



## **Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping approva i risultati al terzo trimestre 2015: Forte crescita con utile netto di US\$ 44,9Mln**

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping approva i risultati al terzo trimestre 2015 ED EBITDA MARGIN RICORRENTE PARI AL 30%, PIU' CHE RADDOPPIATO RISPETTO AL 30 SETTEMBRE 2014 GRAZIE ALL'ANDAMENTO MOLTO POSITIVO DEL MERCATO DI RIFERIMENTO RISULTATI 9M 2015

- Ricavi base Time charter (TCE) pari a US\$ 243,2 milioni (US\$ 219,3 milioni nei 9M 2014)

- EBITDA pari a US\$ 74,8 milioni con EBITDA margin del 31,0% sul TCE (US\$ 20,2 milioni nei 9M 2014, 13,7% sul TCE)

- Utile netto pari a US\$ 44,8 milioni (Perdita netta di US\$ 5,2 milioni nei 9M 2014)

RISULTATI 3Q 2015

- Ricavi base Time charter (TCE) di US\$ 85.0 milioni nel Q3'15 (US\$ 52.3 milioni nel Q3'14)

- Nolo giornaliero sul mercato spot di US\$ 21,219 nel Q3'15 (US\$ 13,867 nel Q3'14)

- EBITDA di US\$ 29.7 milioni (margine del 35.0% sul TCE) nel Q3'15 (US\$ 6.0 milioni nel Q3'14)

- Utile netto di US\$ 14.7 milioni nel Q3'15 (utile netto di US\$ 0.3 milioni nel Q3'14)

**Lussemburgo, 11 novembre 2015** - Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: DIS) ('la Società', d'Amico International Shipping o 'il Gruppo'), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna il resoconto intermedio di gestione al 30 settembre 2015.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

Marco Fiori, Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping S.A., commenta: 'DIS ha oggi raggiunto uno dei suoi migliori risultati trimestrali. I noli sul mercato delle navi cisterna sono in continuo graduale miglioramento ed indicano prospettive molto favorevoli per l'anno in corso; sono estremamente fiducioso sulle prospettive del mercato nel medio e lungo termine, trainata da fattori come il ruolo sempre piu' importante degli Stati Uniti quali esportatori netti di prodotti petroliferi e la significativa crescita della capacita' di raffinazione mondiale verso il Medio Oriente e l'Asia, fattori che permetteranno un ulteriore aumento della domanda di tonnellaggio-miglia. Abbiamo già assicurato una percentuale rilevante dei futuri ricavi di DIS attraverso contratti di nolo positivi e l'espansione della flotta per sfruttare al massimo quello che riteniamo sia un mercato in decisa crescita. Gli ultimi ingressi

portano la flotta complessiva di DIS a più di 50 navi attive e posizionano la Società tra gli attori più importanti del settore.'

Giovanni Barberis, CFO di d'Amico International Shipping S.A. e del Gruppo d'Amico, commenta: 'Grazie ad un mercato positivo e ad una struttura organizzativa estremamente efficiente, abbiamo raggiunto risultati significativi in solo un anno, raddoppiando l'EBITDA e realizzando un risultato netto significativo inoltre, nonostante siamo sostenendo un importante piano d'investimento di oltre US\$ 750 milioni, il rapporto capitale proprio con capitale di terzi rimane molto solido, confermando la capacità della Società di generare importanti flussi di cassa operativi.'

#### ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE 2015

Il mercato delle navi cisterna ha mantenuto livelli consistenti nel corso del terzo trimestre 2015. I noli hanno iniziato a diminuire alla fine di settembre in seguito al rallentamento della domanda ed alla formazione di scorte. Su scala globale, la benzina ha dominato la crescita recente, con un'incidenza pari a quasi il 50% dei barili extra consegnati nel terzo trimestre 2015. La manutenzione delle raffinerie ha raggiunto il picco alla fine di settembre con oltre 9 milioni di barili al giorno di capacità di raffinazione del greggio fuori linea, equivalenti al 10% della capacità complessiva su scala globale. Tale cifra diminuirà a 4 milioni di barili al giorno a novembre e 2 milioni di barili al giorno a dicembre.

La tariffa richiesta per il noleggio annuale (che rappresenta il miglior indicatore delle aspettative future sul mercato spot) di una nave cisterna MR si è ora allineata con il mercato spot. Nel primo trimestre 2015 la tariffa in base annua per il noleggio di una nave cisterna MR è rimasta stabile a US\$ 15.250 al giorno ed è cresciuta attraverso il secondo e terzo trimestre, fino a raggiungere US\$ 18.500/US\$ 19.000 al giorno con l'approssimarsi del quarto trimestre.

Questo scenario di mercato molto favorevole, che ha acquisito ulteriore slancio nel terzo trimestre 2015, ha consentito a DIS di generare un utile netto di US\$ 14,7 milioni nel terzo trimestre 2015 e di US\$ 44,8 milioni nei 9 mesi del 2015, a fronte di US\$ 0,28 milioni di utile netto registrati nello stesso trimestre dell'anno precedente e US\$ 5,2 milioni di perdita netta nei 9 mesi del 2014 (che includevano anche US\$ 6,5 milioni di "Utile dalla vendita di navi").

Nel terzo trimestre 2015 DIS ha realizzato i suoi migliori ricavi base time charter dell'anno, generando una tariffa spot giornaliera media di US\$ 21.219 rispetto a US\$ 13.867 nel terzo trimestre 2014. Mentre nei 9 mesi del 2015 la tariffa spot giornaliera media di DIS è stata pari a US\$ 19.739, segnando un incremento di US\$ 6.605 al giorno a confronto con lo stesso periodo dello scorso anno (nei 9 mesi del 2014 era pari a US\$ 13.133).

Nel contempo il 45,1% dei giorni di impiego totali di DIS nei 9 mesi del 2015 è stato coperto con contratti time charter a una tariffa giornaliera media di US\$ 15.129. Pertanto la tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia l'attività spot sia l'attività time charter) è stata pari a US\$ 17.660 nei primi nove mesi dell'anno corrente, rispetto a US\$ 13.976 realizzati nello stesso periodo del 2014.

Grazie principalmente all'andamento molto positivo dei ricavi base time charter realizzati nel periodo, DIS ha realizzato un EBITDA di US\$ 29,7 milioni nel terzo trimestre 2015 e di US\$ 74,8 milioni nei 9 mesi del 2015, rispetto a US\$ 5,9 milioni e US\$ 13,7 milioni registrati rispettivamente nel terzo trimestre e nei 9 mesi dell'anno

precedente<sup>1</sup>. Pertanto, l'EBITDA del terzo trimestre 2015 ha superato di US\$ 3,5 milioni l'EBITDA ricorrente generato nell'intero 2014<sup>1</sup>. Ciò equivale a un solido margine operativo del 35,0% nel terzo trimestre 2015 (terzo trimestre 2014: 11,3%) e del 30,8% nei 9 mesi del 2015 (9 mesi del 2014: 9,3%).

<sup>1</sup> Che esclude l'"Utile dalla vendita di navi" generato nel 2014

Nei primi nove mesi dell'anno DIS ha effettuato "investimenti in conto capitale" per US\$ 79,7 milioni (US\$ 8,8 milioni nel terzo trimestre 2015), principalmente nell'ambito del programma di costruzione di nuove navi. Nel terzo trimestre, DIS ha ulteriormente ampliato il piano di investimenti ordinando altre due navi cisterna "Eco design" LR1 (Long Range - 75.000 dwt), la cui consegna da parte di Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. (Corea del Sud) è prevista tra il secondo e il terzo trimestre del 2018, a fronte di un corrispettivo totale di circa US\$ 44,0 milioni per nave.

Ad oggi, DIS ha ordinato un totale di 22 navi cisterna "Eco design"<sup>2</sup> (10 navi MR, 6 handysize e 6 LR1), di cui 82 sono già state consegnate alla fine di settembre 2015. L'investimento complessivo previsto è di circa US\$ 755,0 milioni, a conferma della strategia della Società volta a modernizzare la propria flotta con navi "Eco design" di nuova costruzione. Inoltre, DIS ha già "fissato" 13 navi di nuova costruzione attraverso contratti di nolo a lungo termine e a tariffe redditizie, con tre delle principali compagnie petrolifere e con un'importante società di raffinazione.

#### RISULTATI OPERATIVI

I ricavi base time charter sono stati di US\$ 85,0 milioni nel terzo trimestre 2015 (US\$ 52,3 milioni nel terzo trimestre 2014) e US\$ 243,1 milioni nei 9 mesi del 2015 (US\$ 147,4 milioni nei 9 mesi del 2014), grazie al mercato delle navi cisterna in rialzo che ha caratterizzato i primi 9 mesi dell'esercizio corrente.

In particolare DIS ha registrato una tariffa spot giornaliera media di US\$ 19.739 nei 9 mesi del 2015 rispetto a US\$ 13.133 nei 9 mesi 2014. Dopo un primo semestre in crescita, il mercato ha acquisito ulteriore slancio nel corso del terzo trimestre, consentendo a DIS di realizzare la sua migliore performance spot dall'inizio dell'anno con una tariffa spot giornaliera media di US\$ 21.219 nel terzo trimestre del 2015, rispetto a US\$ 13.867 nel terzo trimestre del 2014.

Allo stesso tempo e in linea con la strategia di DIS, la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa (percentuale di copertura) è rimasta elevata per tutti i primi nove mesi del 2015, assicurando una media del 45,1% dei ricavi (9 mesi del 2014: 53,0%) a una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.129 (9 mesi del 2014: US\$ 14.724). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa da attività operative, tali contratti mirano anche a consolidare ulteriormente gli storici rapporti con le principali compagnie petrolifere, il che rappresenta un aspetto essenziale della strategia commerciale di DIS.

Di conseguenza i ricavi base time charter giornalieri medi totali di DIS (spot e time charter) sono stati di US\$ 18.411 milioni nel terzo trimestre 2015 (US\$ 14.296 milioni nel terzo trimestre 2014) e US\$ 17.660 milioni nei 9 mesi del 2015 (US\$ 13.976 milioni nei 9 mesi del 2014).

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

## VARD (Fincantieri) acquisisce la costruzione di una nuova nave

Singapore, 11 novembre 2015 – Vard Holdings Limited (“VARD”), uno dei progettisti e costruttori di navi di offshore e navi specializzate a livello mondiale, è lieto di annunciare che si è assicurato un nuovo contratto per la progettazione e costruzione di una nave oceanica per un cliente internazionale. Progettato da Vard Design di Ålesund, Norvegia, la nave sarà costruita a Vard Braila in Romania. L’allestimento e la consegna è prevista da parte di Vard Langsten in Norvegia nel 2017.

Al 30 settembre 2015, il Gruppo ha 31 navi nel portafoglio ordini, di cui 18 saranno progettate da VARD.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

## FINCANTIERI: SALE A 7 IL NUMERO DEI PATTUGLIATORI PER LA MARINA MILITARE

**Trieste - Roma, 11 novembre 2015** – Nell’ambito del piano di rinnovamento della flotta della Marina Militare, la cui prima tranche è stata avviata nei mesi scorsi, OCCAR (Organisation Conjointe de Cooperation sur l’Armement, l’organizzazione internazionale di cooperazione per gli armamenti) ha ordinato un ulteriore Pattugliatore Polivalente d’Altura (PPA) al Raggruppamento Temporaneo di Impresa (RTI), costituito tra Fincantieri, mandataria, e Finmeccanica, mandante attraverso Selex ES, attivando la relativa opzione contrattuale e accorpando la produzione in un’unica fase, resa così immediatamente operativa.

Diventano così sette i pattugliatori PPA in ordine al RTI. I precedenti sei erano stati assegnati a maggio, e ulteriori tre unità sono ancora in opzione. La consegna del primo pattugliatore è prevista nel 2021. Le consegne dei successivi pattugliatori sono previste nel 2022, 2023, 2024 con due unità, 2025 e 2026.

Oltre ai pattugliatori PPA, è prevista la costruzione, già contrattualizzata nei mesi scorsi, di un’unità di supporto logistico (LSS, ovvero Logistic Support Ship) e di un’unità anfibia multiruolo (LHD, ovvero Landing Helicopter Dock), quest’ultima attraverso la forma di un contratto pubblico con l’Amministrazione della Difesa Italiana.

Il valore complessivo dei contratti assegnati al RTI raggiunge così un valore pari a circa 5,4 miliardi di euro, di cui la quota di Fincantieri è pari a circa 3,6 miliardi di euro, mentre quella di Finmeccanica ammonta a circa 1,8 miliardi di euro. Si completa l’assegnazione dei contratti operativi relativi alla prima tranche del programma pluriennale per il rinnovamento della flotta della Marina Militare (la cosiddetta “Legge navale”).

La caratteristica fondamentale comune a tutte e tre le classi di navi è il loro altissimo livello di innovazione che le rende estremamente flessibili nei diversi profili di utilizzo con un elevato grado di efficienza e di capacità di configurazione. In particolare queste unità presentano un doppio profilo di impiego (il c.d. *dual use*), quello tipicamente militare e quello per operazioni di protezione civile e soccorso in mare; in aggiunta hanno un basso impatto ambientale, attraverso avanzati sistemi di propulsione ausiliari a bassa emissione inquinante (motori elettrici) e di controllo degli effluenti biologici.

Il Raggruppamento Temporaneo di Impresa (RTI) è stato costituito secondo quanto previsto dall'accordo di collaborazione nel settore delle costruzioni di navi militari tra Fincantieri e Finmeccanica siglato nell'ottobre 2014, all'interno del quale Fincantieri agisce da interfaccia unica verso il cliente, valorizzando, al contempo, l'offerta dei prodotti di Finmeccanica in ambito navale. Finmeccanica in base all'accordo, detiene la *design authority* dell'intero Sistema di Combattimento.

Oltre alla costruzione di queste unità presso i propri cantieri, Fincantieri fornirà il supporto al ciclo vita nei primi dieci anni, articolato in attività di logistica (corsi, ricambi, documentazione tecnica) durante la costruzione delle unità e ISS, *In Service Support* (attività manutentiva), sviluppata durante l'esercizio in post-consegna, nonché quella di componenti e macchinari navali realizzati dalla Direzione Sistemi e Componenti, quali linee d'assi, timoneria, eliche di manovra, pinne stabilizzatrici e altri impianti di movimentazione, e l'impianto di automazione e parte di forniture speciali per i PPA ad opera della controllata Seastema S.p.A.

Finmeccanica avrà il ruolo di *prime contractor* per il sistema di combattimento attraverso Selex ES, che svilupperà i nuovi radar multifunzionali a facce fisse bi-banda X/C, i sistemi di comunicazione integrata di ultima generazione, i nuovi sensori elettro-ottici, la nuova direzione del tiro e l'innovativo Combat Management System ad architettura aperta. Selex ES avrà anche la responsabilità di tutti i sottosistemi - inclusi quelli di nuovo sviluppo realizzati dalle società Oto Melara (cannone 76mm sovrapponte), WASS (cortina sonar trainata), MBDA (sistema di difesa anti-balistico) ed Elettronica (sistema di guerra elettronica) - e del supporto al ciclo di vita nei primi dieci anni (supporto logistico integrato e "in-service").

Inoltre Selex ES e Fincantieri svilupperanno insieme l'innovativo sistema denominato "*Cockpit*", che consentirà, per la prima volta, di gestire in modo integrato le operazioni relative sia alla conduzione della nave sia al sistema di combattimento, con un numero ridotto di operatori grazie alle tecniche di "realtà aumentata".

\* \* \*

## **Caratteristiche delle unità**

### **PPA - Pattugliatori Polivalenti d'Altura**

Il pattugliatore polivalente d'altura rappresenta una tipologia di nave altamente flessibile con capacità di assolvere molteplici compiti che vanno dal pattugliamento con capacità di soccorso in mare, alle operazioni di Protezione Civile, nonché, nella sua versione più equipaggiata, da nave combattente di prima linea. Sono infatti previste differenti configurazioni di sistema di combattimento: a partire da una versione "leggera", relativa al compito di pattugliamento, integrata di capacità di autodifesa, fino a una "completa", equipaggiata con il massimo della capacità di difesa. Inoltre l'unità è in grado di impiegare imbarcazioni veloci tipo RHIB (Rigid Hull Inflatable Boat) sino a una lunghezza di oltre 11 metri tramite gru laterali o una rampa di alaggio situata all'estrema poppa.

- 132,5 metri di lunghezza
- Velocità oltre 33 nodi in funzione della configurazione e dell'assetto operativo
- 171 persone di equipaggio
- Dotata di impianto combinato diesel e turbina a gas (CODAG)
- Capacità di fornire acqua potabile a terra
- Capacità di fornire corrente elettrica a terra per una potenza di 2.000 kw
- 2 zone modulari a poppa e centro nave che permettono l'imbarco di svariate tipologie di moduli operativi/logistici/abitativi/sanitari containerizzati (in particolare la zona di poppa può ricevere e movimentare in area coperta fino a 5 moduli in container ISO 20" mentre la zona centrale fino 8 container ISO 20")

I PPA saranno costruiti presso il Cantiere Integrato di Riva Trigoso e Muggiano con consegna prevista per la prima unità della classe nel 2021 mentre i successivi saranno consegnati nel 2022, 2023, 2024 con due unità, 2025 e 2026.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

## Viking Ocean Cruises e Fincantieri hanno firmato un accordo per la costruzione di due ulteriori navi da crociera

Trieste, 11 novembre 2015 - Sale a sei il numero delle unità da crociera commissionate dalla società statunitense.

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. Il contratto sarà operativo allorquando tutte le condizioni tecnico-finanziarie saranno definite. La prima nave è stata consegnata nella primavera del 2015, mentre la seconda e la terza entreranno in servizio rispettivamente nel 2016 e nel 2017. Sono ancora in via di definizione le condizioni tecnico-finanziarie per la quarta nave.

Anche queste nuove unità saranno destinate alle crociere oceaniche, avranno una stazza lorda di circa 47.800 tonnellate, saranno dotate di 465 cabine e potranno ospitare a bordo 930 passeggeri, con una capacità di accoglienza totale di oltre 1.400 persone, compreso l'equipaggio. Saranno costruite secondo le più recenti normative in tema di navigazione, e dotate dei più moderni sistemi di sicurezza, compreso il "Safe return to port".

Le nuove unità saranno progettate da Fincantieri, mentre l'allestimento degli interni, come per le navi precedenti, sarà affidato allo studio Rottet di Los Angeles e alla SMC Design di Londra.

Dal 1990 ad oggi Fincantieri ha costruito 70 navi da crociera (di cui 47 dal 2002), altre 14 unità sono in costruzione o di prossima realizzazione negli stabilimenti del gruppo.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

## IL CDA FINCANTIERI APPROVA I RISULTATI AL 30 SETTEMBRE 2015

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

- **Carico di lavoro (backlog): 11.558 milioni di euro** (9.472 milioni di euro al 30 settembre 2014)
- **Ricavi: 3.032 milioni di euro** (2.935 milioni di euro al 30 settembre 2014)

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

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

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

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

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

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

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

\* \* \*

### **Andamento operativo del Gruppo nei primi nove mesi del 2015**

I primi nove mesi del 2015 hanno registrato un livello di nuovi **ordini** pari a 4,9 miliardi di euro rispetto a 4,2 miliardi di euro del corrispondente periodo del 2014, con un *book to bill ratio* (nuovi ordini/ricavi) pari a 1,6 (1,5 al 30 settembre 2014).

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

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

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

In particolare si tratta di 4 navi di grande dimensione, le più grandi mai costruite finora da Fincantieri, che stanno quindi richiedendo tempi adeguati per finalizzare i contratti attraverso una puntuale definizione tecnica e programmatica e di 1 nave ripetuta. Le intese prevedono, inoltre, opzioni per ulteriori navi da realizzare nei prossimi



anni. L'accordo è soggetto a diverse condizioni, tra cui il finanziamento dell'armatore, ed è riflesso nel *soft backlog*. In tale contesto la Società opererà nei prossimi mesi al fine di verificare la fattibilità tecnica e la sostenibilità economico finanziaria del programma nel suo complesso.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gli investimenti del periodo si riferiscono prevalentemente alla realizzazione di nuove infrastrutture ed ammodernamenti tecnologici di costruzione dello scafo e di supporto logistico, volti a migliorare l'efficienza produttiva,

attraverso il rafforzamento dei processi di automazione al fine di supportare i volumi produttivi, nonché a migliorare le condizioni di sicurezza e di rispetto delle normative in ambito ambientale all'interno dei siti produttivi. Sono inoltre proseguiti gli investimenti per lo sviluppo di nuove tecnologie, in particolare per quanto riguarda le navi da crociera.

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

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

#### **Dati economico finanziari consolidati dei primi nove mesi del 2015**

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

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

L'**EBITDA** è pari a 6 milioni di euro (pari a 207 milioni di euro al 30 settembre 2014). L'**EBITDA margin** risulta dello 0,2% (7,1% nello stesso periodo del 2014). La riduzione dell'EBITDA rispetto ai primi nove mesi del 2014 è dovuta al segmento Shipbuilding per 99 milioni di euro, principalmente riconducibile all'area di business delle navi da crociera, e all'Offshore per 105 milioni di euro, principalmente per effetto della ridotta performance operativa dei cantieri brasiliani della controllata VARD. Si segnala, inoltre, che la marginalità del segmento Offshore nei primi nove mesi del 2014 aveva beneficiato dell'utilizzo del fondo rischi su commesse del Brasile (35 milioni di euro) stanziato al momento dell'acquisizione del Gruppo VARD e interamente utilizzato al 31 dicembre 2014.

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

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

Le **Imposte del periodo** presentano nei primi nove mesi del 2015 un saldo positivo per 14 milioni di euro (negativo

per 16 milioni di euro nello stesso periodo del 2014) e sono relative principalmente alle imposte anticipate rilevate dalla Capogruppo sulle perdite realizzate e sui fondi stanziati nel periodo. Si segnala, con riferimento alle controllate brasiliane del Gruppo VARD, che il risultato del periodo ha scontato perdite per le quali non sono state rilevate imposte anticipate.

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

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

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

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

La **Posizione finanziaria netta**, che non ricomprende i *construction loans*, registrata dal Gruppo al 30 settembre 2015 risulta negativa (a debito) per 506 milioni di euro (positiva, a credito, per 44 milioni di euro al 31 dicembre 2014). La variazione della Posizione finanziaria netta è riconducibile all'aumento del fabbisogno finanziario conseguente agli investimenti del periodo per euro 106 milioni, all'incremento delle attività dell'area di business delle navi da crociera ed in parte all'assorbimento di circolante della controllata VARD per alcune commesse con consegna prevista sempre nella prima metà del 2016. Per quanto riguarda le navi da crociera i termini di pagamento prevedono, come noto, l'incasso della maggior parte del prezzo al momento della consegna. Questo implica che il capitale circolante impiegato negli ultimi mesi di costruzione sia particolarmente rilevante. Tale dinamica, applicata al calendario produttivo del Gruppo prevede la consegna di ben quattro unità nel primo semestre 2016, con conseguente volume notevole di incassi.

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

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

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

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

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

### Andamento dei segmenti

#### **SHIPBUILDING**

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

I **ricavi** del segmento Shipbuilding al 30 settembre 2015 ammontano a 2.110 milioni di euro (in crescita del 13,7% rispetto ai 1.855 milioni di euro al 30 settembre 2014) e si riferiscono per 1.145 milioni di euro all'area di businessnavi da crociera (964 milioni di euro al 30 settembre 2014) e per 739 milioni di euro a quella dell'navi militari (692 milioni di euro al 30 settembre 2014). Rispetto ai primi nove mesi del 2014 si segnala l'incremento dei volumi di produzione delle navi da crociera, con 11 unità in costruzione nei cantieri italiani del Gruppo (di cui 3 consegnate nel periodo) rispetto alle 8 unità in costruzione al 30 settembre 2014 con un effetto sui ricavi parzialmente ridotto a causa degli impatti negativi sul capitale d'esercizio derivanti dalla revisione delle stime sui costi a finire tanto per le commesse in consegna nel 2016 quanto per quelle successive. L'incremento dei ricavi delle navi militari è riconducibile al maggior contributo del Gruppo FMG<sup>4</sup>, che beneficia peraltro del positivo andamento del cambio Dollaro americano/Euro a fronte di una ridotta attività in Italia in attesa dell'avvio delle lavorazioni per il programma di rinnovo della flotta della Marina Militare, attese ad inizio 2016. Le altre attività presentano ricavi pari ad 226 milioni di euro in aumento rispetto ad 199 milioni di euro del 30 settembre 2014, principalmente per l'incremento dei ricavi generati dalle attività di riparazione e trasformazione.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le navi consegnate nel periodo sono 7:

- "Britannia", la nuova ammiraglia della flotta di P&O Cruises, brand del Gruppo Carnival, consegnata presso lo stabilimento di Monfalcone;
- "Viking Star", la nave prototipo per la società armatrice Viking Ocean Cruises, consegnata presso lo stabilimento di Marghera;

- “Le Lyrial”, la quarta “mini-cruise” extra lusso per l’armatore francese Ponant (Gruppo Bridgepoint), consegnata presso lo stabilimento di Ancona;
- “Carabiniere”, la fregata multiruolo (quarta unità del programma FREMM) consegnata alla Marina Militare presso lo stabilimento di Muggiano;
- “F.-A.-Gauthier” il primo traghetto a LNG costruito in Italia presso lo stabilimento di Castellammare di Stabia, realizzato per l’armatore canadese Société des traversiers du Québec;
- 2 unità *barge* per Moran Towing Corporation presso i cantieri americani del Gruppo.

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

## OFFSHORE

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

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

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

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

controllata, con un impatto complessivo sull'EBITDA del settore Offshore pari a circa 45 milioni di euro. Si segnala inoltre che la revisione dei costi e dei programmi ha comportato ritardi anche sulle 2 PLSV in costruzione.

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

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

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

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

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

Le navi consegnate nel periodo sono 11:

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

#### **SISTEMI, COMPONENTI E SERVIZI**

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

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

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

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

#### **Altri eventi significativi del periodo**

- Costituzione a gennaio di Fincantieri SI, società con sede a Trieste, per la progettazione, produzione e fornitura di "SISTEMI INNOVATIVI INTEGRATI" nell'ambito dell'impiantistica industriale elettrica, elettronica ed elettromeccanica.
- Avvio a febbraio dell'associazione "Vessels for the Future", iniziativa di cui Fincantieri è socio fondatore insieme a Rolls Royce, con l'obiettivo di promuovere la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione in ambito marittimo, guardando in particolar modo alle navi del futuro e ai loro aspetti operativi.
- Presentazione nel mese di febbraio delle tre idee progettuali vincitrici di Innovation Challenge, l'iniziativa di Open Innovation sviluppata da Fincantieri insieme al Dipartimento di Ingegneria Chimica, Gestionale, Informatica, Meccanica (DICGIM) dell'Università di Palermo. Le idee selezionate diventeranno progetti di ricerca congiunti tra Fincantieri e l'Università di Palermo.
- Firma nel mese di marzo di un accordo strategico di portata storica con Carnival Corporation per cinque navi da crociera innovative da costruire nel periodo 2019-2022. Le intese tra le due società prevedono, inoltre, opzioni per ulteriori navi da realizzare nei prossimi anni. L'accordo è soggetto a diverse condizioni, tra cui il finanziamento dell'armatore.
- A marzo 2015 il Gruppo VARD è stato informato che le società Nordmoon Schiffahrts GmbH & Co e KG and Nordlight Schiffahrts GmbH & Co hanno presentato istanza di ammissione ad una procedura concorsuale presso il tribunale di Neumünster in Germania. Il Gruppo VARD sta costruendo un PSV per ciascuna delle due società nel cantiere del Vietnam. Per una delle due navi il Gruppo VARD ha ricevuto un anticipo del 10%. In data 13 marzo 2015 il Gruppo VARD ha risolto i contratti relativi alla costruzione delle due navi. Il Gruppo VARD non ritiene di dover restituire quanto ottenuto a titolo di anticipo e si aspetta di essere in grado di vendere le due navi ad un prezzo che possa consentire di recuperare i costi di costruzione al netto di quanto ricevuto a titolo di anticipo.
- In aprile Vard Group AS (controllata al 55,63% da Fincantieri) ha annunciato la costituzione di Vard Contracting AS, partecipata al 100%, con sede legale in Norvegia. La nuova società si occuperà di rafforzare il controllo sui servizi forniti dai subappaltatori presso i cantieri norvegesi, di rafforzare la competitività di questi ultimi e di proteggere il *know how*.
- Sempre in aprile Fincantieri e Banca Mediocredito FVG hanno sottoscritto un importante accordo che consente ai fornitori del gruppo 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 (società in concordato preventivo), tradizionale fornitore di Fincantieri per quanto riguarda la progettazione e realizzazione di forniture chiavi in mano e *refitting* di cabine per il settore cruise. L'operazione conferma la scelta strategica di Fincantieri di ampliare il presidio diretto su segmenti di attività a maggior valore aggiunto, con l'obiettivo di ampliare le aree di business aziendali e, nel contempo, ridurre i costi di fornitura.
- Sempre in maggio Fincantieri ha firmato un accordo per l'acquisizione, tramite un aumento di capitale, di una quota di minoranza di Camper & Nicholson International ("Camper & Nicholson"), 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 & Nicholson.
- Nel mese di giugno VARD ha annunciato che la nave "Skandi Africa", Offshore Subsea Construction Vessel (OSCV), ha ricevuto il prestigioso premio "Ship of the Year", istituito dalla principale rivista di shipping nordica, Skipsrevyen.
- Sempre in giugno, VARD ha annunciato il lancio del progetto sull'innovazione "A step forward" nell'ambito della propria strategia basata su una lunga tradizione di sviluppo di soluzioni innovative e ad alto contenuto tecnologico per il settore delle costruzioni navali. Gli obiettivi del progetto sono quelli di garantire agli armatori più alti ritorni sugli investimenti, incrementare l'efficienza, semplificando la gestione operativa della nave, e rendere l'ambiente di lavoro maggiormente confortevole.
- In giugno Fincantieri e Virgin Cruises, brand del Gruppo Virgin e nuovo operatore del comparto crocieristico, hanno firmato una lettera di intenti vincolante per la costruzione di tre prototipi altamente innovativi di navi da crociera, le cui consegne sono previste per gli anni 2020, 2021 e 2022. La finalizzazione degli accordi, soggetti al soddisfacimento delle consuete condizioni per l'armatore, è prevista per l'ultimo trimestre di quest'anno.
- Sempre in giugno Vard Holdings Limited ha annunciato l'acquisizione del 100% delle azioni di ICD Software AS e delle società da essa controllate. Il Gruppo ICD Software è specializzato nello sviluppo di software e sistemi di controllo di automazione per il settore offshore e marine, impiega 63 dipendenti, la metà dei quali in Norvegia e il resto in due filiali in Polonia e in Estonia. L'acquisizione è stata eseguita per il tramite della società Seaonic AS, controllata al 51% da Vard Group AS. Grazie all'acquisizione ci si attende che Seaonics sia in grado di ampliare il suo volume d'affari nell'area dei sistemi di *deck handling* e *automation technology*. L'acquisizione rientra nelle iniziative avviate dal Gruppo VARD per potenziare la propria gamma di prodotti e sviluppare nuove aree di business.
- A fine giugno inoltre, Fincantieri ha dato avvio in tutti gli stabilimenti italiani del Gruppo, al progetto formativo "Sicurezza Attiva" con una sessione dedicata al tema della "protezione da scivolate, inciampi e cadute", che rappresentano una delle cause principali di infortunio in cantiere. Il progetto, ha coinvolto circa 4.000 dipendenti, si inserisce nell'ambito di "Verso Infortuni Zero", il programma operativo sulla sicurezza avviato nel 2011 dal Gruppo che negli anni ha portato a una riduzione di oltre il 50% degli infortuni in azienda.
- In data 29 giugno 2015, in attuazione di un provvedimento emesso dal Tribunale penale di Gorizia, il Comando dei Carabinieri per la Tutela dell'Ambiente ha provveduto al sequestro preventivo di alcune aree del cantiere di Monfalcone destinate alla selezione dei residui di lavorazione, strategiche per il regolare svolgimento del ciclo produttivo. Fincantieri si è vista costretta, in ottemperanza al predetto provvedimento del Tribunale, a disporre, a far data dal 30 giugno 2015, la sospensione dell'attività lavorativa di tutto il personale coinvolto nel ciclo produttivo del cantiere di Monfalcone. A seguito dell'entrata in vigore del Decreto Legge 4 luglio 2015 n. 92, la Procura della Repubblica di Gorizia ha successivamente disposto in data 6 luglio 2015 il dissequestro delle aree dello stabilimento, consentendo la ripresa dell'attività lavorativa di tutto il personale produttivo del cantiere in data 7 luglio.
- Nel mese di luglio, per assicurare la propria presenza nel mercato cinese Fincantieri ha costituito una filiale in Cina, con sede a Shanghai, la Fincantieri (Shanghai) trading Co. Ltd. L'operazione si inquadra nella strategia di espansione internazionale di Fincantieri volta a cogliere le importanti opportunità di business offerte dal mercato cinese in più comparti, quali quello crocieristico, quello delle riparazioni e trasformazioni, dell'offshore e della fornitura di sistemi e componenti navali.

- In data 4 luglio 2015 si è svolta presso lo stabilimento di Fincantieri di Muggiano (La Spezia), alla presenza del Ministro della Giustizia Andrea Orlando, la cerimonia di varo del sommergibile “Romeo Romei”, il quarto della classe “Todaro”, tipo U212A, una serie di quattro unità gemelle commissionate a Fincantieri dalla Direzione Generale degli Armamenti Navali – NAVARM per la Marina Militare.
- Il 21 luglio 2015, Vard Holdings Limited (controllata al 55,63% da Fincantieri) ha annunciato la costituzione di Vard Electro Italy S.r.l., partecipata al 100% da Vard Electro AS, con sede legale in Italia. La nuova società si occuperà di fornire impianti elettrici chiavi in mano ad altre società del Gruppo Fincantieri.
- Il 6 agosto, Fincantieri Marine Group LLC, controllata americana di Fincantieri, e Gibbs & Cox, Inc., la principale società indipendente di progettazione e ingegneria navale in Nord America, hanno annunciato un’iniziativa congiunta per la ricerca e sviluppo nel settore delle navi commerciali e militari.
- Nel mese di agosto, nell’ambito di un programma di collaborazione internazionale con gli Emirati Arabi Uniti, Fincantieri ha svolto a Genova, presso la sede di CETENA – Centro per gli studi di tecnica navale, controllata del Gruppo Fincantieri, dei corsi di formazione per studenti dell’Higher Colleges of Technology e del Khalifa University of Science, Technology and Research, entrambe università di Abu Dhabi e tra le più prestigiose dell’intera area. Lo scopo dell’attività è stato quello di far conoscere l’eccellenza italiana nel campo navale nei suoi diversi aspetti (militare, cruise, megayacht) e incrementare il rapporto con le maggiori università emiratine che si stanno aprendo, in questi ultimi anni, al campo navale.
- In data 22 settembre Vard Holdings Limited ha annunciato la costituzione di Vard Shipholding Singapore Pte. Ltd. con sede a Singapore. La nuova società, controllata al 100% da Vard Holdings Limited, si occuperà del noleggio di un Platform Supply Vessel (PSV), posseduto dalla società e costruito nel cantiere di Vard Vung Tau in Vietnam. Contestualmente Vard Holdings Limited ha annunciato l’acquisizione di un contratto per il noleggio del PSV con la società armatrice DOF.
- Il 23 settembre nell’ambito del Monaco Yacht Show 2015, Fincantieri, primo gruppo cantieristico occidentale, e Pininfarina, da 85 anni portabandiera del design italiano, hanno presentato “Ottantacinque”, il *concept* per un megayacht di lusso di ultima generazione.
- Infine in data 27 settembre Vard Holdings Limited ha reso nota l’acquisizione di un contratto per la costruzione di due Offshore Subsea Construction Vessels (OSCV) per la società armatrice Topaz Energy and Marine, un nuovo cliente basato a Dubai.

#### **Principali eventi successivi al 30 settembre 2015**

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

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

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

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

### **Evoluzione prevedibile della gestione**

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

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

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

<sup>1</sup> □ Risultato del periodo dopo l'attribuzione del risultato dei terzi

<sup>2</sup> □ La Posizione finanziaria netta non ricomprende i construction loans in quanto considerati componenti del capitale di esercizio

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

<sup>4</sup> □ Fincantieri Marine Group

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

## **Torre Annunziata: nave sequestrata per contenzioso tra armatore e società' di bunkeraggio**

Torre Annunziata, 10 novembre 2015 – La bulk carrier " Ahmet Akgul" con bandiera turca e' attualmente sequestrata nel porto oplontino per un'ingiunzione di sequestro da parte del Tribunale locale per conto di una società' di bunkeraggio (rifornimento gasolio) straniera per una somma che si aggira attorno ai 235 mila euro nostrani.

Costruita nel 2010 la "Ahmet Akgul" ha una stazza di 4.671 tonnellate, lunga 106 metri e larga 16 metri: a bordo un equipaggio di 12 uomini. L'armatore Denizsam Gemj sta provvedendo regolarmente al pagamento degli stipendi. Segno evidente che il problema e' il contenzioso tra società' armatrice e società' di rifornimento carburante.

## **Londra: L' Expo Transport Security sarà inaugurato dal Ministro della Sicurezza inglese**

Londra, 10 novembre 2015 - Il 2 dicembre prossimo, la Rt Hon John Hayes MP, UK Ministro della Sicurezza presso il Ministero dell'Interno, inaugurerà ufficialmente l'apertura di quest' anno del Transport Security Expo a Olympia di Londra. Parlamentare dal 1997, il signor Hayes ha ricoperto una serie di ruoli ministeriale e di governo, tra cui il ministro di Stato presso il Ministero dei Trasporti e anziano consigliere parlamentare presso il Primo Ministro.

Il Transport Security Expo, giunto alla sua 13 ° edizione, è diventato la principale piattaforma globale per far convergere governo, industria e università insieme per contrastare la minaccia contro le reti di trasporto. Settori interessati dalla manifestazione comprendono la sicurezza aerea, sicurezza marittima, sicurezza ferroviaria, Grandi Eventi, sicurezza dei



trasporti, trasporto sicuro e la sicurezza delle frontiere. Non e' da poco riuscire ad attirare oltre 4.500 professionisti della sicurezza internazionale lo scorso anno, così come 200 espositori globali, oltre alle 30 delegazioni ufficiali di governo di vari paesi, oltre 15 delegazioni. L'evento fornisce un ambiente di alto livello per i partecipanti e influenzatori con significativi acquisti di tecnologie.

In continua evoluzione per riflettere sia il mutevole panorama della sicurezza e gli sviluppi del settore progettati per soddisfare le minacce emergenti, Transport Security Expo sarà caratterizzato da una serie di nuove iniziative di quest'anno, tra cui:

### **Futuri confini Experience**

L'esperienza di future frontiere fornirà una visione unica della capacità per la sicurezza delle frontiere di prossima generazione.

### **Mondiale di Sicurezza perimetrale**

World Of Sicurezza perimetrale farà di Transport Security Expo la prima fiera per offrire una soluzione end-to-end integrata per proteggere siti critici e sensibili, forniti in un unico tour interattivo.

### **VIP e delegazioni internazionali Lounge**

Le delegazioni internazionali Lounge, coordinati con l'assistenza del Ministero degli Interni e UKTI DSO, saranno al centro dell'Expo, pronto ad accogliere più di 30 delegazioni ufficiali di governo.

### **Sicurezza Vehicles Zone**

Dai veicoli progettati per il trasporto di denaro contante e valori, di limousine di lusso high-end che proteggono vip e diplomatici, la sicurezza Vehicles Zone sarà il più grande mai ospitato a Transport Security Expo.

A sostenere la mostra sarà un programma di conferenze, progettato in stretta collaborazione con un esperto Advisory Board. La partecipazione è aperta a tutti, gratuitamente: le sessioni saranno caratterizzate da alcuni dei più rinomati opinion leader del settore.

Peter Jones, CEO di Transport Security Expo, ha commentato: "Si tratta di una tappa importante nella storia dei trasporti Security Expo. Questa sarà la prima volta che l'evento è stato inaugurato da un Ministro di Stato e riflette la vicinanza con la quale stiamo lavorando con il governo - tra cui il ministero degli Interni e UKTI DSO - e il sostegno che stanno fornendo, tra cui l'invito ufficiale di delegazioni internazionali per l'evento".

La registrazione per Trasporti Security Expo è gratuita e include l'accesso alla mostra, così come tutte le conferenze e workshop che la ricezione di rete ha organizzato.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

## **ACCORDO TRA COMUNE, AUTORITA' PORTUALE E COSTA CROCIERE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE A SAVONA**

***Previsti interventi relativi all'impatto ambientale, alla creazione di valore***

**economico e sociale ed alla comunicazione. Savona diventerà un modello di riferimento per la crescita responsabile nel settore crocieristico.**

Savona, 10 novembre 2015 - **Comune di Savona, Autorità Portuale di Savona e Costa Crociere** hanno firmato oggi un **protocollo d'intesa** della durata di **tre anni** per lo **sviluppo sostenibile** nel settore crocieristico a Savona.

L'accordo, una novità assoluta, prevede interventi congiunti in diversi ambiti per garantire una crescita responsabile dell'attività crocieristica a Savona, che grazie alla presenza delle navi Costa nel 2014 è risultata essere il quarto porto crociere in Italia, con oltre **1 milione** di passeggeri tra imbarchi, sbarchi e transiti (*fonte Clia Europe*).

*"Oggi l'Amministrazione Comunale firma un protocollo d'intesa con Autorità Portuale e Costa Crociere che testimonia una forte unità di intenti per uno sviluppo turistico della città realmente sostenibile. E' un atto importante che impegna i sottoscrittori a lavorare su un ventaglio di temi strategici, che vanno dal rispetto ambientale alla promozione e valorizzazione della nostra città e del suo approdo crocieristico attraverso azioni e strumenti condivisi. Il documento che sottoscriviamo è il simbolo del cambiamento della città nell'arco di due decenni, attraverso le nuove potenzialità che Savona e il suo porto turistico, affiancato da quello commerciale, hanno dimostrato con la propria autonomia di essere in grado di offrire al futuro del nostro territorio"* ha dichiarato **Federico Berruti, Sindaco di Savona**.

*"Grazie alla stretta collaborazione tra Costa, Comune ed Autorità Portuale, Savona diventerà un esempio di sviluppo sostenibile delle crociere nel lungo termine, che favorisca la creazione di valore sul piano economico, sociale e ambientale del territorio - ha dichiarato **Neil Palomba, Direttore Generale di Costa Crociere** - Negli ultimi anni abbiamo effettuato importanti investimenti a Savona, ad esempio per la costruzione del secondo terminal del Palacrociera, e vogliamo continuare a crescere in maniera responsabile insieme alla città."*

*"La firma di questo protocollo di intesa formalizza una serie di impegni reciproci dei sottoscrittori con il chiaro obiettivo di continuare a migliorare e, se possibile implementare, ciò che è stato costruito dal 1996 ad oggi: importanti infrastrutture, un modello di servizio offerto al crocierista e alle navi di alto livello, creando numerosi posti di lavoro che arrivano nelle giornate di punta ad essere ben oltre le 200 unità. - ha spiegato il **presidente dell'Autorità Portuale di Savona Gian Luigi Miazza** - Fin dall'inizio si è anche cercato di agevolare chi decide di conoscere Savona e oggi l'infopoint davanti al Palacrociera è un riferimento determinante per i crocieristi. In sintesi si vuole lavorare tutti insieme per cogliere nuove sfide in termini di investimenti futuri e di incremento dei numeri da realizzare nel lungo termine partendo da oggi e dal già molto che ha creato il sistema crocieristico a Savona".*

Le aree di intervento principali comprese nell'accordo riguardano **tutela ambientale, impatto sociale ed economico e comunicazione dei risultati raggiunti**.

Relativamente alle emissioni delle navi in porto, Costa Crociere è costantemente impegnata in una serie di iniziative volte ad una gestione attenta delle risorse energetiche ed al contenimento degli impatti, come ad esempio l'implementazione su 7 navi della flotta del sistema di "Exhaust Gas Cleaning systems" per la riduzione dei gas di

scarico, o la sostituzione delle lampade presenti a bordo delle navi con equivalenti a LED a basso consumo. La compagnia ha inoltre annunciato la costruzione delle prime **navi da crociera alimentate a gas naturale liquefatto** (LNG), il combustibile fossile più “pulito” al mondo, con consegna nel 2019 e 2020, la prima delle quali avrà come *homeport* proprio Savona. Per avere una fotografia ancora più precisa dell’impatto ambientale generato a Savona, Costa ha inoltre fatto realizzare un monitoraggio specifico sulle emissioni in porto, i cui risultati saranno disponibili a breve.

Gli interventi in materia ambientale previsti nell’accordo riguarderanno anche il **traffico dei veicoli** che raggiungono e partono dal Palacrociera, attraverso ad esempio ulteriori comunicazioni dirette agli ospiti per privilegiare, da parte di chi arriva in automobile, l’utilizzo del casello di Vado rispetto a quello di Albisola.

Sono inoltre già in corso monitoraggi relativi all’impatto acustico delle navi durante le operazioni di scalo, ed è previsto un ulteriore miglioramento dell’attuale processo di **riciclaggio e smaltimento dei rifiuti** provenienti dalle navi, che rappresenta un esempio virtuoso in Europa. A questo proposito è in programma il rafforzamento della collaborazione con alcuni partner di rilievo, come il CiAl. Per quanto riguarda invece la salvaguardia della fauna marina, da segnalare il progetto Whalesafe, per la tutela dei capodogli nell’area del Santuario Pelagos.

In ambito sociale ed economico sono previste iniziative per consolidare le relazioni con le comunità locali. Il secondo terminal del Palacrociera, inaugurato a novembre 2014 e per il quale Costa ha investito 9 milioni di euro, consentirà un ulteriore aumento nei prossimi anni del traffico crocieristico, con la conseguente creazione di **nuove opportunità di impiego** a livello locale. Verrà inoltre commissionato a una società di consulenza uno studio per misurare l’impatto economico delle crociere sul territorio.

Si lavorerà anche sulla formazione, tramite l’organizzazione di **stage professionali** al Palacrociera dedicati ai giovani savonesi, e **corsi** per l’accoglienza turistica rivolti al personale già operativo. Sono previsti inoltre programmi educativi per gli studenti delle scuole locali e cooperazioni con università e istituti di secondo grado per progetti di ricerca legati alle crociere e al turismo.

La gestione congiunta, già formalizzata, da parte di Comune di Savona, Autorità Portuale, Camera di Commercio di Savona e Costa dell’**Info Point** situato nella Darsena adiacente al terminal, consentirà un miglioramento dei servizi di accoglienza ed informazione turistici rivolti agli ospiti, per i quali sono in programma anche progetti di sviluppo insieme alle associazioni locali.

Il **Palacrociera aprirà le sue porte alla città** per visite di studenti, “open day”, eventi culturali e conferenze.

Verrà anche valutato il supporto e la sponsorizzazione di iniziative locali con alto contenuto legato alla sostenibilità ed il coinvolgimento di Costa e dei suoi dipendenti in progetti di volontariato legati al territorio.

L’avanzamento del programma di sostenibilità sottoscritto oggi sarà garantito da incontri di aggiornamento costanti tra Comune, Autorità Portuale e Costa Crociera, che si impegnano anche a comunicare alla città i risultati raggiunti.

## WINTER CRUISES: La stagione invernale tutta da scoprire

*Roma, 10 novembre 2015* - Destinazioni tradizionali o novità di stagione, dagli Emirati Arabi a Cuba, fino all'Oceano Indiano: sono tante le proposte di itinerari attraenti che le compagnie crocieristiche propongono per questo inverno 2015/2016.

Le **mete classiche** e ormai consolidate vengono proposte anche quest'anno soddisfacendo ogni tipo di esigenza. I viaggiatori che preferiscono esplorare l'intramontabile **Mediterraneo** rimarranno entusiasti delle offerte di itinerari verso **Spagna, Francia, Grecia e Turchia**. Chi invece sente il desiderio di scoprire terre più lontane e calde avrà l'imbarazzo della scelta tra l'esperienza di vedere paesaggi affascinanti tipici degli **Emirati Arabi** e l'opportunità di tuffarsi nelle acque cristalline dei **Caraibi**.

Non mancano nemmeno le **novità esclusive** per la stagione che si sta aprendo proprio in questo periodo. Le nuove proposte sono state pensate per regalare momenti unici in crociera visitando luoghi mai pensati finora. Per la prima volta si avrà l'opportunità di visitare **Cuba**, la gettonata isola centroamericana, navigando verso **Giamaica, Isole Cayman e Messico**. Dall'altro capo del mondo, invece, una proposta intrigante per persone alla ricerca di nuovi mondi e culture, ovvero un viaggio nel mistico **Oceano Indiano**, scoprendo via mare anche **India e Sri Lanka**.

*"Ormai la vacanza in crociera non è più limitata solo alla stagione estiva - afferma Francesco Galletti, National Director di CLIA Italia. Tutto l'anno le compagnie crocieristiche propongono itinerari e destinazioni alla scoperta di luoghi vicini e lontani e riscontriamo da parte dei consumatori il loro apprezzamento e interesse. I numeri ci danno la conferma: secondo un recente studio della CLIA, la domanda globale delle crociere ha superato nel 2015 i 22 milioni di passeggeri e l'Italia rientra tra i primi dieci paesi classificati. Infatti, secondo l'ultimo dato disponibile, nel 2014, ben 842 mila italiani hanno scelto la vacanza in crociera".*

Inoltre sono tante le offerte e i pacchetti vantaggiosi che le compagnie di crociere propongono. La formula "**Miglior Prezzo Garantito**" assicura il prezzo più basso disponibile e la possibilità di cancellare la vacanza fino a 45 giorni dalla partenza. Con l'offerta "**Camera Con Sconto**", chi prenota una crociera entro il 31 dicembre 2015 potrà usufruire di uno sconto del 25% sulla quota crociera sul primo e secondo ospite, a camera. La promozione "**Happy Family**" propone sconti sulla quota crociera del 3° e 4° letto fino al 100%. La "**Promo Fantasia**" per la prima volta non parla di prezzi, ma di "giorni". Per chi prenota entro il 6 dicembre un itinerario invernale riceverà in regalo 5 giorni di crociera. Oltre alle promozioni, grazie ai pacchetti **Fly&Cruise**



dall'Italia si potrà raggiungere comodamente via aereo i vari porti di imbarco.

Una volta imbarcati e durante la navigazione verso le destinazioni prescelte, gli ospiti si possono aspettare tanti momenti di divertimento a bordo grazie ad esempio al **simulatore di surf FlowRider**, alla **zip-line** per volare sospesi a 25 metri di altezza o alla pista di **pattinaggio sul ghiaccio**.

Insomma, la vacanza invernale in crociera è per tutti, sia in termini di itinerari sia in termini della durata del viaggio. Esistono offerte di ogni tipo: dalle mini crociere per chi ha tempo solo per una piccola evasione alle crociere più lunghe della durata di 16 o 23 giorni offrendo ai passeggeri più tempo per scoprire a fondo ogni destinazione, sia di giorno che di notte. Quest'anno la crociera è anche un'idea regalo da mettere sotto l'albero: con il cofanetto natalizio puoi regalare a chi ami una vacanza in crociera nel Mediterraneo in primavera.

*“Gli itinerari di Costa Crociere per l'inverno 2015/16 vanno dal più tradizionale Mediterraneo a bordo dell'Ammiraglia Costa Diadema, che per il suo primo anniversario rinnova e amplia l'offerta gastronomica e di intrattenimento, alle consolidate rotte degli Emirati Arabi e dei Caraibi - ha dichiarato Carlo Schiavon Direttore Commerciale e marketing Costa Crociere. Non mancano le nostre proposte esclusive, che quest'anno vedono protagonista l'Oceano Indiano, sia con crociere di 16 giorni tra Seychelles, Madagascar, Réunion, Mauritius, sia un itinerario unico e innovativo che in 23 giorni porta alla scoperta via mare anche di India e Sri Lanka, a bordo di Costa neoRomantica e Costa neoRiviera. Un'offerta ampia e adatta a tutti i target, dalla famiglia ai viaggiatori più sofisticati che in ogni stagione potranno trovare la loro vacanza ideale tra Mediterraneo, nord Europa, già da ora prenotabili per il 2016 con la formula del miglior prezzo garantito, fino al Giro del Mondo, di cui stiamo già prenotando l'itinerario del 2017.”*

*“Il winter 2015-2016 vedrà per la prima volta in assoluto lo sbarco di MSC Opera a Cuba per un ciclo di itinerari in partenza da L'Avana verso le calde acque dei mari tropicali e le crociere di MSC Musica alla scoperta degli Emirati Arabi - ha dichiarato Leonardo Massa, Country Manager MSC Crociere. Ma le novità di programmazione sono tante e il nostro target di riferimento è sempre più ampio grazie a prodotti nuovi ideati per rispondere alle esigenze di tutti - continua Massa. L'autunno e la primavera offriranno, ad esempio, numerose mini crociere pensate per chi lavora ma ha la necessità di un break, un modo nuovo per vivere l'esperienza della crociera e magari replicarla in estate, attirati dallo stile di vita e dall'ospitalità che rende uniche le nostre navi. Senza dimenticare MSC Divina che sarà posizionata per la prima volta ai Caraibi tutto l'anno e la programmazione summer con l'ampia offerta di itinerari verso le più belle destinazioni del Mediterraneo e del Nord Europa.”*

*“Da sempre i Caraibi sono il fiore all'occhiello di Royal Caribbean, dove sono di casa le navi più grandi, spettacolari e innovative del mondo. I Caraibi sono la meta ideale per i nostri ospiti di tutte le età che desiderano vivere una vacanza all'insegna dell'avventura e del divertimento, senza però rinunciare al relax - ha commentato Gianni Rotondo, Direttore Generale RCL Cruises Ltd Italia. Novità dell'inverno 2015-2016 sono gli itinerari negli Emirati Arabi con Splendour of the Seas, che dopo un periodo di assenza ritornano a grande richiesta nella programmazione di Royal*

*Caribbean. E dedicato agli ospiti italiani è il pacchetto che comprende volo, crociera e hotel: un servizio completo per assicurare ai nostri ospiti una vacanza senza pensieri.”*

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

## Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di P. Empedocle: Due nuove ordinanze

Porto Empedocle, 10 novembre 2015 - La Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di P. Empedocle ha emanato le seguenti Ordinanze:

- **70/2015 del 09/11/2015**, con cui è stato disciplinato lo svolgimento della **gara di pesca sportiva “1° Trofeo Città di P. Empedocle” sul molo di ponente dell’area portuale di P. Empedocle**. La manifestazione, a cura della Federazione Italiana Pesca Sportiva e Attività Subacquee (FIPSAS) - sezione provinciale di Agrigento, si svolgerà il giorno 22 novembre dalle ore 7.00 alle 12.00;
- **71/2015 del 09/11/2015**, con cui è stato disciplinato lo svolgimento del campionato provinciale di pesca sportiva surf casting lungo il litorale di Eraclea Minoa. La manifestazione, a cura della Federazione Italiana Pesca Sportiva e Attività Subacquee (FIPSAS) - sezione provinciale di Agrigento, si svolgerà il giorno 14 novembre dalle ore 16.00 alle 21.00.

E’ fatto obbligo di prestare massima attenzione e cautela, con divieto di navigazione, ancoraggio, transito, sosta, pesca, balneazione, sorvolo a quota inferiore a 200 mt. ed ogni altra attività di superficie e subacquea all’interno degli specchi acquei e delle aree demaniali marittime interessate. Personale della Guardia Costiera condurrà mirate attività di vigilanza al fine di garantire il rispetto delle Ordinanze. Tutte le norme emanate dalla Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di P. Empedocle per fini di sicurezza della navigazione e portuale, tutela della pubblica incolumità, salvaguardia ambientale e polizia marittima sono integralmente reperibili sul sito [www.guardiacostiera.gov.it/porto-empedocle](http://www.guardiacostiera.gov.it/porto-empedocle).

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

## Istruttoria antitrust sulla concentrazione Onorato Partecipazioni/Moby e Compagnia Italiana Navigazione

Roma, 9 novembre 2015 - L’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha deliberato di avviare un’istruttoria, ai sensi dell’art. 16, comma 4, della legge n.287/90, in relazione all’operazione di concentrazione consistente nell’acquisto del controllo esclusivo su Moby S.p.A. e Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. da parte di Onorato Partecipazioni S.r.l., notificata all’Autorità il 6 luglio scorso.

L’istruttoria dell’Antitrust è volta ad accertare l’eventuale rafforzamento di una

posizione dominante nel mercato del trasporto marittimo di passeggeri, autovetture e merci tra l'Italia continentale e la Sardegna, sulle rotte Genova-Olbia-Genova e Civitavecchia-Olbia-Civitavecchia.

L'istruttoria dovrà concludersi entro 45 giorni dalla data di avvio.

[http://www.agcm.it/component/joomdoc/allegati-news/C12005\\_avvio.pdf/download.html](http://www.agcm.it/component/joomdoc/allegati-news/C12005_avvio.pdf/download.html)

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

## **Container shipping: e' il mercato del Nord America a dominare quello globale**

### **L' ingresso intasato del porto di Los Angeles**

Washington, 9 novembre 2015 - Gli Stati Uniti rappresenta il più grande mercato per il traffico dei container seguita dal Canada. In Europa, la Germania, il Regno Unito, la Spagna, l'Italia, la Francia detengono la quota maggiore del mercato container.

In Asia si dovrebbe assistere ad elevati tassi di crescita nei prossimi cinque anni, dovuto al fatto che moltissime aziende stanno costruendo impianti di produzione in questa regione. Il crescente numero di unità di produzione si tradurrebbe in notevole aumento della domanda di contenitori.

Il miglioramento dei servizi di trasporto promuovono la crescita del mercato dei container in questa regione. Giappone, Cina e India dovrebbero essere i mercati di trasporto container a più rapida crescita in Asia.

La crescente domanda di servizi di trasporto è un fattore chiave del mercato globale del container. L' incremento del numero di fabbriche e unità di produzione ha favorito la crescita del mercato dei container globale.

Tuttavia, sono i noli di trasporto alti ad ostacolare la crescita del mercato container globale.

Alcune delle principali società operanti nel mercato globale del trasporto container sono MAERSK, Mediterranean Shipping Company, CMA CGM, Hapag-Lloyd, China Shipping Container Lines, HANJIN, China Ocean Shipping Company.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

## **Consiglio ECOFIN del 10 novembre: ecco di cosa si discuterà**

Bruxelles, 9 novembre 2015 - Domani, 10 novembre, il Vicepresidente Dombrovskis, il Commissario Moscovici e il Commissario Hill parteciperanno al Consiglio dei ministri dell'economia e delle finanze: tra i temi in discussione Clima, Unione dei mercati dei capitali, Unione economica e monetaria.

In vista della Conferenza delle parti (COP 21), che si terrà a Parigi a dicembre, l'UE e gli Stati membri si sono impegnati ad aumentare la mobilitazione dei finanziamenti per il clima. L'obiettivo, per i paesi sviluppati, è mobilitare congiuntamente 100 miliardi di dollari all'anno entro il 2020. Il Consiglio dovrebbe adottare conclusioni sul contributo degli Stati membri a questo obiettivo. All'ordine del giorno anche l'adozione delle conclusioni sul piano d'azione per [l'Unione dei mercati dei capitali](#) presentato dalla Commissione.

I ministri avranno un primo scambio di opinioni sul [pacchetto di misure](#) che la Commissione europea ha presentato a seguito della relazione dei cinque presidenti per iniziare ad attuare il piano per approfondire l'Unione economica e monetaria.

Nel corso della riunione i ministri faranno inoltre il punto sull'attuazione dell'Unione bancaria. La Commissione inviterà nuovamente gli Stati membri a tener fede ai loro impegni per attuare pienamente il quadro normativo.

Un altro punto importante all'ordine del giorno è la discussione sui finanziamenti ponte per il Fondo di risoluzione unico. I ministri dovranno inoltre esprimersi sulla [proposta](#) della Commissione di abrogare la direttiva sulla tassazione dei redditi da risparmio. Infine, i ministri saranno aggiornati sulle riunioni di ottobre del G20 a Lima. Il Vicepresidente Dombrovskis parteciperà al dialogo ministeriale con i paesi dell'EFTA (Associazione europea di libero scambio) prima della riunione ECOFIN.

Dopo la riunione si terrà una conferenza stampa, [trasmessa da EBS](#).

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

## **Questa settimana al PE: Grecia, BCE, unione energetica, Siria, legge elettorale, traffico aereo**

Bruxelles, 9 novembre 2015 -

Commissioni

Martedì, la Grecia e il programma di aggiustamento macroeconomico saranno discussi in commissione per gli Affari economici con Jeroen Dijsselbloem, il presidente dell'Eurogruppo, e Klaus Regling, il direttore del Meccanismo europeo di stabilità (MES).

Lo stesso giorno, la commissione per l'Industria, il commercio e l'energia, voterà le

priorità riguardanti il futuro dell'unione energetica, tra cui la sicurezza energetica e la diversificazione degli approvvigionamenti, incluso il Nord Stream, il gasdotto che unisce la Germania alla Russia.

Giovedì i deputati della commissione per gli Affari economici discuteranno il piano di alleggerimento quantitativo, i tassi d'interesse e i modi per affrontare una bassa inflazione con il presidente della BCE Mario Draghi.

### **In plenaria**

I deputati interrogheranno il Consiglio e la Commissione sulla mancanza di contributi da parte degli Stati membri per i nuovi fondi comunitari destinati alla crisi siriana e dell'immigrazione dall'Africa. 0,5 miliardi e 1,8 miliardi di euro sono già stati stanziati per questi fondi nel bilancio UE.

[Clicca qui per altre notizie dal Parlamento europeo.](#)

La plenaria discuterà anche le possibili misure per migliorare la competitività del settore del trasporto aereo dell'UE, anticipando le proposte della Commissione previste per la fine dell'anno.

Il Parlamento voterà anche le proposte per la futura riforma elettorale. L'obiettivo? Permettere a tutti i cittadini comunitari residenti all'estero di votare alle elezioni europee. Tra le proposte: votazione elettronica, on line e postale.

### **Presidente**

Mercoledì e giovedì il Presidente Schulz parteciperà al vertice a Valletta sull'immigrazione. Martedì scorso si rivolgerà al parlamento maltese e incontrerà il premier Joseph Muscat.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

## **Riparte la sfida di canottaggio più dura al mondo: la Talisker™ Whisky Atlantic Challenge**

***Tra i partecipanti l'italiano Matteo Perucchini che affronta la sfida in solitaria.***

*San Sebastian de la Gomera, (Spagna), 9 novembre 2015* - **Riparte il 15 dicembre la Talisker™ Whisky Atlantic Challenge** la gara di canottaggio più dura al mondo. 3.000 miglia nautiche **da La Gomera nelle Canarie fino a raggiungere Antigua**, remando per circa sei settimane (anche se in alcuni casi possono volerci fino a 100 giorni per completare la traversata) con l'obiettivo di raccogliere fondi destinati a enti di beneficenza meritevoli in

tutto il mondo.

Una gara famosa per le sue condizioni insidiose ed estreme: i concorrenti, che possono gareggiare in squadre o in solitaria, bruciano fino a 8.000 calorie al giorno e perdono circa il 20% del proprio peso corporeo sfidando onde alte fino a 12 metri, affrontando tempeste tropicali, in assenza di sonno, caldo soffocante e forte stress psicologico dovuto alla permanenza in un ambiente così pericoloso e imprevedibile come l'oceano.

L'impresa, che si ripete ogni due anni, tocca per la prima volta in assoluto anche il nostro paese. **Tra i partecipanti** infatti è pronto a sfidare l'Atlantico anche **l'italiano Matteo Perucchini**, varesino trapiantato in Inghilterra che affronterà la traversata completamente in solitaria. Classe 1981, Matteo è legato fin dall'infanzia al mondo della nautica discendendo da una famiglia che fin dal 1912 gestisce un cantiere nautico a Reno di Leggiuno sul Lago Maggiore. Ed è proprio sul lago che Matteo inizia fin da bambino a remare, vincendo poi durante il periodo universitario, 3 titoli Italiani a sedile fisso – due nel singolo ed uno nel due di coppia. Un atleta esperto dunque con più di 20 anni di esperienza nel campo del canottaggio, sia in Italia che nel Regno Unito. Ha studiato genetica e biotecnologia presso le Università di Cardiff e Edimburgo e la commercializzazione della ricerca scientifica presso l'Università di Cambridge. Dopo gli studi ha lavorato come consulente gestionale per l'industria farmaceutica.

Tra sedute di crossfit e boxe Matteo si allena con un preparatore atletico e nutrizionista dell'Università di Exeter che prepara sportivi ed esploratori di tutto il mondo. “Sono ormai più di 10 anni che sogno questa avventura; mi auguro che la traversata cui mi accingo a partecipare contribuirà a motivare altre persone ad uscire dalla loro zona di comfort ed a seguire i loro sogni” – afferma Matteo che non a caso ha battezzato proprio col nome di ‘Sogno Atlantico’ la sua imbarcazione.

L'impresa, che tiene col fiato sospeso appassionati e non di canottaggio affascinati dall'atavica lotta tra l'uomo e gli elementi della natura, ha visto negli anni la partecipazione dei più svariati equipaggi da tutto il mondo tra cui quest'anno reduci di guerra, studenti universitari, e addirittura un team composto da 4 mamme.

Frankie Drury, Talisker Brand Manager, commenta: “Siamo lieti che così tanti atleti provenienti da tutto il mondo si siano iscritte alla gara e auguro loro il meglio. Per noi la Talisker Whisky Atlantic Challenge si presenta come l'occasione ideale per promuovere una grande impresa che allo stesso tempo sostiene e aiuta molti enti di beneficenza meritevoli. Talisker nasce sul mare nell'isola di Skye in Scozia, un ambiente aspro, a volte ostile, che rispecchia perfettamente le condizioni che i vogatori dovranno affrontare” .

E' possibile seguire Matteo e la sua traversata al sito [www.sognoatlantico.com](http://www.sognoatlantico.com)

oppure su Facebook, Instagram, Twitter e You Tube digitando sempre 'sognoatlantico'.

Per ulteriori informazioni sulla competizione e sugli equipaggi:

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

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »