



**FINCANTIERI**  
The sea ahead

---

**Materiale a supporto dell’Audizione al Senato  
della Repubblica**  
**Commissione Industria, Commercio, Turismo**

8 marzo 2017

- **Overview del Gruppo**

- Rendiconto strategico
- Rendimento per l'azionista
- Remunerazioni
- Requisiti di onorabilità

# OVERVIEW DEL GRUPPO

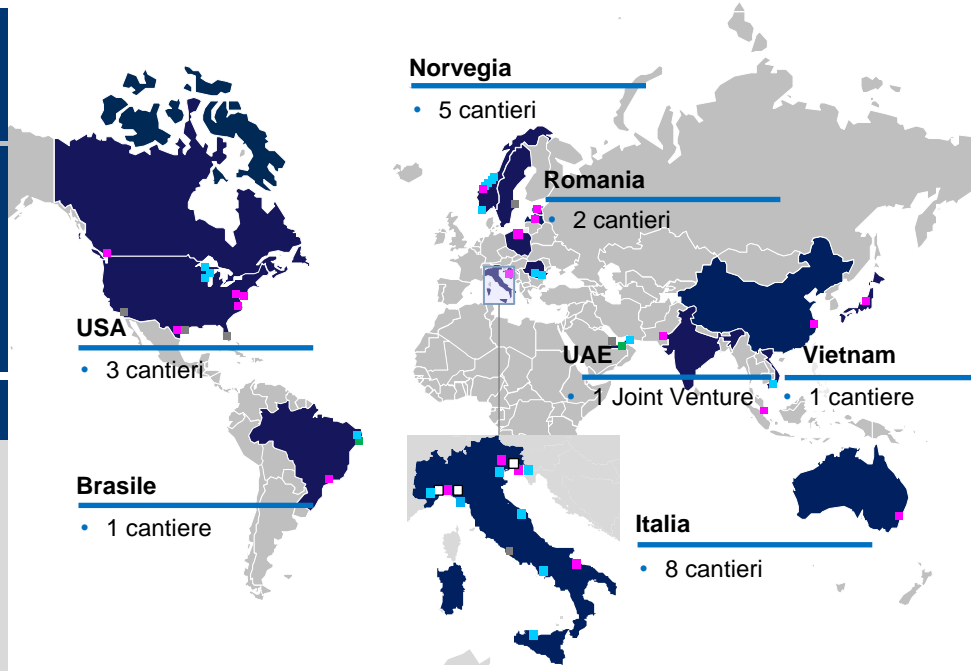
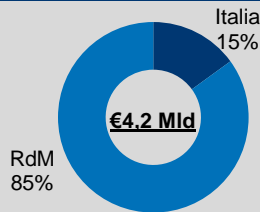
**#1 costruttore navale occidentale<sup>(1)</sup>**  
**con 230 anni di storia e >7.000 navi progettate e realizzate**

**Ricavi 2015**  
 pari a € 4.183 Mln

~ € 21,8 Mld carico di lavoro complessivo al 30.09.16<sup>(2)</sup>

Siglati ulteriori accordi successivi al 30.09.16 per ca. € 5,5 Mld

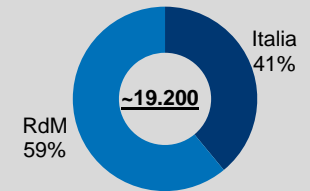
**Ricavi per area geografica**



**20 cantieri**  
**4 continenti**

~ 19.200 dipendenti di cui  
 ~ 7.900 in Italia  
 ~ 80,000 risorse stimate nell'indotto, di cui ~ 46.400 in Italia

**Dipendenti per area geografica**



Nota: Dati dei dipendenti al 31 dicembre 2016

(1) Per ricavi, esclusi i cantieri che operano esclusivamente nel segmento militare per il mercato domestico. Stima Fincantieri elaborata sulla base dei ricavi per l'esercizio 2015 dei costruttori navali occidentali (Europa e America del Nord)




(2) Somma del backlog (€ 19 Mld) e del soft backlog (€ 2,8 Mld); Il soft backlog rappresenta il valore delle opzioni contrattuali e delle lettere d'intenti in essere nonché delle commesse in corso di negoziazione avanzata, non ancora riflessi nel carico di lavoro

- Sede Corporate/ BU
- Cantieri
- Joint Venture
- Società controllate
- Uffici di rappresentanza

**FINCANTIERI**

# PRODOTTI, PRINCIPALI CLIENTI E MERCATI FINALI

■ = Aree chiave

	SHIPBUILDING			OFFSHORE	SISTEMI, COMPONENTI E SERVIZI
	Navi da crociera	Navi militari	Altri		
Tipologie di prodotto/ servizio	<ul style="list-style-type: none"> <li>Navi da crociera per tutti i segmenti (dalle contemporary al luxury)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Navi di superficie (anche stealth) di tutte le tipologie e dimensioni</li> <li>Navi ausiliarie e speciali</li> <li>Sommergibili</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Servizi di riparazione e trasformazione navale</li> <li>Yachts customizzati di grandi dimensioni</li> <li>Traghetti high tech</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Navi di supporto offshore (AHTS, PSV, OSCV)</li> <li>Drillships</li> <li>Navi specializzate</li> <li>Acquacoltura</li> <li>Offshore wind</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sistemi e componenti navali, soluzioni chiavi in mano</li> <li>Servizi post vendita</li> </ul>
Principali Clienti	<ul style="list-style-type: none"> <li>Carnival Group<sup>(1)</sup></li> <li>MSC Crociere</li> <li>Norwegian Cruise Line</li> <li>Virgin Cruises</li> <li>Prestige Cruise Holdings</li> <li>Silversea Cruises</li> <li>Viking Ocean Cruises</li> <li>Ponant</li> <li>Hapag-Lloyd Cruises</li> <li>Hurtigruten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Marina Militare e Guardia Costiera Italiana</li> <li>US Navy</li> <li>Qatar Naval Forces</li> <li>United Arab Emirates Navy</li> <li>Indian Navy</li> <li>Bangladesh Coast Guard</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Carnival Group</li> <li>MSC Crociere</li> <li>Maersk drilling</li> <li>Allseas</li> <li>Diamonts</li> <li>Transocean</li> <li>Grandi Navi Veloci/SNAV</li> <li>Moran Towing</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>DOF</li> <li>Technip</li> <li>Farstad</li> <li>Island Offshore</li> <li>Siem Offshore</li> <li>Solstad Offshore</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MSC Crociere</li> <li>Carnival Group</li> <li>Grimaldi Lines</li> <li>DCNS</li> <li>Meyer Werft</li> <li>Marina Militare Italiana</li> <li>Qatar Naval Forces</li> <li>Bangladesh Coast Guard</li> </ul>
Posizionamento di mercato	<ul style="list-style-type: none"> <li>Principale costruttore navale a livello mondiale (~45% di quota di mercato<sup>(2)</sup>) </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Leader:  <ul style="list-style-type: none"> <li>#1 in Italia<sup>(3)</sup></li> <li>Fornitore chiave della Marina Militare e Guardia Costiera USA<sup>(4)</sup></li> <li>Esportatore mondiale</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Leader in:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Riparazioni e grandi conversioni</li> <li>Traghetti ad elevata tecnologia</li> <li>Mega-yachts</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Leading player nel mercato high-end OSVs<sup>(5)</sup> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uno degli operatori leader a livello mondiale</li> </ul>

(1) Controllante di diversi marchi: Carnival Cruise Lines, Costa Crociere, Cunard, Holland America Line, P&O Cruises, Princess Cruise Lines e Seabourn Cruise Lines

(2) Per numero di ordini di navi da crociera oltre le 10.000 tonnellate di stazza lorda tra il 2004 ed il 2016. Fonte: analisi Fincantieri su dati pubblici

(3) Per tutti i mezzi navali di grandi dimensioni, con l'eccezione di cacciamine e di unità con lunghezza inferiore a 45 m

(4) Per mezzi di medie dimensioni

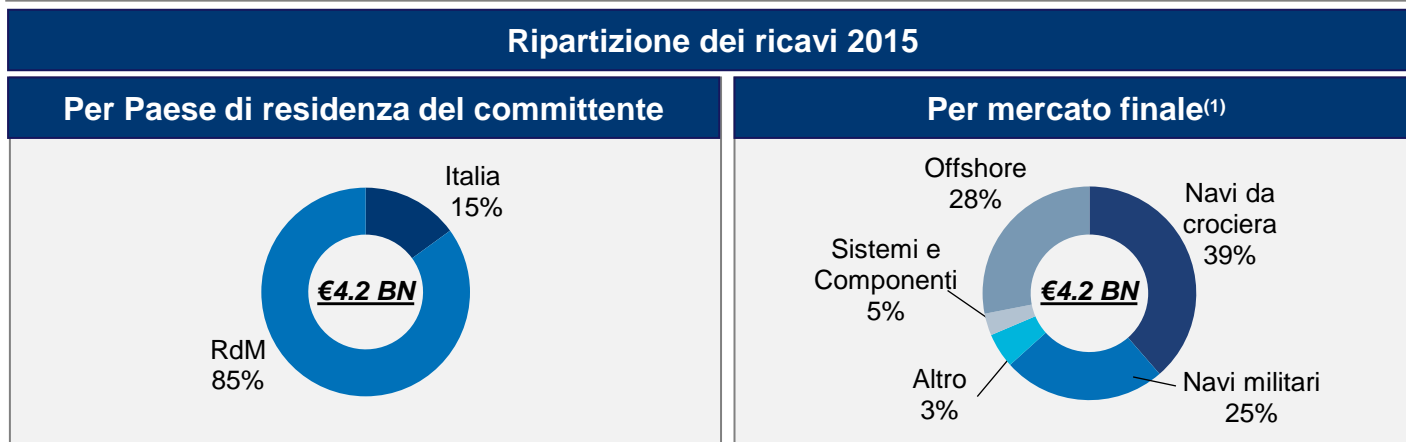
(5) Anchor Handling Tug Supply Vessels con potenza superiore a 20.000 cavalli di potenza (Brake Horse Power – BHP), Platform Supply Vessels (mezzi di supporto per piattaforme) superiori a 4.500 tonnellate di portata lorda (Dead Weight Tonnes – DWT) ed Offshore Subsea Construction Vessels.

- Overview del Gruppo
- **Rendiconto strategico**
- Rendimento per l'azionista
- Remunerazioni
- Requisiti di onorabilità

# POSIZIONAMENTO DI FINCANTIERI RISPETTO AI PEERS (1/2)

- Operatore maggiormente diversificato a livello mondiale e attivo in tutti i segmenti ad elevato valore aggiunto
- Presenza bilanciata tra navi da crociera, militari e offshore
- Quota significativa dei ricavi derivante da paesi esteri

Diversificazione del business											
	FINCANTIERI	HYUNDAI	DSME	DAEWOO	Keppel	MES	DCNS	MEYER WERFT	INC	LÜRSSEN	stx France
Navi da crociera	✓							✓			✓
Navi militari	✓	✓	✓			✓	✓			✓	✓
Traghetti	✓	✓	✓	✓				✓			
Mega-Yachts	✓									✓	
Riparazioni e trasformazioni	✓	✓	✓		✓					✓	✓
Offshore	✓	✓	✓	✓	✓				✓		
Sistemi e componenti	✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓		
Post vendita	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	

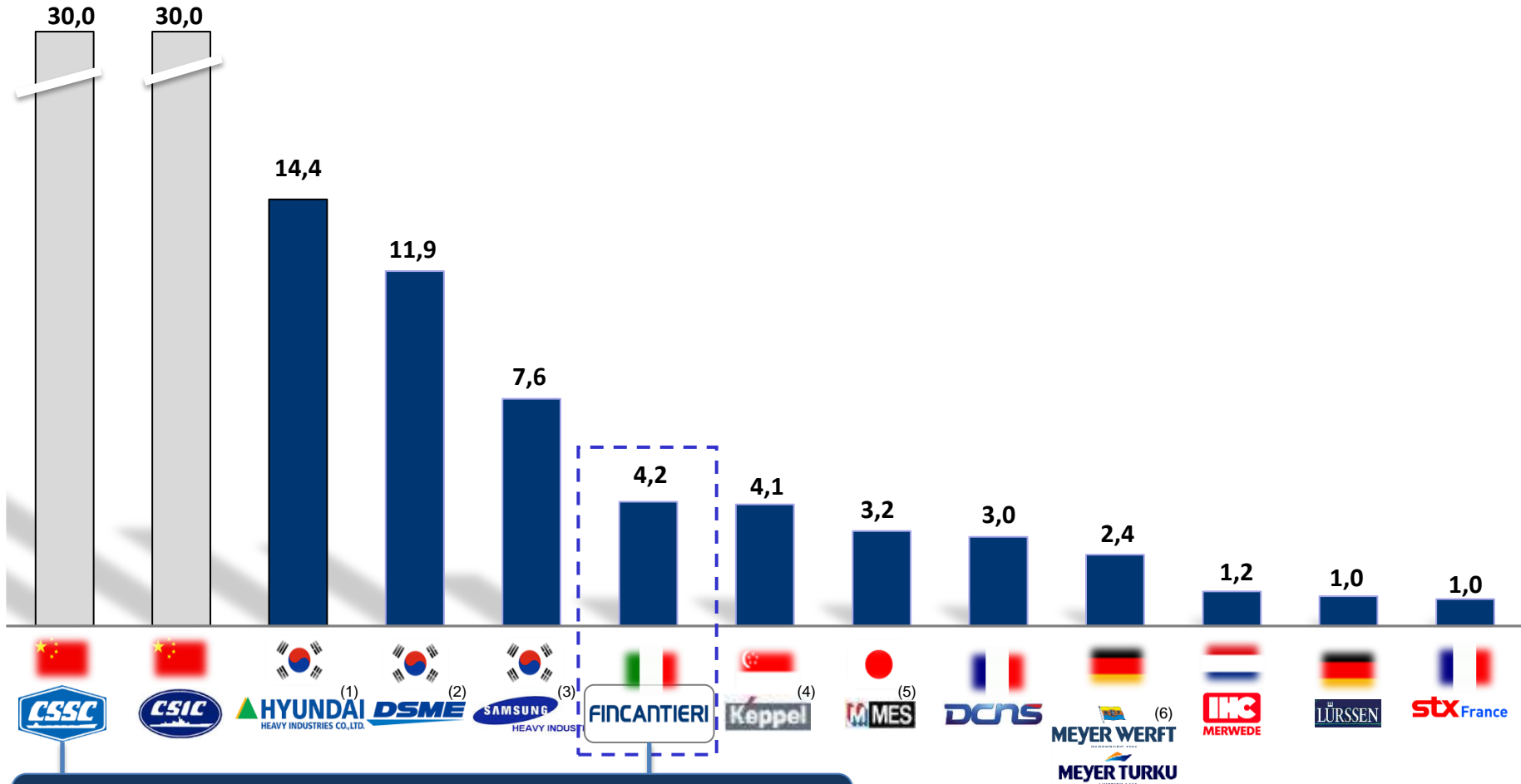


Fonte: analisi Fincantieri  
 (1) Ripartizione calcolata in base ai ricavi al lordo degli effetti di consolidamento

# POSIZIONAMENTO DI FINCANTIERI RISPETTO AI PEERS (2/2)

## Ricavi dei principali costruttori navali a livello mondiale (inclusi operatori cinesi)

€ Mld, anno 2015

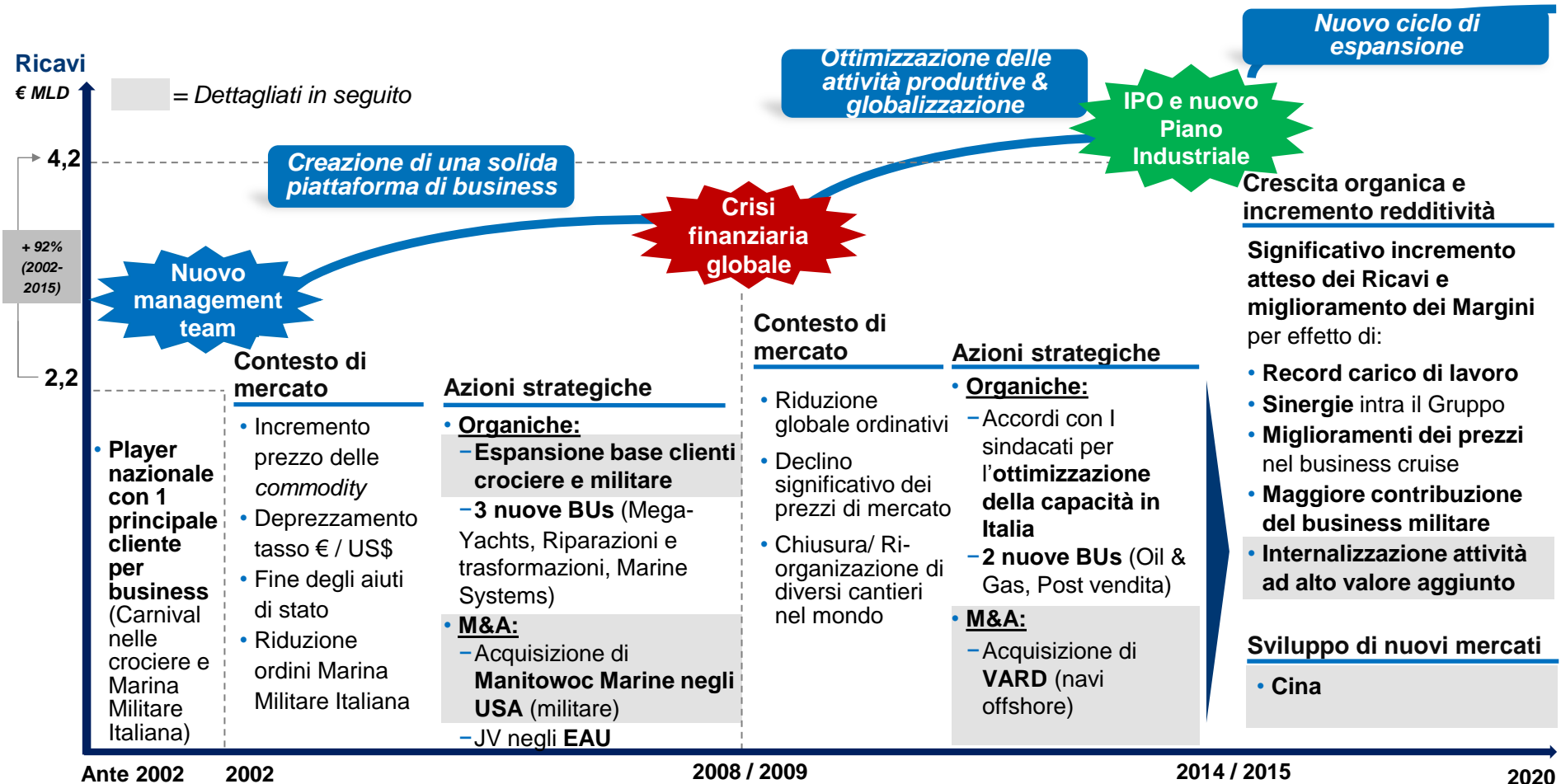


**Fincantieri ed il gruppo cinese CSSC hanno nel 2016 costituito una JV per lo sviluppo del mercato crocieristico cinese**

- (1) HHI, divisione Shipbuilding e Offshore&Eng dato 2016
- (2) Daewoo, divisione Shipbuilding&Offshore
- (3) SHI, divisione Shipbuilding&Offshore
- (4) Keppel Offshore&Marine
- (5) Mitsui Engineering and Shipbuilding, divisione Ship&Ocean
- (6) Meyer Werft e Meyer Turku

Fonte: Bilanci di esercizio delle società, stampa specializzata

# EVOLUZIONE DEL PERIMETRO DELLE ATTIVITÀ E DEL POSIZIONAMENTO STRATEGICO DEL GRUPPO (1/3)





# EVOLUZIONE DEL PERIMETRO DELLE ATTIVITÀ E DEL POSIZIONAMENTO STRATEGICO DEL GRUPPO (2/3)

## Espansione base clienti crociere e militare

- **Navi da Crociera:** trasformazione da operatore mono-cliente «Carnival» a leader mondiale nelle crociere con il portafoglio clienti più ampio e diversificato del settore attraverso l'acquisizione di ordini dalle maggiori compagnie crocieristiche ed *incomers* (Norwegian Cruise Line, MSC, Virgin, Viking, Oceania, Regent, Silversea, Compagnie du Ponant, Hurtigruten, Hapag-Lloyd Cruises)
- **Militare:** trasformazione da operatore nazionale mono-cliente per la «Marina Militare Italiana» ad operatore internazionale con significativa presenza diretta negli USA e EAU oltre all'acquisizione di commesse in paesi non completamente autonomi o privi di un produttore nazionale (Qatar, India, Iraq, Turchia, Algeria, Kenya, Perù, Bangladesh)

## Acquisizione cantieri USA

- **Acquisizione** nel 2008 dei cantieri negli USA, in accordo con la US Navy e con Lockheed Martin Corporation come socio di minoranza, che hanno consentito l'ingresso nel mercato della difesa più grande al mondo, accessibile per vincoli normativi solo da produttori con cantieri nel Paese
- In seguito all'acquisizione assegnazione nel 2010 di 10 unità del programma LCS della US Navy, incrementate ad oggi di 1 ulteriore unità per un totale di 11 unità, di cui 9 in produzione e 2 recentemente consegnate tra il 2015 e 2016
- Attuazione di un ambizioso piano di crescita attraverso l'implementazione di un programma di investimenti da ca. 100 USD Mln (completato nel 2013) che ha incrementato la capacità produttiva dei cantieri di Marinette e Sturgeon Bay portandoli ad essere tra i più efficienti e moderni degli USA

## Acquisizione VARD

- **Rafforzamento del posizionamento competitivo di Fincantieri** attraverso l'acquisizione nel 2013 di una partecipazione del 55,63% nel gruppo VARD, leader nella progettazione e costruzione di mezzi di alta gamma di supporto all'attività di estrazione e produzione di petrolio e gas offshore, che ha consentito:
  - Un significativo aumento dimensionale che permette di competere con i grandi player che operano a livello globale
  - La diversificazione del portafoglio prodotti entrando nel segmento Oil&Gas complementare a quelli presidiati
  - La creazione di un footprint globale con 20 cantieri in 4 continenti in aree strategiche
  - Un consolidamento delle proprie capacità tecnologiche
- A seguito della recente crisi del settore oil&gas (crollo prezzo petrolio a partire da fine 2014) che ha colpito significativamente tutta l'industria mondiale, Fincantieri ha avviato una strategia di diversificazione di Vard mirata a cogliere importanti sinergie a livello di Gruppo con il ri-orientamento del business della società su segmenti «core» di Fincantieri attraverso:
  - L'utilizzo dei cantieri di Vard in Romania a supporto del network produttivo italiano per la gestione dell'imponente carico di lavoro acquisito dal Gruppo
  - L'acquisizione di navi da crociera di piccole dimensioni da realizzare in Romania e Norvegiaconsentendo di mantenere le strutture produttive ed ingegneristiche di Vard per essere in grado di cogliere le opportunità alla ripresa del mercato offshore

# EVOLUZIONE DEL PERIMETRO DELLE ATTIVITÀ E DEL POSIZIONAMENTO STRATEGICO DEL GRUPPO (3/3)

## Cina

- Costituita nel 2016 **JV con CSSC (China State Shipbuilding Corporation)**, principale gruppo cantieristico statale cinese con un fatturato di oltre \$ 30 Mld, con l'obiettivo di:
  - **presidiare come *first mover* lo sviluppo del mercato crocieristico cinese** considerato strategico per l'alto potenziale di crescita (previsti 4,5 mln di passeggeri nel 2020 e 8-10 mln entro il 2030; arrivando ad essere il secondo mercato dopo USA)
  - **realizzare le navi in Cina** (cantieri europei non dotati di capacità produttiva sufficiente per soddisfare crescente domanda cinese) ma **gestione da parte di Fincantieri delle attività a maggior valore aggiunto** (con benefici per indotto italiano), **salvaguardando il know-how aziendale**
  - **sviluppare in Cina nuove opportunità commerciali** sia in ambito dei sistemi e componenti sia per lo sviluppo del business delle riparazioni navali

## Internalizzazione attività a + alto valore aggiunto

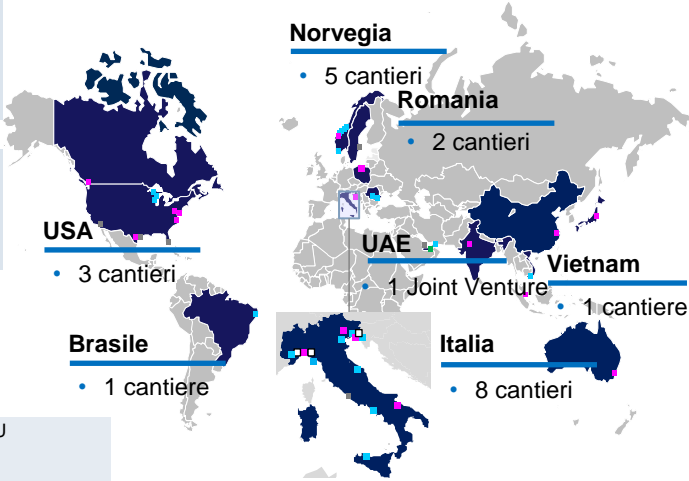
- **Internalizzazione delle attività a più alto valore aggiunto** dei sistemi e componenti, attraverso:
  - **Cabine/Sale pubbliche**: creazione nel 2014 della società Marine Interiors per la progettazione, produzione e allestimento a bordo di cabine e sale pubbliche "chiavi in mano" sia per nuove costruzioni che per *refitting*. **La società è oggi il principale operatore mondiale di arredamento navale** e rappresenta un **punto di riferimento per l'industria locale di Pordenone** (dove sono localizzate le attività produttive), già messa alla prova dalla **crisi dell'Electrolux** e da quella che ha colpito duramente **l'industria del mobile**. La **società**, che occupa oltre **200 persone**, ha triplicato nel 2016 i ricavi (ca. **€100 Mln**) con l'obiettivo di superare nei prossimi anni i **€200 Mln**
  - **Sistemi integrati**: creazione nel 2015 della società Fincantieri SI dedicata alla realizzazione di impianti tecnologici (elettrici, elettronici, idraulici) e di automazione completi
- **Ulteriori iniziative implementate**
  - **Tubistica**: costituita una **società con un partner industriale italiano del settore automotive** che ha realizzato un **impianto ad alta automazione**. Il nuovo impianto, localizzato in **Emilia Romagna in un'area gravemente colpita dal sisma del 2012**, coprirà la gran parte dei fabbisogni del Gruppo. Attualmente l'impianto **impiega ca. 60 risorse**, tra operai qualificati ed impiegati, a fronte delle **ca. 90 previste al raggiungimento dell'operatività a regime**

# L'EVOLUZIONE DEL GRUPPO HA PORTATO ALL'ATTUALE ASSETTO PRODUTTIVO

## Presenza globale per sfruttare opportunità a livello locale

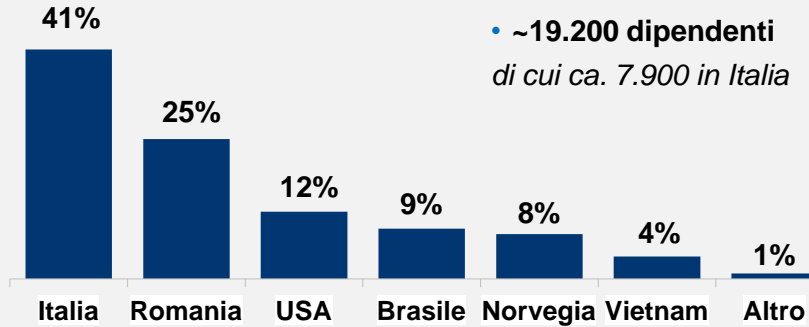
Cantieri: 20<sup>(1)</sup>

Continenti: 4



- Sede Corporate/ BU
- Società controllate
- Cantiere
- Joint Venture
- Uffici di rappresentanza

## Dipendenti per area geografica<sup>(2)</sup>

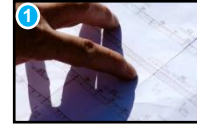


Fonte: analisi Fincantieri

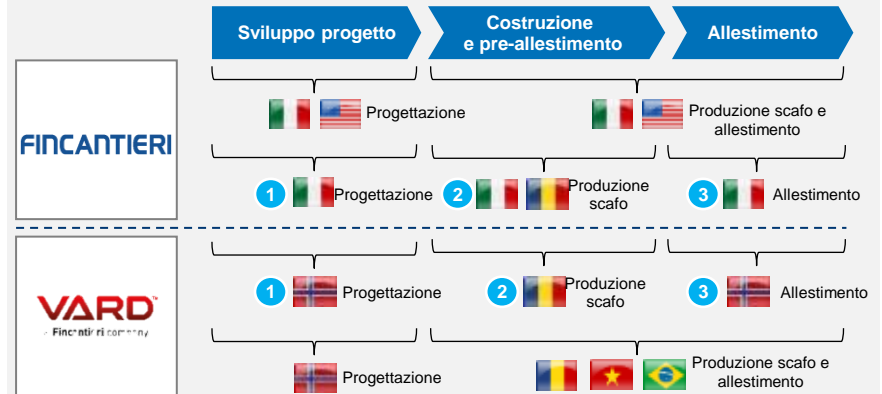
(1) Escludendo il cantiere in cui opera tramite la joint venture negli Emirati Arabi Uniti

(2) Al 31 dicembre 2016

## Sistema produttivo e di progettazione flessibile



## Modello di business



# SITUAZIONE INFRASTRUTTURALE CANTIERI ITALIANI

- I **principali competitors di Fincantieri** concentrano le attività su un unico cantiere con spazi ampi ed adeguati, mentre l'Azienda sviluppa le proprie attività produttive in **Italia** su ben **8 cantieri di cui 3 con significative limitazioni infrastrutturali** che impediscono all'Azienda di cogliere a pieno tutte le opportunità di mercato.
- **Gli interventi per la risoluzione di tali limitazioni sono stati oggetto, a partire dal 2011, di diversi accordi di programma con le istituzioni locali e nazionali, al momento mai attuati**

## Palermo

- Il cantiere opera attualmente solo con un bacino di riparazione in muratura (da 400.000 T) a fronte di:
  - 2 bacini galleggianti (di proprietà della Regione Siciliana) da 52.000 T e da 19.000 T (entrambi realizzati negli anni '50) non più utilizzabili, rispettivamente dal 2008 e dal 2011, per vetustà;
  - 1 ulteriore bacino in muratura da 20.000 T (di proprietà dell'Autorità Portuale di Palermo) attivo dal 1908, e che a causa delle limitate dimensioni e vetustà copre una domanda marginale;
  - 1 bacino da 150.000 T la cui costruzione, avviata da parte dell'Autorità Portuale a fine anni '80, non è stata mai completata.
- L'indisponibilità negli ultimi anni di almeno un secondo grande bacino, oltre a quello da 400.000 T, ha avuto come conseguenza la mancata acquisizione di commesse di riparazione (ca. 20 navi/anno), con conseguenti riflessi negativi sull'occupazione, e sui risultati economici, oltre alla progressiva perdita di quote di mercato

## Cast. di Stabia

- Il cantiere presenta forti penalizzazioni per la mancanza di infrastrutture adeguate e per una difficile logistica interna ed esterna:
  - Unico cantiere italiano in ambito mercantile senza bacino di carenaggio con conseguente necessità di varo tramite scivolamento su scalo
  - Dal punto di vista logistico il cantiere sorge all'interno del centro abitato di Castellammare di Stabia e conseguentemente ha una logistica esterna molto disagiata con l'impossibilità di espansione in aree limitrofe.
- Tali deficienze impediscono pertanto lo sviluppo di nuove costruzioni in modo economico

## Sestri Ponente

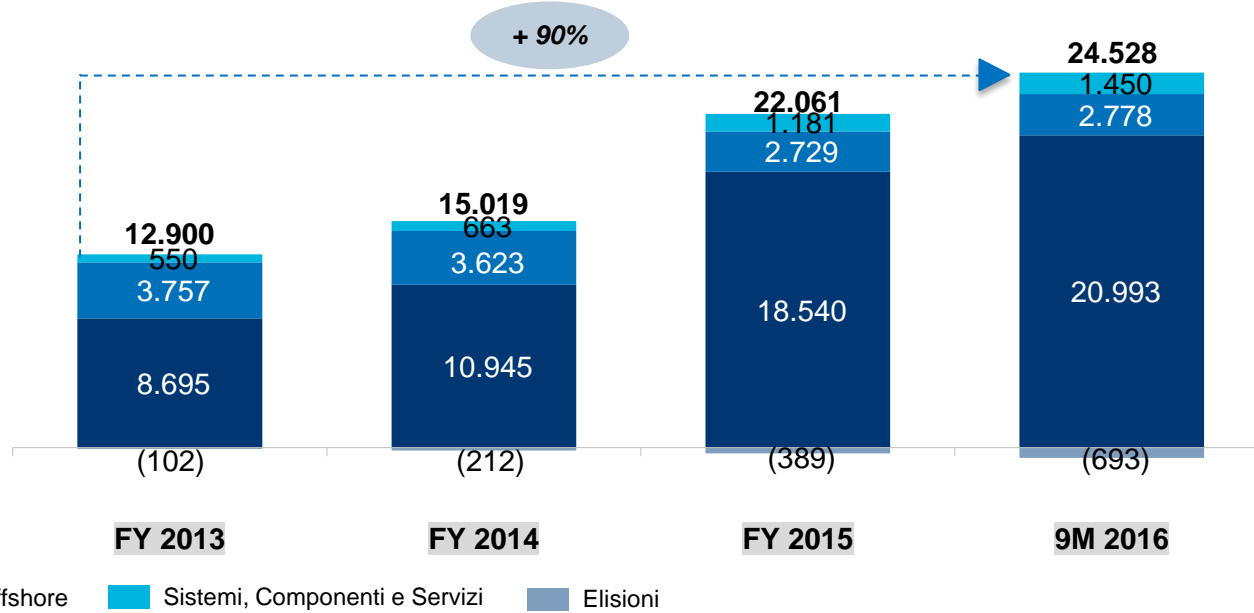
- Il cantiere presenta una logistica particolarmente sfavorevole in quanto collocato in pieno centro abitato, tagliato a metà dalla linea ferroviaria Roma - Genova - Torino, e stretto tra un porto turistico (prospiciente al cantiere) e il Porto Petroli (di proprietà Eni)

**Nonostante la recente crisi sia stata la più lunga nella storia dell'industria cantieristica, che ha portato solo in Europa alla chiusura di più di 30 cantieri e alla perdita di oltre 50.000 posti di lavoro diretti, Fincantieri ha mantenuto in operatività tutti i suoi cantieri italiani, nonostante le suddette limitazioni infrastrutturali**

# ANDAMENTO DEL PORTAFOGLIO ORDINI PER SEGMENTO DI ATTIVITÀ 2013-2016

## Portafoglio ordini

€ Mln



- Il **portafoglio ordini del Gruppo al 30 settembre 2016**, ha raggiunto il **livello record di € 24,5 Mld**, ovvero è quasi **raddoppiato** rispetto al 2013.
- Il **Gruppo, dal 30 settembre ad oggi**, ha **acquisito ulteriori ordini per € 5,5 Mld<sup>(1)</sup>**
- Il **Carico di lavoro record** acquisito **garantisce lavoro per i cantieri italiani fino al 2027**
- **In termini produttivi, si prevede di triplicare l'attività manifatturiera annua** passando dai 6 mln di ore di produzione del 2014 a oltre ca. 15 mln.
- **Nel corso degli ultimi 2 anni il gruppo ha assunto in Italia ca. 570 persone** e le assunzioni proseguiranno anche nei prossimi anni, a completamento degli organici previsti dai piani produttivi.








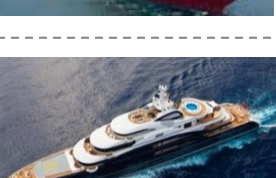

(1) Incluse opzioni contrattuali

# LEADERSHIP TECNOLOGICA DEL GRUPPO FINCANTIERI

## Maggiori risultati

- **Elevato know-how tecnologico e capacità progettuale:** 90 navi di nuova progettazione in 10 anni
- **R&D:**
  - >70 progetti attivi
  - **Investimenti per ca. €290 Mln negli ultimi 3 anni<sup>(1)</sup>**
  - Centro di ricerca all'avanguardia (CETENA), responsabile dello sviluppo di nuove tecnologie marine per tutte le BU e per terzi

## Esempi di progetti innovativi completati / in corso

Cruise		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Carnival Vista</i>: <b>“ECO Notation”</b> dal Lloyd’s Register per il superamento degli standard normativi ambientali</li> <li>• <i>Royal Princess</i>: <b>la prima nave da crociera progettata e costruita in conformità ai nuovi regolamenti</b></li> <li>• <i>Costa Luminosa &amp; Costa Pacifica</i>: <b>Guinness World Record</b> per il battesimo simultaneo di 2 navi da crociera</li> </ul>	
Ferries		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>F.A. Gauthier</i>: <b>il primo traghetto dual fuel (LNG-gasolio)</b> per il mercato del Nord America</li> </ul>	
Naval		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>LCS Freedom</i>: <b>la fregata in acciaio più veloce al mondo</b></li> <li>• <i>Aircraft Carrier Cavour</i>: <b>il più potente sistema di propulsione convenzionale al mondo</b></li> <li>• <b>Più di 20 prototipi sviluppati</b> negli ultimi 15 anni</li> </ul>	
Offshore		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Normand Maximus</i>: <b>la più grande nave mai costruita in Norvegia</b></li> <li>• <i>Skandi Africa</i>: <b>“Ship of the Year 2015”<sup>(2)</sup></b></li> <li>• <i>AMC Connector</i>: <b>la più grande unità posacavi al mondo<sup>(3)</sup></b></li> <li>• <i>Far Samson</i>: <b>più potente nave offshore<sup>(4)</sup></b></li> </ul>	
Mega-Yachts		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Serene</i>: <b>vincitore del “World Superyacht Award 2012”</b> (lunghezza di 134 m)</li> </ul>	

Fonte: informazioni Fincantieri

<sup>(1)</sup> Il dato si riferisce agli anni 2014-2016

<sup>(2)</sup> Premio istituito dalla rivista specializzata norvegese *Skipsrevyen*

<sup>(3)</sup> In termini di capacità di carico (2011)

<sup>(4)</sup> In termini di capacità di traino (423 tonnellate) alla data di costruzione (2009)

# SITUAZIONE CONTRIBUTI ALLA RICERCA E SVILUPPO IN ITALIA RISPETTO AL RESTO D'EUROPA

## Il supporto alla cantieristica in Europa ...

---

- **In tutti i paesi industrialmente sviluppati, in particolare in EU, la cantieristica navale rappresenta da sempre un elemento centrale della politica industriale nazionale**
- **In tale contesto, i principali paesi Europei hanno adottato, in coerenza con la strategia LeaderSHIP 2020 della Commissione Europea, politiche di supporto alla ricerca e sviluppo** tramite contributi a fondo perduto, basilari per il mantenimento della competitività in un settore ad alto contenuto tecnologico e con forte concorrenza di imprese del Far East (Corea del Sud, Giappone, Cina)

## ... e in Italia

---

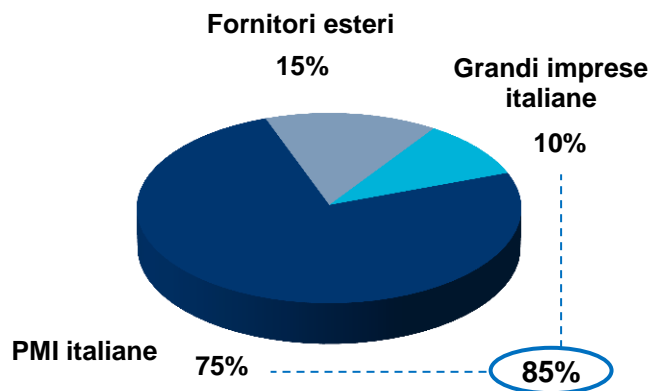
- **In Italia, a partire dal 2009, la legge sull'innovazione navale (L. 296/06) non è stata più rifinanziata fino alla legge di stabilità del dicembre 2013, in cui erano stati stanziati complessivi € 200 Mln. Tali finanziamenti sono stati successivamente ridotti ad € 100 Mln, e resi disponibili attraverso l'emissione dei relativi decreti attuativi solamente a fine 2016 dopo un ulteriore taglio di c.a. € 6 Mln**
- **Fincantieri ha ricevuto negli scorsi mesi conferma dell'accoglimento di domande relative a progetti altamente innovativi per un ammontare complessivo di incentivi attualizzati pari a € 73 Mln<sup>(1)</sup>**
- **Si segnala che dal 2009 al 2015 il Gruppo Fincantieri ha sostenuto investimenti in ricerca e sviluppo per € 487 Mln e investimenti in asset produttivi per € 749 Mln, senza alcun supporto da parte dello Stato Italiano**

(1) *In quanto pagabili in 20 anni*

# POLITICA DEGLI ACQUISTI DI FINCANTIERI

## Distribuzione degli ordini Fincantieri per tipologia/nazionalità fornitori

% su ordinato complessivo Fincantieri Spa, Anno 2016



## Commenti

- Fincantieri realizza l'85% dei suoi acquisti in Italia, con un parco fornitori complessivo di ca. 3.000 aziende<sup>(1)</sup>, a cui indirizza un volume di acquisti di ca. € 2,5 Mld<sup>(2)</sup> prevalentemente concentrato nelle Regioni dove si svolge l'attività del Gruppo (Friuli Venezia-Giulia, Veneto, Liguria, Marche, Sicilia e Campania).
- Il 75% dei fornitori è composto da PMI altamente specializzate in diversi macro-settori (e.g. arredamento, condizionamento, carpenteria), Fincantieri rappresenta quindi una piattaforma unica per tali PMI sia per lo sviluppo dell'innovazione che per l'accesso a nuovi mercati altrimenti irraggiungibili a causa delle ridotte dimensioni

Fonte: analisi Fincantieri

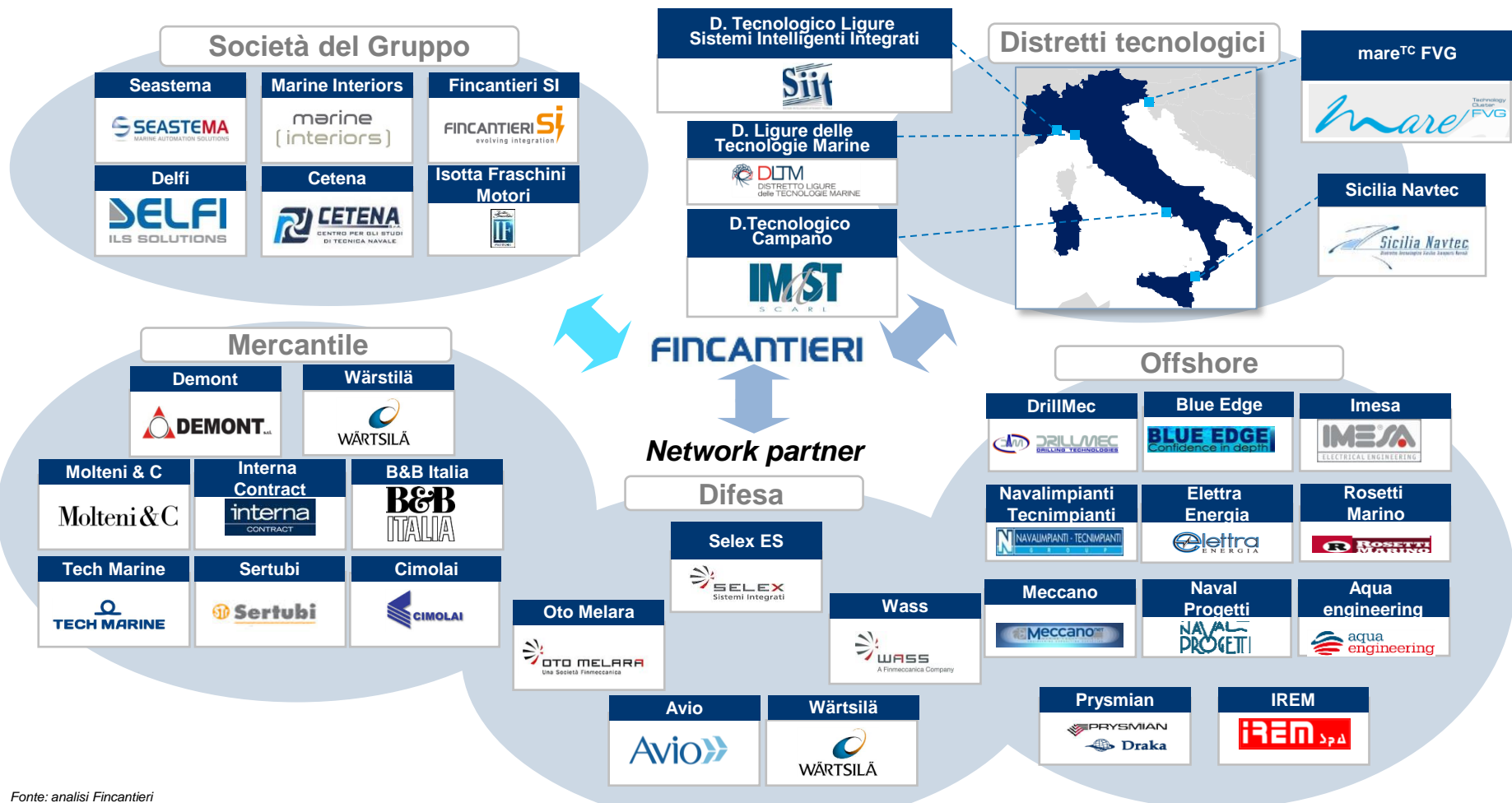
(1) Escluso rapporti con fornitori discontinui o per importi ridotti (fornitura < 1.000 €/anno)

(2) Riferimento anno 2016



# FINCANTIERI FAVORISCE LO SVILUPPO DI FILIERE E DISTRETTI TECNOLOGICI DI ECCELLENZA

- Fincantieri opera avvalendosi di un network di società partecipate, JV, filiere e distretti industriali e tecnologici di eccellenza nei mercati delle Navi da crociera, Traghetti, Navi militari e Offshore, che contribuiscono al mantenimento della leadership competitiva in termini di innovazione (e.g. risparmio energetico, riduzione dei costi di gestione attraverso flessibilità operativa e modularità delle navi)



Fonte: analisi Fincantieri

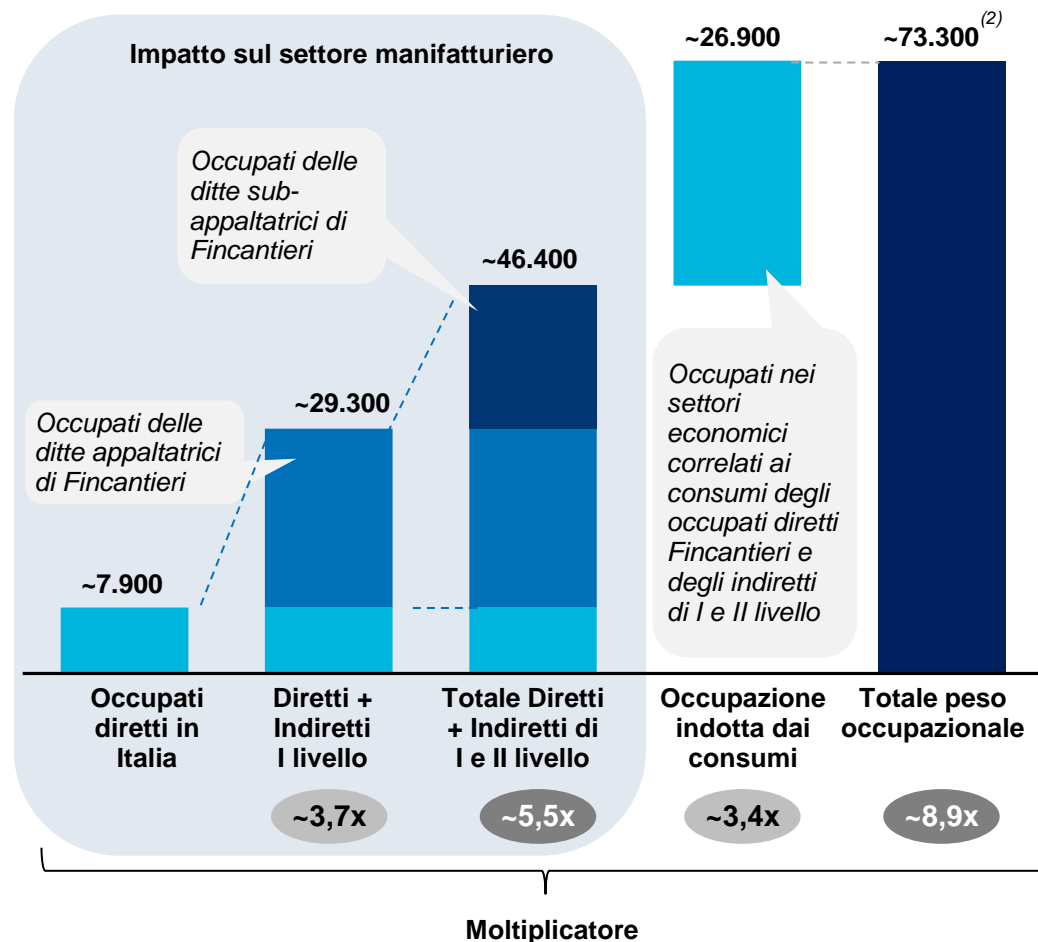
# L'IMPATTO IN VALORE E IN OCCUPAZIONE

## Peso Fincantieri su economia nazionale

- Fincantieri ha un impatto rilevante sul sistema economico italiano
- Ogni euro investito nella cantieristica produce un valore di 4,5<sup>(1)</sup> volte superiore, a beneficio soprattutto del territorio d'insediamento, attraverso il coinvolgimento di un ampio e diversificato network di imprese, fra cui molte PMI altamente specializzate
- Ne deriva che ogni nave da crociera costruita da Fincantieri sviluppa mediamente ca. € 2,7 – 3,6 Mld di volume di business per il Sistema Italia:
  - direttamente generato da Fincantieri: ca. € 600-800 Mln
  - addizionale tramite stimolo per l'indotto: ca. 2,1 – 2,8 Mld
- Con l'attuale livello record del carico di lavoro per effetto del moltiplicatore di valore dell'attività, Fincantieri avrà, nei prossimi anni, un'incidenza media annua sul Pil italiano pari all'1%

## Peso Fincantieri su occupazione nazionale

# occupati, dicembre 2016



(1) Studio Censis V Rapporto Economia del mare 2015

(2) Fincantieri su studio Censis 2013

## Descrizione

- Fincantieri ha sviluppato e costruito nel passato numerosi mezzi di elevato valore e customizzati per Saipem, quali piattaforme semisommersibili (e.g. *Scarabeo 2*, *Scarabeo 5*, *Castoro 6*) e jack-up (e.g. *Perro Negro 3*)
- L'ultima costruzione è lo *Scarabeo 8* (consegnato nel 2010), piattaforma semisommersibile di perforazione interamente allestita nel cantiere di Palermo, innovativa per automazione e per operatività in profondità marine elevate.
- **Il rafforzamento della cooperazione tra Fincantieri e Saipem** permetterebbe significative **ricadute sull'indotto italiano composto da PMI** e il **consolidamento del relativo know-how**, con l'obiettivo di **aumentare la competitività** delle aziende italiane nel **mercato globale**.
- Si segnala, tuttavia, che **fino ad oggi** malgrado gli sforzi, **non si è riusciti a creare sinergie con Saipem** che ha **privilegiato** negli ultimi anni la **costruzione** di navi e piattaforme presso produttori asiatici (**Korea, Cina**).

**Scarabeo 8**



**Scarabeo 5**



**Perro Negro 3**



# IL RUOLO DEL GOVERNO NELL'ACQUISIZIONE DI ORDINI

## L'importanza dell'Export Credit

- La quasi totalità dei **contratti** per la costruzione di navi siglati da Fincantieri sono **condizionati alla concessione di un finanziamento export credit garantito da SACE** (i.e. dallo Stato Italiano) con il quale l'armatore possa finanziare una parte del prezzo di acquisto della nave (pari all'80%)
  - **Il sistema export credit italiano è meno efficiente e più complesso di quello di altri paesi europei**, principalmente a causa di:
    - **Difficoltà di SACE ad assicurare operazioni in settori «concentranti»** (quali la crocieristica) **a prezzi in linea con quanto richiesto dagli armatori**, derivante dai limiti di concentrazione di rischio adottati da SACE stessa
    - **Limitata disponibilità di risorse per il fondo 295/73 per il contributo interessi amministrato da Simest**, essenziale per minimizzare la differenza di costo di un finanziamento garantito da SACE con uno equivalente garantito dalle ECA tedesca o francese
    - **Maggiore complessità del processo autorizzativo e conseguente lentezza nella tempistica** di definizione dei termini del finanziamento
- **La disponibilità di finanziamenti a costi contenuti è un fattore competitivo di successo per gli esportatori italiani**
  - **Un sistema di export credit efficiente è essenziale per permettere a Fincantieri (e a tutti gli esportatori) di competere ad armi pari con i concorrenti europei**

- Overview del Gruppo
- Rendiconto strategico
- **Rendimento per l'azionista**
- Remunerazioni
- Requisiti di onorabilità

# TOTAL SHAREHOLDER RETURN (TSR) MEDIO ANNUO E DIVIDEND POLICY

Società	TSR medio annuo <sup>(1)</sup>
Fincantieri	-10,19%
<b>Settore Shipbuilding</b>	
<b>Media peers</b>	<b>-21,85%</b>
Daewoo Shipbuilding & Marine <sup>(2)</sup>	-47,93%
Samsung Heavy Industries	-25,86%
Sembcorp	-27,65%
Hyundai Heavy Industries	-8,07%
Rolls Royce	-13,73%
Mitsui Engineering & Shipbuilding	-7,88%
<b>Settore Oil&amp;Gas</b>	
<b>Media peers</b>	<b>-31,22%</b>
Nam Cheong	-51,51%
Saipem	-46,19%
Technip	-20,80%
Keppel Corp.	-12,58%
Triyards	-25,03%

## Commenti

- **La performance del titolo Fincantieri ha risentito** degli effetti sull'industria cantieristica derivati **dalla crisi finanziaria globale e dal crollo del prezzo del petrolio da fine 2014**, che hanno avuto un impatto significativo sui risultati del gruppo
- **La crisi del settore è stata archiviata da Fincantieri con il Bilancio 2015 e i risultati del 2016 riflettono un significativo miglioramento della performance del Gruppo con un ritorno all'utile**
- **Il titolo è risalito di ca. il 120%** dal minimo toccato l'11 febbraio 2016
- **Fincantieri non ha distribuito dividendi nel triennio 2014-2016**
- **Fincantieri ha annunciato la distribuzione di dividendi a valere sull'utile atteso per il 2017**

Fonte: Bloomberg

(1) Calcolato in valuta locale dal luglio 2014 (data di quotazione in Borsa di Fincantieri) al febbraio 2017

(2) Valori fino al 14/07/2016, data di sospensione delle negoziazioni sul titolo

# PRINCIPALI DATI DI BILANCIO CONSOLIDATO E INDICATORI DI EFFICIENZA OPERATIVA

- Con l'acquisizione del gruppo VARD, realizzata ad inizio 2013 con risorse finanziarie interne (totalmente autofinanziata), **il Gruppo Fincantieri ha sostanzialmente raddoppiato i ricavi**
- Nel **periodo 2011- settembre 2016**, caratterizzato dalla più lunga crisi del settore, aggravatasi a fine 2014 con l'azzeramento della domanda nel comparto offshore, **Fincantieri ha registrato un utile ante oneri non ricorrenti e straordinari di € 91 Mln.**
- Nello stesso periodo il Gruppo ha sostenuto oneri straordinari sia per la ristrutturazione (€ 125 Mln) che per i risarcimenti per amianto relativi a fatti risalenti agli anni '70-'80 (€ 106 Mln)

€ Mln	2011	2012	2013	2014	2015	Set. 2016	Tot. 11-16
<b>Ricavi</b> <sup>(1)</sup>	<b>2.380</b>	<b>2.381</b>	<b>3.811</b>	<b>4.399</b>	<b>4.183</b>	<b>3.230</b>	<b>20.384</b>
<b>EBITDA</b> <sup>(1)</sup>	<b>141</b>	<b>147</b>	<b>298</b>	<b>297</b>	<b>-26</b>	<b>185</b>	<b>1.042</b>
<b>EBIT</b>	<b>75</b>	<b>87</b>	<b>209</b>	<b>198</b>	<b>-137</b>	<b>105</b>	<b>537</b>
<b>Utile ante proventi e oneri straordinari</b>	<b>45</b>	<b>44</b>	<b>137</b>	<b>87</b>	<b>-252</b>	<b>30</b>	<b>91</b>
Risultato d'esercizio	10	15	85	55	-289	7	-117
<b>di cui di pertinenza del Gruppo</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>57</b>	<b>67</b>	<b>-175</b>	<b>16</b>	<b>-26</b>
<b>ROI</b>	<b>8,9%</b>	<b>14,2%</b>	<b>22,4%</b>	<b>13,9%</b>	<b>-8,6%</b>	<b>5,8%</b>	
<b>ROE</b>	<b>1,1%</b>	<b>1,6%</b>	<b>7,8%</b>	<b>4,0%</b>	<b>-20,7%</b>	<b>0,6%</b>	

Oneri straordinari:<sup>(2)</sup>

- ✓ Per Ristrutturazioni: € 125 Mln
- ✓ per Amianto: € 106 Mln

Fonte: analisi Fincantieri

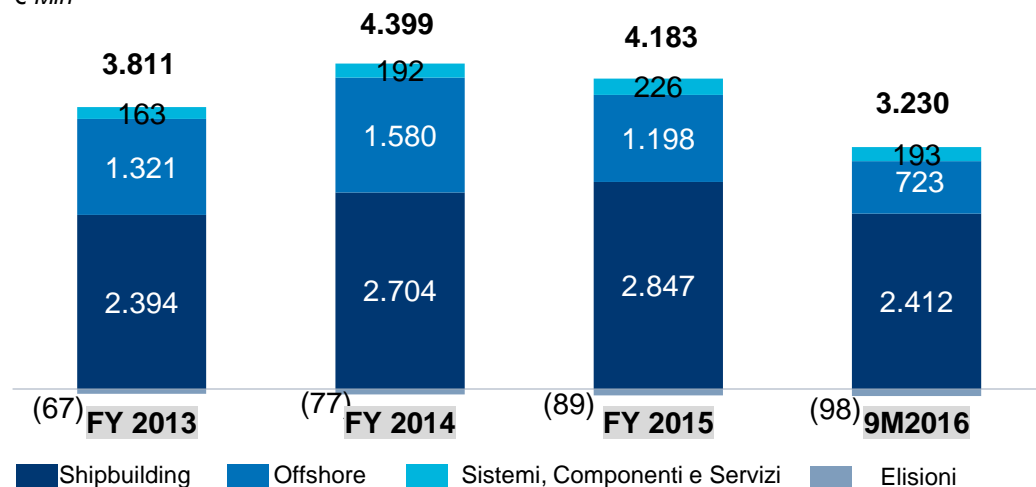
(1) Dati come da Bilanci pubblicati nei singoli esercizi

(2) Oneri straordinari al lordo dell'effetto fiscale

# RICAVI E EBITDA PER SEGMENTO DI ATTIVITÀ 2013-2016

## Ricavi consolidati

€ Mln

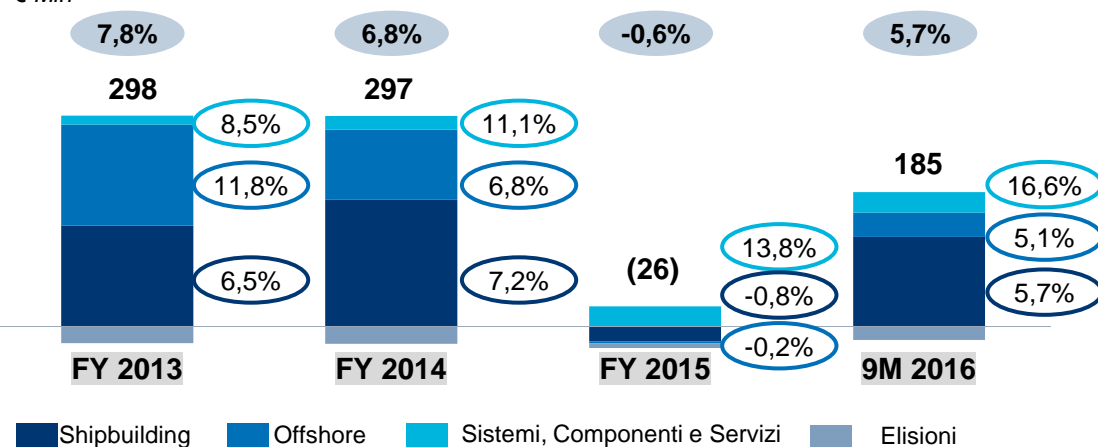


## Commenti

- Fincantieri durante il periodo di crisi **ha acquisito ordini nel settore cruise particolarmente sfidanti**, relativi a **navi prototipo** al fine di **preservare i propri know-how e asset industriali**. L'eccezionale numero di prototipi contemporaneamente in fase di progettazione, mai registrato in passato, distribuiti 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.
- Nonostante ciò **Fincantieri ha consegnato nel 2016 senza ritardi 5 navi da crociera** (di cui 4 prototipi) realizzate in 4 diversi cantieri
- Il crollo del prezzo del petrolio, iniziato alla fine del 2014, ha ridotto drasticamente gli ordinativi di Vard e, insieme ai noti problemi socio-economici del Brasile, ha impattato i risultati del segmento Offshore del 2015
- Per Vard è stato varato un Piano Industriale** finalizzato alla diversificazione e allo sviluppo di importanti sinergie
- Il segmento Sistemi, Componenti e Servizi ha confermato** negli anni **la sua importante crescita di volumi e margini**
- A conferma della bontà delle scelte strategiche dell'azienda, **i risultati dei primi nove mesi del 2016 segnano un significativo miglioramento della performance operativa ed economica con il ritorno all'utile**, e risultano in linea con gli obiettivi definiti nel Piano Industriale 2016-2020

## EBITDA / margins

€ Mln

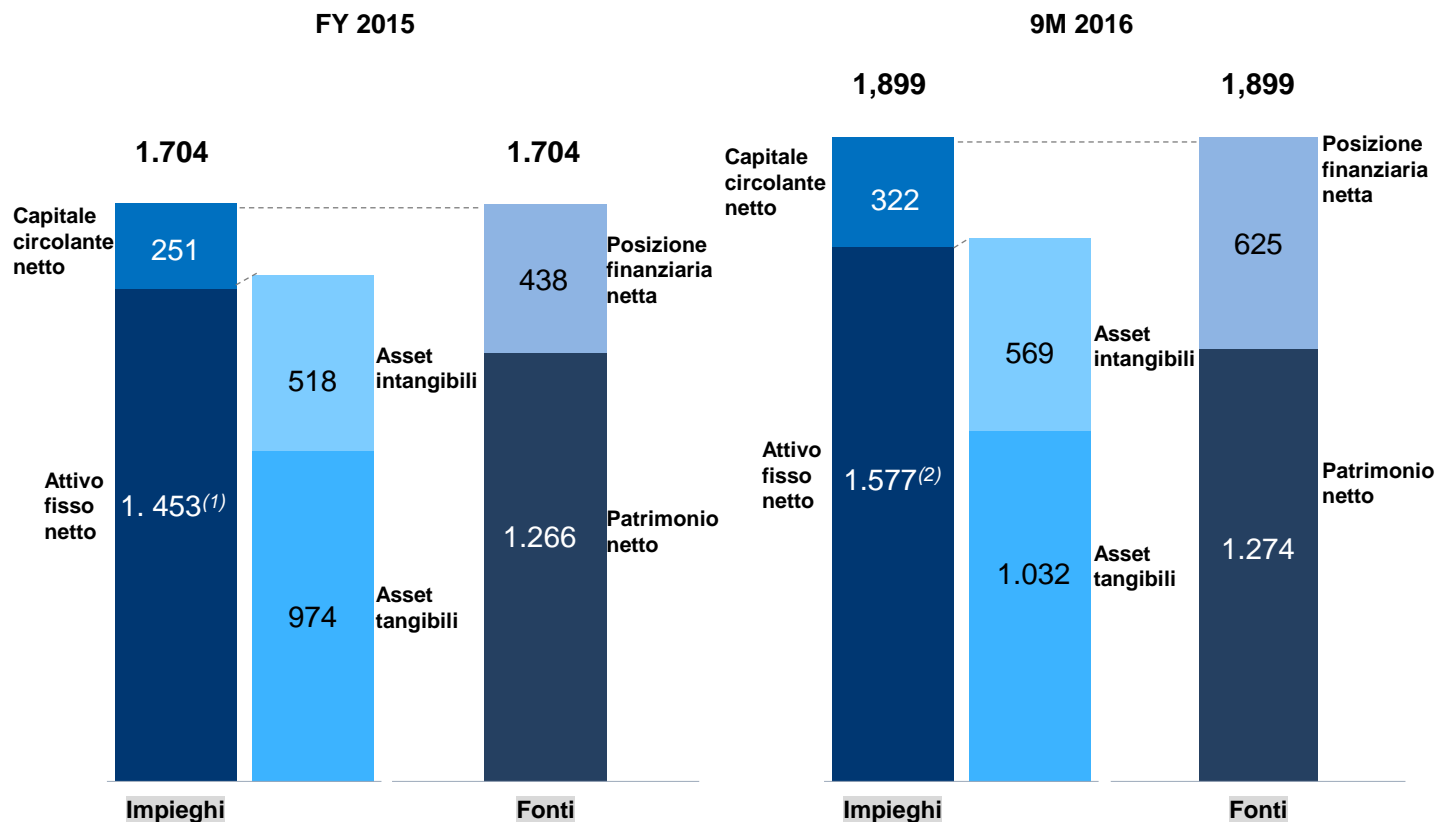




# SOLIDA STRUTTURA PATRIMONIALE DI GRUPPO

## Capitale investito netto

€ Mln



## Commenti

- L'attivo fisso netto, incluso il *goodwill* relativo all'acquisizione di VARD, è sostanzialmente finanziato dal patrimonio netto
- Il debito finanziario netto copre fabbisogni di circolante di breve termine
- Il recente aumento del debito finanziario netto è infatti legato all'aumento dei lavori in corso causato dal boom dell'attività crocieristica
- Non sono state fatte svalutazioni significative di asset

(1) Al netto di circa 39 mln di passività non correnti

(2) Al netto di circa 24 mln di passività non correnti

# MESSAGGI CHIAVE DEL PIANO INDUSTRIALE 2016/2020 PRESENTATO A MARZO 2016

## MESSAGGI CHIAVE

### Visibilità di lungo periodo

Elevato carico di lavoro e trattative commerciali in fase avanzata

### Strategia chiara e piano d'azione definito per cogliere le opportunità e perseguire gli obiettivi prefissati:

- ✓ Navi da crociera
- ✓ Navi militari
- ✓ Offshore
- ✓ Sistemi, Componenti e Servizi

### Sinergie con Vard

Significativo sviluppo delle sinergie commerciali e produttive con Vard

## OBIETTIVI STRATEGICI

### Crescita

Rafforzamento e sviluppo di Fincantieri quale leader globale nei settori: croise, militare, offshore e sistemi e componenti ad alto valore aggiunto

### Redditività

Aumento strutturale della redditività finalizzato a garantire un ritorno ai propri azionisti e a finanziare la crescita organica del Gruppo

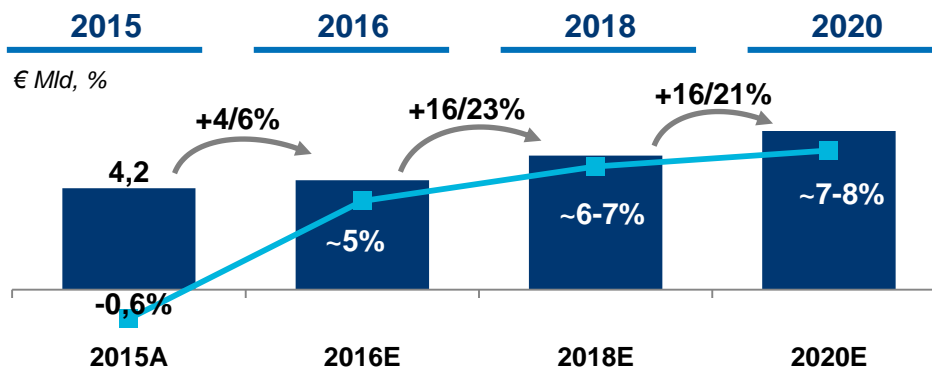
### Remunerazione degli azionisti

Utile netto positivo previsto per il 2016 e distribuzione dei dividendi a partire dall'utile 2017

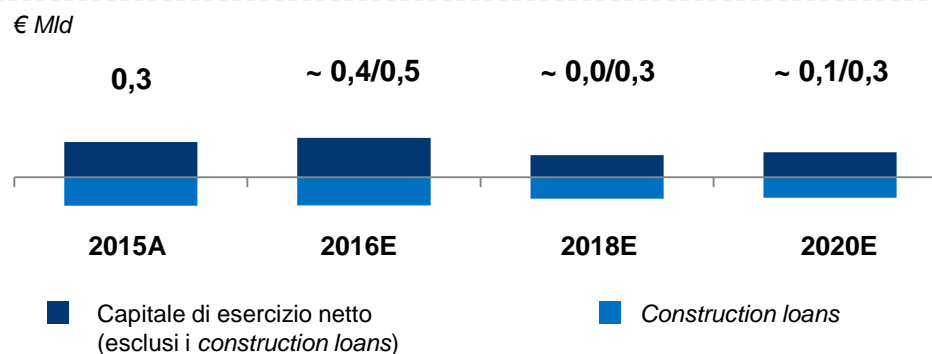
# OBIETTIVI ECONOMICO-FINANZIARI DEL PIANO INDUSTRIALE

Dati consolidati  
Gruppo Fincantieri

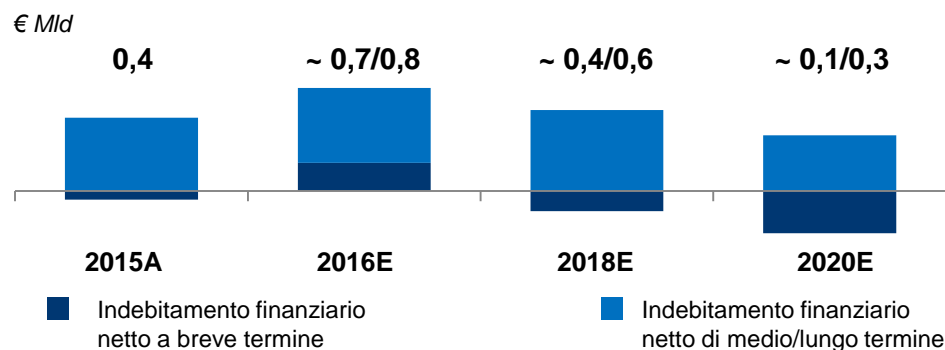
Ricavi ed EBITDA  
margin



Capitale di  
esercizio netto  
(inclusi *construction  
loans*)

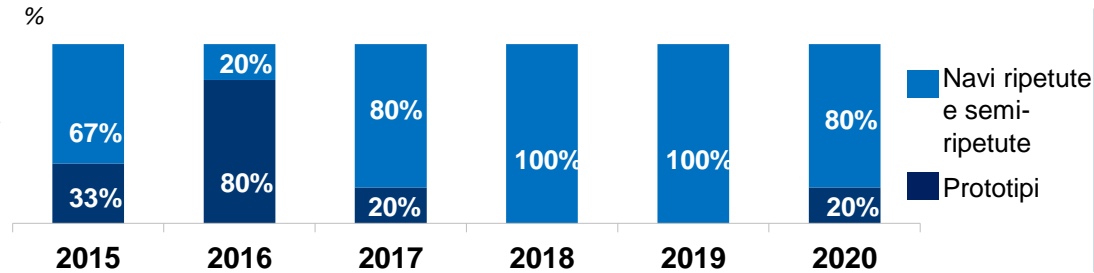


Posizione  
finanziaria netta  
(+debito/-credito)



# LEVE DELL'AUMENTO ATTESO DI REDDITIVITÀ DEL SETTORE SHIPBUILDING

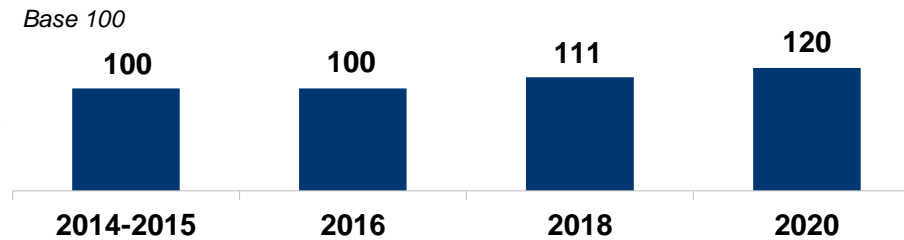
## Navi da crociera per anno di consegna: prototipi, navi ripetute e semi-ripetute



Cruise: mix prototipi/ navi ripetute e semi-ripetute

- Prevalenza di navi ripetute dal 2017: minor rischio di esecuzione, migliori margini

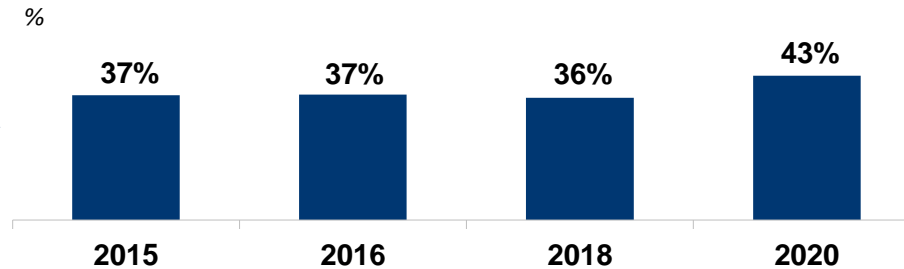
## Navi da crociera >90k TSL: ricavi per lower berth per anno di consegna



Cruise: andamento del prezzo

- Trend positivo dovuto alla progressiva messa in produzione delle commesse acquisite dopo la crisi

## Ricavi Navi militari/Ricavi Shipbuilding



Ricavi Navi militari/  
Ricavi Shipbuilding

- Incremento verso la fine dell'orizzonte temporale del Piano Industriale grazie al programma della Marina militare Italiana e allo sviluppo del contratto Qatar

# RISULTATI GIA' RAGGIUNTI NELL'IMPLEMENTAZIONE DEL PIANO INDUSTRIALE

## Risultati

- **Risultati economico finanziari 9M 2016 in netta ripresa con ritorno all'utile**
- **VARD:**
  - Sviluppo di **importanti sinergie produttive** attraverso l'utilizzo del cantiere di Tulcea a supporto del network produttivo italiano
  - **Diversificazione del portafoglio di business:** contratto per la costruzione di 7<sup>(1)</sup> *expedition cruise* per tre diversi armatori, 20 *module carrier* e 2 *fishing vessel*

## Contratti / Opportunità commerciali

- **Qatar:** giugno 2016, **contratto con il Ministero della Difesa del valore di € 4 Mld** per la costruzione di 7 unità e la fornitura di servizi di supporto per ulteriori 15 anni dopo la consegna delle unità
- **Australia:** settembre 2016, in *short list* nella gara per la costruzione di 9 fregate di futura generazione per la Royal Australian Navy (RAN), che si pone all'interno del programma Future Frigates - SEA 5000 del valore di circa 35 miliardi di dollari australiani
- **Virgin Voyages:** dicembre 2016, finalizzazione del **contratto** per la costruzione di tre navi da crociera del valore complessivo di **circa € 2 Mld**
- **Carnival:** gennaio 2017, Memorandum of Agreement (**MoA**) per due unità per i brand Holland America Line e Princess Cruise Lines del valore complessivo di **oltre € 1 Mld**
- **Norwegian Cruise Line:** febbraio 2017, **ordine** per la realizzazione di 4 navi da crociera di nuova concezione, con l'opzione per ulteriori 2 unità, **per un valore complessivo di ca. € 4,8 Mld**
- **Cina:** febbraio 2017, Memorandum of Agreement (**MoA**) vincolante **con CSSC e Carnival per la costruzione di due navi da crociera del valore di \$ 1,5 Mld** e ulteriori quattro in opzione, che saranno le prime unità di questo genere mai realizzate in Cina per il mercato cinese.

## Operazioni di finanza straordinaria

- **VARD:** a novembre 2016, lanciata **un'offerta pubblica di acquisto volontaria su VARD** con l'obiettivo di razionalizzare la struttura del Gruppo

## Accordi sindacali

- **Nuovo contratto integrativo aziendale**, approvato dalle rappresentanze sindacali unitarie e dai lavoratori. Il contratto, basato su premi incentivanti al raggiungimento degli obiettivi, parte dei quali verrà corrisposta mediante strumenti di welfare, rappresenta **un'ulteriore spinta verso una maggiore efficienza**

(1) 6 ordini + 1 LOI

- Overview del Gruppo
- Rendimento per l'azionista
- Rendiconto strategico
- **Remunerazioni**
- Requisiti di onorabilità

# COMPENSI DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL PRESIDENTE E CONFRONTO CON I PEERS

## Compenso Amministratore Delegato Fincantieri

Al 31/12/2015

Retribuzione base annua	Comp. Variabile di breve termine (% della RBA)	Comp. Variabile di medio termine (% della RBA)
-------------------------	--	--

€ 735.000	61%	39%
-----------	-----	-----

## Compenso Presidente Fincantieri

Al 31/12/2015

Retribuzione base annua	Comp. Variabile di breve termine (% della RBA)
-------------------------	--

€ 227.000	30%
-----------	-----

I compensi VARD, per l'anno 2015, in qualità di Presidente di VARD Group AS e di Presidente di VARD Holdings Limited, per le relative deleghe operative conferite in entrambe le cariche, e pari complessivamente a Euro 344.183, sono interamente riversati dall'Amministratore Delegato in favore di Fincantieri

## Compensi peers dell'Amministratore Delegato

Società	Retribuzione base annua	Target bonus (% della RBA)	Valore atteso LTI (% della RBA)
Alfa Laval	€ 1.146.000	30%	18%
BAE Systems	€ 1.281.000	113%	125%
Gea	€ 1.250.000	100%	20%
Leonardo-Finmeccanica	€ 920.000	57%	69%
Prysmian	€ 1.100.000	57%	68%
Rolls-Royce	€ 1.120.000	100%	110%
Safran	€ 617.000	117%	254%
Saipem	€ 900.000	60%	72%
Sandvik	€ 1.325.000	60%	6%
Schindler	€ 843.000	100%	124%
SKF	€ 946.000	70%	-
Snam	€ 860.000	50%	96%
Terna	€ 1.085.000	46%	35%
Vallourec	€ 798.000	100%	77%

## Compensi peers del Presidente

Società	Retribuzione base annua	Target bonus (% della RBA)	Valore atteso LTI (% della RBA)
A2A	€ 490.000	-	-
ACEA	€ 146.000	-	-
Atlantia	€ 706.750	-	109%
Hera	€ 350.000	30%	-
Leonardo-Finmeccanica	€ 238.000	-	-
Poste Italiane	€ 238.000	-	-
Saipem	€ 298.000	-	-
Telecom Italia	€ 700.000	100%	-
Terna	€ 238.000	-	-
Snam	€ 400.000	-	-

# PRINCIPALI CRITERI DELLA COMPONENTE VARIABILE DELLA REMUNERAZIONE (1/2)

## Criteria generali

---

- La remunerazione variabile è volta a riconoscere all'Amministratore Delegato i risultati conseguiti nel breve e nel medio-lungo termine e al Presidente i risultati conseguiti nel breve termine.
- La remunerazione variabile utilizza programmi e strumenti di incentivazione differenti a seconda dell'arco temporale preso in considerazione in modo da mitigare l'assunzione di rischi da parte del management e incentivare la creazione di valore sostenibile per gli azionisti nel medio-lungo termine.
- Il pay mix relativo alla parte variabile della remunerazione è costituito da:
  - una componente di breve periodo, sulla base di piani di incentivazione annuale ("MBO");
  - una componente di medio-lungo termine ("Piano LTI" introdotta nel 2016)

## Componente di breve periodo dell'Amministratore Delegato e del Presidente

---

- L'utilizzo di un piano di incentivazione su base annuale ("Piano MBO"), contemplato dalla Politica della Remunerazione della Società, è volto a tradurre le strategie del Piano Industriale in una serie di obiettivi annuali, individuali e di Gruppo, capaci di influire in modo decisivo sulle performance dei manager coinvolti.
- Gli obiettivi individuati, sia qualitativi che quantitativi, in linea con il Piano Strategico, sono predeterminati e misurabili e vengono assegnati annualmente dal Consiglio di Amministrazione della Società.
- Il Consiglio di Amministrazione suddetto verifica e approva, altresì, il livello di raggiungimento degli obiettivi assegnati di volta in volta.



# PRINCIPALI CRITERI DELLA COMPONENTE VARIABILE DELLA REMUNERAZIONE (2/2)

## Componente di medio-lungo periodo dell'Amministratore Delegato

---

- La Politica di Remunerazione della Società, in conformità a quanto previsto dalle disposizioni del Codice di Autodisciplina nonché dalle best practices delle società quotate, prevede per l'Amministratore Delegato, a decorrere dall'anno 2016, anche una componente variabile di medio-lungo periodo ("Piano LTI")
- Si precisa che l'efficacia di tale Piano LTI è subordinata alla condizione sospensiva della sua approvazione da parte dell'Assemblea degli Azionisti che sarà convocata per l'approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2016.
- Il Piano LTI è volto a perseguire i seguenti obiettivi:
  - migliorare l'allineamento degli interessi del beneficiario a quelli degli azionisti, legando la remunerazione del manager a specifici obiettivi di performance pluriennali, il cui raggiungimento è strettamente collegato al miglioramento della performance della Società e alla crescita di valore della stessa nel medio-lungo termine;
  - allineare la Politica di Remunerazione della Società alle migliori prassi di mercato che, tipicamente, prevedono strumenti di incentivazione di medio-lungo termine;
  - rendere la Politica di Remunerazione del Gruppo più aderente alle indicazioni del Codice di Autodisciplina per le Società quotate.
- Più specificatamente, per l'Amministratore Delegato, tale componente prevede, sulla base delle decisioni assunte dal Consiglio di Amministrazione, su proposta del Comitato per la Remunerazione, l'adozione di un piano di incentivazione variabile di medio-lungo termine avente le seguenti caratteristiche:
  - durata triennale, basato su tre cicli e vesting triennale, incentivo con attribuzione di azioni;
  - parametri di performance di carattere economico-finanziario (EBITDA) e/o collegati all'andamento del titolo (TSR, *Total Shareholder Return*);
  - periodo di lock-up;
  - clausola di claw-back.

# COSTO DEL LAVORO CONSOLIDATO TOTALE E PROCAPITE

## **Gruppo Fincantieri Italia e Estero**

---

Costo del lavoro	€	878.375.000
Costo medio pro capite annuo	€	41.591

## **Fincantieri S.p.A. e Società controllate italiane**

---

Costo del lavoro	€	446.143.000
Costo medio pro capite annuo	€	57.933

- Overview del Gruppo
- Rendimento per l'azionista
- Rendiconto strategico
- Remunerazioni
- **Requisiti di onorabilità**

# CODICE ETICO E FOCUS SUI CONFLITTI D'INTERESSE

## Codice etico

---

- Fincantieri è consapevole di svolgere un ruolo rilevante rispetto allo sviluppo economico ed al benessere delle comunità in cui è presente.
- Le attività del Gruppo sono svolte nell'osservanza della legge, delle Convenzioni Internazionali (es: la Convenzione OCSE del 1997 contro la corruzione negli affari) e nel rispetto dei diritti dell'uomo sanciti nella Dichiarazione Universale dell'ONU.
- Tutti coloro che lavorano in Fincantieri, senza distinzioni o eccezioni, sono impegnati ad osservare e a fare osservare tali principi nell'ambito delle proprie funzioni e responsabilità. In nessun modo la convinzione di agire nell'interesse o a vantaggio della Società può giustificare l'adozione di comportamenti in contrasto con questi principi.
- Al fine di riaffermare con chiarezza l'insieme dei valori che il Gruppo riconosce, accetta e condivide e l'insieme delle responsabilità che assume verso l'interno e verso l'esterno è stato redatto il Codice di Comportamento, adottato e capillarmente divulgato fin dal 2002, la cui osservanza da parte di tutti coloro che operano in Azienda è di importanza fondamentale per il buon funzionamento, l'affidabilità e la reputazione del Gruppo.
- I principi delineati dal Codice di Comportamento, che viene portato a conoscenza dei soggetti con i quali Fincantieri intrattiene relazioni d'affari, possono essere supportati da specifiche direttive, regolamenti o procedure interne, volte a renderne più concreta e puntuale l'applicazione.

## Conflitti di interesse

---

- Fincantieri opera in un quadro di concorrenza leale con onestà, integrità, correttezza e buona fede, nel rispetto dei legittimi interessi di azionisti, dipendenti, clienti, *partner* commerciali e finanziari e delle collettività e comunità locali in cui è presente con le proprie attività.
- Il Codice di Comportamento afferma che *“Fincantieri mantiene un rapporto di fiducia e fedeltà con ciascuno dei suoi dipendenti. Essi devono lealtà e fedeltà perseguendo gli interessi e gli obiettivi dell'azienda. I dipendenti devono evitare ogni situazione o attività che possa condurre a conflitti di interesse o che potrebbe interferire con la loro capacità di prendere decisioni imparziali, nel miglior interesse della società”*.
- La Società opera con costante attenzione per identificare e gestire al meglio eventuali conflitti di interesse, sia reali che potenziali, che possano interessare Amministratori, *management*, procuratori, dipendenti e fornitori di beni e servizi.

# EVENTUALI INCHIESTE GIUDIZIARIE A CARICO DI AMMINISTRATORI DELEGATI E PRESIDENTI

## Eventuali inchieste giudiziarie a carico di Amministratori Delegati e Presidenti

- L' Amb. Giampiero MASSOLO ed il Dott. Giuseppe BONO, rispettivamente Presidente ed Amministratore Delegato di Fincantieri S.p.A., non sono coinvolti in procedimenti penali o indagini giudiziarie.

# IMPEGNI CONTRO LA CORRUZIONE

## Codice di comportamento

---

- Il Codice di Comportamento proibisce espressamente “*Pratiche di corruzione, favori illegittimi, comportamenti collusivi, sollecitazioni, dirette e/o attraverso terzi, di vantaggi personali e di carriera per sé o per altri (...)*”.
  - Con riferimento a detto fenomeno, anche in ragione dell’ampio contesto geografico in cui si trova ad operare, Fincantieri presta da sempre la massima attenzione ad una politica anticorruzione che definisca le aspettative per lo svolgimento del *business* nel rispetto degli *standard* internazionali in tema di legislazione anti-corruzione.
  - L’impegno del Gruppo, stabilito in primo luogo all’interno del Codice di Comportamento, si declina in una serie di documenti aziendali che costituiscono i presidi in essere per combattere la corruzione (“documenti anti-corruzione”) nelle aree funzionali e geografiche in cui il Gruppo opera.
  - I documenti anti-corruzione sviluppati dalla Capogruppo si riferiscono in particolare a :
    - Gestione dei Rapporti con la Pubblica Amministrazione
    - Accordi di Assistenza Commerciale
    - Donazioni, Liberalità, Sponsorizzazioni, Omaggi ed Ospitalità
    - Collaborazioni Esterne
    - Conflitti di Interesse
  - Fincantieri, nella consapevolezza dell’esistenza di specifici Codici di Comportamento/Etici nelle società controllate, raccomanda l’adozione di documenti conformi da parte di tutte le società del Gruppo, compatibilmente con la normativa ad esse applicabile. In particolare:
    - le controllate americane hanno sviluppato ed adottato una Ethics and Compliance Policy con specifico riferimento alle norme locali in tema di anti-corruzione (US Foreign Corrupt Practices Act of 1977 e US Anti-Kickback Act of 1986); e
    - la controllata Vard Holdings Limited, quotata alla Borsa di Singapore, e le società da essa controllate, si sono dotate di Ethical Guidelines and Whistle Blowing Policy contenente, tra gli altri, principi di condotta comportamentale in tema di anti-corruzione.
  - La Capogruppo richiede il rispetto di principi analoghi a quelli contenuti nei documenti anti-corruzione a tutti i soggetti che entrano in contatto con la Società, richiedendo ai propri fornitori, *partners*, agenti, intermediari o prestatori di servizi un impegno a rispettare “... *i principi contenuti nel Codice di Comportamento e nel Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. n. 231/2001 (attuativo della “Convention Combating Bribery of Foreign Public Officials in International Business Transactions” dell’OCSE) adottati da Fincantieri ... ed ogni altra disposizione riguardante la corruzione di pubblici ufficiali prevista dalla legge italiana, dalla “Convention Combating Bribery of Foreign Public Officials in International Business Transactions” dell’OCSE e dalla Convenzione delle Nazioni Unite contro la corruzione (UNCAC)*”.
- Fincantieri ha di recente sottoscritto con Ministero degli Interni un Protocollo Quadro Nazionale di Legalità volto ad ottimizzare ed uniformare il sistema di prevenzione ed i presidi di controllo già in essere presso le diverse realtà produttive della Società, nonché ad estendere a livello nazionale la rete delle verifiche antimafia