



IL CDA FINCANTIERI APPROVA I RISULTATI AL 30 SETTEMBRE 2015

- Ordini acquisiti: 4.852 milioni di euro (4.247 milioni di euro al 30 settembre 2014)

- **Carico di lavoro (backlog): 11.558 milioni di euro** (9.472 milioni di euro al 30 settembre 2014)
- **Ricavi: 3.032 milioni di euro** (2.935 milioni di euro al 30 settembre 2014)
- **EBITDA: 6 milioni di euro** (207 milioni di euro al 30 settembre 2014) di cui 26 milioni di euro del segmento Shipbuilding, -16 milioni di euro del segmento Offshore e 19 milioni di euro del segmento Sistemi, Componenti e Servizi; **EBITDA margin consolidato dello 0,2%** (7,1% al 30 settembre 2014)
- **EBIT: negativo per 74 milioni di euro** (positivo per 132 milioni di euro al 30 settembre 2014) con un **EBIT margin negativo del 2,4%** (+4,5% al 30 settembre 2014)
- **Risultato del periodo di pertinenza del Gruppo¹: negativo per 96 milioni di euro** (positivo per 42 milioni di euro al 30 settembre 2014). Il dato si sarebbe attestato a -73 milioni di euro (+67 milioni al 30 settembre 2014) senza gli effetti di oneri estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti
- **Free cash flow: negativo per 523 milioni di euro** (negativo per 419 milioni di euro al 30 settembre 2014)
- **Posizione finanziaria netta²: negativa per 506 milioni di euro** (positiva per 44 milioni di euro al 31 dicembre 2014), riflette la dinamica tipica del capitale circolante a pochi mesi dalla consegna di ben 4 navi da crociera (nel primo semestre 2016)
- **Capitale di esercizio netto: positivo per 431 milioni di euro** (positivo per 69 milioni di euro al 31 dicembre 2014), di cui **construction loans per 995 milioni di euro** (847 milioni di euro al 31 dicembre 2014)
- **Investimenti: 106 milioni di euro** (110 milioni di euro al 30 settembre 2014)
- **Piano Industriale di Gruppo con obiettivi economico-finanziari di breve e medio termine**, che terrà conto dell'esito delle rilevanti trattative commerciali in corso che avranno effetti, tra l'altro, anche sui piani produttivi del Gruppo, sarà presentato con l'approvazione del bilancio consolidato dell'esercizio che chiuderà al 31 dicembre 2015

Nel segmento Shipbuilding carico di lavoro particolarmente sfidante caratterizzato da un numero eccezionale di prototipi di navi da crociera, distribuiti su diversi clienti, acquisiti durante gli anni della crisi del settore crocieristico a condizioni di prezzo fortemente depresse e le cui consegne sono concentrate nel biennio 2015-2016. Conseguente sovraccarico delle strutture di ingegneria che non hanno trovato adeguato supporto dall'indotto quasi azzerato dalla crisi e penalizzazione del margine EBITDA nel corso del terzo trimestre 2015, data la tipica concentrazione dei costi negli ultimi mesi di allestimento. In questo contesto, è stata attivata una task force per la gestione delle modifiche progettuali in produzione e per l'utilizzo di **strutture di progettazione e produzione di VARD**, e sono state intraprese specifiche iniziative finalizzate alla **ricostituzione del network di subfornitura** e all'avvio di **progetti di miglioramento dei sistemi tecnici dell'ingegneria e dei sistemi di pianificazione della produzione**.

- **Nel segmento Offshore situazione di mercato profondamente deteriorata a livello globale**, con conseguente avvio da parte di VARD di **programmi di riorganizzazione delle operations**, in particolare nei cantieri rumeni e norvegesi, volti a una riduzione strutturale della base costi e all'accelerazione delle **azioni per lo sviluppo di sinergie con le attività italiane** del business navi da crociera, finalizzati ad aumentarne in modo strutturale la capacità produttiva. Inoltre, al fine di risolvere definitivamente le perduranti **problematiche operative in Brasile**, in parte legate all'attuale **difficile contesto politico-economico del paese**, sono in fase di studio diverse opzioni strategiche.
- **Importanti accordi commerciali in ambito navi da crociera e navi militari**, con un **carico di lavoro** e un **portafoglio ordini** che, includendo sia i contratti firmati sia gli accordi in fase di finalizzazione che la Società ritiene di formalizzare in larga parte entro l'approvazione del bilancio 2015, hanno raggiunto un **livello rispettivamente di circa 19,8 e 26 miliardi di euro**³.
- In corso di elaborazione il **Piano Industriale** che terrà conto dell'esito delle rilevanti **trattative commerciali in corso** e **dei conseguenti piani produttivi** ed esplicherà le **modalità di risoluzione delle criticità** citate e gli **obiettivi economico-finanziari di breve e medio termine**. Illustrerà inoltre le azioni per **sviluppare ulteriormente le sinergie tra Fincantieri e VARD** e proseguire la **strategia di internalizzazione** delle attività ad **alto valore aggiunto**.

Monfalcone, 10 novembre 2015 – Il Consiglio di Amministrazione di **FINCANTIERI S.p.A.** (“Fincantieri” o la “Società”), riunito sotto la presidenza di Vincenzo Petrone, ha esaminato e approvato il **Resoconto intermedio di gestione al 30 settembre 2015**.

A margine della riunione del Consiglio di Amministrazione **Giuseppe Bono, Amministratore Delegato di Fincantieri**, ha commentato: *“L'andamento della gestione nei primi nove mesi del 2015 riflette il forte incremento dell'attività produttiva e di progettazione. Tale incremento è conseguenza dell'importante crescita del portafoglio ordini. Tuttavia, il peso degli ordinativi di navi prototipo, acquisiti a bassa marginalità nella fase più acuta della crisi per sostenere l'attività produttiva, ha penalizzato la redditività del Gruppo. A ciò si sono aggiunti gli effetti della crisi del settore Oil&Gas, causata dalla non prevedibile discesa del prezzo del petrolio, e il perdurare delle difficoltà di Vard in Brasile, legate anche alla situazione economica e politica del Paese.*

A fronte di queste criticità Fincantieri sta lavorando a un Piano industriale, che sarà definito con la presentazione del bilancio 2015, finalizzato a un adeguato ritorno per gli azionisti. Le direttrici principali del Piano saranno improntate ad interventi di carattere organizzativo per migliorare l'efficienza operativa e alla rinnovata attenzione al mercato remunerativo dell'after-sale, che garantisce all'azienda una crescita più stabile e diversificata, unitamente alla costante innovazione di prodotto e di processo. Per quanto riguarda Vard, il Piano prevederà un ulteriore sviluppo delle sinergie produttive e ingegneristiche con Fincantieri e la risoluzione definitiva delle criticità in Brasile. Nel frattempo prosegue l'impegno per definire importanti commesse, come l'accordo con Carnival dello scorso marzo, che una volta finalizzate garantiranno un backlog di grande rilevanza e una visibilità di lungo periodo sui ricavi. Infine, particolare attenzione dedicheremo al personale, per il maggiore coinvolgimento dello stesso nell'attività operativa, anche attraverso innovativi strumenti incentivanti.”

Bono ha poi concluso: *“Desidero ringraziare per l'opera svolta, insieme al Consiglio di Amministrazione e all'azienda tutta, il dottor Andrea Mangoni, al quale formulo i migliori auguri per i nuovi passaggi professionali”.*

* * *

Andamento operativo del Gruppo nei primi nove mesi del 2015

I primi nove mesi del 2015 hanno registrato un livello di nuovi **ordini** pari a 4,9 miliardi di euro rispetto a 4,2 miliardi di

euro del corrispondente periodo del 2014, con un *book to bill ratio* (nuovi ordini/ricavi) pari a 1,6 (1,5 al 30 settembre 2014).

Negli ordini complessivi, il segmento Shipbuilding pesa per l'85% (73% al 30 settembre 2014), il segmento Offshore per il 6% (25% al 30 settembre 2014), il segmento Sistemi, Componenti e Servizi per il 10% (4% al 30 settembre 2014). Gli ordini acquisiti dalla Capogruppo FINCANTIERI S.p.A. sono stati l'86% del totale (62% al 30 settembre 2014).

Nel **segmento Shipbuilding**, nell'area di business delle navi militari, si segnalano gli ordini acquisiti per le 8 unità navali (6 pattugliatori polivalenti di altura, 1 unità di supporto logistico e 1 unità anfibia multiruolo) del programma di rinnovo della flotta della Marina Militare, l'ordine per la costruzione della nona e della decima unità FREMM (Fregata Europea Multi Missione) a completamento della fornitura alla Marina Militare di una serie di 10 unità, oltre all'ordine per una unità Littoral Combat Ship (LCS 21) ed al finanziamento anticipato di un'altra unità (LCS 23) nell'ambito del programma in essere con la US Navy. L'accordo prevede inoltre un'opzione per un'ulteriore unità, la LCS 25, che sarà finanziata nel 2016 e che va ad aggiungersi alle 10 del contratto originale garantendo piena continuità del programma.

Nel periodo, il Gruppo ha registrato inoltre un importante incremento del *soft backlog*, in particolare nell'area di business delle navi da crociera, con la firma dello storico accordo strategico con Carnival Corporation & plc, annunciato in data 27 marzo 2015, per 5 navi da crociera innovative da costruire nel periodo 2019-2022.

In particolare si tratta di 4 navi di grande dimensione, le più grandi mai costruite finora da Fincantieri, che stanno quindi richiedendo tempi adeguati per finalizzare i contratti attraverso una puntuale definizione tecnica e programmatica e di 1 nave ripetuta. Le intese prevedono, inoltre, opzioni per ulteriori navi da realizzare nei prossimi anni. L'accordo è soggetto a diverse condizioni, tra cui il finanziamento dell'armatore, ed è riflesso nel *soft backlog*. In tale contesto la Società opererà nei prossimi mesi al fine di verificare la fattibilità tecnica e la sostenibilità economico finanziaria del programma nel suo complesso.

Inoltre, si segnala la firma di una lettera di intenti vincolante, sottoscritta con Virgin Cruises, brand del Gruppo Virgin e nuovo operatore del comparto crocieristico, per la costruzione di 3 navi da crociera. La finalizzazione degli accordi è soggetta al soddisfacimento di alcune condizioni e pertanto il relativo valore al 30 settembre è stato ricompreso nel *soft backlog*.

Per quanto riguarda il **segmento Offshore** il persistere della riduzione del prezzo del petrolio, registrata già a partire dalla seconda metà del 2014, ha profondamente alterato le previsioni di spesa da parte delle società di esplorazione e produzione petrolifera, che hanno ridotto gli investimenti attesi e avviato programmi di riduzione costi. Di conseguenza, anche nei primi nove mesi del 2015, si è registrato un valore di nuovi ordinativi acquisiti molto limitato, pari a 299 milioni di euro (3 OSCV, 1 Stern trawler e 1 Coastalfishing vessel) rispetto a 1.081 milioni di euro nello stesso periodo del 2014.

Nei primi nove mesi del 2015 il **segmento Sistemi, Componenti e Servizi** ha visto la finalizzazione di un significativo ammontare di ordini per 473 milioni di euro rispetto a 168 milioni di euro nei primi nove mesi del 2014, in parte riconducibili al programma di rinnovo della flotta della Marina Militare e al contratto con la Guardia Costiera del Bangladesh (BCG), per la fornitura di 4 corvette della Classe "Minerva" della Marina Militare da ammodernare e trasformare in Offshore Patrol Vessels (OPV) e del relativo supporto logistico integrato.

Il **carico di lavoro** (*backlog*) del Gruppo al 30 settembre 2015 è risultato pari a 11,6 miliardi di euro (9,5 miliardi di euro nei nove mesi del 2014) con uno sviluppo delle commesse in portafoglio previsto fino al 2025.

La crescita del *backlog* rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente conferma la capacità del Gruppo di finalizzare contratti in negoziazione, opzioni contrattuali e opportunità commerciali trasformandoli in carico di lavoro (se rapportato ai ricavi sviluppati nell'esercizio 2014, il *backlog* è pari a circa 2,6 anni di lavoro).

Si segnala, inoltre, che in data 13 marzo 2015 il Gruppo VARD ha risolto i contratti per la costruzione di due navi a seguito dell'ammissione a procedura concorsuale da parte delle società clienti che le avevano ordinate. Il valore delle stesse è stato escluso dal carico di lavoro al 30 settembre 2015.

Nel *backlog* complessivo, il segmento Shipbuilding pesa per l'82% (72% al 30 settembre 2014), il segmento Offshore per il 14% (26% al 30 settembre 2014), il segmento Sistemi, Componenti e Servizi per il 5% (3% al 30 settembre 2014).

Il *soft backlog*, che rappresenta il valore delle opzioni contrattuali e delle lettere d'intenti in essere, nonché delle commesse in corso di negoziazione non ancora riflesse nel carico di lavoro, è pari al 30 settembre 2015 a circa 8,2 miliardi di euro rispetto a 5,7 miliardi di euro al 30 settembre 2014, e include in particolare l'accordo strategico con Carnival Corporation & plc e l'accordo sottoscritto con Virgin Cruises.

Gli **Investimenti** effettuati nel corso dei primi nove mesi del 2015 ammontano a 106 milioni di euro, di cui 18 milioni di euro in attività immateriali (12 milioni di euro per progetti di sviluppo) e 88 milioni di euro in immobili, impianti e macchinari. Degli investimenti complessivi il 67% è stato effettuato dalla Capogruppo.

L'incidenza degli investimenti sui ricavi sviluppati da parte del Gruppo è pari al 3,5% nei primi nove mesi del 2015 rispetto al 3,7% nei nove mesi del 2014.

Gli investimenti del periodo si riferiscono prevalentemente alla realizzazione di nuove infrastrutture ed ammodernamenti tecnologici di costruzione dello scafo e di supporto logistico, volti a migliorare l'efficienza produttiva, attraverso il rafforzamento dei processi di automazione al fine di supportare i volumi produttivi, nonché a migliorare le condizioni di sicurezza e di rispetto delle normative in ambito ambientale all'interno dei siti produttivi. Sono inoltre proseguiti gli investimenti per lo sviluppo di nuove tecnologie, in particolare per quanto riguarda le navi da crociera.

Per quanto riguarda la ripartizione degli investimenti tra i diversi segmenti, il 70% si riferisce al segmento Shipbuilding (60% al 30 settembre 2014), il 22% al segmento Offshore (33% al 30 settembre 2014), il 4% al segmento Sistemi, Componenti e Servizi (3% al 30 settembre 2014) e il 4% alle Altre attività (4% al 30 settembre 2014).

Gli **organici di fine periodo** sono diminuiti da 21.689 unità al 31 dicembre 2014 (di cui 7.706 unità in Italia) a 20.868 unità al 30 settembre 2015 (di cui 7.733 unità in Italia). Tale effetto è riconducibile al decremento delle risorse impiegate nei cantieri della controllata VARD principalmente in Romania, a seguito degli interventi di riduzione costi conseguenti alla contrazione del carico di lavoro derivante dalla difficile situazione del mercato dell'Oil&Gas in cui opera la controllata.

Dati economico finanziari consolidati dei primi nove mesi del 2015

I **Ricavi e proventi** al 30 settembre 2015 ammontano a 3.032 milioni di euro, con un incremento di 97 milioni di euro (pari al 3,3%) rispetto a quelli dello stesso periodo del 2014. La variazione registrata è dovuta da un lato all'incremento dei ricavi del segmento Shipbuilding, in particolare dell'area di business navi da crociera, che ha raggiunto un peso pari al 38% dei ricavi complessivi del Gruppo (33% nello stesso periodo del 2014), e dall'altro alla riduzione dei ricavi del segmento Offshore.

Nei ricavi complessivi il segmento Shipbuilding pesa per il 67,9%, (62,4% al 30 settembre 2014), il segmento Offshore per il 27,3% (33,3% al 30 settembre 2014), il segmento Sistemi, Componenti e Servizi per il 4,8% (4,3% al 30 settembre 2014). Nel corso del periodo chiuso al 30 settembre 2015, si registra un'incidenza dei ricavi generati dal Gruppo con clienti esteri pari all'85% in aumento rispetto al corrispondente periodo del 2014 (quando era pari all'81%).

L'**EBITDA** è pari a 6 milioni di euro (pari a 207 milioni di euro al 30 settembre 2014). L'**EBITDA margin** risulta dello 0,2

% (7,1% nello stesso periodo del 2014). La riduzione dell'EBITDA rispetto ai primi nove mesi del 2014 è dovuta al segmento Shipbuilding per 99 milioni di euro, principalmente riconducibile all'area di business delle navi da crociera, e all'Offshore per 105 milioni di euro, principalmente per effetto della ridotta performance operativa dei cantieri brasiliani della controllata VARD. Si segnala, inoltre, che la marginalità del segmento Offshore nei primi nove mesi del 2014 aveva beneficiato dell'utilizzo del fondo rischi su commesse del Brasile (35 milioni di euro) stanziato al momento dell'acquisizione del Gruppo VARD e interamente utilizzato al 31 dicembre 2014.

L'**EBIT** conseguito nei primi nove mesi del 2015 è negativo per 74 milioni di euro (positivo per 132 milioni di euro nei nove mesi del 2014). La variazione è imputabile, oltre che alle motivazioni in precedenza evidenziate, ai maggiori ammortamenti dei primi nove mesi del 2015 (il cui aumento è pari a 5 milioni di euro). Conseguentemente l'**EBIT margin** al 30 settembre 2015 risulta negativo per 2,4%, rispetto al 4,5% positivo dell'analogo periodo del 2014.

Gli **Oneri e proventi finanziari** presentano un valore negativo per 109 milioni di euro (negativo per 50 milioni di euro al 30 settembre 2014). L'incremento rispetto al medesimo periodo dell'esercizio precedente è principalmente attribuibile all'iscrizione di perdite non realizzate su cambi (e quindi senza un corrispondente riflesso monetario) per 44 milioni di euro al 30 settembre 2015 (9 milioni di euro nel corrispondente periodo precedente) relative ad alcune poste in valuta delle società controllate del Gruppo VARD oltre ai maggiori oneri finanziari su *construction loans* (28 milioni di euro al 30 settembre 2015 rispetto a 19 milioni di euro nello stesso periodo dell'esercizio precedente) e perdite su cambi realizzate per 3 milioni di euro (proventi su cambi pari a 3 milioni di euro al 30 settembre 2014).

Le **Imposte del periodo** presentano nei primi nove mesi del 2015 un saldo positivo per 14 milioni di euro (negativo per 16 milioni di euro nello stesso periodo del 2014) e sono relative principalmente alle imposte anticipate rilevate dalla Capogruppo sulle perdite realizzate e sui fondi stanziati nel periodo. Si segnala, con riferimento alle controllate brasiliane del Gruppo VARD, che il risultato del periodo ha scontato perdite per le quali non sono state rilevate imposte anticipate.

Il **Risultato del periodo ante proventi ed oneri estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti** è negativo per 169 milioni di euro (positivo per 68 milioni di euro al 30 settembre 2014) e include perdite non realizzate su cambi per la traduzione delle poste in valuta del Gruppo VARD, già commentate alla voce Oneri e proventi finanziari, per 44 milioni di euro. Il risultato di pertinenza del Gruppo è negativo per 73 milioni di euro, mentre al 30 settembre 2014 era positivo per 67 milioni di euro.

I **Proventi ed oneri estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti** nei primi nove mesi del 2015 ammontano a 34 milioni di euro ed includono i costi relativi a contenziosi per danni da amianto (22 milioni di euro), gli oneri connessi a piani di riorganizzazione principalmente riferibili a VARD (9 milioni di euro) e i costi a carico della Società relativi alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (3 milioni di euro).

L'**effetto fiscale per proventi ed oneri estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti** risulta positivo per 8 milioni di euro al 30 settembre 2015 (10 milioni al 30 settembre 2014).

Il **Risultato del periodo** si attesta su un valore negativo pari a 195 milioni di euro per effetto delle dinamiche sopraesposte (positivo per 43 milioni di euro al 30 settembre 2014). Il risultato di pertinenza del Gruppo è negativo per 96 milioni di euro al 30 settembre 2015 (positivo per 42 milioni di euro nei primi nove mesi 2014).

La **Posizione finanziaria netta**, che non ricomprende i *construction loans*, registrata dal Gruppo al 30 settembre 2015 risulta negativa (a debito) per 506 milioni di euro (positiva, a credito, per 44 milioni di euro al 31 dicembre 2014). La variazione della Posizione finanziaria netta è riconducibile all'aumento del fabbisogno finanziario conseguente agli investimenti del periodo per euro 106 milioni, all'incremento delle attività dell'area di business delle navi da crociera ed in parte all'assorbimento di circolante della controllata VARD per alcune commesse con consegna prevista sempre nella prima metà del 2016. Per quanto riguarda le navi da crociera i termini di pagamento prevedono, come noto, l'incasso

della maggior parte del prezzo al momento della consegna. Questo implica che il capitale circolante impiegato negli ultimi mesi di costruzione sia particolarmente rilevante. Tale dinamica, applicata al calendario produttivo del Gruppo prevede la consegna di ben quattro unità nel primo semestre 2016, con conseguente volume notevole di incassi.

Il **Capitale d'esercizio netto** al 30 settembre 2015 è positivo per 431 milioni di euro (positivo per 69 milioni di euro al 31 dicembre 2014). A seguito della crescita dei volumi produttivi sono aumentate le rimanenze di magazzino e acconti per 68 milioni di euro e i lavori in corso su ordinazione per 614 milioni di euro. I crediti commerciali, invece, si sono ridotti di 110 milioni di euro, mentre i debiti commerciali sono diminuiti di 72 milioni di euro. Si segnala, infine, la variazione negativa per 147 milioni di euro delle altre attività e passività correnti, principalmente per l'effetto negativo della valutazione al *fair value* dei derivati su cambi al netto dell'effetto positivo dello stanziamento di imposte differite attive. I *construction loans*, considerati quali componenti del capitale d'esercizio, sono pari a 995 milioni di euro, in aumento rispetto a 847 milioni di euro al 31 dicembre 2014. Si ricorda che, in considerazione delle caratteristiche operative dei *construction loans* e, in particolare, della circostanza che tali strumenti di credito sono ottenuti e possono essere utilizzati esclusivamente per finanziare le commesse a cui sono riferiti, gli stessi sono considerati dal management alla stregua degli anticipi ricevuti dai clienti e sono quindi classificati all'interno del Capitale di esercizio netto. Inoltre il saldo dei *construction loans* al 30 settembre 2015 si riferisce per 907 milioni di euro al Gruppo VARD mentre la restante parte di 88 milioni di euro è relativa al perfezionamento con una primaria banca internazionale di un *construction loan*, per un importo massimo pari a 150 milioni di euro, finalizzato al finanziamento della costruzione di navi da crociera.

Il **Patrimonio Netto** al 30 settembre 2015 è pari a 1.375 milioni di euro (1.530 milioni di euro al 31 dicembre 2014).

Il Flusso monetario netto del periodo risulta negativo per 374 milioni di euro (negativo per 31 milioni di euro al 30 settembre 2014) per effetto di un **Free cash flow** (somma del flusso di cassa delle attività operative e del flusso di cassa delle attività di investimento) negativo per 523 milioni di euro (negativo per 419 milioni di euro al 30 settembre 2014), e di un flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento per 149 milioni di euro (388 milioni di euro al 30 settembre 2014).

Tra gli **indicatori reddituali**, il ROI risulta negativo per lo 0,5% mentre il ROE negativo per il 12,2%. Questi indicatori risentono dei risultati negativi del periodo e non risultano immediatamente comparabili con quelli al 30 settembre 2014 e al 31 dicembre 2014.

Tra gli **indicatori di solidità ed efficienza della struttura patrimoniale** al 30 settembre 2015, il Totale indebitamento finanziario/Totale Patrimonio netto risulta pari a 0,6, mentre la Posizione finanziaria netta/Totale Patrimonio netto risulta pari a 0,4. Tali indicatori al 30 settembre 2015 comparati con quelli al 30 settembre 2014 evidenziano un incremento sia per effetto della riduzione del Patrimonio netto, in conseguenza della perdita del periodo, che per l'incremento dell'indebitamento finanziario (sia lordo che netto), dovuto all'assorbimento di risorse finanziarie necessarie a fronteggiare la crescita dei volumi produttivi. Al 31 dicembre 2014 alcuni indicatori non risultavano in parte applicabili in quanto la Posizione finanziaria netta alla data era positiva.

Andamento dei segmenti

SHIPBUILDING

Il segmento dello Shipbuilding include le attività di progettazione e costruzione di navi destinate alle aree di business delle navi da crociera, traghetti, navi militari, mega-yacht, oltre alle attività di trasformazione e riparazione.

I **ricavi** del segmento Shipbuilding al 30 settembre 2015 ammontano a 2.110 milioni di euro (in crescita del 13,7% rispetto ai 1.855 milioni di euro al 30 settembre 2014) e si riferiscono per 1.145 milioni di euro all'area di businessnavi

da crociera (964 milioni di euro al 30 settembre 2014) e per 739 milioni di euro a quella dell'navi militari (692 milioni di euro al 30 settembre 2014). Rispetto ai primi nove mesi del 2014 si segnala l'incremento dei volumi di produzione delle navi da crociera, con 11 unità in costruzione nei cantieri italiani del Gruppo (di cui 3 consegnate nel periodo) rispetto alle 8 unità in costruzione al 30 settembre 2014 con un effetto sui ricavi parzialmente ridotto a causa degli impatti negativi sul capitale d'esercizio derivanti dalla revisione delle stime sui costi a finire tanto per le commesse in consegna nel 2016 quanto per quelle successive. L'incremento dei ricavi delle navi militari è riconducibile al maggior contributo del Gruppo FMG⁴, che beneficia peraltro del positivo andamento del cambio Dollaro americano/Euro a fronte di una ridotta attività in Italia in attesa dell'avvio delle lavorazioni per il programma di rinnovo della flotta della Marina Militare, attese ad inizio 2016. Le altre attività presentano ricavi pari ad 226 milioni di euro in aumento rispetto ad 199 milioni di euro del 30 settembre 2014, principalmente per l'incremento dei ricavi generati dalle attività di riparazione e trasformazione.

Nei primi nove mesi del 2015 l'**EBITDA** del segmento risulta pari a 26 milioni di euro, in calo rispetto al 30 settembre 2014 quando era pari a 125 milioni di euro. L'**EBITDA margin** risulta pari a 1,2%, rispetto al 6,7% dello stesso periodo del 2014.

Come anticipato nelle precedenti relazioni trimestrali, la Società è attualmente impegnata a sviluppare un portafoglio ordini particolarmente sfidante, che vede un numero significativo di nuove unità prototipo attualmente in fase di progettazione o costruzione, con in particolare 2 prototipi per navi da crociera già consegnati nel corso del 2015 ed ulteriori 4 prototipi da consegnare nel corso del 2016, distribuite inoltre su un numero molto elevato di diversi clienti.

L'eccezionale numero di nuove navi prototipo contemporaneamente in fase di progettazione, mai registrato in passato, ha peraltro generato un significativo sovraccarico sulle strutture dell'ingegneria, che non hanno trovato adeguato supporto dall'indotto quasi azzerato dalla crisi sopra citata. Per i nuovi prototipi in consegna a partire da marzo 2016, tali fenomeni si sono resi evidenti in particolare nel corso del terzo trimestre 2015 in quanto la dinamica propria del business prevede una elevata concentrazione dei costi delle unità da crociera negli ultimi mesi di allestimento.

A tale proposito si ricorda inoltre che i margini di tali unità, acquisite durante la crisi finanziaria globale, scontano dinamiche di prezzo fortemente depresse, e che l'attuale carico di lavoro non consente ancora la completa saturazione degli impianti produttivi in Italia. Ne consegue che l'EBITDA del segmento Shipbuilding risulta nel trimestre in oggetto fortemente penalizzato a causa dei significativi extra costi connessi alla gestione di tali problematiche sulle prime navi prototipo.

Al fine di affrontare le problematiche sopra descritte la Società sta quindi mettendo in atto una serie di azioni, a partire dall'implementazione di task force per la gestione dell'elevato numero di modifiche progettuali in fase di produzione che stanno impattando i programmi e l'efficienza delle strutture produttive.

Inoltre, dato il contemporaneo aggravarsi della crisi nel mercato Offshore e l'indisponibilità di sufficienti risorse specializzate nel proprio indotto, Fincantieri negli ultimi mesi ha sviluppato importanti sinergie con le *operations* rumene di VARD, sia reso attraverso l'utilizzo in Italia di un consistente numero di risorse di produzione e di progettazione sia costruendo direttamente in Romania parti di scafo a supporto dei propri cantieri italiani.

La Società proseguirà nei programmi di miglioramenti già avviati al fine di garantire nel medio termine il necessario rafforzamento delle competenze e della competitività aziendale, in particolare attraverso la revisione dei sistemi tecnici dell'ingegneria ed il rafforzamento dei processi e dei sistemi di pianificazione e programmazione della produzione reso ancora più urgente dalla complessità indotta dalla crescita dei volumi e dalle dimensioni delle navi, unitamente all'inserimento di nuove risorse altamente qualificate.

Si ricorda, inoltre, che la Società mentre sta spendendo completamente i costi dei prototipi in costruzione, è ancora in attesa dell'assegnazione dei contributi per l'innovazione navale, già stanziati in Legge di Stabilità 2014.

Nei primi nove mesi del 2015 sono stati acquisiti **ordini** per 4.148 milioni di euro rispetto a 3.086 milioni di euro nel corrispondente periodo del 2014. Il *backlog* del segmento ammonta a 9.437 milioni di euro (6.797 milioni di euro al 30 settembre 2014).

Tra gli ordini del Gruppo nel segmento Shipbuilding vi sono 13 unità:

- 8 unità navali (6 pattugliatori polivalenti di altura, 1 unità di supporto logistico e 1 unità anfibia multiruolo) del programma di rinnovo della flotta della Marina Militare;
- 2 ulteriori unità del programma FREMM per la Marina Militare;
- 1 unità del programma LCS per la U.S. Navy, oltre al finanziamento anticipato di un'unità ed a un'opzione per un'ulteriore unità;
- 1 unità ATB (*Articulated Tug Barge*) (composta da 1 *tug* e da 1 *barge*) per il trasporto di beni del settore chimico/petrolifero.

Le navi consegnate nel periodo sono 7:

- "Britannia", la nuova ammiraglia della flotta di P&O Cruises, brand del Gruppo Carnival, consegnata presso lo stabilimento di Monfalcone;
- "Viking Star", la nave prototipo per la società armatrice Viking Ocean Cruises, consegnata presso lo stabilimento di Marghera;
- "Le Lyrial", la quarta "mini-cruise" extra lusso per l'armatore francese Ponant (Gruppo Bridgepoint), consegnata presso lo stabilimento di Ancona;
- "Carabiniere", la fregata multiruolo (quarta unità del programma FREMM) consegnata alla Marina Militare presso lo stabilimento di Muggiano;
- "F.-A.-Gauthier" il primo traghetto a LNG costruito in Italia presso lo stabilimento di Castellammare di Stabia, realizzato per l'armatore canadese Société des traversiers du Québec;
- 2 unità *barge* per Moran Towing Corporation presso i cantieri americani del Gruppo.

Inoltre, si segnala che nel corso dei primi nove mesi del 2015 sono state consegnate presso il cantiere di Palermo, "MSC Sinfonia" e "MSC Opera", la seconda e la terza delle quattro unità della flotta MSC che fanno parte del programma "Rinascimento".

OFFSHORE

Il segmento Offshore include le attività di progettazione e costruzione di mezzi navali dedicati al mercato dell'estrazione e produzione di petrolio e gas naturale. Fincantieri opera in tale segmento attraverso il Gruppo VARD e Fincantieri Oil&Gas S.p.A.

Il Gruppo VARD fornisce inoltre ai propri clienti sistemi elettrici chiavi in mano inclusivi di ingegneria, produzione, installazione, test di integrazione e *commissioning*.

In un contesto di mercato profondamente deteriorato a livello globale a causa della forte riduzione del prezzo del petrolio che ha causato una generalizzata riduzione degli investimenti attesi e l'avvio di programmi di riduzione costi da parte della maggior parte dei clienti, **iricavi** del segmento Offshore al 30 settembre 2015 ammontano a 847 milioni di euro, con un decremento del 14,5% rispetto ai primi nove mesi del 2014 (991 milioni di euro) dovuto alla riduzione di attività in alcuni cantieri europei e all'effetto negativo derivante dalla variazione del cambio Corona Norvegese/Euro (55 milioni di euro). Si segnala, inoltre, che i ricavi della gestione del segmento operativo Offshore nei primi nove mesi del 2014 includevano gli effetti (35 milioni di euro) connessi all'utilizzo del fondo costituito in fase di allocazione del prezzo versato per l'acquisizione del Gruppo VARD, a fronte dei ritardi e dell'incremento dei costi attesi nei cantieri brasiliani del Gruppo.

L'**EBITDA** del segmento al 30 settembre 2015 presenta valore negativo pari a 16 milioni di euro, rispetto agli 89 milioni di euro registrati al 30 settembre 2014 con **EBITDA margin** negativo pari a 1,9% (8,9% positivo al 30 settembre 2014). Tale andamento è dovuto alla ridotta performance operativa delle *operations* brasiliane della controllata VARD. In particolare, in Romania si sta registrando una progressiva riduzione del volume di attività a seguito del completamento delle attività di costruzione dello scafo per diversi progetti di grandi dimensioni, e stanno quindi proseguendo di pari passo le azioni di riduzione della forza lavoro. L'obiettivo è comunque di preservare le maggiori competenze anche sviluppando sinergia con gli altri business del Gruppo che presentano un elevato carico di lavoro. A tal fine, al momento, un significativo numero di progettisti è utilizzato dal segmento Shipbuilding a supporto delle *operations* in Italia. In Norvegia il carico di lavoro è ancora generalmente soddisfacente ma sono già in corso azioni di riduzione temporanea della forza lavoro attraverso strumenti di *temporary layoff*. In Brasile, dove permangono le difficoltà legate al difficile contesto politico-economico, si segnala che il cantiere di Niterói ha rivisto le stime a finire sui costi delle ultime due unità, rivedendo la data di consegna delle due unità entro la fine del primo semestre 2016. Per quanto riguarda il nuovo cantiere di Promar, l'avanzamento del programma per la costruzione di sei unità LPG per il cliente Transpetro non è risultato soddisfacente in quanto le attività da sviluppare e la complessità delle stesse sono risultate superiori rispetto a quanto originariamente previsto. Per tali ragioni le date di consegna sono state riviste e sono stati conseguentemente registrati i relativi ulteriori extra costi. Tali costi, nonostante siano in corso negoziazioni con il cliente finalizzate a rivedere l'intero programma, rimangono stimati sulla base dell'attuale schema contrattuale e hanno comportato nel corso del terzo trimestre 2015 un'ulteriore revisione delle stime a finire dei costi sulle commesse brasiliane della controllata, con un impatto complessivo sull'EBITDA del settore Offshore pari a circa 45 milioni di euro. Si segnala inoltre che la revisione dei costi e dei programmi ha comportato ritardi anche sulle 2 PLSV in costruzione.

Nel corso dei primi nove mesi del 2015 gli **ordini** acquisiti ammontano a 299 milioni di euro rispetto a 1.081 milioni di euro nello stesso periodo del 2014.

La riduzione del prezzo del petrolio ha profondamente alterato, a partire dalla seconda metà dello scorso esercizio le previsioni di spesa da parte delle società di esplorazione e produzione petrolifera con una generalizzata riduzione degli investimenti attesi e l'avvio di programmi di riduzione costi. Il *backlog* al 30 settembre 2015 ammonta a 1.589 milioni di euro (2.433 milioni di euro al 30 settembre 2014), ovvero 31 unità, di cui 18 su design di VARD, che garantisce un buon volume di attività fino al 2017.

Si segnala inoltre che nel mese di marzo 2015 il Gruppo VARD ha risolto i contratti per la costruzione di due navi a seguito dell'ammissione a procedura concorsuale da parte delle società clienti che avevano ordinato le medesime al cantiere di Vard Vung Tau in Vietnam. Il valore delle stesse è stato escluso dal carico di lavoro. Nel mese di settembre 2015 la prima delle due unità è stata trasferita, a valle del suo completamento, alla società neocostituita, controllata al 100%, Vard Shipholding Singapore Pte. Ltd. Successivamente tale nave, in attesa di essere venduta, è stata noleggiata alla società armatrice DOF, mentre l'altra, che è in fase di completamento, risulta ancora iscritta tra le rimanenze.

Tra gli ordini del Gruppo nel segmento Offshore vi sono 5 unità:

- 3 OSCV (Offshore Subsea Construction Vessel) uno per l'armatore Kreuz Subsea e due per l'armatore Topaz Energy and Marine, nuovo cliente basato a Dubai;
- 1 Stern Trawler per un nuovo cliente canadese;
- 1 Coastal Fishing vessel per l'armatore Breivik AS.

Le navi consegnate nel periodo sono 11:

- 4 PSV (Platform Supply Vessel), in particolare l'unità "Troms Mira", consegnata presso il cantiere Vard Vung Tau (Vietnam) alla società armatrice Troms Offshore del Gruppo Tidewater; l'unità "Stril Barents", consegnata presso il

cantiere Vard Aukra (Norvegia) alla società armatrice Simon Møkster Shipping; l'unità "Island Clipper", consegnata presso il cantiere Vard Brevik (Norvegia) all'armatore Island Offshore e l'unità "Troms Hera" consegnata presso il cantiere Vard Vung Tau (Vietnam) alla società armatrice Troms Offshore del Gruppo Tidewater ;

- 3 OSCV (Offshore Subsea Construction Vessel), in particolare l'unità "Skandi Africa", consegnata presso il cantiere Vard Søviknes (Norvegia) all'armatore DOF; le unità "Far Sleipner" e "Far Sentinel" consegnate presso il cantiere di Vard Langsten (Norvegia) a Farstad Shipping;
- 1 AHTS (Anchor Handling Tug Supply vessel), "Skandi Angra", consegnato presso il cantiere Vard Niterói (Brasile) alla società armatrice Norskan Offshore del gruppo DOF;
- 1 Offshore Tug Vessel consegnato presso il cantiere di Vard Braila (Romania) all'armatore Buksér og Berging;
- 1 unità di ricerca, "Marjata", consegnata presso il cantiere Vard Langsten (Norvegia) alla Royal Norwegian Navy;
- 1 LPG Carrier, "Oscar Niemeyer", consegnato presso il cantiere Vard Promar (Brasile) al cliente Transpetro.

SISTEMI, COMPONENTI E SERVIZI

Il segmento Sistemi, Componenti e Servizi include le attività di progettazione e produzione di sistemi e componenti ed i servizi di assistenza post vendita alle produzioni navali. Tali attività sono svolte da FINCANTIERI S.p.A. e dalle controllate Isotta Fraschini Motori S.p.A., Delfi S.r.l., Seastema S.p.A. e FMSNA Inc.

I **ricavi** del segmento Sistemi, Componenti e Servizi al 30 settembre 2015 ammontano a 149 milioni di euro, con un incremento del 15,5% rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente. La variazione è principalmente dovuta ai maggiori volumi tanto di servizi di post vendita in ambito militare che nella vendita di sistemi di automazione navale, in linea con le prospettive di sviluppo del business.

L'**EBITDA** del segmento al 30 settembre 2015 ammonta a 19 milioni di euro rispetto ai 13 milioni di euro registrati al 30 settembre 2014, con un **EBITDA margin** pari all'12,5%, in incremento rispetto a quello registrato nei nove mesi 2014 (quando era pari al 10,3%), dovuto principalmente al maggiore contributo dei servizi di assistenza post vendita sia su navi militari che su sistemi di propulsione.

Il valore degli **ordini** nei primi nove mesi del 2015 si attesta a 473 milioni di euro (168 milioni di euro al 30 settembre 2014), in parte riconducibili al programma di rinnovo della flotta della Marina Militare, che porta ad un *backlog* del segmento pari a 634 milioni di euro, in significativo aumento rispetto al valore dello stesso periodo dello scorso anno, quando era pari a 327 milioni di euro.

Altri eventi significativi del periodo

- Costituzione a gennaio di Fincantieri SI, società con sede a Trieste, per la progettazione, produzione e fornitura di "SISTEMI INNOVATIVI INTEGRATI" nell'ambito dell'impiantistica industriale elettrica, elettronica ed elettromeccanica.
- Avvio a febbraio dell'associazione "Vessels for the Future", iniziativa di cui Fincantieri è socio fondatore insieme a Rolls Royce, con l'obiettivo di promuovere la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione in ambito marittimo, guardando in particolar modo alle navi del futuro e ai loro aspetti operativi.
- Presentazione nel mese di febbraio delle tre idee progettuali vincitrici di Innovation Challenge, l'iniziativa di Open Innovation sviluppata da Fincantieri insieme al Dipartimento di Ingegneria Chimica, Gestionale, Informatica, Meccanica (DICGIM) dell'Università di Palermo. Le idee selezionate diventeranno progetti di ricerca congiunti tra Fincantieri e l'Università di Palermo.
- Firma nel mese di marzo di un accordo strategico di portata storica con Carnival Corporation per cinque navi da

crociera innovative da costruire nel periodo 2019-2022. Le intese tra le due società prevedono, inoltre, opzioni per ulteriori navi da realizzare nei prossimi anni. L'accordo è soggetto a diverse condizioni, tra cui il finanziamento dell'armatore.

- A marzo 2015 il Gruppo VARD è stato informato che le società Nordmoon Schiffahrts GmbH & Co e KG and Nordlight Schiffahrts GmbH & Co hanno presentato istanza di ammissione ad una procedura concorsuale presso il tribunale di Neumünster in Germania. Il Gruppo VARD sta costruendo un PSV per ciascuna delle due società nel cantiere del Vietnam. Per una delle due navi il Gruppo VARD ha ricevuto un anticipo del 10%. In data 13 marzo 2015 il Gruppo VARD ha risolto i contratti relativi alla costruzione delle due navi. Il Gruppo VARD non ritiene di dover restituire quanto ottenuto a titolo di anticipo e si aspetta di essere in grado di vendere le due navi ad un prezzo che possa consentire di recuperare i costi di costruzione al netto di quanto ricevuto a titolo di anticipo.
- In aprile Vard Group AS (controllata al 55,63% da Fincantieri) ha annunciato la costituzione di Vard Contracting AS, partecipata al 100%, con sede legale in Norvegia. La nuova società si occuperà di rafforzare il controllo sui servizi forniti dai subappaltatori presso i cantieri norvegesi, di rafforzare la competitività di questi ultimi e di proteggere il *know how*.
- Sempre in aprile Fincantieri e Banca Mediocredito FVG hanno sottoscritto un importante accordo che consente ai fornitori del gruppo navalmecanico di poter accedere a servizi di *factoring* e di poter usufruire di specifici prodotti bancari che permettono di facilitare e rendere più economico l'accesso al credito. Questo accordo è importante perché apre nuovi scenari e opportunità per le imprese del Friuli Venezia Giulia.
- Si segnala, inoltre, che nel mese di aprile Fincantieri ha sottoscritto accordi con l'Università di Palermo e con l'Università di Rijeka per avviare attività di collaborazione e cooperazione volte ad un reciproco beneficio.
- In maggio il Gruppo ha perfezionato, tramite la controllata Marine Interiors S.p.A., l'acquisto dell'azienda Santarossa Contract (società in concordato preventivo), tradizionale fornitore di Fincantieri per quanto riguarda la progettazione e realizzazione di forniture chiavi in mano e *refitting* di cabine per il settore cruise. L'operazione conferma la scelta strategica di Fincantieri di ampliare il presidio diretto su segmenti di attività a maggior valore aggiunto, con l'obiettivo di ampliare le aree di business aziendali e, nel contempo, ridurre i costi di fornitura.
- Sempre in maggio Fincantieri ha firmato un accordo per l'acquisizione, tramite un aumento di capitale, di una quota di minoranza di Camper & Nicholsons International ("Camper & Nicholsons"), società leader al mondo in tutte le attività legate agli yacht e alla nautica di lusso. L'accordo prevede inoltre la possibilità per Fincantieri di incrementare successivamente la propria partecipazione in Camper & Nicholsons.
- Nel mese di giugno VARD ha annunciato che la nave "Skandi Africa", Offshore Subsea Construction Vessel (OSCV), ha ricevuto il prestigioso premio "Ship of the Year", istituito dalla principale rivista di shipping nordica, Skipsrevyen.
- Sempre in giugno, VARD ha annunciato il lancio del progetto sull'innovazione "A step forward" nell'ambito della propria strategia basata su una lunga tradizione di sviluppo di soluzioni innovative e ad alto contenuto tecnologico per il settore delle costruzioni navali. Gli obiettivi del progetto sono quelli di garantire agli armatori più alti ritorni sugli investimenti, incrementare l'efficienza, semplificando la gestione operativa della nave, e rendere l'ambiente di lavoro maggiormente confortevole.
- In giugno Fincantieri e Virgin Cruises, brand del Gruppo Virgin e nuovo operatore del comparto crocieristico, hanno firmato una lettera di intenti vincolante per la costruzione di tre prototipi altamente innovativi di navi da crociera, le cui consegne sono previste per gli anni 2020, 2021 e 2022. La finalizzazione degli accordi, soggetti al soddisfacimento delle consuete condizioni per l'armatore, è prevista per l'ultimo trimestre di quest'anno.
- Sempre in giugno Vard Holdings Limited ha annunciato l'acquisizione del 100% delle azioni di ICD Software AS e delle società da essa controllate. Il Gruppo ICD Software è specializzato nello sviluppo di software e sistemi di controllo di automazione per il settore offshore e marine, impiega 63 dipendenti, la metà dei quali in Norvegia e il resto in due filiali in Polonia e in Estonia. L'acquisizione è stata eseguita per il tramite della società Seaonic AS, controllata al 51% da Vard Group AS. Grazie all'acquisizione ci si attende che Seaonics sia in grado di ampliare il suo volume d'affari nell'area dei sistemi di *deck handling* e *automation technology*. L'acquisizione rientra nelle iniziative avviate dal Gruppo VARD per potenziare la propria gamma di prodotti e sviluppare nuove aree di business.
- A fine giugno inoltre, Fincantieri ha dato avvio in tutti gli stabilimenti italiani del Gruppo, al progetto formativo

“Sicurezza Attiva” con una sessione dedicata al tema della “protezione da scivolate, inciampi e cadute”, che rappresentano una delle cause principali di infortunio in cantiere. Il progetto, ha coinvolto circa 4.000 dipendenti, si inserisce nell’ambito di “Verso Infortuni Zero”, il programma operativo sulla sicurezza avviato nel 2011 dal Gruppo che negli anni ha portato a una riduzione di oltre il 50% degli infortuni in azienda.

- In data 29 giugno 2015, in attuazione di un provvedimento emesso dal Tribunale penale di Gorizia, il Comando dei Carabinieri per la Tutela dell’Ambiente ha provveduto al sequestro preventivo di alcune aree del cantiere di Monfalcone destinate alla selezione dei residui di lavorazione, strategiche per il regolare svolgimento del ciclo produttivo. Fincantieri si è vista costretta, in ottemperanza al predetto provvedimento del Tribunale, a disporre, a far data dal 30 giugno 2015, la sospensione dell’attività lavorativa di tutto il personale coinvolto nel ciclo produttivo del cantiere di Monfalcone. A seguito dell’entrata in vigore del Decreto Legge 4 luglio 2015 n. 92, la Procura della Repubblica di Gorizia ha successivamente disposto in data 6 luglio 2015 il dissequestro delle aree dello stabilimento, consentendo la ripresa dell’attività lavorativa di tutto il personale produttivo del cantiere in data 7 luglio.
- Nel mese di luglio, per assicurare la propria presenza nel mercato cinese Fincantieri ha costituito una filiale in Cina, con sede a Shanghai, la Fincantieri (Shanghai) trading Co. Ltd. L’operazione si inquadra nella strategia di espansione internazionale di Fincantieri volta a cogliere le importanti opportunità di business offerte dal mercato cinese in più comparti, quali quello crocieristico, quello delle riparazioni e trasformazioni, dell’offshore e della fornitura di sistemi e componenti navali.
- In data 4 luglio 2015 si è svolta presso lo stabilimento di Fincantieri di Muggiano (La Spezia), alla presenza del Ministro della Giustizia Andrea Orlando, la cerimonia di varo del sommergibile “Romeo Romei”, il quarto della classe “Todaro”, tipo U212A, una serie di quattro unità gemelle commissionate a Fincantieri dalla Direzione Generale degli Armamenti Navali - NAVARM per la Marina Militare.
- Il 21 luglio 2015, Vard Holdings Limited (controllata al 55,63% da Fincantieri) ha annunciato la costituzione di Vard Electro Italy S.r.l., partecipata al 100% da Vard Electro AS, con sede legale in Italia. La nuova società si occuperà di fornire impianti elettrici chiavi in mano ad altre società del Gruppo Fincantieri.
- Il 6 agosto, Fincantieri Marine Group LLC, controllata americana di Fincantieri, e Gibbs & Cox, Inc., la principale società indipendente di progettazione e ingegneria navale in Nord America, hanno annunciato un’iniziativa congiunta per la ricerca e sviluppo nel settore delle navi commerciali e militari.
- Nel mese di agosto, nell’ambito di un programma di collaborazione internazionale con gli Emirati Arabi Uniti, Fincantieri ha svolto a Genova, presso la sede di CETENA - Centro per gli studi di tecnica navale, controllata del Gruppo Fincantieri, dei corsi di formazione per studenti dell’Higher Colleges of Technology e del Khalifa University of Science, Technology and Research, entrambe università di Abu Dhabi e tra le più prestigiose dell’intera area. Lo scopo dell’attività è stato quello di far conoscere l’eccellenza italiana nel campo navale nei suoi diversi aspetti (militare, cruise, megayacht) e incrementare il rapporto con le maggiori università emiratine che si stanno aprendo, in questi ultimi anni, al campo navale.
- In data 22 settembre Vard Holdings Limited ha annunciato la costituzione di Vard Shipholding Singapore Pte. Ltd. con sede a Singapore. La nuova società, controllata al 100% da Vard Holdings Limited, si occuperà del noleggio di un Platform Supply Vessel (PSV), posseduto dalla società e costruito nel cantiere di Vard Vung Tau in Vietnam. Contestualmente Vard Holdings Limited ha annunciato l’acquisizione di un contratto per il noleggio del PSV con la società armatrice DOF.
- Il 23 settembre nell’ambito del Monaco Yacht Show 2015, Fincantieri, primo gruppo cantieristico occidentale, e Pininfarina, da 85 anni portabandiera del design italiano, hanno presentato “Ottantacinque”, il *concept* per un megayacht di lusso di ultima generazione.
- Infine in data 27 settembre Vard Holdings Limited ha reso nota l’acquisizione di un contratto per la costruzione di due Offshore Subsea Construction Vessels (OSCV) per la società armatrice Topaz Energy and Marine, un nuovo cliente basato a Dubai.

Principali eventi successivi al 30 settembre 2015

In data 15 ottobre Fincantieri ha comunicato l'emissione di un *Profit Warning* da parte della controllata VARD sui risultati economici e finanziari del terzo trimestre e dell'intero esercizio 2015 a causa delle difficoltà operative dei cantieri brasiliani e dell'attuale difficile contesto politico-economico brasiliano.

In data 16 ottobre è avvenuta la consegna della LCS 5 (Milwaukee) durante una cerimonia che si è svolta presso il cantiere americano di Marinette Marine del Gruppo FMG. Milwaukee appartiene alla classe "Freedom" del programma LCS, assegnato nel 2010 a Marinette nell'ambito della partnership tra Fincantieri e Lockheed Martin, numero uno nel settore della difesa negli Stati Uniti. Il programma prevede la fornitura di una nuova generazione di navi multiruolo di medie dimensioni particolarmente innovative e adatte a essere impiegate in diversi tipi di missioni.

In data 30 ottobre è stata varata, presso lo stabilimento di Sestri Ponente, "Seven Seas Explorer", la prima nave da crociera extra lusso che Fincantieri realizzerà per la società armatrice Regent Seven Seas Cruises. Da quel momento è iniziata la fase di allestimento degli interni, che porterà alla consegna della nave nell'estate 2016.

In data 9 novembre, il dott. Andrea Mangoni ha rassegnato le proprie dimissioni dalle cariche di componente del Consiglio di Amministrazione e Direttore Generale di Fincantieri. La Società dichiara di non essere a conoscenza delle ragioni alla base di tali dimissioni.

Evoluzione prevedibile della gestione

Nel segmento Shipbuilding, la Società è da un lato impegnata nelle attività propedeutiche alla finalizzazione degli accordi relativi a nuovi importanti ordini per navi da crociera e dall'altro è focalizzata nel proseguire nelle azioni necessarie a gestire il forte incremento dei volumi di progettazione e produzione come descritto in precedenza. La marginalità del segmento Shipbuilding continuerà, peraltro, anche nel corso del quarto trimestre, a scontare gli effetti dei bassi margini delle navi da crociera attualmente in produzione. Per quanto riguarda le navi militari, la rimanente parte dell'esercizio sarà ancora caratterizzata da volumi di produzione ridotti in quanto la prima unità del programma di rinnovo della flotta della Marina Militare verrà messa in produzione nel corso dei primi mesi del 2016.

Per quanto riguarda il segmento Offshore, il rimanente periodo del 2015 sarà caratterizzato da un contesto globale di mercato ancora molto difficile, in particolare per quanto riguarda il Mare del Nord.

Nel settore Sistemi, Componenti e Servizi si prevede nella rimanente parte del 2015 un'ulteriore crescita dei volumi derivante dalle azioni strategiche di diversificazione ed internalizzazione dei componenti e sistemi critici messe in atto dalla Società, ed una conferma dei margini positivi registrati nei periodi precedenti.

¹ Risultato del periodo dopo l'attribuzione del risultato dei terzi

² La Posizione finanziaria netta non ricomprende i construction loans in quanto considerati componenti del capitale di esercizio

³ Valori che includono il soft backlog, cioè il valore delle opzioni contrattuali e delle lettere d'intenti in essere, nonché delle commesse in corso di negoziazione non ancora riflesse nel carico di lavoro

⁴ Fincantieri Marine Group

