



## FINCANTIERI: BILANCIO CONSOLIDATO E PROGETTO DI BILANCIO DI ESERCIZIO 2015 PIANO INDUSTRIALE 2016-2020

### CONVOCAZIONE ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

#### Risultati consolidati 2015

- **Ordini acquisiti: record storico a 10.087 milioni di euro** (5.639 milioni di euro al 31 dicembre 2014)
- **Carico di lavoro<sup>1</sup>: record storico a 15.721 milioni di euro** (9.814 milioni di euro al 31 dicembre 2014), con **soft backlog a 3.000 milioni di euro** (5.000 milioni al 31 dicembre 2014)
- **Ricavi: 4.183 milioni di euro** (4.399 milioni di euro al 31 dicembre 2014)
- **Risultato d'esercizio di pertinenza del Gruppo<sup>2</sup>: negativo per 175 milioni di euro** (positivo per 67 milioni di euro al 31 dicembre 2014), di cui 37 milioni di euro di perdita riconducibile al Gruppo VARD (che peraltro sconta, a livello consolidato, 41 milioni di euro di perdite su cambi non realizzate). Il risultato di pertinenza del Gruppo si attesta a -141 milioni di euro (+99 milioni al 31 dicembre 2014) senza gli effetti degli oneri estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti
- **EBITDA: negativo per 26 milioni di euro** (positivo per 297 milioni di euro al 31 dicembre 2014) di cui -23 milioni di euro del segmento Shipbuilding, -3 milioni di euro del segmento Offshore e +31 milioni di euro del segmento Sistemi, Componenti e Servizi. Il contributo del Gruppo VARD è positivo per 1 milione di euro. **EBITDA margin consolidato negativo dello 0,6%** (+6,8% al 31 dicembre 2014)
- **Posizione finanziaria netta<sup>3</sup>: negativa per 438 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). *Construction loans* consolidati pari a 1.103 milioni di euro di cui VARD pari a 983 milioni di euro. Indebitamento a breve pari a 263 milioni di euro di cui 87 milioni di euro riconducibili a VARD<sup>4</sup>

#### Piano industriale 2016-2020

- Il Piano Industriale prevede una **crescita media annua dei ricavi di circa il 10% e una significativa copertura dei ricavi da programmi attuali, lettere di intenti, MOA<sup>5</sup> e trattative in corso con elevate probabilità di finalizzazione** (di cui ricavi cruise coperti per oltre il 90%)
- Avviate importanti **sinergie commerciali e produttive con VARD**, che sconta ancora gli effetti della crisi del settore Oil&Gas
- **Guidance 2016: previsti ricavi in aumento del 4-6% rispetto al 2015, EBITDA margin pari a circa il 5% e risultato netto positivo ante proventi ed oneri straordinari**

- **Obiettivi a medio termine: prevista crescita dei ricavi fino al 50% tra il 2015 e il 2020 e aumento dell'EBITDA, in tutti i segmenti di attività**, anche grazie al crescente assorbimento dei costi fissi: EBITDA margin previsto in un range del 6-7% nel 2018 e del 7-8% nel 2020
- **Fabbisogni finanziari coerenti con l'elevato carico di lavoro previsto nel periodo del Piano e sostenibili attraverso il ricorso al credito**
- **Significativa generazione di cassa dalla gestione operativa da utilizzare per investimenti, riduzione indebitamento e distribuzione dividendi**
- **Prevista distribuzione di dividendi a partire dall'utile 2017**

### Convocazione Assemblea degli azionisti

- Assemblea ordinaria e straordinaria degli Azionisti in unica convocazione il 19 maggio 2016

\* \* \*

**Roma, 31 marzo 2016** – Il Consiglio di Amministrazione di **FINCANTIERI S.p.A.** ("Fincantieri" o la "Società"), riunito sotto la presidenza di Vincenzo Petrone, ha approvato il **Bilancio consolidato al 31 dicembre 2015**, il **progetto di Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2015**, redatti in conformità ai principi contabili internazionali (IFRS) e il **Piano Industriale 2016-2020**<sup>6</sup>.

A margine della riunione del Consiglio di Amministrazione **Giuseppe Bono, Amministratore Delegato di Fincantieri**, ha commentato: *"Oggi è una giornata molto importante per il nostro Gruppo. Il bilancio 2015 si chiude infatti con un carico di lavoro a livelli record e con ulteriori prospettive commerciali in fase avanzata. Fincantieri archivia col bilancio 2015 la più lunga crisi del settore, gestita con la strategia più adeguata, che ci ha consentito di uscirne rafforzati e leader indiscussi nei settori ad alto valore aggiunto della cantieristica. Come noto infatti la crisi ha impattato i cantieri di tutto il mondo e soprattutto d'Europa e ha comportato la riduzione di molti posti di lavoro. Al contrario, Fincantieri assurge a simbolo della crescita dell'industria italiana, essendosi internazionalizzata, diversificata e rafforzata negli anni, anche attraverso acquisizioni all'estero, fino a diventare un punto di riferimento mondiale nel proprio settore di attività"*.

Bono ha poi concluso: *"Il Piano industriale 2016-2020, approvato oggi, si colloca a valle di un processo di ristrutturazione che ci ha consentito di mantenere il potenziale produttivo e progettuale necessario per sfruttare l'attuale boom del mercato crocieristico e le solide prospettive del settore militare e del segmento dei sistemi, componenti e servizi, subendo costi tutto sommato contenuti. Le azioni previste dal Piano, messe in atto da un management team estremamente determinato e coeso, consentiranno di aumentare i ricavi del 50% e di arrivare a un EBITDA margin del 7-8% a fine Piano e di conseguire, già nel 2016, un utile netto positivo, con la previsione di distribuire un dividendo a partire dall'utile 2017"*.

\* \* \*

## **RISULTATI CONSOLIDATI 2015**

### **Andamento operativo del Gruppo dell'esercizio 2015**

I nuovi **ordini** acquisiti nel corso del 2015 ammontano a 10,1 miliardi di euro rispetto a 5,6 miliardi di euro dell'esercizio precedente. Il valore degli ordini risulta quasi raddoppiato rispetto a quello del 2014 e costituisce un record nella recente storia del Gruppo nonostante la flessione del segmento Offshore. Il *book to bill ratio* (nuovi ordini/ricavi) è pari a 2,4 (1,3 al 31 dicembre 2014).

Negli ordini complessivi, il segmento Shipbuilding pesa per il 92% (78% al 31 dicembre 2014), il segmento Offshore per il 4% (20% al 31 dicembre 2014), il segmento Sistemi, Componenti e Servizi per il 6% (4% al 31 dicembre 2014). Gli ordini acquisiti dalla Capogruppo FINCANTIERI S.p.A. sono stati il 91% del totale (70% al 31 dicembre 2014).

Nel **segmento Shipbuilding**, nell'area di business delle navi militari, nel corso del 2015 sono stati finalizzati gli ordini delle 9 unità navali (7 pattugliatori polivalenti di altura, 1 unità di supporto logistico e 1 unità anfibia multiruolo) del programma di rinnovo della flotta della Marina Militare Italiana. Il medesimo programma prevede tre opzioni per la costruzione di tre ulteriori pattugliatori polivalenti di altura. La Marina Militare Italiana, inoltre, ha esercitato l'opzione per la costruzione della nona e decima unità a completamento del programma FREMM. La Marina Militare statunitense ha confermato alla controllata Marinette Marine Corporation sia l'ordine per un'ulteriore unità del programma LCS, la nona del contratto firmato nel 2010, sia il finanziamento della decima ed ultima unità di tale accordo. A conferma dell'importanza e del valore strategico del programma LCS, il cliente ha inoltre assegnato al cantiere statunitense l'opzione per un'ulteriore unità.

Nell'ambito delle navi da crociera, Fincantieri e Carnival Corporation & plc hanno firmato a dicembre 2015 un *memorandum of agreement* (MOA) per la costruzione di 4 nuove navi da crociera del valore complessivo di circa 2,5 miliardi di euro. I relativi contratti, soggetti a diverse condizioni tra cui il finanziamento al gruppo armatoriale, saranno operativi nel corso del 2016. Due di queste unità saranno destinate al brand Costa Asia, una a P&O Cruises Australia e una a Princess Cruises.

Nel corso dell'anno la Società ha ulteriormente ampliato il proprio portafoglio clienti attraverso la firma di un importante contratto, ancora soggetto a finalizzazione del *financing*, con Virgin Cruises, brand del Gruppo Virgin e nuovo operatore del comparto crocieristico, per la costruzione di tre navi da crociera.

Inoltre nell'ultimo trimestre del 2015 Fincantieri ha concluso un importante contratto con Viking Ocean Cruises per la costruzione di 2 ulteriori navi da crociera. Le nuove unità saranno gemelle delle quattro navi già ordinate ed entreranno a far parte della flotta di Viking rispettivamente nella metà del 2018 e nella fine del 2020.

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 nel 2015, si è registrato un valore di nuovi ordinativi acquisiti molto limitato, pari a 402 milioni di euro (4 OSCV, 1 Stern trawler e 1 Coastal fishing vessel) rispetto a 1.131 milioni di euro nello stesso periodo del 2014.

Nel corso del 2015 il **segmento Sistemi, Componenti e Servizi** ha visto la finalizzazione di un significativo ammontare di ordini per 639 milioni di euro rispetto a 204 milioni di euro del 2014, in parte riconducibili al programma di rinnovo della flotta della Marina Militare Italiana e al contratto con la Guardia Costiera del Bangladesh per la fornitura di 4 corvette della Classe "Minerva" della Marina Militare Italiana da ammodernare e trasformare in Offshore Patrol Vessels (OPV), nonché del relativo supporto logistico integrato.

Il **carico di lavoro** (*backlog*) del Gruppo al 31 dicembre 2015 è risultato pari a 15,7 miliardi di euro (9,8 miliardi di euro nel 2014) con uno sviluppo delle commesse in portafoglio previsto fino al 2026.

La crescita del *backlog* rispetto al 2014 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 2015, il *backlog* è pari a circa 3,8 anni di lavoro con una prevalenza nel segmento Shipbuilding.

Si ricorda che nel primo trimestre 2015, il Gruppo VARD ha risolto i contratti per la costruzione di due navi a seguito dell'ammissione a procedura concorsuale delle società clienti che le avevano ordinate (Nordmoon Schifffahrts GmbH & Co e KG e Nordlight Schifffahrts GmbH & Co). Si segnala che per una delle due navi il Gruppo VARD aveva ricevuto un

anticipo del 10%. Inoltre, nell'ultimo trimestre del 2015, uno dei principali clienti di Vard Promar, Transpetro, ha cancellato i contratti per la costruzione di due navi LPG. A seguito di ciò Vard Promar ha avviato un contenzioso legale con Transpetro per il risarcimento dei danni relativi. Il valore delle quattro unità è stato escluso dal carico di lavoro al 31 dicembre 2015.

Nel *backlog* complessivo, il segmento Shipbuilding pesa per l'89% (76% al 31 dicembre 2014), il segmento Offshore per il 7% (22% al 31 dicembre 2014), il segmento Sistemi, Componenti e Servizi per il 5% (3% al 31 dicembre 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 avanzata non ancora riflesse nel carico di lavoro, è pari al 31 dicembre 2015 a circa 3,0 miliardi di euro rispetto a 5,0 miliardi di euro al 31 dicembre 2014.

Gli **Investimenti** effettuati nel corso del 2015 ammontano a 161 milioni di euro, di cui 39 milioni di euro in attività immateriali (24 milioni di euro per progetti di sviluppo) e 122 milioni di euro in immobili, impianti e macchinari. Degli investimenti complessivi il 70% è stato effettuato dalla Capogruppo.

L'incidenza degli investimenti sui ricavi sviluppati da parte del Gruppo è pari al 3,8% rispetto al 3,7% del 2014.

Gli investimenti effettuati nel 2015 si riferiscono prevalentemente alla realizzazione di iniziative finalizzate a supportare lo sviluppo dei volumi di produzione e a migliorare le condizioni di sicurezza e di rispetto delle normative ambientali all'interno dei siti produttivi (normative HSE - *Health Safety and Environment*). Più in dettaglio, sono stati realizzati interventi volti da un lato a incrementare l'efficienza produttiva e a rafforzare i processi automatizzati, tramite l'ammodernamento tecnologico delle infrastrutture di costruzione scafo, dall'altro a migliorare le strutture di supporto logistico, tramite il riassetto delle aree operative dei siti produttivi e il mantenimento di elevati standard di affidabilità delle attrezzature di cantiere.

Sono inoltre proseguiti gli investimenti per lo sviluppo di nuove tecnologie, in particolare per quanto riguarda le navi da crociera.

Per quanto concerne la ripartizione degli investimenti tra i diversi segmenti, il 70% si riferisce al segmento Shipbuilding (61% al 31 dicembre 2014), il 19% al segmento Offshore (29% al 31 dicembre 2014), il 3% al segmento Sistemi, Componenti e Servizi (3% al 31 dicembre 2014) e l'8% alle Altre attività (7% al 31 dicembre 2014).

Gli **organici di fine periodo** sono diminuiti da 21.689 unità al 31 dicembre 2014 (di cui 7.706 unità in Italia) a 20.019 unità al 31 dicembre 2015 (di cui Italia 7.771 unità). 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 dell'esercizio 2015**

I **Ricavi e proventi** al 31 dicembre 2015 ammontano a 4.183 milioni di euro (in flessione del 4,9%) rispetto a 4.399 milioni di euro 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 39% dei ricavi complessivi del Gruppo (32% nel 2014), e dall'altro alla riduzione dei ricavi del segmento Offshore che pesano il 28% sui ricavi complessivi del Gruppo (35% nel 2014).

Nei ricavi totali il segmento Shipbuilding pesa per il 66,6%, (60,4% al 31 dicembre 2014), il segmento Offshore per il 28,1% (35,3% al 31 dicembre 2014), il segmento Sistemi, Componenti e Servizi per il 5,3% (4,3% al 31 dicembre 2014).

Nel corso del periodo chiuso al 31 dicembre 2015, si registra un'incidenza dei ricavi generati dal Gruppo con clienti esteri pari all'85% in aumento rispetto al 2014 (quando era pari all'82%).

L'**EBITDA** è negativo per 26milioni di euro (positivo per 297milioni di euro al 31 dicembre 2014). L'**EBITDA margin** risulta negativo e pari al -0,6% (positivo del 6,8% nel 2014). La riduzione dell'EBITDA rispetto al 2014 è dovuta al segmento Shipbuilding per 218 milioni di euro, principalmente riconducibile all'area di business delle navi da crociera, e all'Offshore per 111 milioni di euro, principalmente per effetto della ridotta performance operativa dei cantieri brasiliani della controllata VARD. Si segnala il positivo contributo del segmento Sistemi, Componenti e Servizi che ha raggiunto un EBITDA di 31 milioni di euro nel 2015 in crescita di 10 milioni di euro rispetto al 2014. Si sottolinea, inoltre, che la marginalità del segmento Offshore del 2014 aveva beneficiato dell'utilizzo del fondo rischi su commesse del Brasile (euro 35 milioni) stanziato al momento dell'acquisizione del Gruppo VARD e interamente utilizzato al 31 dicembre 2014.

L'**EBIT** conseguito nel 2015 è negativo per 137milioni di euro (positivo per 198 milioni di euro nel 2014). La variazione è imputabile, oltre che alle motivazioni in precedenza evidenziate, ai maggiori ammortamenti del periodo (il cui aumento è pari a 12 milioni di euro). Conseguentemente l'**EBIT margin** al 31 dicembre 2015 risulta negativo e pari al -3,3%, rispetto ad un valore positivo per 4,5% del 2014.

Gli **Oneri e proventi finanziari e su partecipazioni** presentano un valore negativo per 138 milioni di euro (negativo per 60 milioni di euro al 31 dicembre 2014). La variazione rispetto all'esercizio precedente è principalmente attribuibile all'iscrizione di perdite nette su cambi per 47 milioni di euro (2 milioni di euro nel 2014) di cui non realizzate per 41 milioni di euro (8 milioni di euro nel 2014) relative per la maggior parte ad alcune poste in valuta delle società controllate del Gruppo VARD, oltre all'incremento degli oneri finanziari su *construction loans* (36 milioni di euro al 31 dicembre 2015 rispetto a 26 milioni di euro al 31 dicembre 2014). Si segnalano inoltre oneri su partecipazioni per 3 milioni di euro (nel 2014 erano iscritti proventi per 6 milioni di euro).

Le **Imposte dell'esercizio** presentano nel 2015 un saldo positivo per 23 milioni di euro (negativo per 51 milioni di euro nel 2014) e sono relative principalmente al provento da consolidato fiscale e alle imposte anticipate sui fondi stanziati dalla Capogruppo 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 d'esercizio ante proventi ed oneri estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti** è negativo per 252 milioni di euro (positivo per 87 milioni di euro al 31 dicembre 2014) per effetto delle dinamiche sopraesposte. Il risultato di pertinenza del Gruppo è negativo per 141 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2014 quando era positivo per 99 milioni di euro.

I **Proventi ed oneri estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti** nel 2015 sono negativi per 50 milioni di euro ed includono i costi relativi a contenziosi per danni da amianto (30 milioni di euro), gli oneri connessi a piani di riorganizzazione e altri costi del personale non ricorrenti principalmente riferibili a VARD (17 milioni di euro) e i costi a carico della Società relativi alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (3 milioni di euro). Al 31 dicembre 2014 la voce, che ammontava complessivamente a 44 milioni di euro, accoglieva i costi a carico Azienda della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (10 milioni di euro), gli oneri connessi a piani di riorganizzazione (9 milioni di euro), i costi relativi a contenziosi per danni da amianto (21 milioni di euro) e gli oneri non ricorrenti collegati alla quotazione (4 milioni di euro).

L'**effetto fiscale per proventi ed oneri estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti** risulta positivo per 13 milioni di euro al 31 dicembre 2015 (12 milioni al 31 dicembre 2014).

Il **Risultato d'esercizio** si attesta su un valore negativo pari a 289 milioni di euro per effetto delle dinamiche sopraesposte (positivo per 55 milioni di euro al 31 dicembre 2014). Il risultato di pertinenza del Gruppo è negativo per 175 milioni di euro al 31 dicembre 2015 (positivo per 67 milioni nel 2014).

La **Posizione finanziaria netta**, che non ricomprende i *construction loans*, registrata dal Gruppo al 31 dicembre 2015 risulta negativa (a debito) per 438 milioni di euro (positiva, a credito, per 44 milioni di euro al 31 dicembre 2014). La variazione della Posizione finanziaria netta è riconducibile all'andamento del fabbisogno finanziario connesso ai segmenti Shipbuilding ed Offshore che vedono un elevato numero di consegne previsto nel primo semestre 2016 a cui corrisponde, al 31 dicembre 2015, un elevato ammontare di capitale circolante impiegato nella costruzione.

La prevista consegna nel corso del 2016 di un consistente numero di mezzi *cruise* ed *offshore*, per cui i termini di pagamento prevedono, come noto, l'incasso della maggior parte del prezzo al momento della consegna, contribuirà a liberare risorse attualmente impegnate nella costruzione di tali mezzi, risorse che potranno così essere reimpiegate nella costruzione di altre navi attualmente in portafoglio.

Il **Capitale d'esercizio netto** al 31 dicembre 2015 è positivo per 251 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 17 milioni di euro e i lavori in corso su ordinazione per 764 milioni di euro. I crediti commerciali, invece, si sono ridotti di 50 milioni di euro, mentre i debiti commerciali sono aumentati di 132 milioni di euro. Si segnala, infine, la diminuzione per 178 milioni di euro delle altre attività e passività correnti, principalmente per l'effetto negativo della valutazione al *fair value* dei derivati su cambi. I *construction loans*, considerati quali componenti del capitale d'esercizio, sono pari a 1.103 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 31 dicembre 2015 si riferisce per 983 milioni di euro al Gruppo VARD mentre la restante parte di 120 milioni di euro è relativa al perfezionamento, nel corso dell'anno, con una primaria banca internazionale di un *construction loan*, finalizzato al finanziamento della costruzione di navi da crociera.

Il **Patrimonio Netto** al 31 dicembre 2015 è pari a 1.266 milioni di euro (1.530 milioni di euro al 31 dicembre 2014).

Il Flusso monetario netto del periodo risulta negativo per 292 milioni di euro (positivo per 179 milioni di euro al 31 dicembre 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 459 milioni di euro (negativo per 124 milioni di euro al 31 dicembre 2014), e di un flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento per 167 milioni di euro (303 milioni di euro al 31 dicembre 2014).

Tra gli **indicatori reddituali**, il ROI risulta negativo per l'8,6%, mentre il ROE negativo per il 20,7%. Questi indicatori risentono dei risultati negativi del periodo e non risultano immediatamente comparabili con quelli al 31 dicembre 2014.

Tra gli **indicatori di solidità ed efficienza della struttura patrimoniale** al 31 dicembre 2015, il Totale indebitamento finanziario/Totale Patrimonio netto risulta pari a 0,7, mentre la Posizione finanziaria netta/Totale Patrimonio netto risulta pari a 0,3. Tali indicatori al 31 dicembre 2015, comparati con quelli al 31 dicembre 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 del segmento dello Shipbuilding ed in parte al finanziamento di circolante della controllata VARD per alcune commesse con consegna prevista nel primo semestre 2016. 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 31 dicembre 2015 ammontano a 2.847 milioni di euro (in crescita del 5,3% rispetto ai 2.704 milioni di euro al 31 dicembre 2014) e si riferiscono per 1.649 milioni di euro all'area di businessnavi da crociera (1.439 milioni di euro al 31 dicembre 2014) e per 1.056 milioni di euro a quella dell'navi militari (1.059 milioni di euro al 31 dicembre 2014). Rispetto al 2014 si segnala un incremento dei volumi di produzione delle navi da crociera (pari a 210 milioni di euro), con 11 unità in costruzione nei cantieri italiani del Gruppo rispetto alle 9 unità in costruzione al 31 dicembre 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. Per quanto riguarda il business delle navi militari, i ricavi da un lato hanno beneficiato del maggiore contributo del Gruppo FMG<sup>7</sup> per il positivo andamento del cambio Dollaro americano/Euro e dall'altro hanno scontato la riduzione del volume di attività in Italia, in attesa dell'avvio delle lavorazioni per il programma di rinnovo della flotta della Marina Militare a partire dal 2016. Le altre attività presentano un decremento pari ad euro 64 milioni rispetto a 206 milioni di euro del 31 dicembre 2014.

L'**EBITDA** del segmento al 31 dicembre 2015 risulta negativo per 23 milioni di euro, in calo rispetto al 31 dicembre 2014 quando era positivo per 195 milioni di euro. L'**EBITDA margin** risulta negativo e pari al -0,8% rispetto al positivo 7,2% 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 consegnati nel corso del 2015 ed ulteriori 4 prototipi da consegnare nel corso del 2016.

L'eccezionale numero di navi prototipo contemporaneamente in fase di progettazione, mai registrato in passato, distribuite su un numero elevato di clienti, ha peraltro generato un significativo sovraccarico che non ha trovato anche adeguato supporto dall'indotto fortemente impattato dalla crisi economico finanziaria globale. Per i nuovi prototipi in consegna a partire da marzo 2016, tali fenomeni si sono resi evidenti in particolare nel corso del secondo semestre 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 il calo della domanda per nuove costruzioni indotta dalla crisi finanziaria globale, scontano dinamiche di prezzo fortemente depresse, e che il carico di lavoro 2015 non ha consentito ancora la completa saturazione degli impianti produttivi in Italia. Ne consegue che, tenuto conto inoltre dei significativi extra costi connessi alla gestione di tali problematiche sulle navi prototipo, il margine EBITDA del segmento Shipbuilding ne è risultato fortemente penalizzato.

Al fine di affrontare le problematiche sopra descritte, l'Azienda proseguirà nei programmi di miglioramento 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 di progettazione e di produzione.

Occorre sottolineare che, dato il contemporaneo aggravarsi della crisi nel mercato *offshore* e l'indisponibilità di sufficienti risorse specializzate nel proprio indotto, Fincantieri nell'ultimo semestre del 2015 ha sviluppato importanti sinergie con le *operations* rumene di VARD, attraverso l'utilizzo in Italia di un consistente numero di risorse di produzione e di progettazione ponendo in atto le azioni necessarie ad un sempre maggiore utilizzo dei cantieri rumeni

di VARD per la produzione di parti di scafo allestite a supporto dei propri cantieri Italiani o di piccole unità da crociera specializzate.

Si ricorda inoltre che, mentre l'Azienda da un lato sta spendendo completamente i costi dei prototipi in costruzione, dall'altro è ancora in attesa dell'assegnazione dei contributi per l'innovazione navale, già stanziati in Legge di Stabilità 2014 e successivamente riproposti in Legge di Stabilità 2015 per un ammontare ridotto.

Nel 2015 sono stati acquisiti **ordini** record per 9.262 milioni di euro rispetto a 4.400 milioni di euro nel 2014. Il *backlog* del segmento ammonta a 14.067 milioni di euro (7.465 milioni di euro al 31 dicembre 2014).

Tra gli ordini del Gruppo nel segmento Shipbuilding vi sono 24 unità:

- 9 unità navali (7 pattugliatori polivalenti di altura, 1 unità di supporto logistico e 1 unità anfibia multiruolo) del programma di rinnovo della flotta della Marina Militare Italiana;
- 2 ulteriori unità del programma FREMM per la Marina Militare;
- 2 unità del programma LCS per la U.S. Navy, la nona (LCS 21) e la decima (LCS 23) del contratto per dieci unità firmato nel 2010 attraverso la controllata Marinette Marine Corporation (MMC);
- 1 unità ATB (*Articulated Tug Barge*) (composta da 1 *tug* e da 1 *barge*) per il trasporto di beni del settore chimico/petrolifero;
- 4 nuove navi da crociera destinate ai brand del gruppo statunitense Carnival Corporation (2 unità per Costa Asia, 1 unità per P&O Cruises Australia e 1 unità per Princess Cruises). Le unità, che verranno realizzate presso lo stabilimento di Monfalcone e Marghera, saranno destinate ad operare nei mercati crocieristici emergenti inclusi quello cinese e australiano;
- 3 nuove navi da crociera per l'armatore Virgin Cruises, brand del Gruppo Virgin e nuovo operatore del comparto crocieristico;
- 2 nuove navi da crociera per l'armatore Viking Ocean Cruises che saranno gemelle delle quattro unità già ordinate in precedenza e di cui una consegnata nella primavera del 2015.

Le principali navi consegnate nel periodo sono 9:

- "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, 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;
- USS "Milwaukee" (LCS 5) per la US Navy nell'ambito del programma LCS costruito presso lo stabilimento statunitense di Marinette;
- 2 unità *barge* e 1 *tug* per Moran Towing Corporation consegnati presso i cantieri di Sturgeon Bay del Gruppo.

Inoltre, si segnala che nel 2015 sono state consegnate presso il cantiere di Palermo, "MSC Sinfonia", "MSC Opera" e "MSC Lirica", le ultime tre 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 nel corso del secondo semestre ha toccato i minimi degli ultimi 6 anni, causando una generalizzata riduzione degli investimenti attesi e l'avvio di programmi di riduzione costi da parte della maggior parte dei clienti, i **ricavi** del segmento Offshore al 31 dicembre 2015 ammontano a 1.199 milioni di euro, in flessione del 24,1% rispetto al 2014 quando era pari a 1.580 milioni di euro. Tale risultato è dovuto alla riduzione di attività in alcuni cantieri europei e all'effetto negativo derivante dalla variazione del cambio Corona Norvegese/Euro (84 milioni di euro). Si segnala inoltre che i Ricavi e proventi nel 2014 includono 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. A seguito di tale movimentazione il fondo risultava, al 31 dicembre 2014, completamente utilizzato.

L'**EBITDA** del segmento al 31 dicembre 2015 presenta un valore negativo per 3 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2014 quando era positivo per 108 milioni di euro, con un **EBITDA margin** negativo e pari al -0,2% (positivo per il 6,8% al 31 dicembre 2014). Tale andamento è dovuto alla performance negativa delle società brasiliane solo parzialmente compensata dai risultati positivi delle altre società del Gruppo VARD, conseguiti nonostante il calo della domanda del mercato *offshore* e dei ridotti margini delle commesse in costruzione presso i siti europei. Al fine di rispondere a tale situazione da un lato la controllata ha avviato programmi di riorganizzazione delle proprie *operations*, in particolare per quanto riguarda i cantieri rumeni e norvegesi, al fine di ridurre in modo strutturale la base costi e dall'altro ha accelerato le azioni per lo sviluppo di sinergie con le attività italiane del business navi da crociera con la costruzione di sezioni per le grandi navi da crociera in corso di realizzazione presso i cantieri italiani oltre alla possibilità di costruire *expedition cruises* complete. In Norvegia il carico di lavoro garantisce ancora un buon livello di attività, tuttavia 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 in costruzione, con una previsione di consegna entro il primo semestre 2016. Per quanto riguarda il nuovo cantiere di Promar, l'avanzamento del programma per la costruzione delle unità LPG per il cliente Transpetro non è risultato soddisfacente in quanto le attività da sviluppare e la complessità delle stesse sono risultate superiori a quanto originariamente previsto. Per tali ragioni nel corso del terzo trimestre 2015 sono state riviste le date di consegna e registrati i relativi ulteriori extra costi che, nel corso dell'ultimo trimestre sono stati incrementati allineandoli alle condizioni concordate con Transpetro alla consegna della prima unità effettuata ad inizio gennaio 2016. Si segnala inoltre che Transpetro nell'ultimo trimestre 2015 ha cancellato i contratti per la costruzione di due unità LPG incluse nel portafoglio ordini di Vard Promar. A fronte di tale decisione il cantiere ha avviato un contenzioso legale con Transpetro per il risarcimento dei danni relativi ai contratti in questione. La cancellazione dei contratti non ha prodotto effetti sui risultati 2015 in quanto le commesse risultavano essere in una fase di avanzamento iniziale. Si segnala infine che la revisione dei costi e dei programmi ha comportato ritardi anche sulle 2 PLSV (Pipelay Support Vessel) in costruzione.

Nel corso del 2015 gli **ordini** acquisiti ammontano a 402 milioni di euro rispetto a 1.131 milioni del 2014.

Tra gli ordini del Gruppo nel segmento Offshore vi sono 6 unità:

- 4 OSCV (Offshore Subsea Construction Vessel) uno per l'armatore Kreuz Subsea, due per l'armatore Topaz Energy and Marine, nuovo cliente basato a Dubai e l'ultimo, acquisito nel quarto trimestre 2015, per un importante cliente internazionale;

- 1 Stern Trawler per un nuovo cliente canadese;
- 1 Coastal Fishing vessel per l'armatore Breivik AS.

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 31 dicembre 2015 ammonta a 1.143 milioni di euro (2.124 milioni di euro al 31 dicembre 2014), ovvero 29 unità, di cui 18 su design di VARD, che garantisce un buon volume di attività fino al 2017.

Come già segnalato in precedenza, nel primo trimestre 2015, il Gruppo VARD ha risolto i contratti per la costruzione di due navi (per una delle due aveva ricevuto un anticipo del 10%) in seguito all'ammissione a procedura concorsuale delle società clienti che le avevano ordinate. 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 è in fase di completamento. Al 31 dicembre 2015 le due unità risultano iscritte tra le rimanenze.

Inoltre, come evidenziato in precedenza, nell'ultimo trimestre del 2015, uno dei principali clienti di Vard Promar, Transpetro, ha cancellato i contratti per la costruzione di due navi LPG. Il valore delle quattro unità è stato escluso dal carico di lavoro al 31 dicembre 2015.

Le navi consegnate nel periodo sono 12:

- 5 PSV (Platform Supply Vessel), in particolare l'unità "Troms Mira" e "Troms Hera" consegnate 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; l'unità "MMA Plover" consegnata presso il cantiere Vard Vung Tau (Vietnam) alla società armatrice Mermaid Marine Australia Offshore;
- 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 31 dicembre 2015 ammontano a 226 milioni di euro, con un incremento del 17,7% rispetto all'esercizio 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 31 dicembre 2015 ammonta a 31 milioni di euro rispetto ai 21 milioni di euro registrati al 31 dicembre 2014, con un **EBITDA margin** pari al 13,8%, in incremento rispetto a quello del 2014 (quando era pari al 11,1%), dovuto principalmente al maggiore contributo dei servizi di assistenza post vendita sia su navi militari che su

sistemi di propulsione.

Il valore degli **ordini** nel 2015 si attesta a 639 milioni di euro (204 milioni di euro al 31 dicembre 2014), in parte riconducibili al programma di rinnovo della flotta della Marina Militare, che porta ad un *backlog* del segmento pari a 732 milioni di euro, in significativo aumento rispetto al valore dello scorso anno, quando era pari a 300 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.
- 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 rendere più efficace i servizi forniti dai subappaltatori rafforzandone la competitività e proteggendone il *know how*.
- Sempre in aprile Fincantieri e Banca Mediocredito FVG hanno sottoscritto un importante accordo che consente ai fornitori del Gruppo navalmeccanico 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, tradizionale fornitore di Fincantieri nella 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. Le cabine rappresentano una delle principali forniture del prodotto navale e attraverso questa acquisizione Fincantieri potrà beneficiare di una maggiore integrazione tra le attività di progettazione e costruzione della piattaforma e quelle di allestimento.
- 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.
- 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.
- 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 del primo dei due Platform Supply Vessel ("PSV"), posseduti dalla società e costruiti nel cantiere di Vard Vung Tau in Vietnam, per i quali si era giunti alla risoluzione del contratto a seguito dell'ammissione a procedura concorsuale da parte delle società clienti. Contestualmente Vard Holdings Limited ha annunciato l'acquisizione di un contratto per il noleggio di tale PSV con la società armatrice DOF.
- Il 23 settembre nell'ambito del Monaco Yacht Show 2015, Fincantieri e Pininfarina, da 85 anni portabandiera del design italiano, hanno presentato "Ottantacinque", il *concept* per un megayacht di lusso di ultima generazione.
- Il 30 settembre 2015 si è concluso il processo di attribuzione delle azioni gratuite agli aventi diritto, così come indicato al paragrafo 5.2.3.4 del Prospetto Informativo relativo all'Offerta Pubblica di Vendita e Sottoscrizione e all'ammissione a quotazione sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A. di azioni ordinarie di Fincantieri S.p.A. L'assegnazione di azioni gratuite, messe a disposizione da parte dell'Azionista Venditore Fintecna S.p.A., ha riguardato un totale di n. 14.735.406 azioni ordinarie, di cui n. 14.272.716 azioni assegnate al Pubblico Indistinto e n. 462.690 azioni ai Dipendenti Fincantieri. In conseguenza della messa a disposizione delle

azioni gratuite da parte dell’Azionista Venditore Fintecna S.p.A., al 31 dicembre 2015 il capitale sociale di Fincantieri, pari a 862.980.725,70 euro, risulta così ripartito: 71,6% detenuto da Fintecna S.p.A. e 28,4% detenuto dal mercato indistinto.

- 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 9 novembre, il dott. Andrea Mangoni ha rassegnato le proprie dimissioni dalle cariche di componente del Consiglio di Amministrazione e Direttore Generale di Fincantieri.
- In data 17 novembre 2015 il presidente del Consiglio Nazionale delle Ricerche Luigi Nicolais e l’amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono hanno sottoscritto a Roma una convenzione che amplia ulteriormente l’accordo di partnership strategica raggiunto alla fine del novembre del 2011 nell’ambito delle attività di ricerca, innovazione tecnologica e formazione applicate al settore della cantieristica navale
- In data 21 dicembre 2015 Fincantieri ha firmato un contratto con Mazagon Dock Limited (MDL), uno dei più importanti cantieri indiani, controllato dal Ministero della Difesa e specializzato nella costruzione di unità militari e *offshore*, per la fornitura di consulenza tecnica nell’ambito del Progetto 17A, che prevede la costruzione di 7 fregate stealth commissionate dalla Marina Indiana.

### **Principali eventi successivi al 31 dicembre 2015**

In data 11 gennaio Vard Holdings Limited ha annunciato la consegna, al cliente Transpetro, del Liquefied Petroleum Gas (LPG) carrier “Barbosa Lima Sobrinho”, prima unità interamente costruita e consegnata da Vard Promar.

In data 26 gennaio alla presenza del Presidente del Consiglio dei Ministri Matteo Renzi e del Presidente dell’Iran Hassan Rouhani in visita istituzionale in Italia, Fincantieri ha siglato una serie di accordi quadro con alcune primarie società iraniane propedeutici al perseguimento di alcuni importanti contratti e al potenziale sviluppo di attività congiunte. In particolare Fincantieri ha raggiunto un accordo di cooperazione e sviluppo con Azim Gostaresh Hormoz Shipbuilding Industry Co (AGH), un nuovo complesso cantieristico iraniano strategicamente posizionato nel Golfo Persico. Tale accordo prevede la cooperazione tra le due società sia nella costruzione di nuove navi mercantili e unità *offshore* sia nel settore delle riparazioni e conversioni navali, nonché nel *refitting* di unità già in esercizio.

In data 22 febbraio Vard Holdings Limited ha annunciato la firma di un contratto per la progettazione e costruzione di un peschereccio per HAVFISK ASA. Il valore del contratto è di circa 325 milioni di Corone norvegesi (pari a circa 34 milioni di euro).

Il 29 febbraio Vard Holdings Limited ha annunciato i risultati finanziari per il quarto trimestre 2015 e per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 e ha fornito indicazioni sulla propria strategia di diversificazione.

In data 2 marzo, Fincantieri e Huarun Dadong Dockyard (HRDD), tra i maggiori cantieri cinesi specializzati in *repair and refitting*, hanno firmato a Shanghai un accordo di cooperazione esclusiva nell’ambito delle riparazioni e trasformazioni navali volto a servire le navi da crociera che hanno come base operativa la Cina. L’intesa include lo sviluppo di competenze tecniche, di *project management* e di procedure logistiche.

In data 3 marzo, Fincantieri ha consegnato nel cantiere di Muggiano (La Spezia) “Itarus”, la piattaforma galleggiante semisommersibile per la russa RosRAO, l’Impresa Federale Statale Unitaria per il trattamento dei rifiuti radioattivi.

Il 7 marzo Fincantieri e la Rhode Island University (U.S.A), attraverso il proprio International Engineering Program (IEP), hanno firmato un’importante intesa che stabilisce l’avvio di una reciproca collaborazione al fine di sviluppare uno scambio accademico e interculturale.

Sempre in data 7 marzo 2016 Vard Holdings Limited ha annunciato la costituzione di una nuova società, Vard Electro Canada Inc., con sede in Canada, il cui capitale sociale è interamente posseduto da Vard Electro AS. Il *core business* della nuova società è rappresentato da installazione ed integrazione di sistemi elettrici con l'obiettivo di supportare la crescita di Vard Electro AS nel Nord America.

In data 15 marzo nel corso del Seatrade Cruise Global, la più importante manifestazione del settore crocieristico, Fincantieri ha annunciato che la sua controllata Vard Holdings Limited ha firmato una storica lettera di intenti con l'armatore francese Ponant, per la realizzazione di quattro navi da crociera di lusso di piccole dimensioni. L'accordo, soggetto a diverse condizioni, tra cui il finanziamento all'armatore, segna l'ingresso di VARD nel segmento crocieristico.

In data 21 marzo, la Dott.ssa Anna Molinotti ha rassegnato le proprie dimissioni a Fincantieri dalle cariche di componente del Consiglio di Amministrazione e del Comitato per la Remunerazione

In data 24 marzo presso lo stabilimento di Ancona, è stata consegnata "Viking Sea", la seconda di una serie di sei navi da crociera che la società armatrice Viking Ocean Cruises ha ordinato a Fincantieri.

In data 31 marzo è stata consegnata presso lo stabilimento Fincantieri di Marghera "Koningsdam", nave prototipo di Holland America Line, brand del gruppo Carnival e primo operatore al mondo del settore crocieristico.

Sempre in data 31 marzo Fincantieri e il gruppo armatoriale Norwegian Cruise Line Holdings hanno raggiunto un accordo per la realizzazione della seconda nave da crociera ultra lusso destinata al brand Regent Seven Seas Cruises. Il contratto, del valore di 422 milioni di euro, è immediatamente operativo e tutte le condizioni sono state soddisfatte.

### **Evoluzione prevedibile della gestione**

Il Piano Industriale 2016-2020 approvato oggi, in coerenza con la strategia di crescita e diversificazione perseguita negli ultimi anni, intende consolidare la leadership del Gruppo a livello globale nei settori ad alto valore aggiunto della cantieristica navale.

In particolare, il Piano prevede un ulteriore rafforzamento delle attuali piattaforme di business, sia nei settori *core*, finalizzando le importanti trattative in corso, sia attraverso la crescita in nuove aree geografiche ed in mercati ad alto potenziale, quali quello cinese, anche attraverso nuove partnership strategiche.

Inoltre sono previste azioni per l'incremento della redditività del Gruppo, al fine di garantire un ritorno ai propri Azionisti, anche attraverso l'ulteriore sviluppo di importanti sinergie produttive con la controllata VARD tramite l'utilizzo del cantiere rumeno di Tulcea a supporto del network produttivo italiano.

Per quanto riguarda nello specifico il segmento Shipbuilding si prevede nei prossimi esercizi un'importante crescita dei volumi ed una progressiva ripresa della marginalità. Al fine di rispondere alle necessità indotte dagli importanti carichi di lavoro prospettici, la Società proseguirà nelle azioni di ottimizzazione del sistema produttivo e di progettazione in Italia.

Con riferimento al segmento Offshore, la controllata VARD prevede da un lato l'implementazione di azioni di diversificazione del business al fine di rispondere alla crisi del settore *core* dell'Oil&Gas e dall'altro l'implementazione delle azioni necessarie a ridurre la base costi. Per quanto riguarda le azioni di diversificazione delle fonti di ricavo, si sottolinea che, nel 2015 il 13% del totale degli ordini acquisiti da VARD proviene dal segmento della pesca e dell'acquacultura e che il 100% degli ordini acquisiti nel segmento Offshore è stato finalizzato con nuovi clienti. Infine, nel mese di marzo 2016 VARD ha siglato un importante accordo con Ponant per quattro unità da crociera di lusso di piccola dimensione che saranno interamente realizzate in Romania e Norvegia con il supporto e la fornitura di

componenti critici da parte di Fincantieri.

Per il segmento Sistemi, Componenti e Servizi, si prevede il proseguimento della strategia di riconfigurazione del presidio sulla *value chain* attraverso l'internalizzazione delle attività ad alto valore aggiunto e l'esternalizzazione delle attività a minor valore, al fine di rafforzare il presidio sul prodotto e sviluppare ulteriormente il business del post vendita.

### **PIANO INDUSTRIALE 2016-2020**

Il Consiglio di Amministrazione in data odierna ha inoltre proceduto all'approvazione del Piano Industriale 2016-2020.

In particolare, il Piano Industriale 2016-2020 prevede che il Gruppo, facendo leva sull'importante carico di lavoro accumulato, consolidi la propria posizione di leadership a livello globale, sviluppi importanti sinergie commerciali e produttive, in particolare tra il segmento Shipbuilding e il segmento Offshore, e proceda con azioni mirate alla ottimizzazione del modello operativo e finalizzate al conseguimento di un livello di redditività soddisfacente.

#### **Shipbuilding**

Il settore *crui* sta vedendo una crescita senza precedenti. Elaborazioni del Gruppo, supportate da studi di settore, prevedono che il numero dei crocieristi, a livello globale, passi da 22,1 milioni nel 2014 a 30,6 milioni nel 2020 e cresca a 49 milioni nel 2030, con una penetrazione sul numero globale di turisti che passa dal 2,0% del 2014 al 2,3% del 2020 al 2,7% del 2030. Tale crescita attesa ha determinato un significativo impulso ai programmi di rinnovo delle flotte da parte degli armatori con una conseguente sostanziale saturazione della capacità del settore cantieristico del *crui* fino al 2020 e conseguente effetto positivo sui prezzi di mercato, che ci si attende permarrà nel medio termine.

In tale contesto, la crescita dei ricavi del settore crociere del Gruppo deriva dall'importante carico di lavoro già acquisito: **oltre il 90% dei ricavi di Piano è, infatti, già coperto da contratti e MOA**. Tale *backlog* include 4 navi prototipo in consegna nel 2016 (3 nel primo semestre e 1 nel quarto trimestre) il cui sviluppo ha permesso l'acquisizione di un significativo numero di piattaforme ripetute.

L'azienda sta inoltre operando per sviluppare ulteriori opportunità commerciali attraverso le sinergie con la controllata Vard, come testimoniato dal recente accordo con l'armatore Ponant.

Al fine di sviluppare l'importante carico di lavoro acquisito, oltre all'adeguamento della capacità produttiva dei cantieri di Monfalcone e Marghera per realizzare navi di maggiori dimensioni, Fincantieri intende sviluppare significative sinergie produttive con i cantieri rumeni di Vard. In particolare attraverso l'utilizzo del cantiere di Tulcea a supporto del network produttivo italiano al fine di ridurre il sovraccarico che si andrebbe altrimenti a generare.

- - -

Per quanto riguarda il settore militare, le attese di Fincantieri sull'evoluzione del mercato estero mettono in evidenza una crescita della domanda per nuovi mezzi navali, soprattutto da parte dei Paesi che non dispongono di un importante costruttore locale, la cui spesa cumulata in programmi navali si stima sarà pari a 31,8 miliardi di euro nel periodo 2016-2020. Il 60% di tale valore è peraltro concentrato in un insieme di dieci Paesi.

Alla luce di questa evoluzione, il Gruppo prevede di sfruttare l'esperienza già maturata nel settore ed i nuovi *concept* in fase di sviluppo, per acquisire nuovi programmi per Marine Militari estere.

Nell'ambito della strategia di presidio e sviluppo dei programmi di produzione in corso, proseguirà il completamento del

piano di rinnovamento della Marina Militare Italiana, con consegne previste fino al 2026, e del programma LCS in essere per la US Navy, con 9 navi in *backlog* e un'opzione da finanziare e ordinare nel 2016, e consegne previste fino al 2020. Inoltre, è prevista la partecipazione ad ulteriori gare, attese dal 2016 in poi.

In termini di marginalità, le *performance* del segmento Shipbuilding nel periodo di Piano, saranno positivamente impattate da:

- un limitato numero di navi da crociera prototipo in consegna dopo il 2016, con conseguente riduzione dei rischi e con un impatto positivo sulla marginalità per i minori costi di sviluppo e di realizzazione. In particolare, mentre il rapporto tra numero dei prototipi e navi da crociera consegnate aumenterà dal 33% del 2015 all'80% del 2016, negli anni successivi tale valore si ridurrà: 20% nel 2017 e nel 2020, 0% nel 2018 e 2019. L'attuale backlog include infatti solamente due prototipi in consegna nel periodo 2017-2020 (MSC and Virgin)
- un significativo miglioramento del *pricing* delle navi da crociera in consegna a partire dal 2017 che porterà a un incremento del ricavo medio per *lower berth* (letto basso): mentre nel 2016 rispetto al biennio 2014-2015 tale valore resta invariato, si prevede una crescita dell'11% nel 2018 e di circa il 20% nel 2020 (rispetto al 2014-2015).
- un incremento a fine Piano dei ricavi da navi militari sul totale dei ricavi Shipbuilding. La percentuale di ricavi da navi militari sul totale del segmento è pari al 37% nel 2015 e nel 2016, al 36% nel 2018 e infine al 43% nel 2020.

### **Offshore**

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. Tutto ciò è riflesso in uno scenario di domanda sfavorevole di mezzi PSV (Platform Supply Vessel) e AHTS (Anchor Handling Tug Supply), caratterizzato da un eccesso di offerta, dovuto oltre al calo del prezzo del petrolio, anche al rinvio dei progetti di perforazione.

Nel medio termine, in ogni caso, la società si attende una ripresa degli investimenti nel settore E&P, con una ripresa della domanda di prodotti del segmento Offshore a partire dal 2018.

Per quanto riguarda il segmento core delle navi da supporto per il settore Oil&Gas, si prevede una progressiva ripresa a partire dal 2018 in particolare per i mezzi ad alta complessità OSCV (Offshore Support Construction Vessel) e sulle nuove geografie quali ad esempio il *Middle East*.

Il Gruppo ha avviato nel 2015 una strategia di diversificazione del portafoglio prodotti, che ha messo in luce sia opportunità di business in nuovi settori come quello eolico *offshore* e dell'acquacoltura, che sinergie con interne per alcuni prodotti *passenger*, come gli *exploration cruise*, e alcuni segmenti del business militare, come gli Offshore Patrol Vessel (OPV).

In tal senso il 100% degli ordini acquisiti da VARD del 2015 è stato finalizzato con nuovi clienti.

Nell'ambito del piano è previsto l'adeguamento della struttura produttiva in Europa, con la concentrazione degli stabilimenti norvegesi sui *core segments* e la focalizzazione dello stabilimento di Aukra sul settore dell'acquacoltura, sfruttando la prossimità delle strutture ai clienti finali. Per quanto riguarda gli stabilimenti rumeni, Vard prevede una ripresa dell'attività e lo sviluppo di un know-how adeguato alla costruzione di navi passeggeri speciali.

Per quanto concerne gli stabilimenti brasiliani, dalla seconda metà del 2016 si prevede di razionalizzare la struttura produttiva in Brasile, attraverso il *phasing out* delle attività nello stabilimento di Niterói, dopo la consegna delle due navi in portafoglio prevista per il secondo trimestre del 2016, e la messa regime del nuovo stabilimento di Vard Promar per rafforzare la propria presenza nel paese e diventare uno dei principali player di riferimento per lo sviluppo di

programmi futuri, sempreché siano soddisfatte le condizioni economiche e finanziarie .

Inoltre, nel 2015 sono stati avviati procedimenti legali, tuttora in corso, nei confronti del cliente Transpetro, per il recupero degli extra costi legati al progetto LPG e per la cancellazione dei contratti per la costruzione di due unità LPG.

Proseguirà infine la strategia di rendere il modello di business più competitivo, con un continuo focus sul miglioramento dell'efficienza produttiva e sulla riduzione dei costi.

### **Sistemi, Componenti e Servizi**

Nel settore Sistemi, Componenti e Servizi, il Gruppo intende rafforzare la crescita dei segmenti tradizionali dei componenti e del post vendita militare, attraverso lo sviluppo del carico di lavoro acquisito grazie alla Legge Navale, l'aumento del business *non-captive* e l'ampliamento dell'offerta di prodotti.

Il Gruppo intende inoltre consolidare il presidio e sviluppare ulteriormente le aree di business delle cabine e dei sistemi integrati, oggetto di internalizzazione, nel corso del 2015, nonché procedere con ulteriori iniziative di insourcing in segmenti di business ad alto valore aggiunto e che rappresentano forniture critiche per la nave, come ad esempio i sistemi di condizionamento e le "aree pubbliche".

Quanto precede consentirà inoltre nel medio termine un importante sviluppo dei servizi di assistenza post vendita su tutte le aree di business internalizzate e da internalizzare, con particolare focus sul settore *crui*se.

### **Guidance 2016 e obiettivi consolidati di medio termine**

Il Piano Industriale sopra delineato prevede il raggiungimento, a livello consolidato ante oneri straordinari, di un utile netto già nel 2016 e la distribuzione di dividendi a partire dall'utile 2017.

Per il 2016 si prevedono i seguenti risultati:

- Ricavi in crescita del 4-6% rispetto al 2015
- EBITDA margin pari a circa il 5%
- Capitale circolante pari a circa 0,4-0,5 miliardi di euro
- Posizione finanziaria netta negativa pari a circa 0,7-0,8 miliardi di euro

Per il 2018 si prevedono i seguenti risultati:

- Ricavi in crescita del 16-23% rispetto al 2016
- EBITDA margin pari a circa il 6-7%
- Capitale circolante pari a circa 0,0-0,3 miliardi di euro
- Posizione finanziaria netta negativa pari a c. 0,4-0,6 miliardi di euro

Per il 2020 si prevedono i seguenti risultati:

- Ricavi in crescita del 16-21% rispetto al 2018
- EBITDA margin pari a circa il 7-8%
- Capitale circolante pari a circa 0,1-0,3 miliardi di euro
- Posizione finanziaria netta negativa pari a circa 0,1-0,3 miliardi di euro

### **Evoluzione della Posizione Finanziaria Netta e Fonti di Finanziamento**

L'elevato ammontare di volumi nella produzione di navi da crociera indurrà un aumento del fabbisogno di capitale all'inizio del periodo di Piano, a causa dei noti termini di pagamento in uso nel settore *crui*se. Ad oggi Fincantieri, tuttavia, è ben preparata a soddisfare il fabbisogno finanziario richiesto grazie alla disponibilità di linee di credito (pari a circa 1,0 miliardi di euro per la sola Fincantieri S.p.A., di cui 590 milioni di euro di linee di credito *committed revolving*, 150 milioni di euro di *construction loans committed* e 260 milioni di euro di linee di credito *uncommitted*) e all'utilizzo di ulteriori forme di finanziamento (*reverse factoring* e altre forme di *construction financing* attualmente in negoziazione).

Nell'orizzonte di Piano la crescita dei ricavi congiuntamente all'incremento della marginalità e alla normalizzazione della crescita del *crui*se condurrà a una significativa generazione di cassa, che sarà utilizzata per finanziare gli importanti investimenti previsti, ridurre l'indebitamento e pagare dividendi.

- - -

### **ASSEMBLEA ORDINARIA E STRAORDINARIA**

Il Consiglio di Amministrazione ha convocato l'Assemblea Ordinaria e Straordinaria degli Azionisti, in unica convocazione, per il giorno 19 maggio 2016.

Per quanto attiene al progetto del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2015, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di proporre all'Assemblea degli Azionisti di coprire la perdita di 112,7 milioni di euro mediante utilizzo, per pari importo, della Riserva Straordinaria che pertanto si ridurrà a 168 milioni di euro. Non verrà proposta all'Assemblea degli Azionisti la distribuzione del dividendo per l'esercizio 2015.

Gli ulteriori argomenti all'ordine del giorno della convocata assemblea, sono:

- in sede straordinaria: (i) su proposta dell'azionista Fintecna S.p.A. la modifica dell'art. 19 dello Statuto e, (ii) su proposta del Consiglio stesso, la modifica degli articoli 16, 17, 19, 20, 21, 22, 24 e 27 del medesimo Statuto;
- in sede ordinaria: (i) la nomina del Consiglio di Amministrazione e del relativo Presidente, previa determinazione del numero dei componenti, della durata dell'incarico e dei relativi compensi, e (ii) la deliberazione non vincolante sulla prima sezione della Relazione sulla Remunerazione prevista dall'art. 123-ter, comma 3, del D.Lgs. n. 58/1998.

Il Consiglio ha altresì approvato la Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari, redatta ai sensi dell'art. 123-bis del TUF, e la Relazione sulla remunerazione, redatta ai sensi dell'art. 123-ter del TUF, contenente l'illustrazione della politica sulla remunerazione di Fincantieri S.p.A. per l'anno 2016.

L'avviso di convocazione e tutta la documentazione relativa ai singoli punti all'ordine del giorno saranno messi a disposizione del pubblico nei termini e con le modalità previste dalla normativa vigente.

\* \* \*

*Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e societari Carlo Gainelli dichiara ai sensi del comma 2 dell'articolo 154 bis del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58 che l'informativa contenuta nel presente comunicato corrisponde alle risultanze documentali, ai libri e alle scritture contabili.*

\* \* \*

**Fincantieri** è uno dei più importanti complessi cantieristici al mondo e il primo per diversificazione e innovazione. È leader nella progettazione e costruzione di navi da crociera e operatore di riferimento in tutti i settori della navalmeccanica ad alta tecnologia, dalle navi militari all'*offshore*, dalle navi speciali e traghetti a elevata complessità ai

mega-yacht, nonché nelle riparazioni e trasformazioni navali, produzione di sistemi e componenti e nell'offerta di servizi post vendita.

*Il Gruppo, che ha sede a Trieste, in oltre 230 anni di storia della marineria ha costruito più di 7.000 navi. Con circa 20.000 dipendenti, di cui oltre 7.700 in Italia, 21 stabilimenti in 4 continenti, Fincantieri è oggi il principale costruttore navale occidentale e ha nel suo portafoglio clienti i maggiori operatori crocieristici al mondo, la Marina Italiana e la US Navy, oltre a numerose Marine estere, ed è partner di alcune tra le principali aziende europee della difesa nell'ambito di programmi sovranazionali.*

[www.fincantieri.com](http://www.fincantieri.com)

#### DISCLAIMER

*I dati e le informazioni previsionali devono ritenersi "forward-looking statements" e pertanto, non basandosi su meri fatti storici, hanno per loro natura una componente di rischiosità e di incertezza, poiché dipendono anche dal verificarsi di eventi e sviluppi futuri al di fuori del controllo della Società, i dati consuntivi possono pertanto variare in misura sostanziale rispetto alle previsioni. I dati e le informazioni previsionali si riferiscono alle informazioni reperibili alla data della loro diffusione; al riguardo FINCANTIERI S.p.A. si riserva di comunicare eventuali variazioni delle informazioni e dati previsionali nei termini e con le modalità previsti dalla normativa vigente.*

\* \* \*

*I risultati del 2015 e il Piano Industriale 2016-2020 verranno illustrati alla comunità finanziaria durante una conference call che si svolgerà giovedì 31 marzo 2016, alle ore 18:00 CET.*

*Per partecipare alla conferenza occorrerà collegarsi ai seguenti numeri telefonici:*

*Italia +39 028020911*

*Regno Unito +44 1212818004*

*Stati Uniti +1 7187058796*

*Hong Kong +852 58080984 poi digitare \*0*

*Le Slide di presentazione saranno rese disponibili alla pagina web [www.fincantieri.com](http://www.fincantieri.com) sezione Investor Relations 10 minuti prima dell'inizio della conferenza.*

\* \* \*

*In allegato: Prospetti contabili, non oggetto di revisione da parte della società incaricata della revisione legale contabile del Gruppo.*

#### **FINCANTIERI S.p.A. - Media Relations**

Antonio Autorino	Laura Calzolari	Cristiano Musella	Micaela Longo
Tel. +39 040 3192473	Tel. +39 040 3192527	Tel. +39 040 3192225	Tel. +39 040 3192247
Cell. +39 335 7859027	Cell. +39 334 6587922	Cell. +39 366 9254543	Cell. +39 366 6856280
<a href="mailto:antonio.autorino@fincantieri.it">antonio.autorino@fincantieri.it</a>	<a href="mailto:laura.calzolari@fincantieri.it">laura.calzolari@fincantieri.it</a>	<a href="mailto:cristiano.musella@fincantieri.it">cristiano.musella@fincantieri.it</a>	<a href="mailto:micaela.longo@fincantieri.it">micaela.longo@fincantieri.it</a>

**FINCANTIERI S.p.A. - Investor Relations**

Angelo Manca	Federica Capuzzo	Tijana Obradovic	Silvia Ponso
Tel. +39 040 3192457	Tel. +39 040 3192612	Tel. +39 040 3192409	Tel. +39 040 3192371
<a href="mailto:angelo.manca@fincantieri.it">angelo.manca@fincantieri.it</a>	<a href="mailto:federica.capuzzo@fincantieri.it">federica.capuzzo@fincantieri.it</a>	<a href="mailto:tijana.obradovic@fincantieri.it">tijana.obradovic@fincantieri.it</a>	<a href="mailto:silvia.ponso@fincantieri.it">silvia.ponso@fincantieri.it</a>

**Image Building - Media Relations**

Giuliana Paoletti	Simona Raffaelli	Alfredo Mele
Tel. +39 02 89011300	Tel. +39 02 89011300	Tel. +39 02 89011300
Cell. +39 335 6551356	Cell. +39 335 1245191	Cell. +39 335 1245185
<a href="mailto:fincantieri@imagebuilding.it">fincantieri@imagebuilding.it</a>	<a href="mailto:fincantieri@imagebuilding.it">fincantieri@imagebuilding.it</a>	<a href="mailto:fincantieri@imagebuilding.it">fincantieri@imagebuilding.it</a>

**SCHEMI DELLA RELAZIONE SULLA GESTIONE BILANCIO CONSOLIDATO****CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO RICLASSIFICATO<sup>8</sup>**

(Euro/milioni)

	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
<b>Ricavi e proventi</b>	<b>4.183</b>	<b>4.399</b>
Acquisti, prestazioni di servizi e costi diversi	(3.337)	(3.234)
Costo del personale	(865)	(843)
Accantonamenti	(7)	(25)
<b>EBITDA</b>	<b>(26)</b>	<b>297</b>
<b>EBITDA margin</b>	<b>-0,6%</b>	<b>6,8%</b>
Ammortamenti e svalutazioni	(111)	(99)
<b>EBIT</b>	<b>(137)</b>	<b>198</b>
<b>EBIT margin</b>	<b>-3,3%</b>	<b>4,5%</b>
Proventi ed (oneri) finanziari	(135)	(66)
Proventi ed (oneri) su partecipazioni	(3)	6
Imposte del periodo	23	(51)
<b>Risultato d'esercizio ante proventi ed oneri estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti</b>	<b>(252)</b>	<b>87</b>
<i>di cui Gruppo</i>	<i>(141)</i>	<i>99</i>
Proventi ed oneri estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti	(50)	(44)
Effetto fiscale su proventi e oneri estranei alla gestione e non ricorrenti	13	12
<b>Risultato d'esercizio</b>	<b>(289)</b>	<b>55</b>
<i>di cui Gruppo</i>	<i>(175)</i>	<i>67</i>

**STRUTTURA PATRIMONIALE CONSOLIDATA RICLASSIFICATA**

(Euro/milioni)

	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
Attività immateriali	518	508
Immobili, impianti e macchinari	974	959
Partecipazioni	62	60
Altre attività e passività non correnti	(44)	(48)

Fondo Benefici ai dipendenti	(57)	(62)
<b>Capitale immobilizzato netto</b>	<b>1.453</b>	<b>1.417</b>
Rimanenze di magazzino e acconti	405	388
Lavori in corso su ordinazione e anticipi da clienti	1.876	1.112
<i>Construction loans</i>	(1.103)	(847)
Crediti commerciali	560	610
Debiti commerciali	(1.179)	(1.047)
Fondi per rischi e oneri diversi	(112)	(129)
Altre attività e passività correnti	(196)	(18)
<b>Capitale di esercizio netto</b>	<b>251</b>	<b>69</b>
<b>Capitale investito netto</b>	<b>1.704</b>	<b>1.486</b>
<b>Patrimonio netto</b>	<b>1.266</b>	<b>1.530</b>
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>438</b>	<b>(44)</b>
<b>Fonti di finanziamento</b>	<b>1.704</b>	<b>1.486</b>

**RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO RICLASSIFICATO**

(Euro/milioni)

	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività operative	(287)	33
Flusso di cassa generato/(assorbito) dall'attività di investimento	(172)	(157)
Flusso di cassa generato/(assorbito) dall'attività di finanziamento	167	303
<b>Flusso monetario netto del periodo</b>	<b>(292)</b>	<b>179</b>
<b>Disponibilità liquide ad inizio periodo</b>	<b>552</b>	<b>385</b>
Differenze cambio su disponibilità iniziali	-	(12)
<b>Disponibilità liquide a fine periodo</b>	<b>260</b>	<b>552</b>

(Euro/milioni)

	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
<b>Free cash flow</b>	<b>(459)</b>	<b>(124)</b>

**POSIZIONE FINANZIARIA NETTA CONSOLIDATA**

(Euro/milioni)	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
Liquidità	<b>260</b>	<b>552</b>
Crediti finanziari correnti	<b>53</b>	<b>82</b>
Debiti bancari correnti	(187)	(32)
Parte corrente dei finanziamenti da banche	(63)	(47)
Altri debiti finanziari correnti	(13)	(1)
Indebitamento finanziario corrente	<b>(263)</b>	<b>(80)</b>
Indebitamento finanziario corrente netto	<b>50</b>	<b>554</b>
Crediti finanziari non correnti	<b>113</b>	<b>90</b>
Debiti bancari non correnti	(299)	(290)

Obbligazioni emesse	(298)	(297)
Altri debiti non correnti	(4)	(13)
Indebitamento finanziario non corrente	<b>(601)</b>	<b>(600)</b>
Posizione finanziaria netta	<b>(438)</b>	<b>44</b>

#### INDICATORI ECONOMICI E FINANZIARI

	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
ROI	-8,6%	13,9%
ROE	-20,7%	4,0%
Totale indebitamento finanziario/Totale Patrimonio netto	0,7	0,4
Posizione finanziaria netta/EBITDA	n.s.	n.a.
Posizione finanziaria netta/Totale Patrimonio netto	0,3	n.a.

*n.a. non applicabile*

*n.s. non significativo*

#### CONSEGNE PREVISTE<sup>9</sup>

(numero)

	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>oltre</b>
Navi da crociera	5	5	5	4	2	2
Militare >40 mt.	10	8	3	5	1	9
Offshore	18	10	1			

#### ALTRI INDICATORI

		<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
Ordini (*)	Euro/milioni	10.087	5.639
Portafoglio ordini (*)	Euro/milioni	22.061	15.019
Carico di lavoro (backlog) (*)	Euro/milioni	15.721	9.814
Soft backlog	Euro/miliardi	3	5
Investimenti	Euro/milioni	161	162
Organico a fine periodo	Numero	20.019	21.689
(*)Al netto di elisioni e consolidamenti			

#### ANDAMENTO DEI SETTORI

**SHIPBUILDING**

(Euro/milioni)	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
Ricavi e proventi (*)	2.847	2.704
EBITDA (*)	(23)	195
<i>EBITDA margin (*) (**)</i>	-0,8%	7,2%
Ordini (*)	9.262	4.400
Portafoglio ordini (*)	18.540	10.945
Carico di lavoro ( <i>backlog</i> ) (*)	14.067	7.465
Investimenti	112	98
Navi consegnate (numero)	9	7
(*) Al lordo delle elisioni tra i settori operativi		

(\*\*) Rapporto tra EBITDA e Ricavi e proventi del settore

**OFFSHORE**

(Euro/milioni)	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
Ricavi e proventi (*)	1.199	1.580
EBITDA (*)	(3)	108
<i>EBITDA margin (*) (**)</i>	-0,2%	6,8%
Ordini (*)	402	1.131
Portafoglio ordini (*)	2.729	3.623
Carico di lavoro ( <i>backlog</i> ) (*)	1.143	2.124
Investimenti	31	47
Navi consegnate (numero)	12	18
(*) Al lordo delle elisioni tra i settori operativi		

(\*\*) Rapporto tra EBITDA e Ricavi e proventi del settore

**SISTEMI, COMPONENTI E SERVIZI**

(Euro/milioni)	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
Ricavi e proventi (*)	226	192
EBITDA (*)	31	21
<i>EBITDA margin (*) (**)</i>	13,8%	11,1%
Ordini (*)	639	204

Portafoglio ordini (*)	1.181	663
Carico di lavoro ( <i>backlog</i> ) (*)	732	300
Investimenti	5	5
Motori prodotti in officina (numero)	44	53
(*) Al lordo delle elisioni tra i settori operativi		

(\*\*) Rapporto tra EBITDA e Ricavi e proventi del settore

### SCHEMI IFRS BILANCIO DI ESERCIZIO

#### SITUAZIONE PATRIMONIALE FINANZIARIA

(Euro/migliaia)	31.12.2015	31.12.2014
<b>ATTIVO</b>		
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>		
Attività immateriali	85.189	61.550
Immobili, impianti e macchinari	572.825	540.659
Partecipazioni	157.731	146.739
Attività finanziarie	578.128	86.762
Altre attività	5.727	7.018
Imposte differite attive	105.593	99.345
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>1.505.193</b>	<b>942.073</b>
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>		
Rimanenze di magazzino e acconti	311.907	243.196
Attività per lavori in corso su ordinazione	1.246.984	613.559
Crediti commerciali e altre attività	647.184	690.087
Crediti per imposte dirette	27.309	49.025
Attività finanziarie	99.213	598.777
Disponibilità liquide	143.128	326.331
<b>Totale attività correnti</b>	<b>2.475.725</b>	<b>2.520.975</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>3.980.918</b>	<b>3.463.048</b>
<b>PASSIVO E PATRIMONIO NETTO</b>		
<b>PATRIMONIO NETTO</b>		
Capitale sociale	862.981	862.981
Riserve e risultati portati a nuovo	320.127	432.679
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>1.183.108</b>	<b>1.295.660</b>
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>		
Fondi per rischi ed oneri	75.030	81.525

Fondi benefici ai dipendenti	52.853	59.312
Passività finanziarie	506.522	511.008
Altre passività	21.072	22.618
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>655.477</b>	<b>674.463</b>
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>		
Fondi per rischi ed oneri		
Passività per lavori in corso su ordinazione	568.505	405.150
Debiti commerciali e altre passività correnti	1.114.284	988.005
Debiti per imposte dirette		
Passività finanziarie	459.544	99.770
<b>Totale passività correnti</b>	<b>2.142.333</b>	<b>1.492.925</b>
<b>TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO</b>	<b>3.980.918</b>	<b>3.463.048</b>

#### CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

(Euro/migliaia)	31.12.2015	31.12.2014
Ricavi della gestione	2.462.214	2.322.198
Altri ricavi e proventi	59.288	79.971
Acquisti, prestazioni di servizi e costi diversi	(2.132.128)	(1.828.874)
Costo del personale	(422.291)	(422.235)
Ammortamenti e svalutazioni	(53.868)	(46.989)
Accantonamenti	(31.351)	(36.135)
Proventi finanziari	30.096	23.702
Oneri finanziari	(58.426)	(47.149)
Proventi/(oneri) su partecipazioni	1.998	(258)
Imposte	31.736	(6.712)
<b>UTILE/(PERDITA) D'ESERCIZIO (A)</b>	<b>(112.732)</b>	<b>37.519</b>
<b>Altri Utili/Perdite al netto dell'effetto fiscale</b>		
Utili/(Perdite) da rimisurazione passività piani per dipendenti a benefici definiti	1.872	(5.430)
<b>Componenti non riclassificabili in periodi successivi nell'Utile/(Perdita) d'esercizio al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>1.872</b>	<b>(5.430)</b>
Parte efficace degli Utili/(Perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (cash flow hedge)	(1.692)	566
<b>Totale Utili/(Perdite) riclassificabili nell'Utile/(Perdita) d'esercizio al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>(1.692)</b>	<b>566</b>
<b>Totale altri Utili/(Perdite), al netto dell'effetto fiscale (B)</b>	<b>180</b>	<b>(4.864)</b>
<b>TOTALE UTILE/(PERDITA) COMPLESSIVO D'ESERCIZIO (A) + (B)</b>	<b>(112.552)</b>	<b>32.655</b>

#### RENDICONTO FINANZIARIO

(Euro/migliaia)	31.12.2015	31.12.2014
Utile/(Perdita) d'esercizio	(112.732)	37.519
Ammortamenti	53.867	46.989

(Plusvalenze)/minusvalenze da realizzo di immobili, impianti e macchinari	1.205	(626)
(Rivalutazioni)/svalutazioni di attività immateriali e partecipazioni		657
Accantonamenti/(assorbimenti) fondi per rischi e oneri diversi	31.523	33.126
Interessi e valutazioni attuariali sul fondo benefici a dipendenti	851	1.708
Dividendi di competenza	(2.000)	(400)
Interessi di competenza	21.149	23.963
Imposte di competenza	(31.737)	6.712
<b>Flusso monetario lordo da attività d'esercizio</b>	<b>(37.874)</b>	<b>149.648</b>
<b>VARIAZIONI DEL CAPITALE D'ESERCIZIO</b>		
- rimanenze	(68.711)	(26.992)
- lavori in corso su ordinazione	(373.912)	38.567
- crediti commerciali	28.413	(238.630)
- acconti - anticipi da clienti	(7.336)	(40.546)
- debiti commerciali	153.523	184.496
- altre attività/passività	(12.178)	(20.184)
<b>Flusso monetario da capitale d'esercizio</b>		

(318.075)

46.359

Dividendi incassati

2.000

400

Dividendi pagati

(10.000)

Interessi attivi incassati

13.919

15.474

Interessi passivi pagati

(35.432)

(40.498)

Imposte sul reddito (pagate)/incassate

45.790

(21.624)

Utilizzi fondi rischi e oneri diversi

(38.018)

(32.023)

Utilizzi Fondo benefici a dipendenti

(4.044)

(7.555)

**FLUSSO MONETARIO NETTO DA ATTIVITÀ D'ESERCIZIO****(333.860)****(49.467)****(segue) RENDICONTO FINANZIARIO**

(Euro/migliaia)	31.12.2015	31.12.2014
<b>FLUSSO MONETARIO NETTO DA ATTIVITÀ D'ESERCIZIO</b>	<b>(333.860)</b>	<b>(49.467)</b>
Investimenti in:		
- attività immateriali	(33.632)	(29.993)
- immobili, impianti e macchinari	(78.334)	(68.067)
- partecipazioni	(10.997)	(25.969)
Disinvestimenti in:		
- attività immateriali	984	
- immobili, impianti e macchinari	105	706
- partecipazioni	4	15
<b>FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO</b>	<b>(121.870)</b>	<b>(123.308)</b>
Variazione debiti a medio/lungo termine		
- erogazioni	171.805	10.228
- rimborsi	(145.683)	(27.217)
Variazione crediti a medio lungo termine		
- erogazioni	(7.500)	(7.500)
Variazione debiti verso banche a breve		

- erogazioni	245.050	2.263
- rimborsi	(15.238)	
Variazione altri debiti/crediti finanziari	31.056	13.203
Variazione crediti/debiti da strumenti finanziari di negoziazione	(6.963)	13.526
Aumento Capitale Sociale		334.818
<b>FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO</b>	<b>272.527</b>	<b>339.321</b>
<b>FLUSSO MONETARIO NETTO DEL PERIODO</b>	<b>(183.203)</b>	<b>166.546</b>
<b>DISPONIBILITÀ LIQUIDE AD INIZIO PERIODO</b>	<b>326.331</b>	<b>159.785</b>
<b>DISPONIBILITÀ LIQUIDE A FINE PERIODO</b>	<b>143.128</b>	<b>326.331</b>

1<sup>□</sup> Backlog

2<sup>□</sup> Risultato d'esercizio dopo l'attribuzione del risultato dei terzi

3<sup>□</sup> La Posizione finanziaria netta non ricomprende i construction loans in quanto considerati componenti del capitale di esercizio

4<sup>□</sup> Valore indebitamento finanziario a breve al 31 dicembre di VARD valorizzato al cambio EURO/NOK pari a 9,603

5<sup>□</sup> Memorandum of agreement

6<sup>□</sup> Il Bilancio consolidato e il progetto di Bilancio di esercizio sono stati trasmessi al Collegio Sindacale e alla Società incaricata della Revisione Legale unitamente alla Relazione sulla Gestione. Tutti i documenti saranno resi disponibili nei termini e secondo le modalità previste dalla normativa vigente.

7<sup>□</sup> Fincantieri Marine Group LLC

8<sup>□</sup> Si segnala che la voce "Accantonamenti e svalutazioni" è stata modificata in "Accantonamenti" ed include gli accantonamenti e gli assorbimenti ai fondi rischi e ai fondi svalutazione di voci dell'attivo con l'esclusione delle Attività immateriali e degli Immobili, impianti e macchinari le cui svalutazioni vengono ricomprese nella voce "Ammortamenti e svalutazioni" (precedentemente "Ammortamenti"). Tale modifica descrittiva non ha comportato riclassifiche dei dati comparativi.

9<sup>□</sup> Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2014, la consegna di 2 unità da crociera è stata posticipata in accordo con le società armatrici dal 2016 alla 1° metà del 2017, al fine di garantire una migliore distribuzione del carico di lavoro. Inoltre, con riferimento alle navi militari, la consegna del sommergibile "Pietro Venuti", il terzo della classe "Todaro", tipo U212A, originariamente prevista nel quarto trimestre 2015, è stata posticipata al 2016; la consegna della LCS7, ipotizzata a fine 2015 in anticipo rispetto alla data di consegna contrattuale, è stata anch'essa posticipata al 2016. Nell'Offshore, VARD, a seguito delle modifiche concordate su alcuni

---

*ordini nel corso del 2015, ha rivisto le date di consegna di diversi progetti migliorando in tal modo il bilanciamento del proprio carico di lavoro. In aggiunta la controllata ha rivisto le date di consegna delle navi in costruzione nei cantieri brasiliani del Gruppo.*