collegio Sindacale	24.377	-	-
Giorgio Carbone	Sindaco Effettivo	16.216	-	-
Giuseppe Alessio Verni	Sindaco Effettivo	16.422	-	-
Marco Tassara	Direttore Generale		3.391	283.396

15.2 Ammontare degli importi accantonati o accumulati dall'Emittente o dalle sue controllate per la corresponsione di pensioni, indennità di fine rapporto o benefici analoghi

Al 31 dicembre 2009, l'Emittente e le società del Gruppo hanno accantonato per la corresponsione di pensioni, indennità di fine rapporto o benefici analoghi agli alti dirigenti dell'Emittente un importo complessivo pari a circa Euro 98 migliaia.

16 PRASSI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

16.1 Durata della carica dei componenti del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale

Con delibera assunta in data 17 aprile 2008, l'assemblea ordinaria della Società ha provveduto alla nomina del nuovo consiglio di amministrazione, ad eccezione di un amministratore cooptato in data 30 giugno 2008 e successivamente confermato dall'assemblea ordinaria dell'Emittente del 20 aprile 2009. Tutti gli amministratori rimarranno in carica fino all'assemblea ordinaria di approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2010. Il consiglio di amministrazione è, alla Data del Prospetto Informativo, composto dai signori Alcide Rosina (presidente), Giacomo Costa (vice presidente), Stefano Rosina (amministratore delegato), Anna Rosina, Alessandro Zaponini, Raffaele Agrusti, Amerigo Borrini, Antonio Dinia, Antonio Gozzi e Stefano Zara (amministratori).

Con delibera assunta in data 17 aprile 2008, l'assemblea ordinaria della Società ha provveduto alla nomina del nuovo collegio sindacale dell'Emittente che rimarrà in carica fino alla data di approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2010. Il collegio sindacale è, alla Data del Prospetto Informativo, composto dai signori Alberto Garibotto (presidente), Giuseppe Alessio Verni (sindaco effettivo), Giorgio Carbone (sindaco effettivo), Edoardo Lagomarsino (sindaco supplente) e Luigi Barberi (sindaco supplente).

16.2 Contratti di lavoro stipulati dai componenti del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale con l'Emittente o con le società controllate che prevedono indennità di fine rapporto

Nessun componente degli organi di amministrazione, direzione e vigilanza dell'Emittente è legato da contratti di lavoro subordinato con l'Emittente o con società appartenenti al Gruppo, eccezion fatta per il Dott. Stefano Rosina, amministratore delegato e direttore generale dell'Emittente, legato da rapporto di lavoro dipendente con la controllata Four Handy Ltd, che non prevede trattamento di fine rapporto ed il Dott. Marco Tassara, direttore generale dell'Emittente legato a Premuda da contratto di lavoro che prevede un trattamento di fine rapporto ai sensi di legge.

16.3 Comitato per il controllo interno e Comitato per la remunerazione

16.3.1 Comitato per il controllo interno

Il consiglio di amministrazione della Società, in linea con le raccomandazioni del Codice di Autodisciplina, ha istituito un Comitato per il controllo interno, con funzioni consultive e propositive in materia di controllo interno.

In particolare, il Comitato

- assiste il consiglio di amministrazione nell'espletamento dei compiti allo stesso attribuiti dal Codice di Autodisciplina rispetto al sistema di controllo interno, con il compito di analizzare le problematiche rilevanti per il controllo delle attività aziendali, con funzioni propositive e consultive, in collaborazione con il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili;
- relaziona periodicamente al consiglio di amministrazione circa l'attività svolta, al fine di consentire al consiglio di amministrazione una valutazione circa l'adeguatezza e l'efficacia del sistema di controllo interno rispetto alle caratteristiche di Premuda, il suo effettivo funzionamento nonché l'identificazione e gestione dei principali rischi aziendali e le eventuali azioni correttive da intraprendere.

Il sistema di controllo interno è costituito con la finalità di prevenire o limitare le conseguenze di risultati inattesi e di consentire il raggiungimento degli obiettivi strategici e operativi (ovvero di coerenza delle attività con gli obiettivi, efficacia ed efficienza delle attività operative e di salvaguardia

del patrimonio aziendale), di conformità alle leggi e ai regolamenti applicabili e di corretta e trasparente informativa interna e verso il mercato.

Il Comitato per il controllo interno, costituito nel 2003, è composto da 3 amministratori non esecutivi (Antonio Dinia, Giacomo Costa e Stefano Zara), di cui 2 indipendenti (Giacomo Costa e Stefano Zara), tutti con esperienza contabile e finanziaria.

Ai lavori del Comitato per il controllo interno partecipano il presidente del collegio sindacale o altro sindaco designato. Possono partecipare alle riunioni il presidente del consiglio di amministrazione e l'amministratore delegato.

Nel corso del 2010, fino alla Data del Prospetto Informativo, il Comitato per il controllo interno si è già riunito quattro volte.

16.3.2 Il Comitato per la Remunerazione

Il Comitato per la remunerazione, costituito nel 2001, formula proposte al consiglio di amministrazione in ordine alla remunerazione del presidente e dell'amministratore delegato, nonché alla determinazione dei criteri per la remunerazione dell'alta direzione della Società e del Gruppo; valuta, altresì, periodicamente i criteri adottati per la remunerazione dei dirigenti con responsabilità strategiche.

Il Comitato è composto da Alcide Rosina, Raffaele Agrusti ed Antonio Gozzi, questi ultimi due amministratori non esecutivi. Alle riunioni del Comitato assiste il presidente del collegio sindacale Alberto Garibotto.

Nel corso del 2009 e fino alla Data del Prospetto Informativo, il Comitato per la remunerazione non si è riunito.

16.4 Osservanza da parte dell'Emittente delle norme in materia di governo societario vigenti nel paese di costituzione

La Società ha sostanzialmente conformato il proprio sistema di governo societario alle disposizioni previste dal Codice di Autodisciplina. Per quanto attiene alle informazioni inerenti alle deroghe alle norme di governo societario del Codice di Autodisciplina, le stesse sono incluse nel Prospetto Informativo mediante riferimento ai sensi dell'art. 11, comma 2, della Direttiva 2003/71/CE e dell'art. 28 del Regolamento 809/2004/CE.

Si riporta nella tabella di seguito l'indicazione delle pagine delle principali sezioni della Relazione Annuale sul Governo Societario, che agevola la lettura dell'informativa, inclusa mediante riferimento nel Prospetto Informativo, inerente alle deroghe alle norme di governo societario del Codice di Autodisciplina.

Relazione Annuale sul Governo Societario	Deroghe
Pag. 11, Paragrafo 4.2 (<i>Composizione Consiglio di Amministrazione</i>)	La Società non ha fissato un limite al cumulo degli incarichi. Non vi sono state riunioni formali fra gli amministratori indipendenti nell'anno 2009.
Pag. 16, Paragrafo 4.6 (<i>Amministratori indipendenti</i>)	
Pag. 16, Paragrafo 4.7 (<i>Lead Independent Director</i>)	Il consiglio di amministrazione dell'Emittente non ha ritenuto di individuare, tra gli amministratori indipendenti, un <i>lead independent director</i> .
Pag. 18, Paragrafo 7 (<i>Comitato per le nomine</i>)	La Società non ha istituito un Comitato per le proposte di nomina.
Pag. 28, Paragrafo 15 (<i>Rapporti con gli azionisti</i>)	La Società non ha creato un'apposita struttura aziendale preposta alla funzione di <i>investor relations</i> .
Pag. 29, Paragrafo 16 (<i>Assemblee</i>)	La Società non ha adottato un regolamento assembleare.

Per quanto riguarda l'adozione, da parte della Società, del proprio modello di organizzazione, gestione e controllo, ai sensi e per gli effetti del D. Lgs. 231/2001, si segnala che la redazione della relativa bozza è in fase di perfezionamento. In particolare, alla Data del Prospetto Informativo sono in corso le prime fasi del processo di redazione relative all'identificazione dei reati presupposti ed alla valutazione dei relativi rischi.

Per maggiori informazioni sul sistema di corporate *governance* adottato dalla Società e sul livello di adesione si rinvia alla Relazione Annuale sul Governo Societario pubblicata sul sito *internet* della Società www.premuda.net nell'area *investor relations*.

17 DIPENDENTI

17.1 Numero dei dipendenti del Gruppo Premuda

La tabella che segue riporta il numero dei dipendenti complessivamente impiegati dal Gruppo Premuda in Italia e all'estero, ripartiti fra personale amministrativo e navigante, al 30 giugno 2010, 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007.

DIPENDENTI	30.06.2010	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007
Amministrativi	77	74	71	71
Navigante	244	213	223	236
Totale	321	287	294	307

Non costituisce elemento significativo l'ubicazione geografica.

17.2 Partecipazioni azionarie e piani di stock option

Il Gruppo ha in atto un programma di remunerazione ed incentivazione del "Top management" deliberato dal consiglio di amministrazione della Società, su proposta del Comitato per la Remunerazione.

Il programma è riferito agli esercizi 2008, 2009 e 2010 e si sviluppa su tre piani:

- (a) riconoscimento di un compenso annuo, ragguagliato al risultato dell'esercizio, pari al 5% dell'utile netto consolidato, limitatamente alla parte eccedente il 5% del patrimonio netto consolidato ad inizio esercizio. Tale compenso è ripartito per il 50% al presidente del consiglio di amministrazione, per il 25% all'amministratore delegato, per il 10% al direttore generale con il residuo 15% destinato ad altri dirigenti del Gruppo;
- (b) riconoscimento di un compenso ragguagliato all'incremento patrimoniale del Gruppo nel triennio, da regolare al termine dell'esercizio 2010. Il compenso è pari al 5% della differenza tra il "patrimonio netto consolidato" a fine periodo ed il "patrimonio netto consolidato" ad inizio periodo, incrementato del 15% e la sua ripartizione è analoga a quanto indicato al precedente punto (a). Si evidenzia che l'incremento di patrimonio netto derivante dall'Aumento di Capitale non è considerato ai fini del calcolo di tale compenso;
- (c) piano nominale di "stock option" (c.d. *phantom stock*) con un compenso monetario pari al differenziale fra la media mensile del corso di borsa del titolo Premuda all'atto dell'assegnazione dell'opzione ed il corso di borsa dello stesso titolo nella settimana precedente alla dichiarazione di opzione. Tale piano è stato approvato dall'assemblea ordinaria dell'Emittente del 17 aprile 2008.

Le opzioni sono riferite ad un massimo complessivo annuo di n. 2.700.000 azioni, esercitabili in un periodo di 36 mesi a partire dal primo gennaio dell'anno successivo a quello di assegnazione. Le opzioni sono state assegnate per n. 1.350.000 titoli al presidente del consiglio di amministrazione, per n. 810.000 titoli all'amministratore delegato e per n. 540.000 titoli al direttore generale.

La quotazione iniziale è di Euro 1,246 per le azioni assegnate nell'esercizio 2008 (corso medio di borsa marzo 2008), di Euro 0,90 per le azioni assegnate nell'esercizio 2009 (corso medio di borsa di marzo 2009) e di Euro 0,94 (corso medio di borsa di marzo 2010) per le azioni assegnate nell'esercizio 2010.

È ancora in essere, con durata fino al 31 dicembre 2010, il programma di incentivazione per il triennio 2005, 2006 e 2007 per la parte relativa al punto (c) di cui sopra per le azioni assegnate ad Euro 1,525 con riferimento all'esercizio 2007.

Viene di seguito riportato il dettaglio delle partecipazioni azionarie nell'Emittente detenute alla Data del Prospetto Informativo dai membri degli organi di amministrazione e controllo e dagli alti dirigenti della Società, o riferibili ai rispettivi nuclei familiari:

Cognome e nome	Numero azioni detenute
Giacomo Costa – Vice Presidente	82.328
Giorgio Carbone – Sindaco Effettivo	95.220
Tassara Marco – Direttore Generale	1

17.3 Accordi di partecipazione dei dipendenti al capitale dell'Emittente

Alla Data del Prospetto Informativo non esiste alcun accordo di partecipazione dei dipendenti al capitale dell'Emittente.

18 PRINCIPALI AZIONISTI

18.1 Azionisti che detengono partecipazioni superiori al 2% del capitale

La seguente tabella indica gli azionisti che, alla Data del Prospetto Informativo e secondo le risultanze del libro soci, le comunicazioni ufficiali ricevute e le altre informazioni a disposizione della Società, possiedono direttamente o indirettamente Azioni dell'Emittente in misura pari o superiore al 2% del suo capitale sociale:

Azionista	Numero azioni ordinarie detenute	Quota % su capitale con diritto di voto
Investimenti Marittimi	111.033.237	78,88%

18.2 Diritti di voto diversi di cui dispongono i principali azionisti

Alla Data del Prospetto Informativo, la Società ha emesso Azioni ordinarie e di risparmio. Non sono state emesse altre azioni che attribuiscono diritti di voto o di altra natura diversi rispetto a quelli attribuiti dalle Azioni sopra indicate.

18.3 Eventuale soggetto controllante l'Emittente ai sensi dell'art. 93 del TUF

Alla Data del Prospetto Informativo l'Emittente è controllata direttamente da Investimenti Marittimi, che detiene il 78,88% del capitale sociale con diritto di voto dell'Emittente (corrispondente al 78,84% dell'intero capitale sociale). Investimenti Marittimi è a sua volta controllata da Navigazione Italiana, che detiene il 60% del capitale sociale della stessa e, quindi, controlla indirettamente l'Emittente ai sensi dell'art. 93 del TUF.

Il capitale sociale di Navigazione Italiana, socio di controllo, è detenuto per il 46,7% da Finrose s.s., per il 33,3% da Samovar S.r.l. e per il restante 20% da Eziomar s.s..

Le società Finrose s.s. ed Eziomar s.s. fanno capo alla famiglia Rosina, mentre Samovar S.r.l. fa capo al Dott. Angelo Jacorossi, che riveste altresì la carica di Vice Presidente di Navigazione Italiana.

La Società non è soggetta ad attività di direzione e coordinamento, ai sensi e per gli effetti dell'art. 2497 del codice civile, da parte del soggetto controllante. Pertanto, la Società assume le proprie decisioni in piena autonomia.

A tutela dei diritti degli azionisti di minoranza, lo Statuto Sociale prevede:

- (a) la nomina dei membri del consiglio di amministrazione sulla base di un meccanismo di voto di lista (per ulteriori informazioni si veda Sezione Prima, Capitolo 21, Paragrafo 21.2.2);
- (b) la nomina dei membri del collegio sindacale sulla base di un meccanismo di voto di lista (per ulteriori informazioni si veda Sezione Prima, Capitolo 21, Paragrafo 21.2.2).

Inoltre, gli amministratori indipendenti (si veda Sezione Prima, Capitolo 14, Paragrafo 14.1.1), unitamente ai Comitati di *corporate governance* (si veda Sezione Prima, Capitolo 16, Paragrafo 16.3), consentono di fornire un giudizio autonomo e non condizionato sulle delibere proposte dagli amministratori; essi, inoltre, permettono al consiglio di amministrazione di verificare che siano valutati, con indipendenza di giudizio, i casi di potenziale conflitto tra gli interessi della Società e quelli dell'azionista di controllo.

18.4 Accordi dalla cui attuazione possa scaturire una variazione dell'assetto di controllo dell'Emittente successivamente alla pubblicazione del Prospetto Informativo

Alla Data del Prospetto Informativo non sussiste, per quanto a conoscenza dell'Emittente, alcun accordo o pattuizione tra i soci dell'Emittente da cui possa scaturire una variazione dell'assetto di controllo del medesimo.

Si segnala peraltro che, in data 21 luglio 2010, la controllante Investimenti Marittimi, che detiene il 78,88% del capitale sociale con diritto di voto (pari al 78,84% dell'intero capitale sociale), ha manifestato la volontà di non sottoscrivere in via diretta i diritti di opzione ad essa spettanti. Investimenti Marittimi ha comunicato di avere in pari data sottoscritto con i propri soci accordi che prevedono l'impegno in capo a questi ultimi ad acquistare i predetti diritti di opzione in proporzione alle partecipazioni da questi ultimi detenute in Investimenti Marittimi stessa. Gli acquisti avverranno a prezzi di mercato entro tre giorni di borsa aperta a partire dalla data di inizio del periodo di negoziazione dei diritti.

In base a tali accordi:

- i soci Assicurazioni Generali e Duferco Italia Holding, per l'intera quantità dei diritti di opzione acquisiti, hanno assunto l'impegno (i) ad esercitare i diritti di opzione sottoscrivendo le Nuove Azioni e/o (ii) a cederli a loro volta a terzi, subordinatamente all'assunzione di un impegno irrevocabile di esercizio dei medesimi diritti di opzione da parte di questi ultimi;
- il socio Navigazione Italiana, limitatamente al 50% dei diritti di opzione acquisiti, ha assunto l'impegno (i) ad esercitare i diritti di opzione sottoscrivendo le Nuove Azioni e/o (ii) a cederli a sua volta a terzi, subordinatamente all'assunzione di un impegno irrevocabile di esercizio dei medesimi diritti di opzione da parte di questi ultimi. Il residuo 50% dei diritti di opzione acquisiti da Navigazione Italiana rimane nella libera disponibilità della stessa.

Gli impegni a sottoscrivere e/o a far sottoscrivere Nuove Azioni Premuda da parte dei soci di Investimenti Marittimi sono di seguito riepilogati.

Sottoscrittori	N. Nuove Azioni da sottoscrivere	Incidenza sul controvalore massimo dell'Aumento di Capitale
Navigazione Italiana	11.103.324	23,65%
Assicurazioni Generali	11.103.324	23,65%
Duferco Italia Holding	3.701.108	7,88%
Totale	25.907.756	55,18%

Si segnala che, in caso di integrale sottoscrizione dell'Aumento di Capitale, la partecipazione detenuta da Investimenti Marittimi, nel capitale della Società si ridurrà dal 78,88% al 59,15% del capitale con diritto di voto (dal 78,84% al 59,13% dell'intero capitale sociale).

In aggiunta a quanto precede, in data 15 ottobre 2010, l'Emittente ha sottoscritto con Banca Popolare di Milano un accordo di garanzia relativo alla sottoscrizione di massime n. 13.500.000 Nuove Azioni, pari al 28,75% del controvalore massimo dell'Aumento di Capitale, per un controvalore totale massimo di Euro 10.125.000, nel caso in cui le stesse non risultassero sottoscritte all'esito dell'eventuale Offerta in Borsa dei diritti inopinati.

L'Impegno dei Soci di Investimenti Marittimi congiuntamente all'impegno di Banca Popolare di Milano copriranno l'83,94% dell'Offerta, ossia complessive massime n. 39.407.756 Nuove Azioni, per un controvalore massimo di Euro 29.555.817.

L'efficacia dell'impegno di Banca Popolare di Milano è subordinata, *inter alia*, all'integrale adempimento degli obblighi di sottoscrizione da parte dei Soci di Investimenti Marittimi. L'accordo di

garanzia contiene, secondo la prassi nazionale e internazionale, usuali dichiarazioni, garanzie, impegni e clausole di indennizzo dell'Emittente nonché clausole che daranno la facoltà a Banca Popolare di Milano, di recedere dagli impegni di garanzia di cui all'accordo qualora, tra l'altro: (a) una o più delle dichiarazioni e garanzie di cui all'accordo non siano o non risultino più, a giudizio in buona fede di Banca Popolare di Milano, veritiere e/o complete e/o corrette per qualunque aspetto al fine del buon esito dell'Offerta, ovvero (b) dovessero verificarsi circostanze straordinarie così come previste dalla prassi domestica e/o internazionale, quali, *inter alia*, eventi eccezionali comportanti mutamenti sostanzialmente negativi nella situazione politica, finanziaria, economica, valutaria, normativa o di mercato a livello nazionale od internazionale, tali, a giudizio in buona fede di Banca Popolare di Milano, da sconsigliare o rendere pregiudizievole l'esecuzione dell'Offerta, ovvero (c) si verificino gravi violazioni o inadempimenti da parte dell'Emittente degli impegni assunti ai sensi dell'accordo di garanzia.

La seguente tabella illustra la compagine azionaria dell'Emittente nell'ipotesi di integrale sottoscrizione dell'Aumento di Capitale e nel presupposto che i Soci di Investimenti Marittimi sottoscrivano direttamente le azioni di rispettiva pertinenza di cui agli impegni precedentemente illustrati e che Banca Popolare di Milano sia chiamata a sottoscrivere integralmente la quota di Aumento di Capitale dalla stessa garantita.

Azionisti	N. di Azioni ordinarie detenute <i>ante</i> Aumento di Capitale	% del capitale sociale con diritto di voto <i>ante</i> Aumento di Capitale	N. di Azioni ordinarie detenute <i>post</i> Aumento di Capitale	% del capitale sociale con diritto di voto <i>post</i> Aumento di Capitale
Investimenti Marittimi	111.033.237	78,88%	111.033.237	59,15%
Navigazione Italiana	-	-	11.103.324	5,92%
Assicurazioni Generali	-	-	11.103.324	5,92%
Duferco Italia Holding	-	-	3.701.108	1,97%
Banca Popolare di Milano	-	-	13.500.000	7,19%
Altri azionisti	29.728.270	21,12%	37.265.997	19,85%
Totale	140.761.507	100,00%	187.706.990	100,00%

In tale ipotesi, Navigazione Italiana (controllante di Investimenti Marittimi con una quota del 60%) verrebbe a controllare complessivamente, direttamente ed indirettamente, una partecipazione in azioni ordinarie Premuda pari al 65,07% del capitale con diritto di voto (65,03% dell'intero capitale sociale).

Alla Data del Prospetto Informativo, Duferco Italia Holding è controllata, ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, da Duferco Participations Holding Ltd.

Per maggiori informazioni si rinvia alla Sezione Seconda, Capitolo 5, Paragrafo 5.4.3.

19 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

19.1 Operazioni con parti correlate del Gruppo

Le operazioni poste in essere con Parti Correlate, così come definite dal principio contabile internazionale IAS 24, al 30 giugno 2010 e al 30 giugno 2009, nonché al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007, sono limitate ai rapporti relativi a servizi commerciali, amministrativi e finanziari intrattenuti dall'Emittente sia con le proprie controllate e collegate sia con altre Parti Correlate. Tali operazioni rientrano nella normale gestione d'impresa, nell'ambito dell'attività tipica di ciascun soggetto interessato, e sono regolate a condizioni di mercato.

I paragrafi che seguono descrivono dapprima i rapporti tra l'Emittente e le società del Gruppo (c.d. rapporti infragruppo) e successivamente i rapporti tra il Gruppo e le altre Parti Correlate.

19.1.1 Operazioni con Parti Correlate infragruppo

Ai fini di fornire una maggior informazione sulla significatività dei rapporti all'interno del Gruppo, sono evidenziate, nelle seguenti tabelle, le operazioni intervenute tra l'Emittente e le società del Gruppo, elise nei bilanci consolidati al 30 giugno 2010 e al 30 giugno 2009, nonché al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007.

I principali rapporti conclusi tra l'Emittente e le società del Gruppo sono prevalentemente di natura commerciale e finanziaria e possono essere riepilogati come segue:

- (a) servizi tecnici e amministrativi da parte dell'Emittente a favore delle società del Gruppo;
- (b) concessione di finanziamenti e rilascio di garanzie da parte dell'Emittente nell'interesse delle società del Gruppo.

L'Emittente ritiene che tutti i rapporti fra l'Emittente e le società del Gruppo non siano qualificabili né come atipici, né come inusuali, rientrando nell'ordinario corso degli affari del Gruppo. Detti rapporti sono regolati a condizioni di mercato, cioè alle stesse condizioni che si sarebbero applicate fra due parti indipendenti.

Al 30 giugno 2010

Valori in migliaia di euro	Crediti Commerciali	Crediti Finanziari	Debiti Commerciali	Costi	Ricavi
Rapporti finanziari con imprese controllate					
Premuda International Sah - finanziamento		23.187			
Premuda Intern. Sah - interessi e commissioni	237				233
Four Vanguard Serviços e Navegação Lda	98				45
Moon Shipping Serviços e Navegação Lda	33				64
Brig Shipping Lda	4				
Four Handy Ltd	25				29
Totale	397	23.187	-	-	371
Importo di bilancio civilistico di Premuda	9.275	23.189	4.849	24.433	27.119
Incidenza	4,28%	99,99%	0,00%	0,00%	1,37%

Al 30 giugno 2009

Valori in migliaia di euro	Crediti Commerciali	Crediti Finanziari	Debiti Commerciali	Costi	Ricavi
Rapporti finanziari con imprese controllate					
Premuda International Sah - finanziamento		14.769			
Premuda Intern. Sah - interessi e commissioni	398				398
Four Vanguard Serviços e Navegação Lda	51				52
Moon Shipping Serviços e Navegação Lda	31				65
Brig Shipping Lda	2				
Cordier Navegação Lda	7				
Rapporti commerciali con imprese controllate					
Premuda Monaco Sam	4				
Four Handy Ltd			161		391
Premuda Atlantic Inc.	43			28	
Totale	536	14.769	161	28	906
Importo di bilancio civilistico di Premuda	12.176	14.772	12.028	32.505	32.647
Incidenza	4,40%	99,98%	1,34%	0,09%	2,78%

Al 31 dicembre 2009

Valori in migliaia di euro	Crediti Commerciali	Crediti Finanziari	Debiti Commerciali	Costi	Ricavi
Rapporti finanziari con imprese controllate					
Premuda International Sah - finanziamento		17.677			
Premuda Intern. Sah - interessi e commissioni					524
Four Vanguard Serviços e Navegação Lda	2				101
Moon Shipping Serviços e Navegação Lda	1				124
Brig Shipping Lda					7
Cordier Navegação Lda					13
Four Handy Ltd					10
Rapporti commerciali con imprese controllate					
Four Handy Ltd	79		101	41	393
Premuda Atlantic Inc.				73	
Totale	82	17.677	101	114	1.172
Importo di bilancio civilistico di Premuda	10.959	17.679	4.262	84.564	63.810
Incidenza	0,75%	99,99%	2,37%	0,13%	1,84%

Al 31 dicembre 2008

Valori in migliaia di euro	Credit Commerciali	Credit Finanziari	Debiti Commerciali	Costi	Ricavi
Rapporti finanziari con imprese controllate					
Premuda International Sah - finanziamento		24.796			
Premuda Intern. Sah - interessi e commissioni					1.453
Four Vanguard Serviços e Navegaçao Lda					114
Moon Shipping Serviços e Navegaçao Lda					128
Rapporti commerciali con imprese controllate					
Jep Navegaçao Lda					67
Premuda Atlantic Inc.				77	
Totale	-	24.796	-	77	1.762
Importo di bilancio civilistico di Premuda	13.440	24.799	8.656	91.828	100.535
Incidenza	0,00%	99,99%	0,00%	0,08%	1,75%

Al 31 dicembre 2007

Valori in migliaia di euro	Credit Commerciali	Credit Finanziari	Debiti Commerciali	Costi	Ricavi
Rapporti finanziari con imprese controllate					
Premuda International Sah - finanziamento		28.000			
Premuda Intern. Sah - interessi e commissioni					1.168
Four Vanguard Serviços e Navegaçao Lda	5				83
Moon Shipping Serviços e Navegaçao Lda					145
Rapporti commerciali con imprese controllate					
Premuda Bulk Navegaçao Lda					9
Jep Navegaçao Lda	67				90
Premuda Atlantic Inc.				108	
Totale	72	28.000	-	108	1.495
Importo di bilancio civilistico di Premuda	8.758	28.002	9.383	88.803	85.799
Incidenza	0,82%	99,99%	0,00%	0,12%	1,74%

Come appare dai prospetti sopra riportati, gli importi dei ricavi nei confronti di tali Parti Correlate non sono significativi rispetto al fatturato dell'Emittente.

19.1.2 Operazioni con altre Parti Correlate

I principali rapporti conclusi tra il Gruppo ed altre Parti Correlate sono prevalentemente di natura commerciale e finanziaria e possono essere riepilogati come segue:

- contratti di assicurazione e relativi rimborsi assicurativi nei confronti di Assicurazioni Generali;
- concessione di finanziamenti e rilascio di garanzie nell'interesse di società collegate;
- svolgimento di servizi amministrativi e tecnici nei confronti di società collegate.

Si precisa che le transazioni avvenute con tali entità sono state concluse alle normali condizioni di mercato e che tutte le operazioni sono state concluse nell'interesse del Gruppo.

Nelle tabelle che seguono, sono evidenziati i principali rapporti intrattenuti dall'Emittente e dalle sue controllate con altre Parti Correlate al 30 giugno 2010 e al 30 giugno 2009, nonché al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007.

Al 30 giugno 2010

Valori in migliaia di euro	Crediti Commerciali	Crediti Finanziari	Debiti Commerciali (Fornitori)	Costi	Ricavi
Rapporti commerciali con imprese correlate (azionisti di Investimenti Marittimi Spa)					
Assicurazioni Generali Spa	523		234	795	
Rapporti commerciali con imprese collegate					
Premuda Chartering Navegação Lda	125				30
Four Jolly Spa	27				124
Rapporti finanziari con imprese collegate					
Premuda Chartering Navegação Lda		4.593			45
Four Jolly Spa	25				42
Totale	700	4.593	234	795	241
Importo di bilancio consolidato di Premuda	43.493	24.743	21.771	55.840	62.623
Incidenza	1,61%	18,56%	1,07%	1,42%	0,38%

Al 30 giugno 2009

Valori in migliaia di euro	Crediti Commerciali	Crediti Finanziari	Altri Debiti	Costi	Ricavi
Rapporti commerciali con imprese correlate (azionisti di Investimenti Marittimi Spa)					
Assicurazioni Generali Spa	1.605			824	1.329
Rapporti commerciali con imprese collegate					
Premuda Chartering Navegação Lda	65				72
Rapporti finanziari con imprese collegate					
Premuda Chartering Navegação Lda		20.486			262
Four Jolly Spa			3.750		
Totale	1.670	20.486	3.750	824	1.663
Importo di bilancio consolidato di Premuda	43.193	40.652	8.070	54.920	58.872
Incidenza	3,87%	50,39%	46,47%	1,50%	2,82%

Al 31 dicembre 2009

Valori in migliaia di euro	Crediti Commerciali	Crediti Finanziari	Costi	Ricavi
Rapporti commerciali con imprese correlate (azionisti di Investimenti Marittimi Spa)				
Assicurazioni Generali Spa	521		1.998	1.858
Rapporti commerciali con imprese collegate				
Premuda Chartering Navegação Lda	92			163
Four Jolly Spa	20			70
Rapporti finanziari con imprese collegate				
Premuda Chartering Navegação Lda	43	9.250		368
Four Jolly Spa	19			19
Totale	695	9.250	1.998	2.478
Importo di bilancio consolidato di Premuda	39.036	29.399	130.080	110.272
Incidenza	1,78%	31,46%	1,54%	2,25%

Al 31 dicembre 2008

Valori in migliaia di euro	Crediti Commerciali	Crediti Finanziari	Costi	Ricavi
Rapporti commerciali con imprese correlate (azionisti di Investimenti Marittimi Spa)				
Assicurazioni Generali Spa	435		1.614	509
Rapporti commerciali con imprese collegate				
Premuda Chartering Navegação Lda	4			14
Rapporti finanziari con imprese collegate				
Premuda Chartering Navegação Lda	382	11.846		382
Totale	821	11.846	1.614	905
Importo di bilancio consolidato di Premuda	40.896	31.966	147.055	150.791
Incidenza	2,01%	37,06%	1,10%	0,60%

Al 31 dicembre 2007

Valori in migliaia di euro	Crediti Commerciali	Crediti Finanziari	Debiti Commerciali (Fornitori)	Costi	Ricavi
Rapporti commerciali con imprese correlate (partecipanti al patto parasociale di Premuda all'epoca in vigore)					
Assicurazioni Generali Spa			489	1.940	
Navigazione Italiana Spa					395
Rapporti commerciali con imprese collegate					
Sider Navegação Lda	5				13
Rapporti finanziari con imprese collegate					
Sider Navegação Lda					4
Sider Navi Spa					5
Premuda Chartering Navegação Lda		5.453			357
Totale	5	5.453	489	1.940	774
Importo di bilancio consolidato di Premuda	22.669	25.884	16.550	126.973	162.204
Incidenza	0,02%	21,07%	2,95%	1,53%	0,48%

In relazione ai rapporti con amministratori, sindaci e dirigenti con responsabilità strategiche della Società/Gruppo, questi sono stati limitati alla corresponsione degli emolumenti e delle retribuzioni come riportato nelle tabelle allegate ai bilanci degli esercizi 2007, 2008 e 2009.

19.2 Operazioni dopo il 30 giugno 2010 e fino alla Data del Prospetto Informativo

Le operazioni intrattenute dall'Emittente con Parti Correlate dopo il 30 giugno 2010 e fino alla Data del Prospetto Informativo non sono state né per natura, né per importo, né per controparti coinvolte significativamente difformi da quelle effettuate nei primi sei mesi del corrente esercizio.

In particolare, per quanto concerne le operazioni infragruppo, è proseguito lo svolgimento di servizi tecnici ed amministrativi nonché la concessione di finanziamenti ed il rilascio di garanzie nell'interesse di società controllate per le quali, a giudizio dell'Emittente, dopo il 30 giugno 2010, non si segnalano operazioni di importo significativo. Per quanto concerne le operazioni con altre Parti Correlate, permangono in essere le coperture assicurative da parte di Assicurazioni Generali, i finanziamenti e le garanzie concesse nell'interesse di società collegate e lo svolgimento di servizi amministrativi e tecnici nei confronti di società collegate, operazioni tutte concluse a normali condizioni di mercato e nell'interesse del Gruppo, senza nuove operazioni significative da segnalare dopo il 30 giugno 2010.

20 INFORMAZIONI FINANZIARIE RIGUARDANTI LE ATTIVITÀ E LE PASSIVITÀ, LA SITUAZIONE FINANZIARIA E I PROFITTI E LE PERDITE DELL'EMITTENTE

Premessa

Ai sensi dell'art. 11, comma 2, della Direttiva 2003/71/CE e dell'art. 28 del Regolamento 809/2004/CE, i bilanci e la documentazione di seguito indicata sono inclusi nel Prospetto Informativo mediante riferimento.

L'Emittente ha ritenuto di omettere le informazioni finanziarie riferite ai dati individuali della Società ritenendo che le stesse non forniscano elementi aggiuntivi significativi rispetto a quelli consolidati del Gruppo.

20.1 Resoconti intermedi di gestione consolidati al 30 giugno 2010 e al 30 giugno 2009

I bilanci semestrali consolidati abbreviati al 30 giugno 2010 e al 30 giugno 2009 dell'Emittente, redatti in conformità con lo IAS 34, sono inclusi nel Prospetto Informativo mediante riferimento e sono assoggettati a revisione contabile limitata. Tali documenti sono a disposizione del pubblico nei luoghi indicati nella Sezione Prima, Capitolo 24, del Prospetto Informativo.

20.2 Bilanci consolidati dell'Emittente al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007

I bilanci consolidati al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007 dell'Emittente, redatti in conformità agli IFRS adottati dall'Unione Europea, sono inclusi nel Prospetto Informativo mediante riferimento con le relative relazioni emesse, senza rilievi, dalla Società di Revisione, rispettivamente, in data 9 aprile 2010, 31 marzo 2009 e 28 marzo 2008. Tali documenti sono a disposizione del pubblico nei luoghi indicati nella Sezione Prima, Capitolo 24, del Prospetto Informativo.

Si include di seguito una tabella contenente l'indicazione delle pagine delle principali sezioni dei bilanci annuali a stampa, che agevola la lettura dell'informativa contabile sopramenzionata inclusa mediante riferimento.

	Relazione sulla gestione	Schemi di bilancio	Note di commento e criteri	Relazione della Società di Revisione	Relazione del Collegio Sindacale
Bilancio consolidato 2007	pagg. 105-121	pagg. 123-129	pagg. 131-167	pagg. 173-175	pagg. 169-171
Bilancio di esercizio 2007	pagg. 29-45	pagg. 47-53	pagg. 55-93	pagg. 101-103	pagg. 95-99
Bilancio consolidato 2008	pagg. 107-125	pagg. 127-133	pagg. 135-178	pagg. 179-181	pagg. 97-102
Bilancio di esercizio 2008	pagg. 29-45	pagg. 47-53	pagg. 55-95	pagg. 103-105	pagg. 97-102
Bilancio consolidato 2009	pagg. 113-131	pagg. 133-139*	pagg. 141-193	pagg. 195-197	pagg. 101-107
Bilancio di esercizio 2009	pagg. 29-45	pagg. 47-53	pagg. 55-99	pagg. 109-111	pagg. 101-107

* Il prospetto di stato patrimoniale "patrimonio netto e passività" a pag 135 del bilancio consolidato 2009 contiene alcuni errori materiali relativi all'esercizio 2008, esposto a fini comparativi. Riferirsi pertanto al bilancio consolidato dell'esercizio 2008, pag. 129.

Al fine di rendere più agevole l'informativa, di seguito si allegano, inoltre, gli schemi di stato patrimoniale, conto economico e rendiconto finanziario al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007, così come estratti dai rispettivi bilanci consolidati dell'Emittente inclusi mediante riferimento nel Prospetto Informativo.

Dati di stato patrimoniale

Valori espressi in migliaia di Euro	Al 31 dicembre		
	2009	2008	2007
ATTIVITÀ			
Attività non correnti			
Immobili, impianti e macchinari	385.230	345.289	321.624
Flotta in esercizio	280.641	260.522	273.105
Flotta in costruzione	102.220	82.508	46.863
Fabbricati e altri beni	2.369	2.259	1.656
Partecipazioni	15.583	2.212	57
Collegate	15.579	2.208	45
Altre partecipazioni	4	4	12
Altre attività finanziarie	29.399	31.966	25.884
Crediti finanziari	29.364	31.931	25.800
Depositi cauzionali e diversi	35	35	84
Totale attività non correnti	430.212	379.467	347.565
Attività correnti			
Rimanenze	3.656	2.734	4.222
Materie prime, sussidiarie, di consumo	2.970	2.495	2.466
Servizi in corso	686	239	1.756
Crediti commerciali	39.036	40.896	22.669
Clienti	25.892	23.334	13.283
Ratei e risconti attivi	2.431	3.330	3.457
Altri	10.713	14.232	5.929
Attività finanziarie correnti	-	239	282
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	16.020	12.797	43.473
Totale attività correnti	58.712	56.666	70.646
TOTALE ATTIVITÀ	488.924	436.133	418.211

Dati di stato patrimoniale

Valori espressi in migliaia di Euro	Al 31 dicembre		
	2009	2008	2007
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Patrimonio netto			
Capitale Sociale	70.418	70.418	70.418
Riserve	30.529	30.529	30.529
Utili a nuovo	94.841	93.406	73.373
Risultato dell'esercizio (quota del Gruppo)	(19.803)	3.750	33.118
Subtotale Quota del Gruppo	175.985	198.103	207.438
Capitale e riserve di pertinenza di terzi	56	70	66
Risultato dell'esercizio di pertinenza di terzi	(5)	(14)	4
Totale Patrimonio netto consolidato	176.036	198.159	207.508
Passività non correnti			
Finanziamenti bancari	241.283	167.291	148.670
Fondi rischi e oneri	4.779	1.522	614
Fondi relativi al personale	810	837	939
Totale passività non correnti	246.872	169.650	150.223
Passività correnti			
Debiti bancari a breve	29.830	36.826	28.088
Strumenti finanziari derivati	957	929	-
Fornitori	23.229	17.946	16.550
Debiti tributari	1.075	1.193	716
Ratei e risconti passivi	6.395	6.680	7.837
Altri debiti	4.530	4.750	7.289
Totale passività correnti	66.016	68.324	60.480
Totale passività	312.888	237.974	210.703
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	488.924	436.133	418.211

Dati di conto economico

<i>Valori espressi in migliaia di Euro</i>	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2009	2008	2007
Ricavi netti	101.909	150.609	133.050
Costi diretti di viaggio	(6.325)	(9.492)	(10.298)
Ricavi base Time Charter	95.584	141.117	122.752
Noleggi passivi	(25.110)	(44.478)	(25.755)
Costi operativi	(24.363)	(37.902)	(36.106)
Margine di contribuzione Flotta	46.111	58.737	60.891
Utili da alienazione di navi	8.363	-	28.583
Costi di struttura e altri costi/ricavi	(20.188)	(18.520)	(19.729)
Ammortamenti	(24.240)	(24.138)	(23.809)
Rettifiche di valore per <i>impairment</i>	(22.310)	-	-
Risultato operativo	(12.264)	16.079	45.936
Partite finanziarie	(6.756)	(11.752)	(9.886)
Rivalutazioni/Svalutazioni partecipazioni	(258)	(20)	(291)
Risultato ante imposte	(19.278)	4.307	35.759
Imposte sul reddito	(530)	(571)	(528)
Risultato Netto	(19.808)	3.736	35.231
- di cui quota del Gruppo	(19.803)	3.750	33.118
- di cui quota di terzi	(5)	(14)	2.113
Utile per azione in Euro	(0,140)	0,027	0,235

Dati di rendiconto finanziario

<i>Valori espressi in migliaia di Euro</i>	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2009	2008	2007
A DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE INIZIALI	(24.029)	15.385	17.593
B FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI ESERCIZIO			
Risultato dell'esercizio	(19.803)	3.750	33.118
(Utile)/perdite su cambi non realizzate	768	(569)	1.059
Interessi passivi	7.007	10.522	9.978
Interessi attivi	(1.453)	(2.014)	(3.054)
Imposte sul reddito	530	571	528
Ammortamenti e svalutazioni	46.550	24.138	23.809
Accantonamenti (utilizzi) netti di fondi per oneri futuri	3.257	908	(499)
(Plusvalenze) /minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(8.363)	(5)	(29.122)
(Rivalutazioni) /svalutazioni di immobilizzazioni finanziarie	258	-	291
Variazione netta del fondo trattamento di fine rapporto	(27)	(102)	(521)
Subtotale: Flusso monetario dell'attività di esercizio prima delle variazioni del capitale circolante	28.724	37.199	35.587
(Incremento) decremento dei crediti commerciali	2.099	(18.184)	3.294
(Incremento) decremento delle rimanenze	(922)	1.488	134
Incremento (decremento) dei debiti verso fornitori e altre passività correnti	3.956	(1.472)	(693)
Imposte pagate	-	(293)	(317)
Totale flusso monetario da attività di esercizio	33.857	18.738	38.005
C FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO			
Investimenti in immobilizzazioni:			
- materiali	(124.308)	(47.963)	(67.802)
- finanziarie	(13.629)	(2.155)	(53)
Prezzo di realizzo o valore di rimborso di immobilizzazioni	46.183	7	53.137
Decremento immobilizzazioni per variazione area di consolidamento	-	-	16.258
Prezzo di realizzo o valore di rimborso di partecipazioni	-	-	6.500
Altre variazioni	-	157	-
Interessi attivi incassati	1.453	2.014	3.054
Totale flusso monetario da attività di investimento	(90.301)	(47.940)	11.094
D FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ FINANZIARIE			
Nuovi finanziamenti	112.682	43.526	42.500
Rimborsi di mutui e finanziamenti	(38.690)	(24.905)	(41.003)
Decremento (incremento) netto dei crediti finanziari immobilizzati	2.564	(6.082)	(25.815)
Interessi passivi pagati	(7.573)	(9.653)	(10.257)
Distribuzioni di utili	(2.817)	(8.451)	(16.901)
Variazione capitale e riserve di terzi	-	-	(5.844)
Altre variazioni	497	(4.647)	6.013
Totale flusso monetario da attività finanziarie	66.663	(10.212)	(51.307)
E FLUSSO MONETARIO DEL PERIODO (B + C + D)	10.219	(39.414)	(2.208)
F DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE FINALI (A + E)	(13.810)	(24.029)	15.385

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

<i>(migliaia di euro)</i>	Capitale Sociale	Riserva Legale	Altre Riserve	Utili portati a nuovo	Risultato Economico	Subtotale quota Gruppo	Quote di terzi	Totale
Saldo al 31.12.2006	70.418	14.084	16.445	60.153	24.108	185.208	5.914	191.122
Destinazione risultato Capogruppo:								
- dividendi				(8.451)		(8.451)		(8.451)
- a nuovo				17.032	(17.032)	0		0
Destinazione risultato controllate				7.076	(7.076)	0		0
Effetto hedge accounting				6.005		6.005		6.005
Restituzione capitale/dividendi				(8.450)		(8.450)	(3.850)	(12.300)
Acquisto quote terzi e diverse				8		8	(1.998)	(1.990)
Risultato consolidato del periodo					33.118	33.118	4	33.122
Saldo al 31.12.2007	70.418	14.084	16.445	73.373	33.118	207.438	70	207.508
Destinazione risultato Capogruppo:								
- dividendi				(8.451)		(8.451)		(8.451)
- a nuovo				3.004	(3.004)	0		0
Destinazione risultato controllate				30.114	(30.114)	0		0
Effetto hedge accounting				(4.220)		(4.220)		(4.220)
Differenze cambio da traduzione				(219)		(219)		(219)
Diverse				(195)		(195)		(195)
Risultato consolidato del periodo					3.750	3.750	(14)	3.736
Saldo al 31.12.2008	70.418	14.084	16.445	93.406	3.750	198.103	56	198.159
Destinazione risultato Capogruppo:								
- dividendi				(2.817)		(2.817)		(2.817)
- a nuovo				8.707	(8.707)	0		0
Destinazione risultato controllate				(4.957)	4.957	0		0
Effetto hedge accounting				3.654		3.654		3.654
Differenze cambio da traduzione				(3.095)		(3.095)		(3.095)
Diverse				(57)		(57)		(57)
Risultato consolidato del periodo					(19.803)	(19.803)	(5)	(19.808)
Saldo al 31.12.2009	70.418	14.084	16.445	94.841	(19.803)	175.985	51	176.036

Per ulteriori informazioni si veda Sezione Prima, Capitoli 3 e 10 del Prospetto Informativo.

20.3 Revisione delle informazioni finanziarie relative agli esercizi passati

Il bilancio semestrale consolidato abbreviato al 30 giugno 2010 redatto in conformità agli IFRS applicabili all'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34), è stato assoggettato a revisione contabile limitata da parte di PricewaterhouseCoopers che ha emesso la propria relazione in data 27 agosto 2010, senza rilievi o rifiuti di attestazione.

Il bilancio semestrale consolidato abbreviato al 30 giugno 2009 redatto in conformità agli IFRS applicabili all'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34), è stato assoggettato a revisione contabile limitata da parte di Deloitte & Touche che ha emesso la propria relazione in data 6 agosto 2009, senza rilievi o rifiuti di attestazione.

I bilanci consolidati dell'Emittente relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007 sono stati assoggettati a revisione contabile completa da parte della Società di Revisione la quale ha emesso le proprie relazioni, senza rilievi o rifiuti di attestazione, rispettivamente in data 9 aprile 2010, 31 marzo 2009 e 28 marzo 2008.

I bilanci d'esercizio dell'Emittente relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007 sono stati assoggettati a revisione contabile dalla Società di Revisione la quale ha emesso le proprie relazioni, senza rilievi o rifiuti di attestazione, rispettivamente, in data 9 aprile 2010, 31 marzo 2009 e 28 marzo 2008.

Le relazioni della Società di Revisione sono a disposizione del pubblico nei luoghi indicati nella Sezione Prima, Capitolo 24, del Prospetto Informativo.

20.4 Politica dei dividendi

Non esiste, alla Data del Prospetto Informativo, una politica in merito alla distribuzione di dividendi futuri che pertanto sarà demandata di volta in volta alle decisioni degli azionisti. Non si segnalano, peraltro, restrizioni alla futura distribuzione dei dividendi.

Si dettaglia il pagamento dei dividendi degli ultimi 3 esercizi:

- Esercizio 2007: Euro 0,06 per azione ordinaria (Euro 0,07 per azione di risparmio) distribuiti a maggio 2008 a cui si è aggiunto un dividendo straordinario di Euro 0,06 per Azione (sia ordinaria sia di risparmio) distribuito nel dicembre 2007 per celebrare il centenario della Società;
- Esercizio 2008: Euro 0,02 per azione ordinaria (Euro 0,03 per azione di risparmio) distribuiti a maggio 2009;
- Esercizio 2009: Euro 0,02 per azione ordinaria (Euro 0,03 azione di risparmio) distribuiti a maggio 2010.

20.5 Procedimenti giudiziari e arbitrati

Alla Data del Prospetto Informativo non vi sono procedimenti amministrativi, giudiziari, o arbitrati che possano avere, o abbiano avuto nel recente passato, rilevanti ripercussioni sulla situazione finanziaria e/o sulla redditività dell'Emittente e/o del Gruppo.

Si segnala che il Gruppo, al 31 dicembre 2009, vantava circa Euro 11 milioni di crediti pregressi verso il noleggiatore ENI Australia relativi a periodi di mancata produzione dell'unità FPSO Four Rainbow. L'Emittente ritiene che le cause della mancata produzione siano addebitabili al noleggiatore. Poiché le negoziazioni per una definizione benevola della questione, fino alla Data del Prospetto Informativo, non hanno avuto esito, l'Emittente ritiene probabile l'avvio di un formale contenzioso il cui esito potrebbe comportare il non integrale recupero degli importi iscritti a bilancio.

Si segnala altresì che il Gruppo, in relazione alla stessa unità, al 31 dicembre 2009 vantava crediti per rimborsi assicurativi relativi a danni subiti per avaria, ancora da liquidare, per circa Euro 8,6 milioni. A seguito di difficoltà sollevate da parte degli assicuratori per la liquidazione di tali danni, è stato effettuato un accantonamento di Euro 2,5 milioni ad apposito fondo rischi. Alla Data del Prospetto Informativo, a seguito di incassi parziali nel frattempo intervenuti, il credito si è ridotto a circa Euro 4,6 milioni (Euro 2,1 milioni al netto del citato accantonamento), ma (come già riportato nella relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2010) per l'incasso di tale credito residuo è stato necessario l'avvio di un'azione legale, da cui potrebbe derivare un mancato integrale incasso del credito stesso.

20.6 Cambiamenti significativi nella situazione finanziaria o commerciale

Dal 30 giugno 2010 alla Data del Prospetto Informativo non vi sono stati cambiamenti significativi nella situazione finanziaria o commerciale del Gruppo.

21 INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

21.1 Capitale azionario

Alla Data del Prospetto Informativo, il capitale sociale di Premuda, interamente sottoscritto e versato, è pari ad Euro 70.418.225 ed è suddiviso in n. 140.761.507 azioni ordinarie e n. 74.943 azioni di risparmio, per un totale di n. 140.836.450 azioni del valore nominale di Euro 0,50 ciascuna.

Si precisa che le azioni di risparmio non sono quotate a far data dal 5 settembre 2002, a seguito della revoca dalla quotazione per l'esiguità del numero (provvedimento n. 2503 del 4 settembre 2002 di Borsa Italiana).

Le azioni ordinarie sono quotate sul mercato MTA di Borsa Italiana.

Le azioni ordinarie rappresentano il 99,947% del capitale sociale; le azioni di risparmio rappresentano lo 0,053% del capitale sociale.

21.1.1 Azioni non rappresentative del capitale

Alla Data del Prospetto Informativo, l'Emittente non ha emesso azioni non rappresentative del capitale sociale.

21.1.2 Azioni proprie

Alla Data del Prospetto Informativo, né l'Emittente, né alcuna società del Gruppo ad essa facente capo, detiene azioni proprie.

Si segnala che in data 27 aprile 2010 l'assemblea dell'Emittente ha deliberato:

- (a) di autorizzare il consiglio di amministrazione all'acquisto e vendita di azioni della Società per l'importo di azioni massimo consentito dalla legge pro-tempore vigente nei limiti degli utili distribuibili e delle riserve disponibili con i seguenti criteri: a) le operazioni di acquisto e vendita riguarderanno azioni ordinarie del valore nominale di Euro 0,50; b) l'autorizzazione ha durata di diciotto mesi; c) gli acquisti e le vendite dovranno essere effettuati ad un prezzo minimo di Euro 0,50 ed un massimo di Euro 2,50; d) le operazioni di acquisto e vendita dovranno avere finalità consentite alle prassi di mercato e verranno effettuate con modalità e nei limiti posti dalla disciplina di legge e regolamentare;
- (b) di autorizzare, inoltre, il consiglio di amministrazione all'acquisto di azioni di risparmio della Società per l'importo di azioni massimo consentito dalla legge pro-tempore vigente nei limiti degli utili distribuibili, con i seguenti criteri: a) le operazioni di acquisto riguarderanno azioni di risparmio del valore nominale di Euro 0,50; b) l'autorizzazione ha durata di diciotto mesi; c) le operazioni di acquisto potranno avere come corrispettivo, a scelta della Società, un corrispondente quantitativo di azioni ordinarie (qualora già possedute) ovvero il prezzo corrente delle azioni ordinarie, ad un prezzo minimo di Euro 0,50 ed un massimo di Euro 2,50.

Le autorizzazioni concesse sono motivate dalla possibilità di realizzare, con tempestività, eventuali operazioni aventi finalità ammesse dalle prassi di mercato, ivi incluse operazioni connesse a progetti industriali e finanziari per i quali si possa rendere opportuno procedere a cessioni o scambi di pacchetti azionari nonché, con le modalità e nei limiti posti dalla disciplina di legge e regolamentare, di cogliere eventuali opportunità strategiche di investimento per ogni finalità, nonché, per le azioni di risparmio non quotate, offrire ai possessori una possibilità di smobilizzo.

21.1.3 Ammontare delle obbligazioni convertibili, scambiabili o con warrant

Alla Data del Prospetto Informativo, l'Emittente non ha emesso obbligazioni convertibili, scambiabili e con warrant.

21.1.4 Esistenza di eventuali diritti e/o obblighi di acquisto su capitale autorizzato, ma non emesso o di un impegno all'aumento del capitale

Non sussistono diritti e/o obblighi di acquisto su capitale autorizzato, ma non emesso.

Si ricorda che l'art. 35 dello Statuto Sociale conferisce al consiglio di amministrazione la facoltà di aumentare in una o più volte e per un periodo massimo di cinque anni dalla data della deliberazione dell'assemblea straordinaria degli azionisti del 27 giugno 2007 e, quindi, sino al 27 giugno 2012, il capitale sociale fino ad un ammontare massimo complessivo di Euro 120 milioni mediante emissione di un numero corrispondente di nuove azioni o obbligazioni convertibili da offrirsi in opzione ai soci in proporzione alle azioni da essi possedute, ovvero mediante aumento a titolo gratuito in osservanza di quanto stabilito dalla legge.

Con risoluzione in data 31 marzo 2010 come successivamente integrata in data 27 agosto 2010, il consiglio di amministrazione ha deliberato, avvalendosi della delega di cui all'art. 35 dello Statuto Sociale, un aumento del capitale sociale della Società, a pagamento e in via scindibile, per un ammontare massimo pari a Euro 23.472.741,50, da eseguirsi entro 6 mesi dal 2 settembre 2010, data di iscrizione della delibera nel Registro delle Imprese, mediante emissione di un massimo di n. 46.945.483 azioni ordinarie del valore nominale unitario di Euro 0,50 cadauna da offrirsi in opzione agli azionisti titolari di azioni ordinarie ed ai portatori di azioni di risparmio di Premuda ai sensi dell'articolo 2441, commi primo, secondo e terzo, del codice civile in ragione di numero 1 azione ogni 3 azioni possedute, con un sovrapprezzo di Euro 0,25 per ciascuna azione.

21.1.5 Evoluzione del capitale sociale nel corso degli esercizi chiusi al 31 dicembre 2009, 2008 e 2007

Non si segnalano variazioni del capitale sociale negli esercizi chiusi al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007.

21.2 Atto costitutivo e Statuto

Le informazioni che seguono sono riferite allo Statuto in vigore al 30 Settembre 2010 e non tengono ancora conto delle modifiche che saranno introdotte in recepimento del D. Lgs. 27/2010 (recepimento della shareholders' rights directive) e relativi regolamenti attuativi.

21.2.1 Descrizione dell'oggetto sociale

L'oggetto sociale della Società è definito nell'articolo 4 dello Statuto, che dispone come segue.

“La Società ha per oggetto:

- l'esercizio della navigazione e dei trasporti, anche aerei e terrestri, sia di merci che di passeggeri, e l'esercizio di tutte le relative infrastrutture;
- l'acquisto, la vendita ed il noleggio di navi ed altri mezzi destinati alle attività di cui sopra;
- la gestione tecnica, commerciale ed operativa di navi ed altri mezzi, anche di proprietà di terzi, destinati alle attività di cui sopra;
- la gestione di impianti e/o terminali portuali;
- l'esercizio di attività Off-shore per perforazioni, ricerche, coltivazioni e sfruttamento di giacimenti petroliferi e minerari in genere;
- l'esercizio di attività finanziaria svolta non nei confronti del pubblico.

Essa potrà esercitare qualsiasi attività industriale, finanziaria e commerciale ed operazioni mobiliari o immobiliari, comunque connesse all'oggetto sociale, concedere fideiussioni qualora il Consiglio di Amministrazione lo ritenga conforme agli interessi sociali.

Potrà inoltre dare o prendere partecipazioni in altre Società o aziende la cui attività sia connessa, anche indirettamente, con l'oggetto sociale”.

21.2.2 Sintesi delle disposizioni dello Statuto dell'Emittente riguardanti i membri degli organi di amministrazione, di direzione e di vigilanza

Si riportano di seguito le principali disposizioni statutarie riguardanti i membri del consiglio di amministrazione e i componenti del collegio sindacale. Per ulteriori informazioni si rinvia allo Statuto o alla normativa applicabile.

Consiglio di amministrazione

Il consiglio di amministrazione è composto da sette ad undici membri, nominati dall'assemblea previa determinazione del numero.

Lo Statuto Sociale all'art. 19, come modificato a seguito dell'entrata in vigore della legge sul risparmio, regola in modo trasparente la procedura per la nomina del consiglio di amministrazione, prevedendo il criterio del voto di lista per la nomina degli amministratori allo scopo di consentire una rappresentanza in consiglio di amministrazione per gli azionisti di minoranza.

Le liste possono essere presentate soltanto dagli azionisti che da soli o insieme ad altri azionisti rappresentino almeno la percentuale minima del capitale sociale prevista dalla normativa vigente.

Ogni candidato può presentarsi in una sola lista. Ogni azionista può concorrere a presentare una sola lista.

Le liste, corredate delle informazioni di cui deve darsi pubblicità ai sensi della normativa vigente, sono depositate presso la sede amministrativa della Società almeno quindici giorni prima del termine fissato per l'assemblea in prima convocazione con la documentazione comprovante il diritto di presentazione della lista. Unitamente a ciascuna lista, entro il termine sopra indicato, devono depositarsi le dichiarazioni con le quali i singoli candidati accettano la propria candidatura e attestano, sotto la propria responsabilità, l'inesistenza di cause di ineleggibilità e di incompatibilità, il possesso dei requisiti previsti dalla normativa vigente per la carica di consigliere, nonché l'eventuale possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla normativa vigente.

La lista si considera come non presentata in caso di mancata osservanza delle previsioni dei precedenti commi.

Della quota di partecipazione richiesta per la presentazione delle liste e delle proposte di nomina viene data pubblicità nelle forme previste dalla disciplina di legge e regolamentare.

Ogni azionista ha diritto a votare una sola lista.

Ai fini del riparto degli amministratori da eleggere non si terrà conto delle liste che non abbiano conseguito una percentuale di voti almeno pari alla metà di quella richiesta per la presentazione delle liste stesse. I voti ottenuti da ciascuna delle liste che abbiano superato tale sbarramento sono divisi per uno, due, tre, ecc., secondo il numero dei consiglieri da eleggere.

I quozienti ottenuti sono assegnati progressivamente ai candidati di ciascuna lista (al n. 1 di lista sarà dunque attribuito il primo quoziente, al n. 2 il secondo e così via) e sono disposti in un'unica graduatoria decrescente.

Risultano eletti i candidati che abbiano ottenuto i quozienti più elevati, salvo comunque il fatto che almeno un consigliere deve essere eletto dalla lista (lista di minoranza) che abbia ottenuto in assemblea il maggior numero di voti tra quelle non collegate in alcun modo con i soci che hanno presentato o votato la lista risultata prima per numero di voti e che almeno uno dei componenti del consiglio di amministrazione, ovvero due se il consiglio è composto da più di sette membri, devono possedere i requisiti di indipendenza previsti dalla normativa vigente (i “**Consiglieri Indipendenti**”).

Nel caso in cui, applicando la procedura precedentemente descritta, il prescritto numero di Consiglieri Indipendenti non fosse raggiunto ovvero nessun consigliere risultasse eletto dalla lista di minoranza, le carenze verranno colmate eleggendo i candidati in possesso dei requisiti richiesti che abbiano ottenuto i quozienti più elevati, in sostituzione degli ultimi consiglieri privi di tali requisiti.

Nel caso in cui non fosse comunque possibile raggiungere il prescritto numero di Consiglieri Indipendenti, i mancanti verranno eletti a maggioranza dall’assemblea, col sacrificio degli ultimi consiglieri privi di tali requisiti.

In caso di parità, per il completamento del posto o dei posti da assegnare, è eletto il candidato della lista da cui non siano risultati eletti altri amministratori; altrimenti, è eletto il candidato in possesso dei requisiti di indipendenza o, in difetto, il candidato della lista meno votata.

Se nel corso dell’esercizio vengono a mancare uno o più amministratori gli altri provvedono a sostituirli scegliendo, se possibile, tra i componenti non eletti della lista che li espresse e, se necessario, tra quelli in possesso dei requisiti di indipendenza eventualmente richiesti.

L’assemblea provvederà alla sostituzione degli amministratori cessati a maggioranza, adottando i criteri indicati al comma precedente.

Se viene votata una sola lista sono eletti, nell’ordine di presentazione, i suoi candidati sino al numero di posti da coprire o l’intero minor numero di candidati presenti nella lista stessa, con completamento del numero mancante tramite elezione a maggioranza in assemblea; si applicano per il resto, come nel caso in cui non sia presentata alcuna lista, tutte le ordinarie disposizioni di legge, ivi comprese quelle in tema di cessazione e sostituzione degli amministratori.

Collegio sindacale

Ai sensi dell’art. 27 dello Statuto Sociale, il collegio sindacale è costituito da tre sindaci effettivi e due sindaci supplenti.

L’art. 28 dello Statuto Sociale regola in modo trasparente la procedura per la nomina del Collegio Sindacale, allo scopo di consentire una rappresentanza nel collegio sindacale per gli azionisti di minoranza.

Le liste possono essere presentate soltanto dagli azionisti che da soli o insieme ad altri azionisti rappresentino almeno la percentuale di azioni prevista dalla normativa vigente.

Le liste contengono un numero di candidati non superiore al numero di membri da eleggere, elencati mediante un numero progressivo. Ogni candidato può presentarsi in una sola lista.

Ogni azionista può concorrere a presentare una sola lista.

Ogni candidato dovrà essere in possesso di requisiti indicati dall’art. 1 comma 1 del Decreto Ministero Grazia e Giustizia 30 marzo 2000 n. 162.

Ai sensi dell’art. 1 comma 2 del citato decreto i settori di attività strettamente attinenti a quello dell’attività in cui opera la società sono i trasporti, le comunicazioni, la costruzione e riparazione di navi e natanti, la gestione di attività portuali e di logistica, l’attività di estrazione petrolifera e

mineraria; le materie strettamente attinenti al settore in cui opera la società sono economia dei trasporti, diritto commerciale, diritto tributario, diritto del lavoro nonché economia generale e dell'impresa, finanza aziendale ed assicurazioni.

Le liste – corredate delle informazioni, indicazioni, certificazioni e dichiarazioni previste dalla normativa vigente – sono depositate almeno quindici giorni prima del termine fissato per l'assemblea in prima convocazione presso la sede amministrativa della Società. Nel caso in cui alla data di scadenza sia stata depositata una sola lista si applica quanto previsto dalla disciplina vigente.

Con la lista debbono essere depositate le dichiarazioni con le quali i singoli candidati accettano la candidatura e attestano, sotto la propria responsabilità, il possesso dei requisiti di onorabilità e professionalità previsti dalla legge, nonché il possesso dei requisiti di eleggibilità previsti nello Statuto.

La lista si considera come non presentata in caso di mancata osservanza delle previsioni dei precedenti commi.

Ogni azionista ha diritto a votare una sola lista.

Qualora una seconda lista non sia stata comunque presentata o votata, l'intero collegio sindacale sarà composto, nell'ordine di presentazione, dai candidati dell'unica lista votata e si applicheranno le ordinarie disposizioni di legge per la sostituzione dei sindaci effettivi e l'integrazione del Collegio. In tale eventualità il presidente è il primo candidato della lista.

In caso di presentazione di più liste, sono eletti sindaci effettivi i primi due candidati della lista che ha raccolto il maggior numero di voti (la "**lista di maggioranza**") ed il primo candidato della lista che dopo la prima ha riportato il maggior numero di voti tra le liste presentate e votate da parte di Soci non collegate in alcun modo con i soci che hanno presentato o votato la lista risultata prima per numero di voti (la "**lista di minoranza**").

È eletto tra i sindaci supplenti il terzo nominativo della lista di maggioranza, nonché il secondo nominativo della lista di minoranza.

Nel caso di parità di voti tra liste di minoranza, saranno eletti i candidati più anziani.

Il presidente del collegio sindacale è il sindaco eletto dalla lista di minoranza; in mancanza, la presidenza spetta al primo candidato della lista più votata. In caso di mancata presentazione di liste, è eletto dall'assemblea.

In caso di mancata accettazione della carica da parte di un eletto, risulterà eletto il candidato successivo della stessa lista.

In caso di morte, di rinuncia o di decadenza di un sindaco effettivo, subentra il supplente appartenente alla medesima lista e si applica quanto previsto dalla normativa vigente.

21.2.3 Descrizione dei diritti, dei privilegi e delle restrizioni connessi a ciascuna classe di azioni esistenti

Ai sensi dell'art. 6 dello Statuto, le azioni ordinarie interamente liberate potranno essere al portatore, qualora la legge lo consenta. Le azioni al portatore potranno essere tramutate in nominative e viceversa a richiesta e spese dell'interessato. Le azioni sono indivisibili e la Società non riconosce che un solo proprietario per ciascuna azione.

Ai sensi dell'art. 7 dello Statuto, le azioni di risparmio attribuiscono i diritti previsti dalla Legge n. 216/1974. Al fine di assicurare un'adeguata informazione al rappresentante comune sulle operazioni societarie che ragionevolmente possano influenzare in misura significativa l'andamento delle eventuali

quotazioni delle azioni della categoria o comunque il loro valore, il consiglio di amministrazione comunica tempestivamente al rappresentante comune le proprie deliberazioni in merito.

Ai sensi dell'art. 31 dello Statuto, dagli utili netti risultanti dal Bilancio, sarà prelevato il 5% per il Fondo di riserva ordinaria finché questo abbia raggiunto una somma pari al quinto del capitale sociale. Il residuo sarà distribuito alle azioni secondo i diversi diritti attribuiti alle categorie, salvo diverse delibere dell'assemblea. L'assemblea può deliberare assegnazioni straordinarie di utili da realizzarsi mediante emissione di azioni da assegnare a dipendenti della Società.

Ai sensi dell'art. 32 dello Statuto, i dividendi non riscossi entro il quinquennio dal giorno in cui sono diventati esigibili, andranno prescritti a favore della Società.

21.2.4 Descrizione delle modalità di modifica dei diritti dei possessori delle Azioni, con indicazione dei casi in cui le condizioni sono più significative delle condizioni previste per legge

Nello Statuto non esistono disposizioni che prevedano condizioni particolari per la modifica dei diritti degli azionisti diverse da quelle previste dalla legge.

21.2.5 Descrizione delle condizioni che disciplinano le modalità di convocazione delle assemblee generali annuali e delle assemblee generali straordinarie degli azionisti, ivi comprese le condizioni di ammissione

Ai sensi di legge, l'assemblea è convocata attraverso un avviso, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, almeno trenta giorni prima della data fissata per l'assemblea, che deve contenere l'indicazione del giorno, dell'ora e del luogo dell'adunanza e l'elenco delle materie da trattare. L'avviso viene diffuso anche mediante la pubblicazione su un quotidiano avente rilevanza nazionale ed attraverso il sito *internet* della Società (www.premuda.net).

Ai sensi dell'art. 11 dello Statuto, l'assemblea è convocata dal consiglio di amministrazione o, previa comunicazione al presidente del consiglio di amministrazione, dal collegio sindacale, o da almeno due dei suoi membri, nella sede della Società o in altro luogo, purché in Italia.

L'intervento in assemblea è disciplinato dalla legge. Ai sensi dell'art. 12 dello Statuto, possono intervenire in assemblea coloro ai quali spetta il diritto di voto, sempre che:

- (a) gli stessi provino la loro legittimazione nelle forme di legge;
- (b) la comunicazione dell'intermediario che tiene i conti relativi alle azioni e che sostituisce il deposito legittimante la partecipazione all'assemblea sia stata ricevuta dalla Società almeno due giorni prima della data fissata per la prima convocazione ovvero entro il diverso termine eventualmente indicato, in conformità alle disposizioni di legge, nell'avviso di convocazione.

Le certificazioni e le azioni non possono essere ritirate prima che l'assemblea abbia avuto luogo.

Ai sensi dell'art. 13 dello Statuto, ogni azionista che ha il diritto di intervenire all'assemblea può farsi rappresentare mediante delega scritta da altro azionista, fatte salve le limitazioni previste dall'art. 2372 c.c. (come integrato dagli artt. 85, settimo comma, e 160, secondo comma, del TUF) e sempre che non si applichi la disciplina speciale prevista in tema di sollecitazione e di raccolta di deleghe di voto dal TUF.

Gli articoli 15 e 16 dello Statuto regolamentano le maggioranze necessarie per la valida costituzione dell'assemblea e validità delle deliberazioni, rispettivamente in sede ordinaria e straordinaria.

Fatti salvi casi particolari previsti dalla legge e le speciali regole per la nomina degli amministratori e dei sindaci, l'assemblea si costituisce e delibera in sede ordinaria e in sede straordinaria con le maggioranze di cui alla tabella che segue:

Assemblea ordinaria	Prima convocazione	Seconda convocazione	Terza convocazione
quorum costitutivo	presenza di tanti soci che rappresentino almeno la metà del capitale con diritto di voto	qualunque sia la parte di capitale rappresentata dai soci intervenuti	non applicabile
quorum deliberativo	maggioranza assoluta del capitale rappresentato	maggioranza assoluta del capitale rappresentato	non applicabile

Assemblea straordinaria	Prima convocazione	Seconda convocazione	Terza convocazione
quorum costitutivo	presenza di tanti soci che rappresentino almeno la metà del capitale con diritto di voto	presenza di tanti soci che rappresentino almeno un terzo del capitale con diritto di voto	presenza di tanti soci che rappresentino almeno un quinto del capitale con diritto di voto
quorum deliberativo	voto favorevole di almeno tre quarti del capitale rappresentato	voto favorevole di almeno tre quarti del capitale rappresentato	voto favorevole di almeno tre quarti del capitale rappresentato

21.2.6 Breve descrizione di eventuali disposizioni dello statuto dell'Emittente che potrebbero avere l'effetto di ritardare, rinviare o impedire una modifica dell'assetto di controllo dell'Emittente

Lo Statuto dell'Emittente non contiene disposizioni che potrebbero avere l'effetto di ritardare, rinviare o impedire una modifica dell'assetto di controllo dell'Emittente.

21.2.7 Indicazione di eventuali disposizioni dello statuto dell'Emittente che disciplinano la soglia di possesso al di sopra della quale vige l'obbligo di comunicazione al pubblico della quota di azioni posseduta

Lo Statuto dell'Emittente non contiene disposizioni che impongano l'effettuazione di una comunicazione al pubblico in caso di variazione di determinate soglie di possesso. Troveranno, pertanto, applicazione le disposizioni normative e regolamentari vigenti, cui si rinvia integralmente.

22 CONTRATTI IMPORTANTI

22.1 Contratti di finanziamento in essere

Si riportano di seguito le caratteristiche finanziarie dei contratti di finanziamento in essere:

22.1.1 Banca Nazionale del Lavoro

- (a) In data 26 febbraio 2010, la Banca Nazionale del Lavoro ha concesso a favore di dell'Emittente una linea di credito dell'importo di Euro 5 milioni, con durata pari a 18 mesi meno un giorno e scadenza ad ottobre 2011. Gli interessi sono parametrati all'EURIBOR di periodo. La linea è garantita da ipoteca di secondo grado sulla unità Framura. Al 30 giugno 2010 la linea di credito era utilizzata per l'intero ammontare. Il Finanziamento prevede il rispetto di un rapporto massimo del 110% tra valore di mercato della nave e debito residuo, comprensivo dell'esposizione relativa al finanziamento garantito da ipoteca di primo grado, descritto al punto successivo. Il mancato rispetto del limite indicato comporta la necessità di fornire garanzie integrative a favore della banca ovvero di rimborsare anticipatamente la quota di finanziamento necessaria a ripristinare tale rapporto. Dalle ultime valutazioni effettuate (settembre 2010) il parametro risulta ampiamente rispettato.
- (b) In data 5 settembre 2001, Almare di Navigazione S.p.A. (successivamente rinominata Premuda Tankers S.p.A. e fusa per incorporazione in Premuda) ha sottoscritto con la Banca Nazionale del Lavoro un contratto di finanziamento di USD 15 milioni (successivamente convertito in Euro), con scadenza in data 30 settembre 2011, rimborsabile con quote trimestrali costanti di capitale maggiorate di interessi parametrati all'EURIBOR di periodo. Il debito residuo al 30 giugno 2010 è di Euro 1.893 migliaia. Il finanziamento è garantito da ipoteca di primo grado sulla nave Framura di proprietà del mutuatario. Si precisa che il contratto di finanziamento non prevede il rispetto di parametri finanziari.

22.1.2 Efibanca (in pool con Banca Carige, Centrobanca e Mediocredito Lombardo)

In data 12 ottobre 2000, Almare di Navigazione S.p.A. (successivamente rinominata Premuda Tankers S.p.A. e fusa per incorporazione in Premuda) ha sottoscritto con Efibanca, Banca Carige, Centrobanca e Mediocredito Lombardo un contratto di finanziamento di USD 48 milioni, successivamente convertito in Euro, con scadenza in data 15 ottobre 2012, rimborsabile con quote trimestrali crescenti di capitale maggiorate di interessi parametrati all'EURIBOR di periodo. Il debito residuo al 30 giugno 2010 è di Euro 13.324 migliaia. Il finanziamento è garantito da ipoteca di primo grado sulle due unità Four Island e Four Bay di proprietà del mutuatario. Il Finanziamento prevede il rispetto di un rapporto massimo del 120% tra valore di mercato delle due navi e debito residuo, da verificarsi annualmente. Il mancato rispetto del limite indicato comporta la necessità di fornire garanzie integrative a favore delle banche ovvero di rimborsare anticipatamente la quota di finanziamento necessaria a ripristinare tale rapporto. Dalle ultime valutazioni effettuate (luglio 2010) il parametro risulta ampiamente rispettato.

22.1.3 Unicredit Corporate Banking

- (a) In data 14 novembre 2008, Premuda ha sottoscritto con Unicredit Corporate Banking S.p.A. un contratto di finanziamento di massimi Euro 30 milioni, con scadenza in data 30 giugno 2013, da rimborsarsi, quanto a Euro 7,5 milioni, entro il 30 giugno 2012, ed il residuo entro il 30 giugno 2013. Il finanziamento è costituito da una quota di Euro 10 milioni ad utilizzo pieno, erogata in data 1° dicembre 2008 e tuttora in essere per lo stesso importo, e da una linea di credito *revolving* da Euro 20 milioni, utilizzata per Euro 13 milioni al 30 giugno 2010. Il finanziamento non è assistito da garanzie. Gli interessi sono parametrati al tasso EURIBOR a tre mesi. Il contratto prevede il rispetto di alcuni *covenant* finanziari (relativi a: (i) rapporto tra

patrimonio netto – quale risultante dal bilancio consolidato – e debito residuo relativo al finanziamento in questione, (ii) rapporto tra indebitamento finanziario netto ed EBITDA e (iii) rapporto tra indebitamento finanziario netto e patrimonio netto) da verificarsi su base annuale con riferimento ai valori del bilancio consolidato. Si precisa che, ai fini del calcolo dei *covenant*, l'indebitamento finanziario netto è da considerarsi al netto dei crediti finanziari. Alla verifica effettuata per la predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2009, i parametri di cui ai precedenti punti (i) e (iii) risultavano ampiamente rispettati, mentre il parametro di cui al precedente punto (ii) risultava marginalmente rispettato. Il mancato rispetto di uno o più *covenant* comporta l'incremento del margine applicato e, qualora non ripristinato entro il semestre successivo, costituisce causa di default. Il contratto prevede, inoltre, il mantenimento del controllo della Società da parte dell'attuale azionariato.

- (b) In data 5 maggio 2007 Brig Shipping Lda. e Cordier Navegação Lda. hanno stipulato con Unicredit n. 4 contratti di finanziamento (due per ogni società) dell'importo massimo di USD 22 milioni ciascuno, destinati al finanziamento di quattro nuove unità Handy bulk-carrier da costruirsi in Vietnam. A seguito della cancellazione di due delle quattro unità e dei ritardi nella costruzione delle unità residue, tre finanziamenti sono stati trasferiti a Four Handy Ltd. a copertura delle prime costruzioni coreane. L'erogazione del finanziamento relativo alla Four Aida si è completato in occasione della consegna dell'unità ad inizio ottobre 2009, mentre le erogazioni per le due costruzioni Four Nabucco e Four Otello sono avvenute nel corso del primo semestre 2010. Il quarto finanziamento, già parzialmente erogato alla Data del Prospetto Informativo per l'importo complessivo di circa USD 8,7 milioni (corrispondenti a Euro 6,7 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010), è ancora destinato ad una unità vietnamita, ma in caso di ulteriori ritardi nella consegna, oltre il termine ultimo del 31 marzo 2011, è già prevista la possibilità di trasferimento sulla quarta unità coreana, la cui consegna è prevista avvenire nel corso del primo trimestre 2011. L'esposizione complessiva al 30 giugno 2010 ammontava a circa USD 74,1 milioni (corrispondenti a Euro 60,4 milioni al cambio di 1,2271 corrente al 30 giugno 2010). Il rimborso è previsto avvenire in 15 anni a rate trimestrali (rate costanti per capitale, per due unità, e rate crescenti per capitale, per le altre due unità) a partire dalla erogazione finale in occasione della consegna di ciascuna unità. I finanziamenti, garantiti da Premuda e da ipoteca di primo grado sulle relative navi (ovvero da cessione delle "refund guarantees" per le unità in corso di costruzione), scontano interessi parametrati al LIBOR/EURIBOR di periodo. Sugli importi disponibili, ma non utilizzati è corrisposta una commissione di mancato utilizzo. Ogni finanziamento prevede il diritto della banca a richiedere una valutazione annuale della nave e il debito residuo non può eccedere il 95% (ovvero l'85% per due unità) di tale valore. Il mancato rispetto del limite indicato comporta la necessità di fornire garanzie integrative a favore della banca ovvero di rimborsare anticipatamente la quota di finanziamento necessaria a ripristinare tale rapporto. Dalle ultime valutazioni fatte effettuare dall'Emittente (luglio 2010) il parametro risulta ampiamente rispettato. Per i due finanziamenti originariamente stipulati in capo alla controllata Cordier è inoltre previsto il rispetto del *covenant* finanziario rapporto tra posizione finanziaria netta e patrimonio netto della società finanziata da verificarsi su base annuale. Anche tale parametro risulta ampiamente rispettato.

22.1.4 Commerzbank

- (a) In data 19 dicembre 2002, Premuda Tankers S.p.A. (successivamente fusa per incorporazione nell'Emittente) ha sottoscritto con Commerzbank un contratto di finanziamento di USD 15 milioni, successivamente convertito in Euro, con scadenza in data 14 gennaio 2013,

rimborsabile con quote trimestrali costanti di capitale maggiorate di interessi parametrati all'EURIBOR di periodo. A decorrere dal 14 ottobre 2008 il finanziamento è stato convertito al tasso fisso del 3,14% incluso "spread" fino alla scadenza ultima. Il debito residuo al 30 giugno 2010 è di Euro 3.828 migliaia. Il finanziamento è garantito da ipoteca di primo grado sulla motonave Four Moon di proprietà del mutuatario. Il Finanziamento prevede che il debito residuo non possa eccedere il 90% del valore di mercato della nave, da verificarsi su richiesta della banca finanziatrice. Il mancato rispetto del limite indicato comporta la necessità di fornire garanzie integrative a favore della banca ovvero di rimborsare anticipatamente la quota di finanziamento necessaria a ripristinare tale rapporto. In periodi recenti non sono state richieste valutazioni da parte della banca. Dalle ultime valutazioni fatte effettuare dall'Emittente (luglio 2010) il parametro risulta ampiamente rispettato.

- (b) In data 31 luglio 2007, Commerzbank ha concesso a favore di Premuda International S.A.H. una linea di credito di Euro 30 milioni, con durata quinquennale, utilizzabile in una o più *tranches*. Gli interessi sono parametrati all'EURIBOR di periodo. Sugli importi disponibili, ma non utilizzati è corrisposta una commissione di mancato utilizzo. Tale linea di credito, utilizzata per l'intero ammontare alla data del 30 giugno 2010, è garantita da pegno su prodotti finanziari Commerzbank del valore nominale di Euro 20 milioni. Si precisa che il contratto di finanziamento non prevede il rispetto di parametri finanziari.

22.1.5 Banca IMI

In data 18 giugno 2010, Banca IMI ha concesso a favore dell'Emittente un finanziamento dell'importo di USD 20 milioni garantito da ipoteca di primo grado sull'unità Four Springs, da rimborsare in quote trimestrali costanti di capitale entro il 30 giugno 2017, in concomitanza col termine del contratto di impiego della nave. L'esposizione complessiva al 30 giugno 2010 ammontava a USD 20 milioni (corrispondenti a Euro 16,3 milioni al cambio corrente a tale data). Gli interessi sono parametrati al LIBOR di periodo. Il contratto prevede il rispetto di alcuni parametri finanziari (relativi a (i) minimo patrimonio netto, quale risultante dal bilancio consolidato, (ii) mantenimento di un minimo livello di disponibilità liquide a livello consolidato e (iii) al rapporto tra patrimonio netto – quale risultante dal bilancio consolidato – ed il totale attivo), da verificarsi annualmente con decorrenza dal primo anno dalla stipula del contratto. Si precisa che il contratto di finanziamento prevede, altresì, il rispetto di un rapporto massimo tra debito residuo e valore di mercato della nave non superiore al 61%, da verificarsi annualmente. Il mancato rispetto del limite indicato comporterebbe la necessità di fornire garanzie integrative a favore della banca ovvero di rimborsare anticipatamente la quota di finanziamento necessaria a ripristinare tale rapporto. Alla Data del Prospetto Informativo, i parametri finanziari risultano ampiamente rispettati.

22.1.6 MPS Capital Services

In data 27 novembre 2007, MPS Capital Services ha concesso a favore dell'Emittente una linea di credito dell'importo di Euro 7,5 milioni (o controvalore in Dollari USA), con durata di 7 anni, utilizzabile in una o più *tranches*. Gli interessi sono parametrati all'EURIBOR/LIBOR di periodo. Sugli importi disponibili, ma non utilizzati, è corrisposta una commissione di mancato utilizzo. La linea di credito è assistita da garanzia ipotecaria sull'immobile di proprietà dell'Emittente sito in Genova, con ingressi in Via C.R. Ceccardi n. 4 e Via Fieschi n. 3. Al 30 giugno 2010 la linea risulta utilizzata per Euro 7,0 milioni. Si precisa che il contratto di finanziamento non prevede il rispetto di parametri finanziari.

22.1.7 Banca Popolare di Novara (in pool con Banco Popolare S.C.)

In data 30 giugno 2008, Banca Popolare di Novara e Banco Popolare S.C. hanno concesso a favore dell'Emittente una linea di credito dell'importo massimo di USD 60 milioni. L'ammontare massimo utilizzabile della linea di credito è stato fissato in USD 49,5 milioni (corrispondenti a Euro 38,1 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) sulla base del valore di perizia della Suezmax Four Smile in prossimità della data di erogazione ed è stato integralmente erogato all'atto dell'acquisto della nave stessa nel corso del mese di maggio 2009. La linea è soggetta a decurtazioni trimestrali di USD 1.526.250 a partire dal 31 marzo 2011 fino alla data ultima del 30 giugno 2018 in cui dovrà essere effettuata la decurtazione finale dei residui USD 5.238.750. La linea di credito è garantita da ipoteca di primo grado sulla nave. Alla Data del Prospetto Informativo non sono stati ancora effettuati rimborsi in linea capitale. Gli interessi sono parametrati al LIBOR di periodo. Il Finanziamento prevede utilizzi nel limite del 75% del valore di mercato della nave, da verificarsi annualmente da parte di broker indipendente di gradimento della banca finanziatrice. Il mancato rispetto del limite indicato comporterebbe la necessità di rimborsare la quota eccedente, che ritornerebbe disponibile in caso di recupero del valore di mercato dell'unità. Alla verifica annuale, effettuata nel mese di agosto 2010, il parametro risultava rispettato con una valutazione della nave comprensiva anche del contratto di noleggio, commissionata dall'Emittente ed approvata dalla banca, indicante un valore prossimo ai limiti del parametro richiesto. Si evidenzia che il finanziamento in valuta è destinato a copertura del rischio di cambio sui flussi in valuta generati dal contratto di noleggio della Four Smile e, in parte, della Four Springs (*hedge accounting*).

22.1.8 Banca Popolare di Milano (in pool con altri 8 istituti di credito)

In data 29 settembre 2009, Banca Popolare di Milano, capofila (con una quota pari al 32,5%) di un pool di banche, ha concesso a favore dell'Emittente una linea di credito dell'importo complessivo di Euro 20 milioni, con durata 18 mesi meno un giorno, utilizzabile in una o più tranches. Gli interessi sono parametrati all'EURIBOR di periodo. La linea non è assistita da garanzie e non prevede il rispetto di parametri finanziari. Al 30 giugno 2010 la linea risulta utilizzata per Euro 13 milioni ed è esposta alla voce "scoperti di conto corrente ed altri".

22.1.9 Fortis Bank (in pool con NIBC)

In data 7 febbraio 2006 Fortis Bank e NIBC hanno concesso a favore di Moon Shipping Serviços e Navegação Lda n. 2 finanziamenti di USD 42 milioni ciascuno, entrambi con durata decennale, erogati rispettivamente in data 25 maggio 2006 e 09 novembre 2006 in occasione delle consegne delle due nuove costruzioni Aframax Ice Class. Ciascun finanziamento è rimborsabile con quote mensili costanti e in una quota finale *balloon* di USD 16 milioni (corrispondenti a Euro 12,3 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010). Gli interessi sono parametrati al LIBOR di periodo. I due finanziamenti sono garantiti da ipoteca di primo grado, rispettivamente, sulla m/c. Four Antartica e sulla m/c. Four Atlantica, nonché da assegnazione del contratto di impiego delle due unità. Mediante apposite operazioni di *interest rate swap*, gli interessi del finanziamento relativo alla Four Atlantica sono stati fissati dal gennaio 2008 fino al gennaio 2011 e successivamente ancora fino al gennaio 2013 e gli interessi del finanziamento relativo alla Four Antartica sono stati fissati dal maggio 2009 fino al maggio 2011 e successivamente ancora fino al maggio 2013. Alla data del 30 giugno 2010 il debito residuo di tali finanziamenti corrisponde a circa complessivi Euro 51,9 milioni. I finanziamenti prevedono il rispetto dei parametri finanziari relativi a: (i) minimo patrimonio netto quale risultante dal bilancio consolidato, (ii) rapporto tra debiti totali al netto della cassa e totale attivo al netto della cassa che non deve eccedere una determinata percentuale e (iii) mantenimento di un minimo livello di disponibilità liquide a livello consolidato. Il mancato rispetto di tali parametri, può determinare un incremento del margine applicato ed un appesantimento del minimo rapporto da mantenere tra valore

di mercato dell'unità finanziata e debito residuo, attualmente pari al 120% ed ampiamente rispettato. Alla data dell'ultima verifica effettuata con riferimento ai dati al 30 giugno 2010, tutti i parametri risultavano ampiamente rispettati. Si evidenzia che tali finanziamenti in valuta sono destinati a parziale copertura del rischio di cambio sui flussi in valuta generati dal contratto di noleggio delle due unità (*hedge accounting*).

22.1.10 Banca IMI (ex Intesa Sanpaolo) – Commerzbank

In data 2 maggio 2007, Four Vanguard Serviços e Navegação Lda. ha sottoscritto con Intesa Sanpaolo (cui è successivamente subentrata Banca IMI S.p.A.) e Commerzbank un contratto di finanziamento di Euro 50 milioni, con scadenza in data 2 maggio 2017, rimborsabile con quote trimestrali costanti di capitale maggiorate di interessi parametrati all'EURIBOR di periodo, con un margine variabile in relazione al rapporto tra debito residuo e valore di mercato dell'unità (che in ogni caso deve risultare inferiore a 0,8). Il debito residuo al 30 giugno 2010 è di Euro 35 milioni. Il finanziamento è garantito da ipoteca di primo grado sulla unità FPSO Four Rainbow (ex Four Vanguard) di proprietà del mutuatario e da assegnazione del contratto di impiego dell'unità stessa. Il finanziamento prevede il rispetto dei seguenti parametri finanziari relativi a: (i) mantenimento di un minimo patrimonio netto quale risultante dal bilancio consolidato, (ii) mantenimento di un minimo livello di disponibilità liquide, (iii) rapporto tra EBITDA e oneri finanziari e (iv) rapporto tra indebitamento lordo ed immobilizzazioni materiali. Il contratto di finanziamento prevede che detti parametri vengano verificati annualmente sulla base dei dati del bilancio consolidato. L'eventuale mancato rispetto di tali parametri può determinare un incremento del margine applicato ed una riduzione a 0,65 del minimo rapporto tra debito residuo e valore di mercato dell'unità. Alla data dell'ultima verifica effettuata con riferimento ai dati al 31 dicembre 2009, tutti i parametri risultavano ampiamente rispettati.

22.1.11 Banca Carige

- (a) In data 15 dicembre 2008, Banca Carige ha concesso, a favore di Premuda International S.A.H., una linea di credito di Euro 30 milioni (da ridursi di Euro 6 milioni annui a partire dal 31 dicembre 2011), con scadenza ultima in data 31 dicembre 2015. La linea, utilizzabile anche in Dollari USA, sconta interessi parametrati all'EURIBOR/LIBOR di periodo. Sugli importi disponibili ma non utilizzati è corrisposta una commissione di mancato utilizzo. Al 30 giugno 2010 la linea risulta utilizzata per l'intero ammontare. La linea è garantita dall'Emittente e da pegno su n. 1.800.000 azioni di Premuda International S.A.H. Il finanziamento prevede il rispetto dei seguenti parametri finanziari relativi a: (i) rapporto tra risultato operativo ed oneri finanziari netti, (ii) rapporto tra debiti finanziari netti (al netto anche dei crediti finanziari) e patrimonio netto e (iii) mantenimento di un minimo patrimonio netto. Il contratto di finanziamento prevede che detti parametri vengano verificati annualmente sulla base dei dati del bilancio consolidato ed in funzione degli stessi si determina il margine applicato. Alla verifica effettuata per la predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2009 i parametri di cui ai punti (ii) e (iii) risultavano ampiamente rispettati, mentre il parametro di cui al punto (i) risultava marginalmente rispettato. L'eventuale mancato contemporaneo rispetto di tutti i parametri può determinare l'obbligo di rimborso anticipato del finanziamento.
- (b) Con contratti datati 5 ottobre 2010, Banca Carige S.p.A. ha concesso a Four Handy Ltd. n. 2 finanziamenti dell'importo massimo di USD 22 milioni ciascuno, destinati al finanziamento di due nuove unità Handy bulk-carrier da costruirsi in Corea. Le erogazioni dei finanziamenti verranno effettuate fino a massimi USD 10 milioni (corrispondenti a Euro 7,7 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) a stato di avanzamento lavori della relativa nave ed il residuo alla consegna della stessa. I finanziamenti sono destinati alle costruzioni SPP H 4013 e SPP H 4039, la cui consegna è rispettivamente prevista a marzo e settembre 2011, ma

in alternativa è prevista la facoltà di utilizzare uno di tali finanziamenti anche a fronte della costruzione SPP H 4047, la cui consegna è prevista a marzo 2012. Il rimborso è previsto avvenire in 15 anni a rate trimestrali costanti di capitale. I finanziamenti, garantiti da Premuda e da ipoteca di primo grado sulle relative navi (ovvero da cessione delle “*refund guarantees*” per le unità in corso di costruzione), scontano interessi parametrati al LIBOR di periodo. Il Finanziamento prevede il rispetto di un rapporto massimo del 135% tra valore di mercato della nave ed il debito residuo, da verificarsi annualmente da parte di broker indipendente di gradimento della banca finanziatrice. Il mancato rispetto del limite indicato comporterebbe la necessità di rimborsare la quota eccedente ovvero di fornire garanzie alternative di gradimento della banca. Alla Data del Prospetto Informativo non sono ancora state effettuate erogazioni.

22.2 Contratti di noleggio in essere

A giudizio dell’Emittente sono da considerarsi rilevanti i contratti di noleggio aventi durata superiore ad un anno. Per questo motivo viene di seguito riportata una sintetica descrizione dei contratti di noleggio in essere del Gruppo con scadenza oltre il 30 giugno 2011 ovvero prossima a tale data.

22.2.1 Contratti di Noleggio “in”

Four Handy Ltd. ha assunto a noleggio Time Charter di lungo periodo, a partire dalle rispettive date di entrata in esercizio, tre nuove unità Handymax bulk-carrier di proprietà di armatori giapponesi, come di seguito riepilogato:

- (a) m/n. Four Shinano: noleggio iniziato in data 21 maggio 2008, avente durata minima di 7 anni, con opzione per Four Handy Ltd di estenderne la durata fino ad un massimo di complessivi 10 anni (scadenza ultima maggio 2018). A partire dal termine del quinto anno di noleggio Four Handy Ltd dispone dell’opzione di acquisto della nave, con prezzi espressi in Yen giapponesi, decrescenti per tutta la durata del noleggio;
- (b) m/n. Four Kitakami: noleggio iniziato in data 20 aprile 2009, avente durata minima di 8 anni, con opzione per Four Handy Ltd di estenderne la durata fino ad un massimo di complessivi 11 anni (scadenza ultima aprile 2020). A partire dal termine del quinto anno di noleggio Four Handy Ltd dispone dell’opzione di acquisto della nave, con prezzi espressi in Yen giapponesi, decrescenti per tutta la durata del noleggio;
- (c) m/n. Four Mogami: noleggio iniziato in data 12 giugno 2009, avente durata minima di 8 anni, con opzione per Four Handy Ltd di estenderne la durata fino ad un massimo di complessivi 11 anni (scadenza ultima giugno 2020). A partire dal termine del terzo anno di noleggio Four Handy Ltd dispone dell’opzione di acquisto della nave, con prezzi espressi in Yen giapponesi, decrescenti per tutta la durata del noleggio.

22.2.2 Contratti di Noleggio “out”

Le navi Framura e Four Island sono impiegate a noleggio Time Charter con la società J.B. Ugland Shipping Pte Ltd (gruppo Ugland) sulla base di contratti di lungo periodo, aventi durata di quattro anni, datati 25 maggio 2006, entrambi avviati nel giugno 2007 e con scadenza nel giugno 2011. Il noleggiatore dispone di opzioni di acquisto sulle due unità, esercitabili al termine del periodo di noleggio, rispettivamente al prezzo di USD 30 milioni e USD 35 milioni (corrispondenti rispettivamente a Euro 23,1 milioni e Euro 26,9 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010).

La nave Four Smile è impiegata a noleggio Time Charter con la società S.T. Shipping Ltd. (gruppo Glencore) sulla base di un contratto di lungo periodo (5 anni con opzione di estensione di massimi 3 ulteriori anni in favore del noleggiatore) datato 7 agosto 2007, avviato in data 17 luglio 2009 ed avente

scadenza a luglio 2014 (estendibile dal noleggiatore fino al termine ultimo del luglio 2017). Il contratto di noleggio prevede una rata base minima garantita, che può essere incrementata (in caso di favorevoli condizioni di mercato) dall'applicazione di una clausola di *profit sharing*, da calcolarsi su base semestrale in relazione ad uno specifico indice dei noli fornito dal Baltic Exchange.

La nave Four Springs è impiegata a noleggio Time Charter con la società Hanjin Shipping Co. Ltd. sulla base di un contratto di lungo periodo (8 anni) datato 6 maggio 2008, avviato in data 8 luglio 2009 ed avente scadenza a luglio 2017. È prevista la facoltà per l'Emittente, in qualità di armatore, di interrompere anticipatamente il contratto a partire dal termine del settantottesimo mese di noleggio contro il riconoscimento di una penale di USD 5.000 (corrispondenti a Euro 3.846 al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) per ciascun giorno di anticipata interruzione rispetto alla scadenza originaria. In tale evenienza il noleggiatore avrà la facoltà di acquistare la nave al prezzo di USD 25 milioni (corrispondenti a Euro 19,2 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) rinunciando alla penale precedentemente descritta.

Le navi Four Antartica e Four Atlantica sono impiegate a noleggio Bare Boat con la società Stena Bulk A.B. (gruppo Stena) sulla base di due contratti di lungo periodo (8,5 anni) datati 22 giugno 2005 ed avviati rispettivamente in data 26 maggio 2006 e 14 novembre 2006 in concomitanza con la presa in consegna delle navi dal cantiere costruttore. Il noleggiatore dispone dell'opzione di estendere la durata dei contratti per un ulteriore periodo di 1,5 anni (durata totale massima 10 anni) e, una volta esercitata tale opzione, di acquistare le navi al prezzo di USD 36 milioni (corrispondenti a Euro 27,7 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) ciascuna. Entrambe le opzioni (di estensione della durata dei contratti e di acquisto delle navi) dovranno necessariamente essere esercitate per entrambe le unità.

La nave Four Kitakami è impiegata a noleggio Time Charter con la società Daiichi Chuo Kisen Kaisha sulla base di un contratto di breve periodo (11-13 mesi) datato 16 ottobre 2009, avviato in data 19 maggio 2010 ed avente scadenza ultima a giugno 2011.

La nave Four Mogami è impiegata a noleggio Time Charter con la società Noble Shipping Inc. BVI (gruppo Noble) sulla base di un contratto di breve periodo (11-13 mesi, con opzione di estensione per analogo periodo, già esercitata) datato 20 maggio 2009, avviato in data 12 giugno 2009 ed avente scadenza a giugno 2011.

La nave Four Otello è impiegata a noleggio Time Charter con la società Daiichi Chuo Kisen Kaisha sulla base di un contratto di breve periodo (12-14 mesi) datato 26 aprile 2010, avviato a fine giugno 2010 alla consegna della nave da parte del cantiere costruttore ed avente scadenza a luglio 2011. Il contratto di noleggio prevede una rata base minima garantita, che può essere incrementata (in caso di favorevoli condizioni di mercato) dall'applicazione di una clausola di *profit sharing*, da calcolarsi su base quindicinale in relazione ad uno specifico indice dei noli fornito dal Baltic Exchange.

La FPSO Four Rainbow (in precedenza denominata Four Vanguard) è impiegata a noleggio con un consorzio di cui è capofila ENI Australia, sulla base di un contratto di lungo periodo originariamente stipulato in data 7 novembre 2001 e successivamente modificato ed integrato. Il contratto in essere alla Data del Prospetto Informativo prevede una durata minima di 6 anni e opzioni per il noleggiatore di successive estensioni annuali fino ad una durata massima di 13 anni, con decorrenza dalla data di avvio della produzione, avvenuta il 5 maggio 2003 (scadenza ultima 4 maggio 2016). Il contratto prevede la corresponsione di una rata giornaliera di nolo ripartita in una quota "capex", denominata in Euro ed una quota "opex" denominata in Dollari australiani, idealmente destinate alla copertura, rispettivamente, del capitale investito e dei costi di gestione dell'unità. È prevista una clausola di indicizzazione della quota "opex", sulla base di una media di indici statistici e di settore. La quota

“opex” non viene corrisposta in caso di interruzioni della produzione (eccedenti limiti predeterminati) per cause ascrivibili all’armatore. Eventi particolarmente gravi possono altresì determinare la mancata corresponsione della quota “capex”.

22.3 Contratti in essere di costruzioni di navi

La società Cordier Navegação Lda. è titolare dei contratti per la costruzione di due unità Handy bulk-carrier da 34.000 TPL presso il cantiere vietnamita Pha Rung (gruppo Vinashin) stipulati in data 4 agosto 2005. Le unità sono contraddistinte dai numeri di costruzione HR-PR 02 e HR-PR 04 e le rispettive date di consegna (originariamente stabilite entro il 30 novembre 2007 ed il 31 marzo 2008), sono stimate alla Data del Prospetto Informativo rispettivamente nel corso del primo trimestre 2011 e nel corso del primo trimestre 2012. Il prezzo contrattuale deve essere corrisposto in rate correlate all’avanzamento dei lavori di costruzione, secondo lo schema seguente:

- 15% alla firma del contratto;
- 10% al taglio delle lamiere;
- 10% alla posa della chiglia;
- 15% al varo della costruzione;
- 50% alla consegna della nave.

Gli anticipi già corrisposti al cantiere, pari a complessivi USD 27,5 milioni circa (corrispondenti a Euro 21,1 milioni circa al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) alla Data del Prospetto Informativo, sono garantiti da una “*refund guarantee*” rilasciata dalla compagnia di assicurazione New Hampshire Insurance Company, facente parte del gruppo AIG.

Alla Data del Prospetto Informativo, restano ancora da corrispondere al cantiere le sole rate dovute alla consegna delle navi, ammontanti a circa USD 10 milioni (corrispondenti a Euro 7,7 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) per la costruzione HR-PR 02 ed a circa USD 12,5 milioni (corrispondenti a Euro 9,6 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) per la costruzione HR-PR 04. Gli importi indicati tengono conto del trasferimento su questi contratti delle rate già corrisposte al cantiere costruttore da parte della società Brig Shipping Lda. a fronte di due unità gemelle i cui contratti sono stati nel frattempo cancellati a causa dei ritardi nelle costruzioni.

La società Brig Shipping Lda. è titolare dei contratti per la costruzione di tre unità Handy bulk-carrier da 35.000 TPL presso il cantiere coreano SPP Shipbuilding Co. stipulati in data 9 maggio 2007 e successivamente modificati con addenda datati 25 giugno 2010. Le unità sono contraddistinte dai numeri di costruzione H 4013, H 4014 e H 4017 e le rispettive date di consegna sono ora contrattualmente previste, rispettivamente, entro fine marzo 2011, fine marzo 2013 e fine marzo 2014. La stessa Brig Shipping Lda. è poi titolare dei contratti per la costruzione di due unità Handy bulk-carrier da 35.000 TPL presso lo stesso cantiere coreano SPP Shipbuilding Co. stipulati in data 25 ottobre 2007. Le unità, gemelle delle precedenti, sono contraddistinte dai numeri di costruzione H 4039 e H 4047 e le rispettive date di consegna sono alla Data del Prospetto Informativo previste rispettivamente a fine settembre 2011 e a fine marzo 2012. Per tutte le citate unità, il prezzo contrattuale deve essere corrisposto in rate correlate all’avanzamento dei lavori di costruzione, secondo lo schema seguente:

- 20% alla firma del contratto;
- 10% al taglio delle lamiere;
- 10% alla posa della chiglia;

- 20% al varo della costruzione;
- 40% alla consegna della nave.

Gli anticipi già corrisposti al cantiere, pari a complessivi USD 36,7 milioni circa alla Data del Prospetto Informativo (corrispondenti a Euro 28,2 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010), riguardanti la rata all'ordine per tutte le unità e la rata al taglio lamiera per la costruzione H-4013, sono garantiti da una “*refund guarantee*” rilasciata, per le prime 3 unità, da Korea Eximbank (The Export-Import Bank of Korea) e per le ultime due da HSBC (The Hongkong and Shanghai Banking Corporation Limited).

La società collegata Premuda Chartering Navegação Lda. è titolare dei contratti per la costruzione di due unità Aframax Product Tanker da 114.700 TPL presso il cantiere coreano Samsung datati 10 novembre 2006. Le unità sono contraddistinte dai numeri di costruzione 1738 e 1748 e le rispettive date di consegna (originariamente previste rispettivamente entro il 31 agosto 2010 ed il 31 dicembre 2010), sono state consensualmente posticipate a fine maggio 2012 ed a fine febbraio 2013. Il prezzo contrattuale deve essere corrisposto in rate correlate all'avanzamento dei lavori di costruzione, secondo lo schema seguente:

- 10% alla firma del contratto;
- 10% al taglio delle lamiere;
- 10% alla posa della chiglia;
- 10% al varo della costruzione;
- 60% alla consegna della nave.

Gli anticipi già corrisposti al cantiere sono garantiti da una “*refund guarantee*” rilasciata da Korea Eximbank (The Export-Import Bank of Korea).

Alla Data del Prospetto Informativo sono state già corrisposte, per entrambe le unità, le sole rate dovute alla firma del contratto pari a complessivi USD 13,9 milioni circa (corrispondenti a Euro 10,7 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010) di cui il 50% di pertinenza del Gruppo.

23 INFORMAZIONI PROVENIENTI DA TERZI, PARERI DI ESPERTI E DICHIARAZIONI DI INTERESSI

23.1 Relazioni di esperti

Nel Prospetto Informativo non sono inseriti pareri o relazioni attribuite ad esperti.

23.2 Informazioni provenienti da terzi

Ove indicato, le informazioni riportate nel Prospetto Informativo provengono da fonti terze.

Le informazioni provenienti da fonti terze sono state riprodotte fedelmente e, per quanto l'Emittente sappia o possa accertare sulla base delle informazioni pubblicate dai terzi in questione, non sono stati omessi fatti che potrebbero rendere le informazioni riprodotte inesatte o ingannevoli.

La fonte delle suddette informazioni è specificata nei Paragrafi del Prospetto Informativo in cui le stesse sono riportate (per maggiori informazioni si veda la Sezione Prima, Capitolo 6, Paragrafi 6.2., 6.2.2. 6.2.7, Capitolo 9, Paragrafo 9.2.1.(c) e Capitolo 12, Paragrafo 12.1)

24 DOCUMENTI ACCESSIBILI AL PUBBLICO

Per il periodo di validità del Prospetto Informativo, copia della seguente documentazione sarà a disposizione del pubblico per la consultazione, presso la sede legale dell'Emittente in Trieste, Corso Italia n. 31, la direzione generale e sede amministrativa dell'Emittente in Genova, Via C.R. Ceccardi 4/28 e Borsa Italiana in Milano, Piazza Affari n. 6, in orari d'ufficio e durante i giorni lavorativi, nonché sul sito *internet* dell'Emittente www.premuda.net:

- (a) Statuto dell'Emittente;
- (b) bilanci semestrali consolidati abbreviati al 30 giugno 2009 e al 30 giugno 2010 dell'Emittente, redatti in conformità agli IFRS applicabili all'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34), assoggettati a revisione contabile limitata da parte rispettivamente di Deloitte&Touche e di PricewaterhouseCoopers;
- (c) i fascicoli dei bilanci di esercizio e consolidati dell'Emittente al 31 dicembre 2009, 31 dicembre 2008 e 31 dicembre 2007, corredati delle relative relazioni degli amministratori sulla gestione, del collegio sindacale e della Società di Revisione;
- (d) il Prospetto Informativo.

25 INFORMAZIONI SULLE PARTECIPAZIONI

La struttura partecipativa dell'Emittente è rappresentata nel grafico riportato alla Sezione Prima, Capitolo 7, Paragrafo 7.2 del Prospetto Informativo.

[QUESTA PAGINA È STATA LASCIATA VOLUTAMENTE BIANCA]

SEZIONE SECONDA

[QUESTA PAGINA È STATA LASCIATA VOLUTAMENTE BIANCA]

1 PERSONE RESPONSABILI

1.1 Responsabili del Prospetto Informativo

Per le informazioni relative alle persone responsabili, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo 1, Paragrafo 1.1 del Prospetto Informativo.

1.2 Dichiarazione di responsabilità

Per le informazioni relative alle dichiarazioni di responsabilità, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo 1, Paragrafo 1.2 del Prospetto Informativo.

2 FATTORI DI RISCHIO

Per una descrizione dettagliata dei Fattori di Rischio specifici per l'Emittente ed al Gruppo, nonché al settore in cui l'Emittente ed il Gruppo operano, si rinvia alla Sezione "Fattori di Rischio" nell'introduzione del Prospetto Informativo.

3 INFORMAZIONI FONDAMENTALI

3.1 Dichiarazione relativa al capitale circolante

Ai sensi del Regolamento 809/2004/CE e sulla base della definizione di capitale circolante – quale mezzo mediante il quale il Gruppo ottiene le risorse liquide necessarie a soddisfare le obbligazioni in scadenza – contenuta nelle “Raccomandazioni per l’attuazione uniforme del regolamento della Commissione Europea sui prospetti informativi” del CESR (Committee of European Securities Regulators), l’Emittente ritiene che il capitale circolante di cui dispone il Gruppo sia sufficiente per le proprie esigenze intendendosi per tali quelle relative ai 12 mesi successivi alla Data del Prospetto Informativo.

Per maggiori informazioni si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo 3, Paragrafo 3.1, e Capitoli 9 e 10.

3.2 Fondi propri e indebitamento

3.2.1 Fondi propri

Viene di seguito riportata la composizione dei fondi propri del Gruppo al 30 giugno 2010 ed al 31 dicembre 2009, 2008 e 2007, calcolati in conformità a quanto indicato nel paragrafo n. 127 delle raccomandazioni del CESR/05-04b implementative del Regolamento 809/2004/CE.

<i>Valori espressi in migliaia di Euro</i>	30.06.2010	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007
Patrimonio netto				
Capitale Sociale	70.418	70.418	70.418	70.418
Riserve	14.084	30.529	30.529	30.529
Utili a nuovo	92.213	94.841	93.406	73.373
Risultato dell’esercizio (quota del Gruppo)	6.798	(19.803)	3.750	33.118
Subtotale Quota del Gruppo	183.513	175.985	198.103	207.438
Capitale e riserve di pertinenza di terzi	51	56	70	66
Risultato dell’esercizio di pertinenza di terzi	(15)	(5)	(14)	4
Totale Patrimonio netto consolidato	183.549	176.036	198.159	207.508

Si precisa che, a giudizio dell’Emittente, alla Data del Prospetto Informativo non vi sono stati cambiamenti di rilievo rispetto alle ultime informazioni finanziarie pubblicate riferite al 30 giugno 2010.

3.2.2 Indebitamento finanziario netto

Viene di seguito riportata la composizione dell’indebitamento finanziario netto del Gruppo al 15 settembre 2010, 30 giugno 2010 ed al 31 dicembre 2009, 2008 e 2007, calcolato in conformità a quanto indicato nel paragrafo n. 127 delle raccomandazioni del CESR/05-04b implementative del Regolamento 809/2004/CE.

Indebitamento finanziario netto <i>(valori espressi in migliaia di euro)</i>	15/09/10	30/06/10	31/12/09	31/12/08	31/12/07
Cassa	(153)	(171)	(327)	(180)	(163)
Altre disponibilità liquide	(18.047)	(25.036)	(15.692)	(12.856)	(43.592)
Liquidità	(18.200)	(25.207)	(16.019)	(13.036)	(43.755)
Debiti bancari correnti	6.149	11.559	9.560	1.300	0
Quota a breve dell’indebitamento non corrente	41.790	37.204	20.270	35.526	28.088
Altri debiti finanziari correnti	895	895	957	929	0
Debiti finanziari correnti	48.834	49.658	30.787	37.755	28.088
Indebitamento finanziario corrente netto	30.634	24.451	14.768	24.719	(15.667)
Debiti bancari non correnti	275.167	291.897	241.283	167.291	148.670
Indebitamento finanziario non corrente	275.167	291.897	241.283	167.291	148.670
Totale indebitamento finanziario netto	305.801	316.348	256.051	192.010	133.003

Si segnala che le analoghe informazioni sulla posizione finanziaria del Gruppo fornite dall’Emittente con i bilanci annuali e con le rilevazioni infrannuali tengono anche conto dei crediti finanziari non

correnti che, a giudizio dell'Emittente, contribuiscono a fornire una rappresentazione più compiuta della situazione finanziaria del Gruppo.

Il raccordo con i dati di bilancio è di seguito riportato.

<i>(valori espressi in migliaia di euro)</i>	15/09/10	30/06/10	31/12/09	31/12/08	31/12/07
Totale indebitamento finanziario netto	305.801	316.318	256.051	192.010	133.003
Investimenti finanziari a medio lungo	(20.042)	(20.042)	(20.042)	(20.042)	(20.346)
Crediti finanziari verso collegate	(4.593)	(4.593)	(9.250)	(11.846)	(5.453)
Crediti finanziari non correnti	(24.635)	(24.635)	(29.292)	(31.888)	(25.799)
Indebitamento complessivo netto da bilancio	281.166	291.713	226.759	160.122	107.204

Al riguardo si precisa che la voce “investimenti finanziari a medio lungo” si riferisce all’investimento di nominali Euro 20 milioni in prodotti finanziari emessi da Commerzbank, a capitale garantito e di durata quinquennale, posti a garanzia di una linea di credito di Euro 30 milioni concessa dalla stessa Commerzbank, avente validità pari alla durata dell’investimento. L’investimento, realizzato contestualmente all’accensione della linea di credito da esso garantito ed alla stessa direttamente correlato, è comunque immediatamente smobilizzabile, con contestuale rinuncia alla linea di credito (si veda Sezione Prima, Capitolo 22, Paragrafo 22.1.4(b)).

La voce “crediti finanziari verso collegate” è relativa ai finanziamenti concessi a Premuda Chartering Navegação Lda. (in quota paritetica con gli altri azionisti) produttivi di interessi a tassi di mercato, a copertura degli anticipi già corrisposti al cantiere Samsung per le nuove navi in corso di costruzione (si veda Sezione Prima, Capitolo 19, Paragrafo 19.1.2).

L’indebitamento finanziario netto del Gruppo è prevalentemente rappresentato da finanziamenti a medio/lungo termine, la maggior parte dei quali assistiti da garanzie reali, generalmente costituite da ipoteche navali come per prassi di settore.

Il progressivo incremento dell’esposizione finanziaria netta deriva essenzialmente dall’avanzamento degli investimenti avviati per il rinnovo ed il potenziamento della flotta sociale. Il calo registrato tra il 30 giugno 2010 ed il 15 settembre 2010 è in larga parte riferibile alla minor controvalutazione in Euro dei finanziamenti denominati in Dollari USA.

Per informazioni sui fondi propri e sull’indebitamento finanziario del Gruppo si veda la Sezione Prima, Capitoli 10 e 20.

Per una dettagliata informazione sui principali contratti di finanziamento e sulle garanzie prestate a fronte degli stessi si veda anche la Sezione Prima, Capitolo 22, Paragrafo 22.1.

3.3 Interessi di persone fisiche e giuridiche partecipanti all’emissione/all’Offerta

Fatta eccezione per quanto di seguito evidenziato, alla Data del Prospetto Informativo non vi sono soggetti che possono avere particolari interessi significativi per l’Offerta.

Banca Akros, che ricopre il ruolo di advisor finanziario in relazione all’Offerta, si trova in una situazione di potenziale conflitto di interesse in quanto facente parte del gruppo Bipiemme – Banca Popolare di Milano che intrattiene rapporti di credito ordinario con l’Emittente e che, in particolare, è capofila di un pool di banche che hanno stipulato una linea di credito revolving a favore dell’Emittente per un importo massimo complessivo di Euro 20 milioni, di cui una quota pari al 32,5% è stata concessa da Banca Popolare di Milano.

Inoltre, Banca Popolare di Milano ha garantito la sottoscrizione di massime n. 13.500.000 Nuove Azioni, per un controvalore massimo di Euro 10.125.000, che dovessero risultare non sottoscritte al termine dell’Offerta in Borsa dei diritti inoptati (si veda Sezione Seconda, Capitolo 5, Paragrafo 5.4.3).

Per ulteriori informazioni sul finanziamento erogato dal gruppo Bipiemme – Banca Popolare di Milano, si veda la Sezione Prima, Capitolo 22, Paragrafo 22.1.

3.4 Ragioni dell'offerta e impiego dei proventi

L'Aumento di Capitale a servizio dell'Offerta è finalizzato a supportare gli obiettivi di consolidamento e di sviluppo della Società e del Gruppo. Più in particolare, l'Aumento di Capitale è finalizzato a porre l'Emittente nella condizione di perseguire – con una struttura più solida, adeguata anche alle particolari condizioni del mercato verificatesi a seguito della crisi che ha interessato i mercati finanziari in generale, e il settore marittimo in particolare – il proprio piano di investimenti e a rafforzare la propria struttura patrimoniale, riducendo così il livello di leverage.

Quanto alla destinazione dei proventi dell'Aumento di Capitale, gli stessi saranno destinati principalmente a sostegno del piano di investimenti posto in essere dal Gruppo fino al 2014. Inoltre, nonostante la Società abbia già organizzato la copertura degli impegni finanziari a breve (navi in consegna entro l'esercizio 2011), i proventi derivanti dall'Aumento di Capitale saranno destinati anche al rafforzamento patrimoniale e finanziario attraverso la riduzione dei debiti finanziari.

A tal proposito, si riporta di seguito una tabella riepilogativa degli impegni finanziari relativi agli investimenti in corso di realizzazione programmati dal Gruppo fino al 2014, anche per il tramite della società collegata Premuda Chartering Navegação Lda. (per maggiori informazioni sugli investimenti in corso di realizzazione si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo 5, Paragrafo 5.2.2).

Impegni finanziari <i>(valori in Dollari USA)</i>	II Sem 2010	I Sem 2011	II Sem 2011	Anno 2012	Anno 2013	Anno 2014	Totale
Handybulk vietnamite	-	10,0 mil	-	12,5 mil	-	-	22,5 mil
Handybulk Coreane	6,8 mil	26,3 mil	20,6 mil	23,3 mil	30,2 mil	23,9 mil	131,1 mil
Totale Dollari USA Gruppo	6,8 mil	36,3 mil	20,6 mil	35,8 mil	30,2 mil	23,9 mil	153,6 mil
Controvalore in Euro (cambio 1,30)	5,2 mil	27,9 mil	15,8 mil	27,5 mil	23,2 mil	18,4 mil	118,1 mil
Aframax Product tanker (quota 50%)	-	3,5 mil	7,0 mil	32,8 mil	24,5 mil	-	67,8 mil
Totale Dollari USA Gruppo e società collegata	6,8 mil	39,8 mil	27,6 mil	68,6 mil	54,7 mil	23,9 mil	221,4 mil
Controvalore in Euro (cambio 1,30)	5,2 mil	30,7 mil	21,2 mil	52,7 mil	42,1 mil	18,4 mil	170,3 mil

Al riguardo si evidenzia che gli introiti netti derivanti dall'Aumento di Capitale (qualora interamente sottoscritto), pari a circa Euro 34,6 milioni, rappresentano il 29% circa degli impegni finanziari residui del Gruppo nei confronti dei cantieri costruttori alla Data del Prospetto Informativo (il 20% circa considerando anche la quota di pertinenza del Gruppo degli impegni residui della società collegata Premuda Chartering Navegação Lda.). Considerando solo la quota di Aumento di Capitale garantita alla Data del Prospetto Informativo, pari a circa Euro 29 milioni (al netto dei costi) (cfr. Sezione Seconda, Capitolo 5, Paragrafo 5.4.3 del Prospetto Informativo), le percentuali sopra riportate si riducono rispettivamente al 25% circa ed al 17% circa.

Per la residua copertura degli investimenti in corso, l'Emittente prevede di ricorrere a finanziamenti bancari a medio/lungo termine, assistiti da ipoteca sulle relative navi, come da prassi di settore, per una quota compresa tra il 60% ed il 70% circa del valore di mercato delle navi, ed ai flussi di cassa generati dalla gestione operativa della flotta, tenuto conto della dinamica di rimborso dell'indebitamento esistente.

Per quanto concerne in particolare gli impegni di più breve scadenza (entro l'esercizio 2011) relativi agli investimenti in corso di realizzazione da parte del Gruppo, tali impegni ammontano a circa USD 74,2 milioni (corrispondenti a circa Euro 57,1 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010).

Si precisa che i finanziamenti a medio/lungo termine, già disponibili ed erogabili in base allo stato di avanzamento lavori della nave oggetto del singolo finanziamento, ammontanti a complessivi USD 57,3 milioni (corrispondenti a Euro 44,1 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010), consentono la copertura degli investimenti in corso di realizzazione per gli importi sotto riportati:

Copertura agli impegni finanziari <i>(valori in Dollari USA)</i>	II Sem 2010	I Sem 2011	II Sem 2011	Totale
Handybulk vietnamite	-	13,3 mil	-	13,3 mil
Handybulk Coreane	7,5 mil	19,5 mil	17,0 mil	44 mil
Aframax Product tanker (quota 50%)	-	-	-	-
Totale Dollari USA	7,5 mil	32,8 mil	17,0 mil	57,3 mil
Controvalore in Euro (cambio 1,30)	5,8 mil	25,2 mil	13,1 mil	44,1 mil

La copertura del fabbisogno residuo relativo agli investimenti in corso di realizzazione, pari a circa USD 16,9 milioni (corrispondenti a circa Euro 13 milioni al cambio di 1,30 corrente al 15 settembre 2010), verrà effettuata mediante utilizzo della liquidità, degli affidamenti e delle linee di credito disponibili al 15 settembre 2010 complessivamente ammontanti a circa Euro 37 milioni e mediante il *cash flow* generato dall'attività operativa, tenuto conto della dinamica di rimborso dell'indebitamento esistente comprensivo di capitale e interessi, questi ultimi stimati in circa Euro 52,8 milioni entro il 31 dicembre 2011, considerando non significative le variazioni di capitale circolante nel periodo considerato.

Per maggiori informazioni si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo 5, Paragrafo 5.2.2 ed alla Sezione Seconda, Capitolo 10, Paragrafo 10.5.

4 INFORMAZIONI RIGUARDANTI GLI STRUMENTI FINANZIARI DA OFFRIRE

4.1 Descrizione delle Nuove Azioni

L'Offerta ha ad oggetto massime n. 46.945.483 Nuove Azioni, del valore nominale di Euro 0,5 ciascuna, pari al 25% circa del capitale sociale di Premuda quale risultante a seguito dell'Aumento di Capitale.

Le Nuove Azioni avranno godimento regolare e saranno pertanto fungibili con le azioni ordinarie Premuda negoziate sull'MTA alla data di emissione. Conseguentemente le Nuove Azioni saranno munite della cedola n. 11 ed il codice ISIN attribuito alle Nuove Azioni sarà IT0003676282.

Ai diritti di opzione per la sottoscrizione delle Nuove Azioni è stato attribuito il codice ISIN IT0004624638; i diritti di opzione sono rappresentati dalla cedola n. 10.

4.2 Legislazione in base alla quale le Nuove Azioni saranno emesse

Le Nuove Azioni saranno emesse in base alla normativa italiana e saranno soggette alla medesima normativa.

4.3 Caratteristiche delle Nuove Azioni

Le Nuove Azioni saranno emesse in forma dematerializzata e saranno nominative e indivisibili.

Le Nuove Azioni saranno immesse nel sistema di gestione accentrata di Monte Titoli per gli strumenti finanziari in regime di dematerializzazione. Monte Titoli ha sede in Milano, Via Andrea Mantegna, 6.

4.4 Valuta di emissione delle Nuove Azioni

Le Nuove Azioni saranno denominate in Euro.

4.5 Descrizione dei diritti connessi alle azioni

Le Nuove Azioni avranno le stesse caratteristiche e attribuiranno i medesimi diritti delle azioni ordinarie Premuda negoziate sul MTA alla data di emissione.

4.5.1 Diritto al dividendo

Le Nuove Azioni attribuiscono pieno diritto ai dividendi deliberati dall'assemblea degli azionisti secondo le vigenti disposizioni di legge e di Statuto.

La data di decorrenza del diritto al dividendo e l'importo del dividendo sono determinati, nel rispetto delle disposizioni di legge e di Statuto applicabili, con deliberazione dell'assemblea degli azionisti. I dividendi sono pagabili presso gli intermediari autorizzati aderenti al sistema di gestione accentrata ai sensi della vigente normativa. I dividendi non riscossi entro il quinquennio dal giorno in cui divennero esigibili andranno prescritti in favore dell'Emittente.

Per quanto riguarda il regime fiscale a cui i dividendi sono sottoposti, si rimanda alla Sezione Seconda, Capitolo 4, Paragrafo 4.11.

4.5.2 Diritti di voto

Ciascuna delle Nuove Azioni attribuisce il diritto ad un voto nelle assemblee ordinarie e straordinarie della Società, secondo le norme di legge, regolamentari e di Statuto applicabili.

4.5.3 Diritti di opzione

In caso di aumento di capitale spetta ai soci il diritto di opzione sulle azioni di nuova emissione, salva diversa deliberazione dell'assemblea, conformemente a quanto previsto dall'articolo 2441, comma primo, del codice civile.

4.5.4 Diritto alla partecipazione agli utili dell'Emittente

Ciascuna delle Nuove Azioni attribuisce i diritti patrimoniali attribuiti ai sensi di legge e di Statuto.

In particolare, ai sensi dell'articolo 31 dello Statuto, "Dagli utili netti risultanti dal Bilancio, sarà prelevato il 5% (cinque per cento) per il Fondo di riserva ordinaria sinché questo abbia raggiunto una somma pari al quinto del capitale sociale. Il residuo sarà distribuito alle azioni secondo i diversi diritti attribuiti alle categorie, salvo diverse delibere dell'Assemblea".

Per quanto non espressamente previsto dallo Statuto troveranno applicazione le disposizioni di legge vigenti.

4.5.5 Diritto alla partecipazione all'eventuale residuo attivo in caso di liquidazione

Ciascuna delle Nuove Azioni attribuisce i diritti alla partecipazione all'eventuale residuo attivo in caso di liquidazione ai sensi di legge e di Statuto.

In particolare, ai sensi dell'articolo 33 dello Statuto, "Addivenendosi in qualsiasi tempo e per qualsiasi causa allo scioglimento della Società, l'Assemblea determinerà le modalità della liquidazione e nominerà uno o più liquidatori, fissandone i poteri".

Ai sensi dell'articolo 2492 del codice civile, compiuta la liquidazione, i liquidatori devono redigere il bilancio finale, indicando la parte spettante a ciascun socio o azione nella divisione dell'attivo. Il bilancio finale di liquidazione deve essere depositato presso l'ufficio del registro delle imprese e, nei novanta giorni successivi all'iscrizione dell'avvenuto deposito, ogni socio può proporre reclamo davanti al tribunale in contraddittorio dei liquidatori; in mancanza di reclami il bilancio finale di liquidazione si intende approvato.

4.6 Indicazione dell'autorizzazione e della delibera in virtù delle quali le Nuove Azioni saranno emesse

Il consiglio di amministrazione dell'Emittente, in data 31 marzo 2010 come successivamente integrata in data 27 agosto 2010, ha deliberato l'Aumento di Capitale a valere sulla delega conferitagli dall'assemblea straordinaria dei soci dell'Emittente del 27 giugno 2007 ai sensi dell'articolo 2443 del codice civile, determinando l'ammontare massimo dell'Aumento di Capitale, pari ad Euro 35.209.112 (di cui Euro 11.736.371 a titolo di sovrapprezzo), il numero massimo delle Nuove Azioni da offrirsi in opzione agli azionisti dell'Emittente, pari a 46.945.483, il rapporto di assegnazione in opzione, pari a 1 Nuova Azione ogni 3 Azioni, e il Prezzo di Offerta, pari ad Euro 0,75 (di cui Euro 0,25 a titolo di sovrapprezzo).

4.7 Data prevista per l'emissione delle Nuove Azioni oggetto dell'Offerta

Le Nuove Azioni sottoscritte entro la fine del Periodo di Offerta saranno messe a disposizione sui conti degli intermediari autorizzati aderenti al sistema di gestione accentrata di Monte Titoli nello stesso giorno, a partire dal 29 novembre 2010, in cui Premuda avrà evidenza della disponibilità degli importi pagati per la sottoscrizione delle stesse, fatti salvi eventuali ritardi non dipendenti dalla volontà dell'Emittente; le Nuove Azioni saranno comunque messe a disposizione degli aventi diritto per il tramite degli intermediari autorizzati aderenti al sistema di gestione accentrata di Monte Titoli, entro il decimo giorno di mercato aperto successivo al termine del Periodo di Offerta.

4.8 Descrizione di eventuali restrizioni alla libera trasferibilità delle Nuove Azioni

Non esistono limitazioni alla libera trasferibilità delle Nuove Azioni.

Le Nuove Azioni ordinarie saranno soggette al regime di circolazione previsto dalla disciplina della dematerializzazione, di cui agli articoli 83-bis e seguenti del TUF.

4.9 Indicazione dell'esistenza di eventuali norme in materia di obbligo di offerta al pubblico di acquisto e/o di obblighi d'acquisto (sell-out) e diritti di acquisto (squeeze-out) in relazione alle Nuove Azioni

Le Nuove Azioni saranno assoggettate alle norme previste dal TUF e dai relativi regolamenti di attuazione, tra cui in particolare, il Regolamento Emittenti, con particolare riferimento alle norme dettate in materia di offerte pubbliche di acquisto, di obblighi di acquisto (sell-out) e di diritti di acquisto (squeeze-out).

4.10 Offerte pubbliche di acquisto effettuate da terzi sulle Azioni di Premuda nel corso dell'ultimo esercizio e dell'esercizio in corso

Le Azioni di Premuda non sono state oggetto di offerte pubbliche di acquisto o di scambio promosse da terzi né nel corso dell'ultimo esercizio, né durante l'esercizio in corso.

4.11 Regime fiscale

A) Introduzione

Vengono indicate di seguito alcune informazioni di carattere generale relative al regime fiscale proprio dell'acquisto, della detenzione e della cessione delle Nuove Azioni per certe categorie di investitori. Quanto segue non intende essere un'analisi esaustiva di tutte le conseguenze fiscali dell'acquisto, della detenzione e della cessione delle Azioni.

Il regime fiscale di seguito illustrato è basato sulla legislazione tributaria italiana vigente alla Data del Prospetto Informativo, fermo restando che la stessa potrebbe essere soggetta a modifiche, anche con effetto retroattivo. In particolare, potrebbero intervenire dei provvedimenti aventi ad oggetto la revisione delle aliquote delle ritenute sui redditi di capitale e dei redditi diversi di natura finanziaria o delle misure delle imposte sostitutive afferenti i medesimi redditi. L'approvazione di tali provvedimenti legislativi modificativi della disciplina attualmente in vigore potrebbe, pertanto, incidere sul regime fiscale delle Azioni quale descritto nei seguenti paragrafi.

Allorché si verifichi una tale eventualità, Premuda non provvederà ad aggiornare questa sezione per dare conto delle modifiche intervenute anche qualora, a seguito di tali modifiche, le informazioni presenti in questa sezione non risultassero più valide.

Gli investitori sono tenuti a consultare i propri consulenti in merito al regime fiscale dell'acquisto, della detenzione e della cessione delle Azioni.

B) Definizioni

Ai fini del presente Paragrafo 4.11 della Sezione Seconda del Prospetto Informativo, i termini definiti hanno il significato di seguito riportato:

“**Nuove Azioni**”: le azioni ordinarie Premuda oggetto dell'Offerta;

“**Partecipazioni Qualificate**”: con riferimento a partecipazioni detenute in società quotate, le azioni (diverse dalle azioni di risparmio), i diritti o i titoli attraverso cui possono essere acquisite le predette azioni, che rappresentino complessivamente una percentuale di diritti di voto esercitabili nell'assemblea ordinaria superiore al 2% ovvero una partecipazione al capitale o al patrimonio superiore al 5%;

“**Partecipazioni Non Qualificate**”: con riferimento a partecipazioni detenute in società quotate, le partecipazioni sociali (diverse dalle azioni di risparmio) che non rientrano nella definizione di Partecipazioni Qualificate;

“**Cessione di Partecipazioni Qualificate**”: cessione a titolo oneroso di azioni, diritti o titoli attraverso cui possono essere acquisite azioni, che eccedano, nell’arco di un periodo di dodici mesi, i limiti per la qualifica di Partecipazione Qualificata. Il termine di dodici mesi decorre dal momento in cui i titoli ed i diritti posseduti rappresentano una percentuale di diritti di voto o di partecipazione superiore ai limiti predetti. Per diritti o titoli attraverso cui possono essere acquisite partecipazioni si tiene conto delle percentuali di diritti di voto o di partecipazione al capitale potenzialmente ricollegabili alle partecipazioni;

“**Cessione di Partecipazioni Non Qualificate**”: cessione a titolo oneroso di azioni, diritti o titoli attraverso cui possono essere acquisite azioni, diverse dalle Cessioni di Partecipazione Qualificate.

C) Dividendi percepiti da soggetti residenti

I dividendi corrisposti a fronte delle Nuove Azioni saranno soggetti al regime fiscale ordinariamente applicabile ai dividendi corrisposti da società fiscalmente residenti in Italia. In particolare, sono previste le seguenti diverse modalità di tassazione dei dividendi a seconda dalla natura del soggetto percettore:

(i) Persone fisiche

I dividendi corrisposti a persone fisiche fiscalmente residenti in Italia su azioni possedute al di fuori dell’esercizio d’impresa e costituenti Partecipazioni Non Qualificate sono soggetti ad una ritenuta del 12,5% a titolo di imposta, con obbligo di rivalsa, senza obbligo da parte degli azionisti di indicare i dividendi incassati nella dichiarazione dei redditi.

Tuttavia, sui dividendi corrisposti a fronte di partecipazioni relative ad azioni immesse nel sistema di deposito accentrato gestito da Monte Titoli, quali le Nuove Azioni, in luogo della suddetta ritenuta, trova applicazione, ai sensi dell’articolo 27-ter del d.P.R. 29 settembre 1973, n. 600 (il “**d.P.R. n. 600/73**”), un’imposta sostitutiva delle imposte sui redditi, prelevata con la medesima aliquota del 12,5% dagli intermediari residenti o non residenti presso i quali i titoli sono depositati, aderenti al sistema di deposito accentrato gestito dalla Monte Titoli direttamente o per il tramite di sistemi esteri di deposito accentrato aderenti al sistema Monte Titoli. Gli intermediari non residenti nominano a tali fini un rappresentante fiscale in Italia, quale una banca o una società di intermediazione mobiliare residente, una stabile organizzazione in Italia di banche o di imprese di investimento non residenti, ovvero una società di gestione accentrata di strumenti finanziari autorizzata ai sensi dell’articolo 80 del TUF.

Qualora tali partecipazioni siano conferite in una massa patrimoniale gestita da un intermediario qualificato e, con riferimento alla stessa, si sia optato per il c.d. “regime del risparmio gestito”, ai sensi dell’articolo 7 del D.Lgs. 21 novembre 1997, n. 461 (il “**D.Lgs. n. 461/97**”), i dividendi corrisposti a fronte delle stesse non sono assoggettati al regime sopra descritto, ma concorrono a formare il risultato complessivo annuo maturato della gestione, soggetto ad imposta sostitutiva prelevata con aliquota del 12,5% (si veda in seguito il Paragrafo relativo alla tassazione delle plusvalenze realizzate da persone fisiche residenti mediante Cessione di Partecipazioni Non Qualificate).

I dividendi corrisposti a persone fisiche fiscalmente residenti in Italia in relazione a partecipazioni relative all’impresa, ovvero a Partecipazioni Qualificate, non sono soggetti ad alcuna ritenuta alla fonte o imposta sostitutiva a condizione che, all’atto della riscossione, i percipienti dichiarino che dette condizioni oggettive siano soddisfatte.

Tali dividendi concorrono parzialmente alla formazione del reddito imponibile complessivo del percipiente, assoggettato a tassazione ai fini IRPEF sulla base delle aliquote progressive e delle relative addizionali regionali e comunali pro-tempore applicabili, in sede di dichiarazione dei redditi,

nella misura del 49,72% del loro ammontare (se formati con utili prodotti a partire dall'esercizio successivo a quello in corso al 31 dicembre 2007) ovvero nella misura del 40% del loro ammontare (se formati con utili prodotti fino all'esercizio in corso al 31 dicembre 2007). A tal fine, i dividendi distribuiti si considerano prioritariamente formati con utili prodotti fino all'esercizio in corso al 31 dicembre 2007.

Nel caso in cui i dividendi siano considerati quali "provenienti" da utili prodotti da società ed enti residenti ai fini fiscali in Stati o territori aventi un regime fiscale privilegiato ai sensi dell'art. 47, comma 4, del d.P.R. 22 dicembre 1986, n. 917 (il "TUIR"), essi concorrono, invece, alla formazione del reddito imponibile del percettore per il loro intero ammontare salvo dimostrazione, a seguito dell'accoglimento di apposita istanza di interpello, che dalla partecipazione non consegue l'effetto di localizzare i redditi negli Stati o territori aventi un regime fiscale privilegiato.

(ii) Società di persone, società di capitali ed enti commerciali

I dividendi percepiti da società in nome collettivo, in accomandita semplice ed equiparate (escluse le società semplici) di cui all'articolo 5 del TUIR, e dai soggetti passivi dell'Imposta sulle Società ("IRES") di cui all'articolo 73, primo comma, lettere a) e b) del TUIR, ovverosia da società per azioni e in accomandita per azioni, società a responsabilità limitata, società cooperative e di mutua assicurazione, società europee di cui al Regolamento N. 1435/2003/CE, enti pubblici e privati nonché trust, che abbiano per oggetto esclusivo o principale l'esercizio di attività commerciali, fiscalmente residenti in Italia, non sono soggetti ad alcuna ritenuta alla fonte o imposta sostitutiva.

In particolare, i dividendi percepiti da:

- (a) società di persone (ad esempio, le società in nome collettivo e le società in accomandita semplice), concorrono parzialmente alla formazione del reddito imponibile complessivo del socio percipiente nella misura del 49,72% (se formati con utili prodotti a partire dall'esercizio successivo a quello in corso al 31 dicembre 2007) ovvero nella misura del 40% (se formati con utili prodotti fino all'esercizio in corso al 31 dicembre 2007). Qualora tali dividendi siano "provenienti" da utili prodotti da società ed enti residenti in Stati o territori aventi un regime fiscale privilegiato essi concorrono, invece, alla formazione del reddito imponibile del percettore per il loro intero ammontare, salvo dimostrazione, a seguito dell'accoglimento da parte dell'Agenzia delle Entrate di una apposita istanza di interpello, che dalla partecipazione non consegue l'effetto di localizzare i redditi negli Stati o territori aventi un regime fiscale privilegiato;
- (b) soggetti passivi IRES (ad esempio, le società per azioni e le società in accomandita per azioni), concorrono a formare il reddito imponibile complessivo del percipiente limitatamente al 5% del loro ammontare, soggetto ad aliquota ordinaria, sempreché tali dividendi non siano considerati come "provenienti" da utili prodotti da società ed enti residenti ai fini fiscali in Stati o territori aventi un regime fiscale privilegiato ai sensi dell'art. 89, comma 3, del TUIR (nel qual caso gli stessi sono assoggettati a tassazione per il loro intero ammontare, salvo dimostrazione, a seguito dell'accoglimento da parte dell'Agenzia delle Entrate di una apposita istanza di interpello, che dalla partecipazione non consegue l'effetto di localizzare i redditi negli Stati o territori aventi un regime fiscale privilegiato). I dividendi percepiti da società che redigono il bilancio secondo i principi contabili internazionali, in relazione a partecipazioni detenute per la negoziazione (c.d. held for trading), concorrono invece alla formazione del reddito imponibile per il loro intero ammontare.

Inoltre, in caso di Azioni acquisite sulla base di contratti di riporto, pronti contro termine o di prestito titoli o di operazioni che producono analoghi effetti economici, il predetto regime di esclusione parziale da imposizione si applica solamente se tale regime sarebbe spettato al beneficiario effettivo dei dividendi.

Per alcune tipologie di società ed a certe condizioni, i dividendi concorrono a formare anche il valore netto della produzione, soggetto ad Imposta Regionale sulle Attività Produttive (“**IRAP**”).

(iii) Enti non commerciali soggetti ad IRES

I dividendi percepiti dagli enti di cui all’articolo 73, primo comma, lettera c), del TUIR, vale a dire dagli enti pubblici e privati, diversi dalle società, non aventi ad oggetto esclusivo o principale l’esercizio di attività commerciali, non sono assoggettati ad alcuna ritenuta alla fonte o imposta sostitutiva e concorrono alla formazione del reddito imponibile IRES di tali enti nella misura del 5% del loro ammontare. Qualora tali dividendi siano “provenienti” da utili prodotti da società ed enti residenti in Stati o territori aventi un regime fiscale privilegiato essi concorrono, invece, alla formazione del reddito imponibile del percettore per il loro intero ammontare, salvo dimostrazione, a seguito dell’accoglimento da parte dell’Agenzia delle Entrate di una apposita istanza di interpello, che dalla partecipazione non consegue l’effetto di localizzare i redditi negli Stati o territori aventi un regime fiscale privilegiato.

(iv) Soggetti esenti

I dividendi percepiti da soggetti esenti da IRES sono soggetti ad una ritenuta alla fonte a titolo di imposta nella misura del 27%. Tuttavia, sui dividendi distribuiti su utili derivanti da azioni immesse nel sistema di deposito accentrato gestito da Monte Titoli, quali le Nuove Azioni, in luogo della suddetta ritenuta viene applicata un’imposta sostitutiva delle imposte sui redditi, prelevata con la medesima aliquota del 27%.

(v) Fondi comuni di investimento immobiliare

I dividendi percepiti dai fondi comuni di investimento immobiliare istituiti ai sensi dell’articolo 37 del TUF, ovvero dell’articolo 14-*bis* della Legge n. 86 del 25 gennaio 1994, nonché dai fondi di investimento immobiliare istituiti anteriormente al 26 settembre 2001, non sono soggetti ad alcun prelievo alla fonte. Tali fondi, oltre a non essere soggetti alle imposte sui redditi e all’imposta regionale sulle attività produttive, non sono soggetti ad alcuna imposta sostitutiva sul valore netto contabile del fondo. I proventi derivanti dalla partecipazione a tali fondi sono assoggettati ad una ritenuta alla fonte del 20%.

Si fa presente che, alla data di pubblicazione del presente Prospetto Informativo, l’articolo 32 del D.L. 31 maggio 2010, n. 78 (il “**D.L. n. 78/2010**”), pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 31 maggio 2010, ha abrogato l’imposta patrimoniale dell’1% introdotta dal D.L. 25 giugno 2008, n. 112, convertito con modificazioni dalla L. 6 agosto 2008, n. 133, ed applicabile a determinate condizioni ai fondi c.d. familiari. Il D.L. deve essere convertito in legge entro 60 giorni dalla sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. Qualora ciò non avvenisse, ovvero non fosse introdotta con atto avente forza di legge un’analoga previsione a sistema, tornerebbe applicabile l’abrogata imposta patrimoniale.

(vi) Fondi pensione ed OICVM

I dividendi percepiti dai fondi pensione di cui al Decreto Legislativo n. 252 del 5 dicembre 2005 ed i dividendi percepiti dagli organismi di investimento collettivo in valori mobiliari italiani (“**OICVM**”), soggetti alla disciplina di cui all’articolo 8, commi da 1 a 4, Decreto Legislativo n. 461 del 21 novembre 1997, non sono soggetti ad alcuna ritenuta alla fonte o imposta sostitutiva, e concorrono alla formazione del relativo risultato annuo di gestione maturato dagli stessi, soggetto ad imposta

sostitutiva prelevata con aliquota dell'11% per i fondi pensione e del 12,5% (ovvero del 27% nei casi previsti dall'articolo 8 del D.Lgs. 23 dicembre 1999, n. 505, e successive modifiche e integrazioni) per gli OICVM⁶.

D) Dividendi percepiti da soggetti non residenti

I dividendi percepiti da soggetti fiscalmente non residenti in Italia e privi di stabile organizzazione nel territorio dello Stato cui le partecipazioni siano effettivamente connesse sono soggetti ad una ritenuta alla fonte del 27% a titolo di imposta. Con riguardo alle azioni accentrate presso il sistema Monte Titoli, quali le Nuove Azioni, invece della suddetta ritenuta, trova applicazione un'imposta sostitutiva prelevata con la medesima aliquota del 27% (su tale imposta sostitutiva, si veda il precedente paragrafo relativo alla tassazione dei dividendi percepiti da persone fisiche residenti).

Nel caso in cui, invece, il soggetto non residente abbia una stabile organizzazione in Italia e la partecipazione con riferimento alla quale sono corrisposti i dividendi sia ad essa effettivamente connessa, il soggetto erogante non deve applicare alcuna ritenuta alla fonte ed i dividendi concorrono alla determinazione del reddito d'impresa della stabile organizzazione soggetto a tassazione in Italia nella misura del 5% del loro ammontare, ovvero per l'intero ammontare se relative a titoli, detenuti per la negoziazione (c.d. held for trading), detenuti per la negoziazione da parte di soggetti che applicano i principi contabili internazionali.

La ritenuta alla fonte è ridotta all'1,375% sui dividendi formati con utili prodotti a partire dall'esercizio successivo a quello in corso al 31 dicembre 2007 a società ed enti (i) residenti fiscalmente in uno Stato membro dell'Unione Europea, ovvero in uno Stato aderente all'accordo sullo Spazio Economico Europeo incluso nella lista da predisporre con apposito decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze ai sensi dell'articolo 168-bis, D.P.R. n. 917/1986⁷, e (ii) ivi soggetti ad imposta sul reddito delle società.

L'aliquota della ritenuta o dell'imposta sostitutiva è ridotta, inoltre, all'11% sugli utili corrisposti ai fondi pensione istituiti negli Stati membri dell'Unione Europea e negli Stati aderenti allo Spazio Economico Europeo, che consentono un adeguato scambio di informazioni con l'amministrazione finanziaria italiana.

Gli azionisti non residenti in Italia ai fini fiscali, diversi dagli azionisti di risparmio, nonché dalle società ed enti legittimati all'applicazione della ritenuta con l'aliquota ridotta dell'1,375%, hanno diritto al rimborso, fino a concorrenza dei 4/9 della ritenuta subita in Italia, dell'imposta che dimostrino di aver pagato all'estero in via definitiva sugli stessi utili, dietro presentazione alle competenti autorità fiscali italiane di apposita istanza, corredata dalla relativa certificazione dell'ufficio fiscale dello Stato estero.

In alternativa al suddetto rimborso, è possibile che trovi applicazione una riduzione dell'aliquota in virtù delle convenzioni internazionali contro le doppie imposizioni eventualmente applicabili. Tali convenzioni internazionali riconoscono generalmente il diritto del socio non residente di chiedere il rimborso dell'eccedenza della ritenuta applicata alla fonte in forza della normativa italiana interna rispetto a quella applicabile in base alla convenzione. Con riferimento alle azioni accentrate presso il sistema Monte Titoli, quali le Nuove Azioni, gli intermediari presso i quali sono depositati i titoli

⁶ I proventi derivanti dalle partecipazioni ai fondi, tranne quelle assunte nell'esercizio di imprese commerciali, non concorrono a formare il reddito imponibile dei partecipanti. I proventi derivanti dalle partecipazioni assunte nell'esercizio di imprese commerciali, anche se iscritti in bilancio, concorrono a formare il reddito nell'esercizio in cui sono percepiti e sui proventi percepiti è riconosciuto un credito d'imposta pari al 15% (36,98% per quelli assoggettati ad imposta con l'aliquota maggiorata del 27%) del loro importo.

⁷ Fino alla pubblicazione di detto decreto, continua a farsi riferimento ai soggetti inclusi nella lista di cui al D.M. 4 settembre 1996, così come integrato e modificato.

ovvero il loro rappresentate fiscale, nel caso di intermediari non residenti, possono applicare direttamente la minore aliquota convenzionale qualora acquisiscano in data anteriore al pagamento del dividendo e secondo le modalità da loro indicate agli azionisti:

- una dichiarazione del soggetto non residente effettivo beneficiario degli utili, dalla quale risultino i dati identificativi del soggetto medesimo, la sussistenza di tutte le condizioni alle quali è subordinata l'applicazione del regime convenzionale e gli eventuali elementi necessari a determinare la misura dell'aliquota applicabile ai sensi della convenzione;
- un'attestazione dell'autorità fiscale competente dello Stato ove l'effettivo beneficiario degli utili ha la residenza, dalla quale risulti la residenza nello Stato medesimo ai sensi della convenzione.

Resta inoltre ferma, nel rispetto delle condizioni previste, l'applicazione della Direttiva 435/90/CEE (c.d. **Madre/Figlia**), recepita in Italia dall'articolo 27-bis del d.P.R. n. 600/73, che esclude l'applicazione di ogni ritenuta ai dividendi percepiti da società (i) fiscalmente residenti in uno Stato membro dell'Unione Europea (senza essere considerate, ai sensi di una Convenzione in materia di doppia imposizione con uno Stato terzo, residenti al di fuori dell'Unione Europea) (ii) che rivestano una delle forme previste nell'allegato alla stessa Direttiva Madre/Figlia (iii) che siano soggette nello Stato di residenza ad una delle imposte indicate nell'allegato alla predetta Direttiva (senza fruire di regimi di opzione o di esonero che non siano territorialmente o temporalmente limitati) e (iv) che possiedano una partecipazione diretta nella Società non inferiore al 10% del capitale per un periodo ininterrotto di almeno un anno. In relazione alle società non residenti che risultino direttamente o indirettamente controllate da soggetti non residenti in o degli Stati dell'Unione Europea, il suddetto regime di rimborso o di non applicazione della ritenuta o imposta sostitutiva può essere ugualmente invocato, a condizione che le medesime società dimostrino di non essere state costituite allo scopo esclusivo o principale di beneficiare del regime in questione.

E) Distribuzione di riserve

Disposizioni specifiche disciplinano la tassazione della distribuzione di alcune riserve, ivi incluse le riserve o fondi costituiti con sovrapprezzi di emissione, con interessi di conguaglio versati dai sottoscrittori, con versamenti dei soci a fondo perduto o in conto capitale e con saldi di rivalutazione monetaria esenti da imposta. In talune circostanze, tale distribuzione può originare reddito imponibile in capo al percipiente a seconda dell'esistenza di utili di esercizio e delle riserve iscritte nel bilancio della società alla data della distribuzione e della natura di quelle distribuite. L'applicazione di queste disposizioni può incidere sulla determinazione del costo fiscalmente riconosciuto delle azioni ovvero sulla qualificazione del reddito percepito e del relativo regime fiscale ad esso applicabile. Gli azionisti non residenti potrebbero essere assoggettati ad imposizione in Italia in seguito alla distribuzione di tali riserve.

Si consiglia di consultare il proprio consulente fiscale nel caso di distribuzione di tali riserve.

F) Plusvalenze derivanti dalla cessione di azioni

(i) Soggetti residenti

(a) Persone fisiche

Le plusvalenze, diverse da quelle conseguite nell'esercizio di imprese commerciali, realizzate da persone fisiche fiscalmente residenti in Italia mediante cessione a titolo oneroso di azioni, nonché di titoli o diritti attraverso cui possono essere acquisite le azioni, sono soggette ad un diverso regime fiscale a seconda che si tratti di una Cessione di Partecipazioni Qualificate ovvero di una Cessione di Partecipazioni Non Qualificate.

Cessione di Partecipazioni Non Qualificate

Le plusvalenze, al netto delle relative minusvalenze, derivanti da Cessioni di Partecipazioni Non Qualificate sono assoggettate all'imposta sostitutiva prelevata con l'aliquota del 12,5%, in base ad uno dei seguenti regimi:

- c.d. "regime della dichiarazione", di cui all'articolo 5 del D.Lgs 21 novembre 1997, n. 461 (il "D.Lgs. n. 461/97"): costituisce il regime ordinariamente applicabile a meno che il contribuente opti per uno degli altri due in seguito descritti; il contribuente deve indicare nella dichiarazione dei redditi le plusvalenze realizzate nel corso del periodo d'imposta e versare l'imposta sostitutiva nei termini e nei modi previsti per il versamento delle imposte sui redditi dovute in relazione al medesimo periodo. Se l'ammontare complessivo delle minusvalenze è superiore a quello delle plusvalenze, l'eccedenza può essere portata in deduzione, fino a concorrenza, dalle plusvalenze realizzate in periodi di imposta successivi, ma non oltre il quarto;
- c.d. "regime del risparmio amministrato", di cui all'articolo 6 del D.Lgs. n. 461/97: può trovare applicazione a condizione che le azioni siano affidate in custodia o in amministrazione ad un intermediario autorizzato e il contribuente comunichi per iscritto di voler optare per tale regime; l'imposta sostitutiva è assolta dall'intermediario autorizzato sulle plusvalenze realizzate in seguito a ciascuna cessione delle azioni mediante una ritenuta prelevata sugli importi da corrispondersi all'azionista. L'eventuale minusvalenza derivante dalla cessione delle azioni potrà essere compensata con eventuali plusvalenze realizzate successivamente, all'interno del medesimo rapporto, nel medesimo periodo d'imposta o nei quattro successivi;
- c.d. "regime del risparmio gestito" di cui all'articolo 7 del D.Lgs. n. 461/97: presupposto per la scelta di tale regime è il conferimento di un incarico di gestione patrimoniale ad un intermediario autorizzato. In tale regime, al termine di ciascun periodo d'imposta l'intermediario applica un'imposta sostitutiva del 12,5% sull'incremento del patrimonio gestito maturato nel periodo d'imposta, anche se non percepito, al netto dei redditi assoggettati a ritenuta, dei redditi esenti o comunque non soggetti ad imposte, dei redditi che concorrono a formare il reddito complessivo del contribuente, dei proventi derivanti da quote di organismi di investimento collettivi mobiliari soggetti ad imposta sostitutiva di cui all'articolo 8, Decreto Legislativo n. 461 del 21 novembre 1997 e da fondi comuni di investimento immobiliare di cui alla Legge n. 86 del 25 gennaio 1994.

Nel regime del risparmio gestito, le plusvalenze realizzate mediante Cessione di Partecipazioni Non Qualificate concorrono a formare l'incremento del patrimonio gestito maturato nel relativo periodo di imposta, soggetto ad imposta sostitutiva del 12,5%. Il risultato negativo della gestione conseguito in un periodo d'imposta può essere computato in diminuzione del risultato positivo della gestione dei quattro periodi d'imposta successivi per l'importo che trovi capienza in ciascuno di essi.

L'esercizio dell'opzione per il secondo o il terzo regime fa sì che l'investitore non sia tenuto ad indicare le plusvalenze realizzate nella propria dichiarazione dei redditi.

Cessione di Partecipazioni Qualificate

Le plusvalenze, al netto delle relative minusvalenze, derivanti da Cessioni di Partecipazioni Qualificate conseguite da persone fisiche al di fuori dell'esercizio di imprese commerciali concorrono alla formazione del reddito imponibile limitatamente al 49,72% del loro ammontare, e sono soggette ad IRPEF secondo le aliquote progressive ordinarie e le relative addizionali regionali e comunali.

Le minusvalenze derivanti da Cessioni di Partecipazioni Qualificate conseguite da persone fisiche al di fuori dell'esercizio di imprese commerciali rilevano in egual misura, e possono essere utilizzate in

riduzione delle plusvalenze appartenenti alla medesima categoria. Nel caso in cui le minusvalenze eccedano le plusvalenze, l'eccedenza è portata in deduzione, fino a concorrenza dell'ammontare imponibile, dalle plusvalenze realizzate in periodi d'imposta successivi, ma non oltre il quarto.

(b) Persone fisiche esercenti attività d'impresa e società di persone

Le plusvalenze realizzate da persone fisiche fiscalmente residenti in relazione ad azioni relative all'impresa, nonché da società in nome collettivo, in accomandita semplice ed equiparate di cui all'articolo 5, D.P.R. n. 917/1986, escluse le società semplici, mediante cessione a titolo oneroso delle azioni, concorrono, per l'intero ammontare, a formare il reddito d'impresa imponibile, soggetto a tassazione in Italia secondo il regime ordinario. Qualora le partecipazioni siano iscritte tra le immobilizzazioni finanziarie negli ultimi tre bilanci precedenti la cessione, le plusvalenze possono concorrere, a scelta del contribuente, alla formazione del reddito imponibile in quote costanti nell'esercizio stesso e nei successivi, ma non oltre il quarto.

Tuttavia, laddove siano soddisfatte le condizioni di fatto e di diritto indicate nel seguente paragrafo, le plusvalenze concorrono alla formazione del reddito d'impresa imponibile nella misura del 49,72% del relativo ammontare, con riferimento alle plusvalenze realizzate a decorrere dal 1° gennaio 2009.

(c) Società di capitali ed enti commerciali

In generale, le plusvalenze derivanti da cessioni a titolo oneroso di azioni effettuate da soggetti di cui all'articolo 73, comma 1, lett. a) e b) del TUIR concorrono a formarne il reddito per il loro intero ammontare; Qualora le partecipazioni siano iscritte tra le immobilizzazioni finanziarie negli ultimi tre bilanci precedenti la cessione, le plusvalenze possono concorrere, a scelta del contribuente, alla formazione del reddito imponibile in quote costanti nell'esercizio stesso e nei successivi, ma non oltre il quarto.

Le plusvalenze realizzate in seguito alla cessione a titolo oneroso di azioni di società residenti in Italia quotate in un mercato regolamentato, quali le Azioni, non concorrono alla formazione del reddito imponibile ai fini dell'IRES nella misura del 95%, e sono pertanto soggette a tassazione ai fini dell'IRES unicamente per il residuo 5%, a condizione che:

- la partecipazione sia stata detenuta ininterrottamente da parte del cedente dal primo giorno del dodicesimo mese precedente quello dell'avvenuta cessione, considerando cedute per prime le azioni acquisite in data più recente;
- la partecipazione sia stata iscritta nell'attivo dello stato patrimoniale del cedente come immobilizzazione finanziaria nel primo bilancio di esercizio chiuso durante il periodo di possesso (per i soggetti che redigono il bilancio in base ai principi contabili internazionali si considerano immobilizzazioni finanziarie gli strumenti finanziari diversi da quelli classificati nella categoria dei titoli held for trading).

Le minusvalenze relative ad azioni che non possiedono i requisiti per l'esenzione non rilevano fino a concorrenza dell'importo non imponibile dei dividendi, ovvero dei loro acconti, percepiti nei trentasei mesi precedenti il loro realizzo/conseguimento. Tale disposizione (i) si applica con riferimento alle azioni acquisite nei 36 mesi precedenti il realizzo/conseguimento ma (ii) non si applica ai soggetti che redigono il proprio bilancio d'esercizio in base ai principi contabili internazionali.

Le minusvalenze relative ad azioni che possiedono i benefici per l'esenzione, al contrario, sono indeducibili.

In relazione alle minusvalenze deducibili, deve inoltre essere evidenziato che, qualora l'ammontare delle suddette minusvalenze risulti superiore ad Euro 50.000, anche a seguito di più operazioni, il

contribuente dovrà comunicare all’Agenzia delle Entrate i dati e le notizie relativi all’operazione. Il dettaglio delle notizie che dovranno formare oggetto della comunicazione, oltre ai termini ed alle modalità procedurali di detta comunicazione, sono stabiliti dal provvedimento del 29 marzo 2007 dell’Agenzia delle Entrate. In caso di comunicazione omessa, incompleta o infedele, la minusvalenza realizzata non sarà deducibile ai fini fiscali.

Per taluni tipi di società e a determinate condizioni, le plusvalenze realizzate mediante cessione di azioni concorrono a formare anche il valore netto della produzione, soggetto ad IRAP.

(d) Enti non commerciali

Le plusvalenze realizzate da enti non commerciali residenti sono assoggettate a tassazione con le stesse regole previste per le plusvalenze realizzate da persone fisiche su partecipazioni detenute non in regime di impresa.

(e) Fondi pensione ed OICVM

Le plusvalenze realizzate da fondi pensione residenti fiscalmente in Italia nonché dagli OICVM sono assoggettate allo stesso regime descritto nel Paragrafo relativo alla tassazione dei dividendi percepiti da tali soggetti.

(f) Fondi comuni di investimento immobiliare

Le plusvalenze realizzate dai fondi comuni di investimento immobiliare istituiti ai sensi dell’articolo 37 del TUF e dell’articolo 14-bis della Legge n. 86 del 25 gennaio 1994, sono assoggettate allo stesso regime descritto nel Paragrafo relativo alla tassazione dei dividendi percepiti da tali soggetti.

(ii) Soggetti non residenti

Le plusvalenze realizzate da soggetti fiscalmente non residenti in Italia, privi di stabile organizzazione in Italia a cui le partecipazioni siano effettivamente connesse, derivanti da:

- (a) Cessioni di Partecipazioni Non Qualificate in società le cui azioni sono negoziate in mercati regolamentati, come Premuda, non sono soggette a tassazione in Italia, anche se ivi detenute. Al fine di beneficiare di tale esenzione, gli azionisti fiscalmente non residenti in Italia potrebbero dover produrre un’autocertificazione attestante che non sono fiscalmente residenti in Italia;
- (b) Cessioni di Partecipazioni Qualificate, sono sommate algebricamente, per il 49,72% del loro ammontare, alla corrispondente quota delle minusvalenze realizzate tramite la Cessione di Partecipazioni Qualificate. Se le plusvalenze sono superiori alle minusvalenze, l’eccedenza concorre alla formazione del reddito imponibile complessivo del contribuente. Se le minusvalenze sono superiori alle plusvalenze, l’eccedenza è riportata in deduzione, fino a concorrenza del 49,72% dell’ammontare delle plusvalenze realizzate nei periodi d’imposta successivi, ma non oltre il quarto, a condizione che siano indicate nella dichiarazione dei redditi relativa al periodo d’imposta nel quale le minusvalenze sono realizzate.

Resta comunque fermo, ove applicabile, il regime di esenzione da imposizione eventualmente previsto dalle convenzioni internazionali contro le doppie imposizioni.

Relativamente ai soggetti non residenti che detengono la partecipazione attraverso una stabile organizzazione in Italia, tali somme concorrono alla formazione del reddito della stabile organizzazione secondo il regime impositivo previsto per le plusvalenze realizzate da società di capitali fiscalmente residenti in Italia.

G) Tassa sui contratti di borsa

Il Decreto Legge n. 248 del 31 dicembre 2007, convertito dalla Legge n. 31 del 28 febbraio 2008, ha abrogato la tassa sui contratti di borsa, disciplinata dal R.D. 30 dicembre 1923, n. 3278, come modificato dall'articolo 1 del Decreto Legislativo n. 435 del 21 novembre 1997.

H) Imposta di successione e donazione

Il Decreto Legge n. 262 del 3 ottobre 2006, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 286 del 24 novembre 2006, ha nuovamente introdotto l'imposta sulle successioni e donazioni su trasferimenti di beni e diritti per causa di morte, per donazione o a titolo gratuito e sulla costituzione di vincoli di destinazione. Per quanto non disposto dai commi da 47 a 49 e da 51 a 54 dell'allegato della Legge n. 286 del 24 novembre 2006, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui al Decreto Legislativo n. 346 del 31 ottobre 1990, nel testo vigente alla data del 24 ottobre 2001.

I trasferimenti di beni e diritti per causa di morte sono soggetti all'imposta sulle successioni, e le donazioni e gli atti di trasferimento a titolo gratuito di beni e diritti e la costituzione di vincoli di destinazione di beni sono soggetti all'imposta sulle donazioni con le seguenti aliquote sul valore complessivo netto dei beni:

- per i beni ed i diritti devoluti a favore del coniuge e dei parenti in linea retta, l'aliquota è del 4%, con una franchigia di Euro 1.000.000 per ciascun beneficiario;
- per i beni ed i diritti devoluti a favore degli altri parenti fino al quarto grado e degli affini in linea retta, nonché degli affini in linea collaterale fino al terzo grado, l'aliquota è del 6% (con franchigia pari ad Euro 100.000 per i soli fratelli e sorelle);
- per i beni ed i diritti devoluti a favore di altri soggetti, l'aliquota è dell'8% (senza alcuna franchigia).

Si precisa che, se il beneficiario è un portatore di handicap riconosciuto grave ai sensi della Legge n. 104 del 5 febbraio 1992, l'imposta si applica esclusivamente sulla parte del valore del bene che supera l'ammontare di Euro 1.500.000 a prescindere dall'esistenza o dal grado del rapporto di parentela o affinità esistente tra il de cuius o il donante e il beneficiario.

Subordinatamente al soddisfacimento di determinate condizioni, non sono soggetti all'imposta di successione e donazione i trasferimenti delle Azioni rappresentativi di una partecipazione di controllo, ai sensi dell'art. 2359, primo comma, del codice civile.

5 CONDIZIONI DELL'OFFERTA

5.1 Condizioni, statistiche relative all'Offerta, calendario previsto e modalità di sottoscrizione dell'Offerta

5.1.1 Condizioni alle quali l'Offerta è subordinata

L'Offerta non è subordinata ad alcuna condizione.

5.1.2 Ammontare totale dell'Offerta

L'Offerta ha ad oggetto massime n. 46.945.483 Nuove Azioni, del valore nominale di Euro 0,50 ciascuna, godimento a far data dall'1 gennaio 2010, da offrirsi in opzione agli azionisti dell'Emittente nel rapporto di n. 1 Nuova Azione ogni n. 3 Azioni, ai sensi dell'articolo 2441, comma primo, del codice civile, al Prezzo di Offerta di Euro 0,75 per ciascuna Nuova Azione.

Il controvalore massimo dell'Offerta è, pertanto, pari ad Euro 35.209.112.

5.1.3 Periodo di validità dell'Offerta e modalità di sottoscrizione

L'Offerta si svolgerà secondo il seguente calendario indicativo:

Inizio del Periodo di Offerta e primo giorno di negoziazione dei diritti di opzione	8 novembre 2010
Ultimo giorno di negoziazione dei diritti di opzione	19 novembre 2010
Termine del Periodo di Offerta e termine ultimo per il pagamento delle Nuove Azioni	26 novembre 2010
Comunicazione dei risultati dell'Offerta	Entro 5 giorni dal termine del Periodo di Offerta

Si rende noto che il calendario dell'Offerta è indicativo e potrebbe subire modifiche al verificarsi di eventi e circostanze indipendenti dalla volontà dell'Emittente, ivi inclusi particolari condizioni di volatilità dei mercati finanziari, che potrebbero pregiudicare il buon esito dell'Offerta. Eventuali modifiche del Periodo di Offerta saranno comunicate al pubblico con apposito avviso da pubblicarsi con le stesse modalità di diffusione del Prospetto Informativo. Resta comunque inteso che l'inizio dell'Offerta avverrà entro e non oltre un mese dalla data di rilascio del provvedimento di autorizzazione alla pubblicazione del Prospetto Informativo da parte di Consob.

I diritti di opzione non esercitati entro il 26 novembre 2010 saranno offerti in borsa dall'Emittente, per almeno cinque giorni di mercato aperto, ai sensi dell'articolo 2441, comma terzo, del codice civile.

L'adesione all'Offerta avverrà mediante sottoscrizione di moduli appositamente predisposti dagli intermediari autorizzati aderenti al sistema di gestione accentrata gestito da Monte Titoli, i quali conterranno almeno gli elementi di identificazione dell'Offerta e le seguenti informazioni riprodotte con carattere che ne consenta una agevole lettura:

- l'avvertenza che l'aderente può ricevere gratuitamente copia del Prospetto Informativo;
- il richiamo alla Sezione "Fattori di Rischio" nell'introduzione del Prospetto Informativo.

Presso la sede legale, la direzione generale e sede amministrativa dell'Emittente, nonché sul sito *internet* della Società www.premuda.net, sarà inoltre disponibile, per gli intermediari che ne facessero richiesta, un facsimile di modulo di sottoscrizione.

L'Emittente non risponde di eventuali ritardi imputabili agli intermediari autorizzati aderenti al sistema di gestione accentrata di Monte Titoli nell'esecuzione delle disposizioni impartite dai richiedenti in relazione all'adesione all'Offerta. La verifica e la regolarità delle adesioni pervenute agli intermediari autorizzati aderenti al sistema di gestione accentrata di Monte Titoli sarà effettuata dagli stessi.

5.1.4 Revoca o sospensione dell'Offerta

L'Offerta sarà irrevocabile dalla data di deposito presso il Registro delle Imprese di Trieste del corrispondente avviso, ai sensi dell'articolo 2441, comma secondo, del codice civile.

Qualora non dovesse essere effettuato tale deposito e conseguentemente non si desse esecuzione all'Offerta nei termini previsti nel Prospetto Informativo, di tali circostanze ne verrà data comunicazione al pubblico e a Consob, con le modalità previste dal Regolamento Emittenti, entro il giorno di borsa aperta antecedente a quello previsto per l'inizio del Periodo di Offerta, nonché mediante apposito avviso pubblicato su un quotidiano a diffusione nazionale e contestualmente trasmesso a Consob entro il giorno antecedente quello previsto per l'inizio del Periodo di Offerta.

5.1.5 Possibilità di riduzione della sottoscrizione e modalità di rimborso dell'ammontare eccedente

Non è prevista la possibilità per i sottoscrittori di ridurre, neanche parzialmente, la propria sottoscrizione.

5.1.6 Ammontare minimo e massimo della sottoscrizione

L'Offerta è destinata a tutti gli azionisti ordinari e di risparmio dell'Emittente senza alcuna limitazione quantitativa, nel rapporto di n. 1 Nuova Azione ogni 3 Azioni di qualsiasi categoria possedute.

5.1.7 Periodo durante il quale una sottoscrizione può essere ritirata

L'adesione all'Offerta non può essere sottoposta a condizioni ed è irrevocabile, salvo il verificarsi dell'ipotesi di cui al combinato disposto degli articoli 94, settimo comma, e 95-bis del TUF, che prevedono il caso di pubblicazione di un supplemento al prospetto informativo in pendenza di offerta secondo le modalità di cui all'articolo 9 del Regolamento Emittenti. In tale ipotesi, i sottoscrittori che avessero già aderito all'Offerta e, quindi, sottoscritto le Nuove Azioni, potranno esercitare il diritto di revocare la loro adesione entro il termine che sarà stabilito nel supplemento, ma che in ogni caso non potrà essere inferiore a due giorni lavorativi a decorrere dalla pubblicazione del supplemento al Prospetto Informativo.

5.1.8 Modalità e termini per il pagamento e la consegna delle Nuove Azioni

Il pagamento integrale delle Nuove Azioni dovrà essere effettuato all'atto della sottoscrizione delle stesse, presso l'intermediario autorizzato presso il quale è stata presentata la richiesta di sottoscrizione. Nessun onere o spesa accessoria è prevista da parte dell'Emittente a carico del sottoscrittore.

Le Nuove Azioni sottoscritte entro la fine del Periodo di Offerta saranno messe a disposizione sui conti degli intermediari autorizzati aderenti al sistema di gestione accentrata di Monte Titoli nello stesso giorno, a partire dal 29 novembre 2010, in cui Premuda avrà evidenza della disponibilità degli importi pagati per la sottoscrizione delle stesse, fatti salvi eventuali ritardi non dipendenti dalla volontà dell'Emittente; le Nuove Azioni saranno comunque messe a disposizione degli aventi diritto per il tramite degli intermediari autorizzati aderenti al sistema di gestione accentrata di Monte Titoli, entro il decimo giorno di mercato aperto successivo al termine del Periodo di Offerta.

Entro il mese successivo alla scadenza del Periodo di Offerta, l'Emittente offrirà sull'MTA per almeno cinque giorni di mercato aperto – ai sensi dell'articolo 2441, comma terzo, del codice civile – gli eventuali diritti di opzione non esercitati.

Le Nuove Azioni sottoscritte entro la fine dell'Offerta in Borsa sull'MTA dei diritti inoptati saranno messe a disposizione degli aventi diritto per il tramite degli intermediari autorizzati aderenti al sistema di gestione accentrata di Monte Titoli, entro il decimo giorno di mercato aperto successivo al termine ultimo dell'Offerta in Borsa dei diritti inoptati.

5.1.9 Tempi e modalità di pubblicazione dei risultati dell'Offerta

Trattandosi di un'Offerta in Opzione, il soggetto tenuto a comunicare al pubblico e alla Consob i risultati della sollecitazione è l'Emittente.

La comunicazione dei risultati dell'Offerta verrà effettuata entro cinque giorni lavorativi dalla conclusione del Periodo di Offerta, mediante apposito comunicato.

Entro il mese successivo alla scadenza del Periodo di Offerta, l'Emittente offrirà sull'MTA per almeno cinque giorni di mercato aperto – ai sensi dell'articolo 2441, comma terzo, del codice civile – gli eventuali diritti di opzione non esercitati. Entro il giorno precedente l'inizio dell'offerta sull'MTA dei diritti di opzione non esercitati, sarà pubblicato su almeno un quotidiano a diffusione nazionale un avviso con l'indicazione del numero dei diritti di opzione non esercitati da offrire sull'MTA ai sensi dell'articolo 2441, comma terzo, del codice civile, e delle date delle riunioni in cui l'offerta sarà effettuata.

La pubblicazione dei risultati definitivi dell'Offerta sarà effettuata, mediante apposito comunicato, entro cinque giorni lavorativi dalla conclusione del periodo di Offerta in Borsa dei diritti di opzione non esercitati, ai sensi dell'articolo 2441, comma terzo, del codice civile.

5.1.10 Diritti di prelazione e di opzione

Lo Statuto dell'Emittente non prevede diritti di prelazione sulle Nuove Azioni.

I diritti di opzione dovranno essere esercitati, a pena di decadenza, durante il Periodo di Offerta dall'8 novembre 2010 al 26 novembre 2010 compresi.

I diritti di opzione saranno negoziabili sull'MTA dall'8 novembre 2010 al 19 novembre 2010 compresi.

I diritti di opzione non esercitati entro il 26 novembre 2010 compreso saranno offerti dall'Emittente sull'MTA, ai sensi dell'articolo 2441, comma terzo, del codice civile.

5.2 Piano di ripartizione ed assegnazione

5.2.1 Destinatari e mercati dell'Offerta

L'Offerta è rivolta, indistintamente e a parità di condizioni, a tutti gli azionisti ordinari e di risparmio dell'Emittente senza limitazioni o esclusioni del diritto di opzione ed è promossa esclusivamente sul mercato italiano. Essa, quindi, non è non sarà rivolta a soggetti residenti negli Stati Uniti d'America, in Canada, in Giappone ed in Australia – nonché in qualsiasi altro Paese nel quale la promozione dell'Offerta non sia consentita in assenza di autorizzazioni da parte delle competenti autorità locali o sia in violazione di norme o regolamenti locali (i “**Paesi Esclusi**”) – con alcun mezzo, non utilizzando quindi né i servizi postali, né alcun altro strumento di comunicazione o di commercio interno o internazionale (ivi inclusi, a titolo esemplificativo, la rete postale, il fax, il telex, la posta elettronica, il telefono ed *internet*) dei Paesi Esclusi, né attraverso alcuno dei mercati regolamentati nazionali dei Paesi Esclusi, né in alcun altro modo. Ogni adesione alla presente Offerta posta in essere, direttamente o indirettamente, in violazione delle limitazioni di cui sopra sarà considerata non valida.

Le Nuove Azioni e i relativi diritti di opzione non sono stati né saranno registrati ai sensi del “United States Securities Act” del 1933 e successive modificazioni, né ai sensi delle corrispondenti normative in vigore negli altri Paesi Esclusi.

5.2.2 Impegni a sottoscrivere le Nuove Azioni

Si rinvia a quanto specificato alla Sezione Seconda, Capitolo 5, Paragrafo 5.4.3.

5.2.3 Informazioni da comunicare prima dell'assegnazione

Vista la natura dell'Offerta in Opzione, non sono previste comunicazioni ai sottoscrittori prima dell'assegnazione delle Nuove Azioni.

5.2.4 Procedura per la comunicazione ai sottoscrittori dell'ammontare assegnato

La comunicazione di avvenuta assegnazione delle Nuove Azioni verrà effettuata alla rispettiva clientela dagli intermediari autorizzati aderenti al sistema di gestione accentrata gestito da Monte Titoli.

5.2.5 Over allotment e Greenshoe

Non applicabile alla presente Offerta

5.3 Fissazione del Prezzo di Offerta

5.3.1 Prezzo di Offerta

Il Prezzo di Offerta delle Nuove Azioni è stato determinato dal consiglio di amministrazione della Società con deliberazione in data 31 marzo 2010 come integrata in data 27 agosto 2010 nella misura di Euro 0,75 per ciascuna Nuova Azione (di cui Euro 0,25 a titolo di sovrapprezzo). Nella determinazione del Prezzo di Offerta, il consiglio di amministrazione ha tenuto conto, tra l'altro, delle condizioni di mercato e dell'andamento dei corsi di borsa del titolo Premuda al momento della determinazione del Prezzo di Offerta.

Nessun onere o spesa accessoria è prevista a carico del sottoscrittore.

5.3.2 Procedura per la comunicazione del Prezzo di Offerta

Il Prezzo di Offerta, pari ad Euro 0,75 per ciascuna Nuova Azione, è stato comunicato al mercato mediante comunicati stampa diffusi al termine del consiglio di amministrazione del 31 marzo 2010 e del consiglio di amministrazione del 27 agosto 2010 ed è indicato nel Prospetto Informativo.

5.3.3 Limitazione del diritto di opzione

Le Nuove Azioni sono offerte in opzione agli azionisti ordinari e di risparmio dell'Emittente ai sensi dell'articolo 2441 del codice civile e non vi sono limitazioni all'esercizio di tale diritto da parte degli azionisti.

5.3.4 Eventuale differenza tra il Prezzo di Offerta delle Nuove Azioni e il prezzo delle azioni pagato nel corso dell'anno precedente o da pagare da parte dei membri degli organi amministrativi, direzione, vigilanza, principali dirigenti o persone affiliate

Per quanto a conoscenza dell'Emittente, nel corso dell'esercizio 2009, i componenti degli organi di amministrazione, direzione, vigilanza e gli alti dirigenti o persone strettamente legate agli stessi non hanno acquistato Azioni.

5.4 Collocamento e sottoscrizione

5.4.1 Indicazione dei responsabili del collocamento dell'Offerta e dei collocatori

Le Nuove Azioni sono offerte in opzione direttamente dall'Emittente.

Trattandosi di un'Offerta in Opzione ai sensi dell'articolo 2441, comma primo, del codice civile, non è previsto un responsabile del collocamento né è previsto un consorzio di collocamento.

5.4.2 Denominazione e indirizzo degli organismi incaricati del servizio finanziario e degli agenti depositari in ogni paese

Le richieste di sottoscrizione delle Nuove Azioni devono essere trasmesse tramite gli intermediari autorizzati aderenti al sistema di gestione accentrata di Monte Titoli.

5.4.3 Impegni di sottoscrizione

In data 21 luglio 2010 la controllante Investimenti Marittimi, che detiene il 78,88% del capitale sociale con diritto di voto (pari al 78,84% dell'intero capitale sociale), ha manifestato la volontà di non sottoscrivere in via diretta i diritti di opzione ad essa spettanti. Investimenti Marittimi ha comunicato di avere in pari data sottoscritto con i propri soci accordi che prevedono l'impegno in capo a questi ultimi ad acquistare i predetti diritti di opzione in proporzione alle partecipazioni da questi ultimi detenute in Investimenti Marittimi stessa. Gli acquisti avverranno a prezzi di mercato entro tre giorni di borsa aperta a partire dalla data di inizio del periodo di negoziazione dei diritti.

In base a tali accordi:

- i soci Assicurazioni Generali e Duferco Italia Holding, per l'intera quantità dei diritti di opzione acquisiti, hanno assunto l'impegno (i) ad esercitare i diritti di opzione sottoscrivendo le Nuove Azioni e/o (ii) a cederli a loro volta a terzi, subordinatamente all'assunzione di un impegno irrevocabile di esercizio dei medesimi diritti di opzione da parte di questi ultimi;
- il socio Navigazione Italiana, limitatamente al 50% dei diritti di opzione acquisiti, ha assunto l'impegno (i) ad esercitare i diritti di opzione sottoscrivendo le Nuove Azioni e/o (ii) a cederli a sua volta a terzi, subordinatamente all'assunzione di un impegno irrevocabile di esercizio dei medesimi diritti di opzione da parte di questi ultimi. Il residuo 50% dei diritti di opzione acquisiti da Navigazione Italiana rimane nella libera disponibilità della stessa.

Gli impegni a sottoscrivere e/o a far sottoscrivere Nuove Azioni Premuda da parte dei Soci di Investimenti Marittimi sono di seguito riepilogati.

Sottoscrittori	N. Nuove Azioni da sottoscrivere	Incidenza sul controvalore massimo dell'Aumento di Capitale
Navigazione Italiana	11.103.324	23,65%
Assicurazioni Generali	11.103.324	23,65%
Duferco Italia Holding	3.701.108	7,88%
Totale	25.907.756	55,18%

Si segnala che, in caso di integrale sottoscrizione dell'Aumento di Capitale, la partecipazione detenuta da Investimenti Marittimi, nel capitale della Società si ridurrà dal 78,88% al 59,15% del capitale con diritto di voto (dal 78,84% al 59,13% dell'intero capitale sociale).

In aggiunta a quanto precede, in data 15 ottobre 2010, l'Emittente ha sottoscritto con Banca Popolare di Milano un accordo di garanzia relativo alla sottoscrizione di massime n. 13.500.000 Nuove Azioni, pari al 28,75% del controvalore massimo dell'Aumento di Capitale, per un controvalore totale massimo di Euro 10.125.000, nel caso in cui le stesse non risultassero sottoscritte all'esito dell'eventuale Offerta in Borsa dei diritti inoptati.

L'Impegno dei Soci di Investimenti Marittimi congiuntamente all'impegno di Banca Popolare di Milano copriranno l'83,94% dell'Offerta, ossia complessive massime n. 39.407.756 Nuove Azioni, per un controvalore massimo di Euro 29.555.817.

L'efficacia dell'impegno di Banca Popolare di Milano è subordinata, inter alia, all'integrale adempimento degli obblighi di sottoscrizione da parte dei Soci di Investimenti Marittimi. L'accordo di garanzia contiene, secondo la prassi nazionale e internazionale, usuali dichiarazioni, garanzie, impegni

e clausole di indennizzo dell'Emittente nonché clausole che daranno la facoltà a Banca Popolare di Milano, di recedere dagli impegni di garanzia di cui all'accordo qualora, tra l'altro: (a) una o più delle dichiarazioni e garanzie di cui all'accordo non siano o non risultino più, a giudizio in buona fede di Banca Popolare di Milano, veritiere e/o complete e/o corrette per qualunque aspetto al fine del buon esito dell'Offerta, ovvero (b) dovessero verificarsi circostanze straordinarie così come previste dalla prassi domestica e/o internazionale, quali, inter alia, eventi eccezionali comportanti mutamenti sostanzialmente negativi nella situazione politica, finanziaria, economica, valutaria, normativa o di mercato a livello nazionale od internazionale, tali, a giudizio in buona fede di Banca Popolare di Milano, da sconsigliare o rendere pregiudizievole l'esecuzione dell'Offerta, ovvero (c) si verificino gravi violazioni o inadempimenti da parte dell'Emittente degli impegni assunti ai sensi dell'accordo di garanzia.

La seguente tabella illustra la compagine azionaria dell'Emittente nell'ipotesi di integrale sottoscrizione dell'Aumento di Capitale e nel presupposto che i Soci di Investimenti Marittimi sottoscrivano direttamente le azioni di rispettiva pertinenza di cui agli impegni precedentemente illustrati e che Banca Popolare di Milano sia chiamata a sottoscrivere integralmente la quota di Aumento di Capitale dalla stessa garantita.

Azionisti	N. di Azioni ordinarie detenute ante Aumento di Capitale	% del capitale sociale con diritto di voto ante Aumento di Capitale	N. di Azioni ordinarie detenute post Aumento di Capitale	% del capitale sociale con diritto di voto post Aumento di Capitale
Investimenti Marittimi	111.033.237	78,88%	111.033.237	59,15%
Navigazione Italiana	-	-	11.103.324	5,92%
Assicurazioni Generali	-	-	11.103.324	5,92%
Duferco Italia Holding	-	-	3.701.108	1,97%
Banca Popolare di Milano	-	-	13.500.000	7,19%
Altri azionisti	29.728.270	21,12%	37.265.997	19,85%
Totale	140.761.507	100,00%	187.706.990	100,00%

In tale ipotesi, Navigazione Italiana (controllante di Investimenti Marittimi con una quota del 60%) verrebbe a controllare complessivamente, direttamente ed indirettamente, una partecipazione in azioni ordinarie Premuda pari al 65,07% del capitale con diritto di voto (65,03% dell'intero capitale sociale).

Alla Data del Prospetto Informativo, Duferco Italia Holding è controllata, ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, da Duferco Participations Holding Ltd.

5.4.4 Data di stipula degli accordi di sottoscrizione

Si veda la Sezione Seconda, Capitolo 5, Paragrafo 5.4.3.

6 AMMISSIONE ALLA NEGOZIAZIONE E MODALITÀ DI NEGOZIAZIONE

6.1 Ammissione alle negoziazioni

Le Nuove Azioni saranno ammesse alle negoziazioni sull'MTA, al pari delle Azioni Premuda in circolazione.

L'Aumento di Capitale prevede l'emissione di massime n. 46.945.483 Nuove Azioni, che rappresentano una quota percentuale massima superiore al 10% del numero di azioni ordinarie dell'Emittente della stessa classe già ammesse alla negoziazione.

Pertanto, ai sensi dell'articolo 57, comma 1, lett. a), del Regolamento Emittenti, il Prospetto Informativo costituisce anche prospetto di quotazione delle Nuove Azioni rivenienti dall'Aumento di Capitale.

6.2 Altri mercati regolamentati

Alla Data del Prospetto Informativo, le azioni ordinarie dell'Emittente sono negoziate esclusivamente sull'MTA.

6.3 Altre operazioni

Non sono previste in prossimità dell'Offerta altre operazioni di sottoscrizione o di collocamento privato di Azioni Premuda.

6.4 Intermediari nelle operazioni sul mercato secondario

Alla Data del Prospetto Informativo non sono stati conferiti ad intermediari finanziari incarichi sul mercato secondario.

6.5 Stabilizzazione

Non è previsto lo svolgimento di alcuna attività di stabilizzazione da parte dell'Emittente o di soggetti dallo stesso incaricati.

7 POSSESSORI DI STRUMENTI FINANZIARI CHE PROCEDONO ALLA VENDITA

Le Nuove Azioni sono offerte direttamente dall'Emittente e, pertanto, per tutte le informazioni riguardanti la Società ed il Gruppo, si rinvia ai dati e alle informazioni già fornite nella Nota di Sintesi e nella Sezione Prima del Prospetto Informativo.

8 SPESE LEGATE ALL'OFFERTA

8.1 Proventi netti totali e stima delle spese totali legate all'Offerta

I proventi netti derivanti dall'Aumento di Capitale (in caso di integrale sottoscrizione) sono stimati in circa Euro 34,6 milioni.

L'ammontare complessivo delle spese potrà essere pari a circa massimi Euro 600.000, comprensivi di spese per consulenza, spese vive e commissioni.

9 DILUIZIONE

9.1 Ammontare e percentuale della diluizione immediata derivante dall'Offerta

Nel caso di mancato integrale esercizio dei diritti di opzione loro spettanti e di integrale sottoscrizione dell'Aumento di Capitale, gli azionisti dell'Emittente titolari di azioni ordinarie che non sottoscrivessero la quota loro spettante subirebbero una diluizione massima della loro partecipazione, in termini percentuali sul capitale sociale, pari al 25%.

Per quanto riguarda gli azionisti di risparmio, l'attribuzione a questi ultimi del diritto di opzione per sottoscrivere azioni ordinarie determina un effetto diluitivo delle partecipazioni detenute dagli azionisti titolari di azioni ordinarie che, peraltro, considerata la ridotta quantità di azioni di risparmio presenti alla Data del Prospetto Informativo, è di non apprezzabile entità.

10 INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

10.1 Indicazioni di altre informazioni contenute nella presente Sezione sottoposte a revisione o a revisione limitata da parte di revisori legali dei conti

La Sezione Seconda non contiene informazioni aggiuntive rispetto a quelle contenute nella Sezione Prima, che sono state sottoposte a revisione o a revisione limitata da parte dei revisori legali dei conti.

10.2 Pareri o relazioni degli esperti

Nella Sezione Seconda non sono inseriti pareri o relazioni di esperti.

10.3 Informazioni provenienti da terzi

Nella Sezione Seconda non sono inserite informazioni provenienti da terzi.

[QUESTA PAGINA È STATA LASCIATA VOLUTAMENTE BIANCA]