



Esplosione porto Livorno: Sindacati, inammissibile continuare a morire sul lavoro. La sicurezza è prioritaria

Roma, 28 marzo 2018 - “È inaccettabile che si muoia per lavorare”. È quanto dichiarano le Segreterie nazionali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti sull’incidente di oggi pomeriggio in un’area di stoccaggio delle merci pericolose del porto industriale di Livorno, esprimendo “vicinanza alle famiglie dei due operai deceduti”.

“Questo susseguirsi di incidenti sul lavoro è ormai equiparabile ad un bollettino di guerra, è inaccettabile ed indegno di un paese civile - proseguono le tre Organizzazioni sindacali - La sicurezza sul lavoro rappresenta la priorità del settore, su cui è urgente l’intervento dei vertici di tutte le istituzioni”.

“Nel frattempo - concludono Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - restiamo in attesa di conoscere gli esiti degli accertamenti delle Autorità sulle cause e sulle responsabilità dell’incidente”.

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

Marcura rafforza il suo team di conformità per GDPRinformaticatica

Nuovi appuntamenti dovrebbero supportare e rafforzare le offerte orientate alla conformità del Governo.

Dubai, 28 Marzo 2018 (Emirati Arabi Uniti) - Il gruppo Marcura, un gruppo di società con sede a Dubai focalizzato sulla fornitura di soluzioni di business innovativi per l’industria marittima, ha annunciato oggi la nomina di Richard Bell di TenIntelligence Limited come responsabile esterno della protezione dei dati (DPO). Questo incarico segue le recenti assunzioni di Peter Meyer in qualità di specialista della protezione dei dati che opera nell’ambito del dipartimento Legal & Compliance del gruppo.

Queste nomine mirano a rafforzare la capacità del Gruppo di rispettare il Regolamento generale sulla protezione dei dati (GDPR) e analoghe normative internazionali sulla protezione dei dati, che si concentrano sulla protezione dei dati personali. In

particolare, il GDPR entrerà in vigore il 25 maggio 2018 e tutte le organizzazioni che operano nell'UE o che detengono o trasportano dati dei cittadini dell'UE sono obbligate ad avere le politiche e i processi necessari per conformarsi alla legge.

Come DPO esterno di Marcura, Richard Bell fungerà da consulente indipendente per l'intero Gruppo su questioni relative alla conformità GDPR. Attualmente è a capo della divisione TenIntelligence Security & Privacy, consigliando società situate in Europa, Medio Oriente e Stati Uniti in materia di sicurezza fisica e informatica. È stato Chief Information Security Officer (CISO) e responsabile delle operazioni di sicurezza informatica e investigazioni per i trasporti di Londra (TfL), ente governativo e organizzazione dei trasporti che sovrintende alle reti stradali e ferroviarie di Greater London (come la metropolitana di Londra), autobus, taxi, biciclette e servizi fluviali. Lavora regolarmente con il National Cyber Security Center (NCSC), National Crime Agency (NCA) e l'Information Commissioner's Office (ICO). È membro del Security Institute e membro dell'Associazione dei consulenti per la sicurezza.

In qualità di specialista della protezione dei dati, Peter Meyer lavora in stretto coordinamento con il team di sicurezza delle informazioni di Marcura al fine di migliorare la governance delle informazioni gestite e elaborate dal gruppo. Ha conseguito un Bachelor of Laws presso l'Università del Sudafrica e un Bachelor of Commerce in Accounting and Law presso l'Università di Cape Town. Avvocato qualificato in Sud Africa, ha completato i suoi Articoli di Clerkship in uno studio legale del lavoro prima di servire come consulente interno per un'azienda specializzata nella fornitura di servizi di assistenza sanitaria mobile, il che lo rende molto familiare con i dati personali.

“Marcura ha sempre cercato di mantenere i più alti standard di conformità a vantaggio dei suoi clienti, e questo non è diverso quando si tratta di adempiere ai propri obblighi ai sensi del GDPR. Il GDPR è considerato la legge di protezione dei dati più severa nel mondo, e con la sua imminente implementazione, il Gruppo ha ora preso i provvedimenti necessari e avviato varie misure per conformarsi ad esso. L'aggiunta di Richard e Peter ci aiuterà a portare avanti questa agenda”, afferma Felix J. Antero, General Counsel E Chief Compliance Officer del Gruppo.

Neil Miller, CEO di TenIntelligence, ha commentato: “Siamo lieti di lavorare in collaborazione con Marcura. Crediamo che questo approccio non solo mandi un messaggio positivo ai loro clienti e fornitori, ma li posiziona anche per il successo continuo nel mantenere la loro eccellente reputazione nella conformità ambiente”

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

GRUPPO FSI: UILTRASPORTI, ORA RICONOSCERE IL PREMIO DI RISULTATO AI LAVORATORI

Roma, 28 marzo 2018 - “Bene i risultati di bilancio del Gruppo FSI” è il commento del Segretario Generale Claudio Tarlazzi e del Segretario Nazionale Nicola Settimo della Ultrasporti sui dati di andamento economico-finanziario in continuo miglioramento diffusi dal Gruppo, che riportano il miglior risultato dell’ultimo triennio.

“Il buon risultato ottenuto da tutte le Società di FSI - proseguono i due Segretari - è di estrema importanza per i riflessi positivi che sta determinando in termini di aumento di buona e stabile occupazione. In particolare, apprezziamo l’inversione di tendenza di Mercitalia, che ha registrato una ripresa positiva, che va adesso ulteriormente sostenuta e implementata.

“Non va dimenticato - concludono Tarlazzi e Settimo - che questo ciclo virtuoso è stato reso possibile anche dal sostanziale apporto di tutti i lavoratori del Gruppo FSI, a cui adesso va riconosciuta l’erogazione del relativo Premio di Risultato in corso di trattativa sindacale”.

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

Il Segretario Generale dell’IMO alla Naples Shipping Week

NAPLES SHIPPING WEEK- III EDIZIONE -Napoli - 24/29 SETTEMBRE 2018

Napoli, 28 marzo 2018 - Kitack Lim, Segretario Generale dell’**IMO** -International Maritime Organization-, parteciperà alla **III** edizione della **Naples Shipping Week** e sarà keynote speaker nella sessione conclusiva di Port&ShippingTech, main conference della manifestazione, prevista per la mattina di **venerdì 28 settembre** a Napoli. Nata nel 1948, l’**IMO** (International Maritime Organization) è l’agenzia delle Nazioni Unite responsabile dello sviluppo della regolamentazione internazionale applicata da tutte le amministrazioni di bandiera interessate al mondo marittimo. Con questa importante adesione prende forma una Naples Shipping Week sempre più qualificata e internazionale che trasformerà il capoluogo partenopeo nella capitale dello shipping internazionale e coinvolgerà l’intera città con **conferenze e incontri** dedicati allo shipping, alla logistica e all’innovazione tecnologica in campo marittimo.

“La presenza della massima autorità del settore marittimo è motivo di grande orgoglio

e lustro per l'Italia e per la Naples Shipping Week che può definirsi a pieno titolo una manifestazione di respiro mondiale” ha sottolineato **Umberto Masucci**, presidente **The International Propeller Club Port of Naples**. Masucci ha poi aggiunto: “Già la prima edizione aveva visto la presenza dell'ex segretario Sekimizu a conferma dell'attrattività internazionale oltre che nazionale della NSW e dell'importanza che l'Italia riveste nello sviluppo di normative sulla sicurezza della vita umana in mare e nella protezione dell'ambiente”.

Tra le altre novità, si segnala il gemellaggio con **Energymed**, la mostra convegno sulle Fonti Rinnovabili e l'Efficienza Energetica che si svolgerà a Napoli dal 5 al 7 aprile 2018.

La settimana che si concluderà con la grande **CENA MEDITERRANEA** ospite di **Castel S'Elmo**, il complesso monumentale che domina la città di Napoli, sarà animata da un fitto **palinsesto** di eventi che si svilupperà nel seguente modo:

- Da lunedì 24 a martedì 25 settembre

HOSTED & SPECIAL EVENTS che avranno luogo in diverse location cittadine e promossi da Università, Enti di Ricerca, Aziende e Associazioni

- Mercoledì 26 settembre

LA GIORNATA DELLE UNIVERSITÀ E DELLA RICERCA con conferenze di profilo scientifico

- Giovedì 27 e venerdì 28 settembre

PORT&SHIPPINGTECH - Main conferences ed Expo

Case history internazionali e prestigiosi interventi istituzionali

- Venerdì (sera) 28 settembre

LA CENA MEDITERRANEA organizzata da The Propeller Club Port of Naples

- Sabato 29 settembre

Ulteriori iniziative di **networking** e **divulgative** (Porto aperto)

La **NAPLES SHIPPING WEEK** nasce grazie alla partnership instaurata tra il **Propeller Club Port of Naples** che aggrega tutti i principali rappresentanti del Cluster marittimo e **ClickutilityTeam** società leader nazionale nell'organizzazione di

eventi. La scorsa edizione (giugno 2016) ha visto la presenza di oltre **3.500** ospiti provenienti da **40 nazioni** per partecipare ai **40** eventi a calendario. www.nsweek.com

PROPELLER CLUB PORT OF NAPLES promuove l'incontro e le relazioni tra persone che gravitano nei trasporti marittimi, terrestri, aerei; favorisce la formazione e l'aggiornamento tecnico, culturale tra tutti gli appartenenti alle categorie economiche e professionali legate alle attività marittime e dei trasporti internazionali e nazionali; aderisce all'associazione italiana dei Propeller Clubs

CLICKUTILITYTEAM è leader in Italia nell'ideazione e realizzazione di eventi B2B per i settori della mobilità sostenibile, logistica, energia, ambiente e high tech. Le sue competenze si sono evolute e consolidate nel tempo. Clickutility Team è oggi riconosciuta tra i più innovativi e originali organizzatori di conference&expo.

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

FINCANTIERI PRESENTA "CARNIVAL HORIZON"

Trieste, 28 marzo 2018 - È stata presentata oggi presso lo stabilimento di Monfalcone "**Carnival Horizon**", destinata a Carnival Cruise Line, brand di punta di Carnival Corporation, primo operatore al mondo del settore crocieristico.

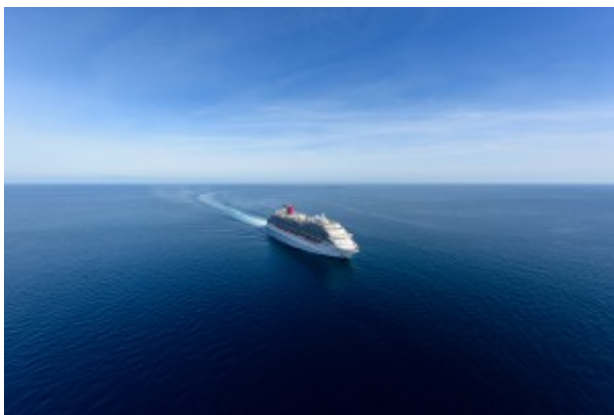
Alla cerimonia hanno partecipato, fra gli altri, **Micky Arison, Chairman di Carnival Corporation, Christine Duffy, President di Carnival Cruise Line**, mentre Fincantieri era rappresentata dal **Presidente Giampiero Massolo** e dall'**Amministratore delegato Giuseppe Bono**.

"Carnival Horizon" è stata costruita nel cantiere di Marghera; gemella di "Carnival Vista", la più grande nave finora costruita da Fincantieri per la flotta di Carnival Cruise Line consegnata a Monfalcone nell'aprile 2016, ha una stazza lorda di **133.500 tonnellate**, è lunga **323 metri** e potrà ospitare a bordo oltre 6.400 persone, tra passeggeri ed equipaggio.

Le unità della classe "Vista" rappresentano un nuovo punto di riferimento tecnologico a livello europeo e mondiale per il lay-out innovativo, le elevatissime performance e l'alta qualità di soluzioni tecniche d'avanguardia. Gli allestimenti degli interni sono caratterizzati da un elevatissimo livello di comfort, proponendo una vasta gamma di intrattenimento, tra cui un cinema IMAX 3D, una birreria con produzione artigianale di birra a bordo, ristoranti oltre che teatri, negozi e centri benessere. Una delle novità è rappresentata dall'Havana,

un'area a tema, ristretta ed esclusiva, composta da cabine private, bar e una *Infinity Pool*, a cui potranno accedere, durante il giorno, solamente i passeggeri che alloggiano in questa zona.

clickare per ingrandire



Anche “Carnival Horizon” è stata costruita secondo le più recenti normative in tema di navigazione e fornita dei più moderni sistemi di sicurezza, compreso il “*Safe return to port*”. È inoltre dotata delle più avanzate tecnologie per il risparmio energetico e per soddisfare le più severe normative ambientali con motori ad alta efficienza energetica e un sistema di lavaggio dei gas di scarico.

Fincantieri ha costruito dal 1990 ad oggi 81 navi da crociera (di cui 58 dal 2002), 64 delle quali per i diversi brand di Carnival, mentre altre 44 unità, compresi accordi, sono in costruzione o di prossima realizzazione negli stabilimenti del gruppo, di cui 10 per società armatrici del gruppo statunitense.

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

NAPOLI:Visita istituzionale del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto alla Nuova Sala Operativa

L' Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni PETTORINO inaugura la nuova sede della Sala Operativa del 4° M.R.S.C. (Maritime Rescue Sub Center) della Campania.

Napoli, 28 marzo 2018 - Si è svolta oggi la cerimonia di inaugurazione della nuova Sala Operativa della Direzione Marittima della Campania, realizzata nell'ambito del progetto di esecuzione del Sistema integrato per il controllo del traffico marittimo e per le emergenze in mare (Vessel Traffic Service). La cerimonia si è svolta alla

presenza del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni PETTORINO, che ha scelto proprio Napoli e la Campania per la sua prima visita istituzionale.

Nella giornata di ieri, infatti, il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, ischitano d'origine, è stato ad Ischia dove ha incontrato le Autorità Locali e soprattutto gli studenti per parlare del ruolo del Corpo nella salvaguardia della vita umana in mare e nella tutela dell'ambiente marino. Un incontro particolarmente sentito, che ha visto la partecipazione anche di numerosi cittadini che hanno gremito la sala conferenze del Grand Hotel delle terme Re Ferdinando.

clicare per ingrandire



Nella giornata odierna, il Comandante Generale ha fatto visita alla Capitaneria di Porto di Napoli, accolto dal Direttore Marittimo, Contrammiraglio Arturo Faraone, ed ha voluto incontrare i Capi dei Compartimenti e dei Circondari marittimi della Campania per un cordiale colloquio. Nel corso dell'incontro avuto con tutto il personale della Capitaneria di Porto partenopea, l'Ammiraglio PETTORINO ha espresso parole di vivo e sincero compiacimento per le importanti e concrete attività svolte dagli uomini e dalle donne della Direzione marittima di Napoli ed ha illustrato le linee di indirizzo del Corpo per il prossimo futuro.

A suggellare la visita istituzionale a Napoli, nella tarda mattinata di oggi si svolta quindi l'inaugurazione della nuova Sala Operativa, nel corso della quale l'Ammiraglio PETTORINO, dopo la benedizione del sacerdote, ha incontrato i giornalisti per una breve conferenza stampa.

-

-

Informazioni sulla Sala Operativa

La sala operativa, di circa 150 mq, uno strumento operativo all'avanguardia e di una struttura al servizio della cittadinanza, con altissima valenza strategica è posta al piano terra dell'edificio, sede dell'Autorità Marittima di Napoli e comprende anche "un'area di crisi" per le emergenze. E' dotata di moderne apparecchiature in grado di

visualizzare le attività che si svolgono in porto e di seguire la navigazione delle navi da traffico e da pesca che arrivano o partono dai sorgitori campani. Svolge le funzioni istituzionali del Corpo delle Capitanerie di Porto, tra cui la ricerca e soccorso in mare, la tutela ambientale, il controllo del traffico marittimo delle unità navali commerciali e da pesca e, in considerazione delle risorse di cui dispone e della sua specifica collocazione, può costituire anche un eccellente presidio per concorrere in attività di protezione civile.

clicare per ingrandire



La sua messa in opera è stata realizzata in forza di un contratto tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Leonardo S.p.a. (ex SELEX-ES S.p.a.), mandataria del Raggruppamento temporaneo di impresa per la “progettazione esecutiva di dettaglio dell’intero “Sistema integrato per il controllo del traffico marittimo e per le emergenze in mare (Vessel Traffic Service)”.

Infatti, a seguito della definizione dell’iter di progettazione e di approvazione degli interventi tecnici necessari, nell’ultimo triennio sono iniziati i lavori di esecuzione e di approntamento dei locali, conclusisi di recente con il compimento delle opere edilizie e tecnologiche progettate, sotto l’incessante azione di indirizzo e di impulso dell’attuale Ammiraglio Comandante Arturo Faraone.

Quindi, definite le procedure amministrative propedeutiche, nella prima decade del mese di marzo, sono stati eseguiti i lavori di spostamento delle apparecchiature e dei sistemi di servizio nei nuovi locali appositamente allestiti.

L’inauguranda Sala Operativa del IV M.R.S.C della Direzione Marittima della Campania, vigila su un’area di giurisdizione con 523 km di costa (dalla foce del fiume Garigliano fino a Sapri), di circa 40.000 Km² e con vertice estremo a ben 135 km dal porto di Napoli. Nel suo ambito, vi sono oltre a quattro Capitanerie di Porto e sette Uffici Circondariali Marittimi, numerosi Uffici minori per totale di trentadue Autorità marittime.

Si tratta, come noto, di un’area caratterizzata da un’altissima attività operativa (circa un centinaio di collegamenti navali marittimi al giorno e traffico passeggeri annuo da e per le isole del Golfo, per la Sicilia e per la Sardegna di circa sei milioni di persone a cui si aggiungono due milioni di crocieristi per il solo scalo partenopeo).

All'attualità nei porti di giurisdizione della Campania sono dislocate ben 28 Unità navali con diverse caratteristiche e capacità operative, 5 battelli pneumatici classe Zodiac Hurricane e 16 battelli pneumatici veloci classe Bravo impiegati prevalentemente durante l'operazione "Mare Sicuro" che il Corpo svolge ogni estate.

cliccare per ingrandire



La Sala Operativa è in grado di assolvere h24, sette giorni su sette, tutti i compiti istituzionali del Corpo, grazie al servizio di 25 (venticinque) militari di categoria (Sottufficiali e Sottocapi), impiegati in squadre da cinque persone ciascuna, in base ad una specifica turnazione dell'orario di lavoro.

E' incardinata nel Reparto Operativo della Direzione Marittima della Campania, diretto da un Capitano di Vascello con funzioni di Capo Reparto che si avvale della collaborazione del Capo Servizio Operazioni e del Capo Sezione Operativa, oltre che del personale della pertinente segreteria.

Per le emergenze in mare è attivo il numero blu 1530 gratuito su tutto il territorio nazionale ed attivo 24 ore su 24 per 365 giorni all'anno.

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

Trasportounito (con Spediporto) alle Autorità: "Rimuovere il blocco del porto di Genova"

L'autotrasporto chiede sanzioni contro la chiusura dei varchi attuata da 24 lavoratori

Genova, 28 marzo 2018 - Immediata rimozione del blocco dei varchi del porto di Genova e ripristino della piena operatività dello scalo marittimo e dei suoi terminal in modo illegittimo paralizzati da una manifestazione e da uno sciopero non autorizzato e non annunciato.

L'Associazione dell'autotrasporto italiano, Trasportounito, scende in campo presentando un esposto denuncia a tutte le Autorità competenti contro il blocco in corso del porto di Genova, su un'azione attuata di 24 lavoratori della Compagnia Pietro Chiesa che - afferma Giuseppe Tagnocchetti segretario genovese di Trasportounito - hanno certo il diritto di difendere il loro posto di lavoro, ma non possono farlo bloccando l'economia di una intera città, del maggiore porto italiano, mettendo a repentaglio centinaia di operatori dell'autotrasporto e causando danni incalcolabili alla merce oltre che agli autotrasportatori e alla filiera logistica.

Con l'esposto, Trasportounito, non casualmente alleato con Spediporto, ovvero con la principale committenza dell'autotrasporto, chiede anche l'individuazione e la sanzione di quanti stanno provocando un fermo del tutto illegittimo, non annunciato e non attuato sotto le dinamiche di alcuna sigla sindacale, del porto.

Un blocco - sottolinea Tagnocchetti - che si colloca all'indomani del fermo sindacale, proclamato da Cgil, Cisl e Uil per rivendicare legittimamente più elevati standard di sicurezza dopo la tragedia avvenuta nel terminal Vte, e il fermo delle attività di autotrasporto che per le festività pasquali sarà anticipato a venerdì e proseguirà sino a lunedì. Circostanza che proprio oggi ha spinto le imprese di autotrasporto a inviare un maggiore numero di mezzi (oggi tutti bloccati nel ponente genovese) per garantire il rispetto degli impegni contrattuali.

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

Nidec ASI realizzerà l'elettrificazione delle banchine del porto di Genova: grande progetto da 8 milioni di euro, che risponde ai nuovi requisiti di sostenibilità ambientale

L'innovativo sistema di alimentazione elettrica delle navi, ad oggi il più importante in Italia, permetterà di ridurre le emissioni e l'inquinamento acustico, a beneficio della comunità

MILANO, 28 marzo 2018 - Nidec ASI, multinazionale capofila del settore Industrial Solutions del Gruppo Nidec, ha siglato un contratto del valore di 8 milioni di Euro con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, volto alla realizzazione di un progetto "shore to ship" per il porto di Genova, un sistema avanzato di alimentazione elettrica che consente alle navi ormeggiate di attingere dalle banchine l'energia necessaria ad essere pienamente operative, senza bisogno di accendere i motori di bordo.

Nidec ASI, che si è aggiudicata il miglior punteggio tecnico ed economico nella gara d'appalto, è stata tra i primi player a promuovere l'elettrificazione delle banchine dei porti, soluzione decisiva per la riduzione dell'impatto ambientale delle attività portuali e per il risparmio energetico. Il progetto risponde all'esigenza di adeguarsi alle direttive dell'Unione Europea che, dal 2003, ha invitato i porti ad adottare sistemi shore to ship per

ridurre le emissioni inquinanti delle navi in porto. Una raccomandazione che diventerà vincolante per tutti i porti europei entro il 2025.

Grazie al sistema messo a punto da Nidec ASI, le emissioni di SOx, NOx, CO2 e di PM, che rappresentano una significativa fonte d'inquinamento per un territorio densamente popolato, vengono notevolmente ridotte a beneficio della salute pubblica. Inoltre, collegando le navi alla rete elettrica nazionale ed evitando l'impiego dei generatori diesel di bordo, si ridurranno significativamente anche le emissioni acustiche che infastidiscono turisti e abitanti delle zone limitrofe.

“Questo progetto rappresenta per noi un traguardo fondamentale rispetto alla riduzione dell'impatto ambientale delle attività portuali, tema centrale per promuovere un modello di sviluppo sostenibile in un Paese come l'Italia, con 7500 km di coste e 42 grandi porti. La trasformazione dei porti nell'ottica di una maggiore sicurezza e di un risparmio energetico può, inoltre, contribuire ad attrarre un più elevato numero di navi da crociera, con impatti positivi per il commercio e il turismo,” ha dichiarato Kaila Haines, Marketing e PR Director di Nidec ASI. “Siamo orgogliosi di collaborare con il Porto di Genova apportando la più avanzata tecnologia, unita alla capacità di soddisfare esigenze specifiche attraverso soluzioni personalizzate e a una comprovata esperienza, sviluppata grazie alle diverse applicazioni già installate nel Porto di Livorno, nei Cantieri di Muggiano - La Spezia, nelle Basi Militari Navali di Taranto e a Tolone (Francia)”.

L'azienda ha, infatti, già realizzato un progetto di eccellenza per Livorno, uno dei pochi porti al mondo già all'avanguardia insieme a quelli di Los Angeles e San Francisco (California), Juneau (Alaska), Göteborg (Svezia), e Lubeck (Germania). Per l'elettrificazione della banchina del Porto di Livorno, Nidec ASI ha fornito nel 2013 un drive a frequenza variabile per la realizzazione di un impianto che abbatta le emissioni navali e riduce l'inquinamento, fornendo energia elettrica da terra alle navi da crociera ferme in porto.

Per il porto di Genova - che nel 2016 si aggiudicò il premio come “Top 100 Worldwide Container Ports” - Nidec ASI fornirà due convertitori statici di frequenza da 6 MVA che, con i sovraccarichi richiesti, possono arrivare a 12 MVA, i quadri e trasformatori MT e BT, i conduttori di connessione per le varie apparecchiature e le componenti accessorie. La particolarità dei sistemi di Nidec Asi, infatti, è quella di adattare tensione e frequenza della rete elettrica nazionale al fabbisogno delle singole navi. Nel lungo periodo, Nidec seguirà, inoltre, le opere civili, i montaggi, la messa in servizio e l'assistenza tecnica funzionali al progetto, per i prossimi 10 anni.

Nidec ASI cambia nome nel 2012 quando Nidec acquisisce la società Ansaldo Sistemi Industriali (ASI). L'azienda offre soluzioni customizzate in tutto il mondo per un'ampia gamma di applicazioni industriali. I suoi mercati di riferimento sono petrolchimico, energia tradizionale e rinnovabili, siderurgia, navale e automazione industriale. La multinazionale è specializzata in applicazioni pesanti dove sono richieste alte potenze e prestazioni elevate: motori elettrici e generatori fino a 65 MW di potenza (87.000 cavalli); inverter e convertitori elettronici di potenza; automazione e software di processi industriali; retrofit di centrali elettriche e generatori idroelettrici; sistemi integrati per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili e loro stabilizzazione nel collegamento alle reti nazionali.

Posted in News | No Comments »

LIBIA: ENI CHIUDE IL GASDOTTO PER 2 SETTIMANE PER MANUTENZIONE

Eni informa che per il prossimo 2 aprile sono in programma presso gli impianti libici della società Mellitah Oil and Gas alcune attività di manutenzione. Tali attività comporteranno un fermo temporaneo dei flussi di gas attraverso il gasdotto Greenstream, che riprenderanno regolarmente nell'arco di circa due settimane.

Posted in News | No Comments »

FINCANTIERI: BILANCIO CONSOLIDATO E PROGETTO DI BILANCIO DI ESERCIZIO 2017-PIANO INDUSTRIALE 2018-2022

DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONVOCAZIONE ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DI FINCANTIERI APPROVA I RISULTATI DEL 2017 ED IL NUOVO PIANO INDUSTRIALE. L'ESERCIZIO 2017 SI CHIUDE CON RICAVI RECORD OLTRE EURO 5 MILIARDI (+13% RISPETTO AL 2016), EBITDA DI EURO 341 MILIONI (+28% RISPETTO AL 2016) E RISULTATO DI ESERCIZIO DI EURO 53 MILIONI (+279% RISPETTO AL 2016). CON IL NUOVO PIANO INDUSTRIALE NEL 2022 IL GRUPPO PUNTA AD AUMENTARE I RICAVI FINO A CIRCA IL 50% (A PERIMETRO ATTUALE) E L'EBITDA FINO A CIRCA IL 100% RISPETTO AL 2017

Risultati consolidati 2017¹

- **Risultati in linea con gli obiettivi indicati nel Piano Industriale 2016-2020**
- **Ricavi record oltre euro 5 miliardi** (+13% rispetto al precedente esercizio) e **profittabilità in netta crescita con EBITDA di euro 341 milioni** (+28% rispetto al 2016), **Risultato d'esercizio adjusted² di euro 91 milioni** (+52%) e **Risultato d'esercizio di euro 53 milioni** (+279%)
- **Nuovi ordini acquisiti per euro 8,6 miliardi** (+31%) che confermano l'efficacia commerciale di Fincantieri ed il buon momento di mercato. L'importante commessa per il nuovo cliente Norwegian Cruise Line e l'ordine di due nuove navi "Seaside EVO" da parte di MSC Crociere evidenziano la capacità di attrarre e fidelizzare nuovi clienti
- **Carico di lavoro complessivo³ di euro 26 miliardi, pari a oltre 5 anni di lavoro se rapportato ai ricavi 2017:** il backlog al 31 dicembre 2017 è pari a euro 22 miliardi (+21%) con 106 navi in portafoglio e il soft backlog a circa euro 4,1 miliardi
- **Ottima performance operativa del settore Shipbuilding con 12 unità consegnate**, di cui 5 da crociera tra cui la "MSC Seaside", prima unità prototipo per l'armatore MSC Crociere

- **Indebitamento finanziario netto**⁴ pari ad euro 314 milioni (in diminuzione rispetto ad euro 615 milioni al 31 dicembre 2016)
- **Firmato con lo Stato Francese l'accordo di compravendita per l'acquisizione del 50% del capitale di STX France ed avviate le attività del gruppo di lavoro per l'integrazione con Naval Group.** La finalizzazione degli accordi costituirà il punto di inizio per la creazione di un nuovo operatore globale di riferimento nella cantieristica civile e militare
- Annunciata la proposta di **delisting della controllata VARD**
- **Incremento dell'occupazione in Italia con quasi 400 nuovi posti di lavoro creati direttamente, e 1600 nell'indotto**
- Proposta la distribuzione di un **dividendo** pari a **euro 0,01** per azione

Principali obiettivi finanziari e strategici del piano industriale 2018-2022 (perimetro attuale)

- **Ricavi al 2022 previsti in crescita fino a circa il 50% rispetto al 2017**
- **Significativo aumento della profittabilità con EBITDA margin al 2022 previsto tra l'8% ed il 9% dei ricavi (corrispondente ad una crescita dell'EBITDA fino a circa il 100% rispetto al 2017)**
- **Risultato dell'esercizio adjusted previsto al 2022 tra il 3% ed il 4% dei ricavi**
- **Generazione di cassa dalla gestione corrente nell'arco di piano** finalizzata alla realizzazione di investimenti, riduzione dell'indebitamento e prosecuzione della remunerazione degli azionisti attraverso una sostenibile politica di distribuzione di dividendi
- **Focus continuo sulla macchina organizzativa** necessario per il raggiungimento degli obiettivi di crescita previsti dal piano e al fine di assicurare una corretta implementazione delle azioni strategiche individuate
- **Consolidamento della leadership nel segmento Cruise ed espansione dell'offerta nel Naval**, facendo leva sulle confermate capacità di fornire prodotti *well-proven*, nonché di sviluppare nuovi *concept* per tutte le tipologie di clienti
- **Ulteriore diversificazione del business Offshore**, sfruttando ancora di più le sinergie intra-Gruppo ed ampliando l'offerta ma mantenendo nel contempo le capacità operative e di innovazione necessarie per cogliere le opportunità in ambito Offshore
- **Rinnovato focus sulle attività post-vendita**, per fornire soluzioni sempre più complete ai clienti

Altre delibere

- **Approvazione Dichiarazione non Finanziaria al 31 dicembre 2017, redatta ai sensi del D. Lgs. del 30 dicembre 2016, n. 254**
- **Assemblea ordinaria e straordinaria degli Azionisti in unica convocazione l'11 maggio 2018**

* * *

Trieste, 27 marzo 2018 - Il Consiglio di Amministrazione di **FINCANTIERI S.p.A.** ("Fincantieri" o la "Società"), riunitosi sotto la presidenza di Giampiero Massolo, ha approvato il **Bilancio consolidato al 31 dicembre 2017** e il **progetto di Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2017**, redatti in conformità ai principi contabili internazionali (IFRS) nonché la **Dichiarazione non Finanziaria al 31 dicembre 2017**, redatta ai sensi del D.Lgs. del 30 dicembre 2016, n. 254.

A margine della riunione del Consiglio **Giuseppe Bono, Amministratore Delegato di Fincantieri**, ha commentato: *"I risultati che abbiamo presentato confermano il buono stato di salute della società, che vanta alcune leadership indiscusse, ottenute grazie alle nostre capacità e alla nostra diffusa presenza sullo scacchiere internazionale. Abbiamo dimostrato di saper gestire progetti, gare e commesse altamente complessi. Questo livello di eccellenza si traduce oggi in un carico di lavoro decennale, nella puntuale trasformazione del nostro soft backlog in ordini e nel rispetto dei*

programmi e degli impegni assunti verso una clientela sempre più esigente.

Questa strategia è risultata premiante, e trova conferma nella creazione e distribuzione di valore per i nostri azionisti e per i nostri stakeholders anche attraverso l'incremento dell'occupazione diretta ed di quella indiretta mediante un significativo coinvolgimento delle numerose aziende dell'indotto. Ora mettiamo questo patrimonio a disposizione del Paese e dell'industria cantieristica europea, al consolidamento della quale lavoriamo da anni favorendo un processo irreversibile che con orgoglio ci vede fautori e protagonisti.

Bono ha poi concluso: "In un momento che per Fincantieri non esito a definire epocale, desidero rivolgere un ringraziamento a tutti i nostri dipendenti e fornitori che con grande passione quotidianamente partecipano alla realizzazione di un prodotto che è tra i più belli al mondo."

RISULTATI CONSOLIDATI 2017

Principali dati della gestione

Dati economici		31.12.2017	31.12.2016
Ricavi e proventi	euro/milioni	5.020	4.429
EBITDA	euro/milioni	341	267
EBITDA margin (*)	percentuale	6,8%	6,0%
EBIT	euro/milioni	221	157
EBIT margin (**)	percentuale	4,4%	3,5%
Risultato d'esercizio adjusted ⁵	euro/milioni	91	60
Proventi ed (oneri) estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti	euro/milioni	(49)	(59)
Risultato d'esercizio	euro/milioni	53	14
Risultato d'esercizio di pertinenza del Gruppo	euro/milioni	57	25

Dati patrimoniali-finanziari		31.12.2017	31.12.2016
Capitale investito netto	euro/milioni	1.623	1.856
Patrimonio netto	euro/milioni	1.309	1.241
Posizione finanziaria netta	euro/milioni	(314)	(615)

Altri indicatori		31.12.2017	31.12.2016
Ordini (***)	euro/milioni	8.554	6.505
Portafoglio ordini (***)	euro/milioni	28.482	24.003
Carico di lavoro complessivo (***) (****)	euro/milioni	26.153	24.031
- di cui backlog(***)	euro/milioni	22.053	18.231
Investimenti	euro/milioni	163	224
Flusso monetario netto del periodo	euro/milioni	65	(49)
Costi di Ricerca e Sviluppo	euro/milioni	113	96
Organico a fine periodo	numero	19.545	19.181

Navi consegnate (*****)	numero	25	26
Navi acquisite (*****)	numero	32	39
Navi in portafoglio ordini (*****)	numero	106	99

Ratios		31.12.2017	31.12.2016
ROI	percentuale	12,7%	8,8%
ROE	percentuale	4,1%	1,1%
Totale indebitamento finanziario/Totale Patrimonio netto	numero	0,6	0,8
Posizione finanziaria netta/EBITDA	numero	0,9	2,3
Posizione finanziaria netta/Totale Patrimonio netto	numero	0,2	0,5

(*) Rapporto tra EBITDA e Ricavi e proventi

(**) Rapporto tra EBIT e Ricavi e proventi

(***) Al netto di elisioni e consolidamenti

(****) Somma del backlog e soft backlog

(*****) Numero navi di lunghezza superiore a 40 metri

I dati percentuali contenuti sono calcolati prendendo a riferimento importi espressi in euro migliaia

Risultati economico-finanziari consolidati dell'esercizio 2017

L'andamento del 2017 attesta pienamente la ripresa della *performance* operativa ed economica dell'azienda, confermando la capacità del Gruppo di crescere coerentemente con le linee strategiche indicate dal *management*.

I **Ricavi e proventi** al 31 dicembre 2017 ammontano a euro 5.020 milioni, con variazioni rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente riportate nella tabella che segue.

Dettaglio Ricavi e proventi (euro/milioni)	31.12.2017	31.12.2016	Delta	Delta %
Shipbuilding	3.883	3.246	637	19,6%
Offshore	943	960	(17)	-1,8%
Sistemi, Componenti e Servizi	558	495	63	12,7%
Consolidamenti	(364)	(272)	(92)	n.a.
Totale	5.020	4.429	591	13,3%
n.a. = non applicabile				

La variazione dei Ricavi e proventi è principalmente attribuibile al settore Shipbuilding dove si è registrato un aumento dei ricavi sia nell'area di business delle navi da crociera, (+27% rispetto ai ricavi del 2016), che ha raggiunto un peso pari al 49% dei ricavi complessivi del Gruppo nell'esercizio, che nell'area di business delle navi militari (+5% rispetto ai ricavi del 2016).

Il periodo chiuso al 31 dicembre 2017 registra un'incidenza dei ricavi generati dal Gruppo con clienti esteri pari all'85%,

sostanzialmente in linea rispetto all'esercizio 2016 (84%).

L'**EBITDA** al 31 dicembre 2017 è pari a euro 341 milioni (euro 267 milioni al 31 dicembre 2016) con un'incidenza sui Ricavi e proventi (*EBITDA margin*) pari al 6,8%. Tale andamento è essenzialmente il frutto della positiva *performance* registrata nel settore Shipbuilding, la cui marginalità si è attestata al 6,9% rispetto al 5,7% del 2016, grazie anche alla maggiore redditività delle commesse in produzione e ai risultati positivi derivanti dalle azioni di miglioramento dei processi di produzione e progettazione.

L'**EBIT** conseguito nel 2017 è pari a euro 221 milioni (euro 157 milioni al 31 dicembre 2016) con un *EBIT margin* pari al 4,4% (3,5% nel 2016). La variazione è imputabile, oltre che alle motivazioni in precedenza illustrate, ai maggiori ammortamenti conseguenti agli investimenti completati nel corso del 2017.

Il **Risultato d'esercizio adjusted** è positivo per euro 91 milioni al 31 dicembre 2017 (euro 60 milioni al 31 dicembre 2016). Gli oneri finanziari netti nell'esercizio sono stati pari a euro 88 milioni (euro 76 milioni al 31 dicembre 2016). Le principali variazioni sono attribuibili all'aumento delle perdite nette su cambi non realizzate per euro 17 milioni, relative per la maggior parte ad un finanziamento in valuta in capo a Vard Promar, solo in parte compensato dalla riduzione degli oneri finanziari sui *construction loans* (euro 10 milioni) che sono passati da euro 34 milioni del 2016 a euro 24 milioni del 2017. Il risultato di pertinenza del Gruppo ante gestione straordinaria è positivo per euro 95 milioni in incremento rispetto al risultato positivo per euro 66 milioni al 31 dicembre 2016.

I **Proventi ed oneri estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti** sono negativi per euro 49 milioni (negativi per euro 59 milioni al 31 dicembre 2016) ed includono i costi relativi a contenziosi legali per euro 45 milioni, di cui euro 39 milioni relativi alle *litigations* per danni da amianto, e gli oneri connessi a piani di riorganizzazione e altri costi del personale non ricorrenti riferibili principalmente alla controllata VARD per euro 4 milioni.

Il **Risultato d'esercizio** si attesta su un valore positivo pari a euro 53 milioni in netto miglioramento rispetto al 2016 (positivo per euro 14 milioni). Il risultato di pertinenza del Gruppo è positivo per euro 57 milioni, rispetto ad un utile di euro 25 milioni nel precedente esercizio.

Il **Capitale investito netto** al 31 dicembre 2017 è pari a euro 1.623 milioni (euro 1.856 milioni al 31 dicembre 2016). Nello specifico il **Capitale immobilizzato netto**, pari a euro 1.743 milioni (euro 1.590 milioni al 31 dicembre 2016) è aumentato di euro 153 milioni. Tra gli effetti principali si segnalano in particolare i) la diminuzione del valore delle Attività immateriali e degli Immobili, impianti e macchinari, per euro 32 milioni, dovuta soprattutto agli ammortamenti (euro 120 milioni) e all'effetto negativo della conversione delle poste in valuta delle controllate estere (euro 81 milioni) compensata dagli investimenti dell'esercizio (euro 163 milioni) e ii) la variazione delle Altre attività e passività non correnti, per euro 191 milioni, attribuibile per la maggior parte all'effetto positivo della valutazione del *fair value* dei derivati su cambi. Il **Capitale di esercizio netto** risulta negativo per euro 120 milioni (euro 265 milioni al 31 dicembre 2016). Le principali variazioni hanno riguardato l'aumento delle Rimanenze di magazzino e acconti (euro 245 milioni) in particolare per gli anticipi erogati ai fornitori nell'ambito delle nuove commesse militari; l'incremento dei Lavori in corso su ordinazione e anticipi da clienti (euro 44 milioni) e dei Debiti commerciali (euro 441 milioni) essenzialmente per effetto della crescita dei volumi di produzione nel *business* delle navi da crociera e delle navi militari; la riduzione dei Crediti commerciali (euro 214 milioni) essenzialmente per effetto dell'incasso della rata finale delle unità cruise consegnate nel corso del 2017; il decremento delle Altre attività e passività principalmente per la riduzione dei Crediti per imposte anticipate e degli Altri crediti correnti.

Il **Patrimonio netto** registra un incremento di euro 68 milioni dovuto principalmente all'utile netto generato nel periodo (euro 53 milioni), all'incremento della riserva legata agli strumenti di copertura dei flussi finanziari (euro 120 milioni) e all'iscrizione della riserva relativa al piano di incentivazione del management in azioni (euro 3 milioni); tali effetti sono stati in parte compensati dall'iscrizione della riserva negativa per l'acquisto di azioni proprie a servizio del

Piano di incentivazione del management a medio-lungo termine basato su azioni (euro 5 milioni), dalla riduzione della riserva di traduzione (euro 58 milioni) e da una variazione netta negativa del Patrimonio netto consolidato di euro 45 milioni (quale risultato della diminuzione del Patrimonio netto di terzi per euro 72 milioni e dell'aumento del Patrimonio netto di Gruppo per euro 27 milioni) derivante dall'operazione di acquisizione delle ulteriori quote di partecipazione dei soci di minoranza di VARD. Si ricorda che la partecipazione nel Gruppo VARD è passata dal 55,63% al 79,74% alla fine del 2017, mentre il valore medio di carico delle azioni è passato da SGD 1,22 a SGD 0,92 del 31 dicembre 2017.

La **Posizione finanziaria netta consolidata**, che non ricomprende i *construction loans*, presenta un saldo negativo (a debito) per euro 314 milioni (a debito per euro 615 milioni al 31 dicembre 2016). La variazione è prevalentemente influenzata dall'incasso della rata finale delle unità cruise consegnate, che, unitamente agli anticipi incassati in relazione ai nuovi contratti cruise e militari divenuti efficaci nel periodo, hanno più che compensato l'assorbimento di risorse finanziarie generato dalla crescita dei volumi di produzione.

I **Construction loans** sono pari a euro 624 milioni al 31 dicembre 2017 (euro 678 milioni al 31 dicembre 2016) e sono relativi alla controllata VARD per euro 574 milioni (euro 578 milioni al 31 dicembre 2016) mentre la restante parte di euro 50 milioni è relativa alla Capogruppo (euro 100 milioni al 31 dicembre 2016).

Tra gli **indicatori reddituali**, il ROI e il ROE risultano in miglioramento rispetto al 31 dicembre 2016 sostanzialmente grazie alla crescita dei risultati economici.

Tra gli **indicatori di solidità ed efficienza della struttura patrimoniale** al 31 dicembre 2017, il Totale indebitamento finanziario/Totale Patrimonio netto risulta pari a 0,6, la Posizione finanziaria netta/Totale Patrimonio netto risulta pari a 0,2, mentre la Posizione finanziaria netta/EBITDA risulta pari a 0,9. Tutti gli indicatori di solidità ed efficienza della struttura patrimoniale al 31 dicembre 2017, confrontati con quelli al 31 dicembre 2016, presentano un miglioramento frutto della variazione positiva della posizione finanziaria netta e, in particolare, della riduzione dell'indebitamento finanziario a breve.

Risultati operativi e indicatori di performance del Gruppo dell'esercizio 2017

Ordini e Carico di lavoro (*backlog*)

Al 31 dicembre 2017, il Gruppo ha registrato un livello di nuovi ordini pari a euro 8.554 milioni rispetto a euro 6.505 milioni dell'esercizio precedente, con un *book-to-bill ratio* (nuovi ordini/ricavi) pari a 1,7 (1,5 al 31 dicembre 2016).

Negli ordini complessivi, al lordo dei consolidamenti, il settore Shipbuilding pesa per l'88% (80% al 31 dicembre 2016), il settore Offshore per il 10% (17% al 31 dicembre 2016) e il settore Sistemi, Componenti e Servizi per il 7% (10% al 31 dicembre 2016).

Per quanto riguarda il **settore Shipbuilding**, con riferimento all'area di *business* delle navi da crociera, nell'arco dell'anno, Fincantieri ha acquisito ordini per la realizzazione di ben 11 unità: 2 unità per Viking, 2 unità per Carnival (destinate ai *brand* Holland America Line e Princess Cruises), 1 unità ultra-lusso per Silversea Cruises, 2 unità per MSC Cruises (ulteriore evoluzione del prototipo della classe Seaside), che rafforzano ulteriormente il rapporto con il cliente e 4 unità di nuova concezione destinate al *brand* Norwegian Cruise Line dell'omonimo Gruppo. Tale ultimo accordo, che prevede anche l'opzione per la realizzazione di due ulteriori unità, permette a Fincantieri di annoverare un nuovo prestigioso *brand* nel proprio portafoglio clienti a conferma della capacità del Gruppo di sviluppare in modo flessibile soluzioni all'avanguardia al servizio di ogni segmento ed esigenza della crocieristica moderna. Con riferimento all'area di business delle navi militari, il Gruppo ha acquisito, attraverso la controllata Marinette Marine Corporation, un ordine per la realizzazione di una nuova unità del programma Littoral Combat Ship della classe "Freedom" (LCS 27) a seguito dell'esercizio dell'opzione da parte della US Navy.

Nel **settore Offshore**, come conseguenza delle strategie di diversificazione del business, il Gruppo ha acquisito ordini per la realizzazione di 2 unità *Expedition cruise* rispettivamente per la società armatrice australiana Coral Expedition e per Ponant; quest'ultima sarà la prima unità *Expedition cruise* con propulsione LNG destinata ai viaggi polari realizzata dal Gruppo VARD. A questi si aggiungono gli ordini ricevuti per la realizzazione di 10 unità per le operazioni di pesca, 5 unità per le attività di acquacoltura, 2 traghetti per il trasporto di civili e veicoli e 1 unità *Research expedition*, nave, specializzata nelle attività di ricerca oceanografica, che verrà costruita in collaborazione con il WWF Norvegia.

Nel corso del 2017, il **settore Sistemi, Componenti e Servizi** ha visto la finalizzazione di ordini per euro 573 milioni (rispetto a euro 664 milioni dell'anno precedente).

Il carico di lavoro complessivo del Gruppo al 31 dicembre 2017 è risultato pari a euro 26,1 miliardi, di cui euro 22 miliardi di *backlog* (euro 18,2 miliardi al 31 dicembre 2016) ed euro 4,1 miliardi di *softbacklog* (euro 5,8 miliardi al 31 dicembre 2016) con uno sviluppo delle commesse in portafoglio previsto fino al 2026. Il *backlog* ed il carico di lavoro complessivo garantiscono rispettivamente circa 4,4 e 5,2 anni di lavoro se rapportati ai ricavi sviluppati nell'esercizio 2017.

Al lordo dei consolidamenti, il settore Shipbuilding rappresenta il 92% del *backlog* (90% al 31 dicembre 2016), il settore Offshore il 6% (8% al 31 dicembre 2016) e il settore Sistemi, Componenti e Servizi il 5% (6% al 31 dicembre 2016).

Investimenti

Gli **investimenti** effettuati nel corso del 2017 ammontano a euro 163 milioni, di cui euro 55 milioni in Attività immateriali (euro 31 milioni per progetti di sviluppo) ed euro 108 milioni in Immobili, impianti e macchinari. L'incidenza degli investimenti sui ricavi sviluppati da parte del Gruppo è pari al 3,2% nel 2017 rispetto al 5,1% nel 2016.

Gli investimenti in Immobili, impianti e macchinari effettuati nel corso del 2017 riguardano principalmente le iniziative volte a sostenere la crescita dei volumi di produzione e ad incrementare le condizioni di sicurezza e il rispetto delle normative ambientali all'interno dei siti produttivi. In particolare, sono proseguiti gli interventi relativi all'introduzione di nuovi impianti di sabbatura e verniciatura di manufatti presso il cantiere di Monfalcone e quelli per lo sviluppo di nuove tecnologie. Sono inoltre stati realizzati investimenti relativi all'adeguamento delle aree operative degli stabilimenti ai nuovi scenari di produzione e all'ammodernamento tecnologico delle infrastrutture e delle attrezzature.

Organici

Gli **organici di fine esercizio** sono aumentati da 19.181 unità al 31 dicembre 2016 (di cui 7.939 unità in Italia) a 19.545 unità al 31 dicembre 2017 (di cui 8.314 unità in Italia). Tale variazione è principalmente riconducibile all'incremento delle risorse impiegate nei cantieri italiani del Gruppo a conferma dell'impegno di Fincantieri a perseguire i *target* di crescita previsti nel Piano.

Consegne⁶

Nella tabella che segue sono riportate le consegne previste per le unità in portafoglio per le principali aree di *business*, suddivise per anno.

(numero)	2018	2019	2020	2021	2022	Oltre 2022
<i>Navi da crociera</i>	5	4	5	5	3	4
<i>Militare >40 mt.</i>	7	4	4	5	5	7
<i>Offshore</i>	32	15		1		

Evoluzione prevedibile della gestione

Il nuovo Piano Industriale 2018-2022, presentato al mercato assieme ai consuntivi dell'esercizio 2017, conferma le linee di intervento tracciate nel precedente Piano 2016-2020 e l'obiettivo di consolidare la leadership del Gruppo in tutti i settori a maggior valore aggiunto della cantieristica navale a livello globale, con indicatori economico-finanziari in ulteriore miglioramento.

I ricavi al 2022 sono previsti in crescita in un intervallo compreso fino a circa il 50% rispetto al 2017 mentre è atteso un significativo aumento della profittabilità con EBITDA margin al 2022 previsto tra l'8% ed il 9% dei ricavi (corrispondente ad una crescita dell'EBITDA fino a circa il 100% rispetto al 2017). Sempre nel 2022 è previsto un risultato dell'esercizio *adjusted* tra il 3% ed il 4% dei ricavi.

Il settore Shipbuilding rileva la crescita più significativa sia in termini di volumi che di marginalità, grazie all'entrata a regime della produzione di navi cruise acquisite a prezzi più remunerativi e alla piena operatività dei programmi di rinnovo della flotta della Marina Militare italiana e della commessa per il Ministero della Difesa del Qatar nell'ambito del business delle navi militari. Per supportare la produzione di navi da crociera di grandi dimensioni proseguiranno da un lato lo sviluppo delle sinergie produttive tra i cantieri dedicati alle costruzioni *cruise*, tra cui quello di Tulcea in Romania ormai pienamente integrato nel network produttivo, e dall'altro il rafforzamento del programma degli investimenti nei cantieri italiani al fine di migliorarne significativamente l'efficienza e la sicurezza.

Nel settore Offshore si intensificherà l'azione di diversificazione del business iniziata negli esercizi precedenti per far fronte al rallentamento degli investimenti nel settore Oil & Gas. È prevista, inoltre, un'ulteriore espansione nella fascia di mercato nelle navi *luxury expedition cruise*. Parallelamente, in linea con i trend del mercato, è prevista un'importante crescita dell'*acquaculture & fisheries*. La configurazione produttiva del settore e la capacità di innovazione caratteristica delle aziende del Gruppo consentiranno comunque di cogliere le opportunità che si potranno presentare con la ripresa del mercato dell'Oil & Gas.

Per il settore Sistemi, Componenti e Servizi si prevede lo sviluppo dell'importante backlog acquisito con il contratto per il rinnovo della flotta della Marina Militare italiana e per le attività di post vendita legate alla commessa per il Ministero della Difesa del Qatar. La strategia di riconfigurazione del presidio sulla *value chain* (attraverso l'internalizzazione delle attività ad alto valore aggiunto e l'esternalizzazione delle attività a minor valore) consentirà una sempre maggiore capacità di penetrazione del Gruppo nel business *after sales non captive*.

Il Piano è stato elaborato a parità di perimetro di consolidamento, non tenendo conto né degli effetti collegati all'accordo per l'acquisizione del 50% di STX France né della possibile futura alleanza con Naval Group nel settore della difesa navale.

Andamento dei settori⁷

SHIPBUILDING

(euro/milioni)	31.12.2017	31.12.2016
Ricavi e proventi (*)	3.883	3.246
EBITDA (*)	269	185
EBITDA margin (*) (**)	6,9%	5,7%
Ordini (*)	7.526	5.191
Portafoglio ordini (*)	25.069	20.825
Carico di lavoro (*)	20.238	16.372

Investimenti	90	165
Navi consegnate (numero) (***)	12	13
(*) Al lordo delle elisioni tra i settori operativi (**) Rapporto tra EBITDA e Ricavi e proventi del settore (***) Navi di lunghezza superiore a 40 metri		

Ricavi e proventi

I ricavi del settore Shipbuilding al 31 dicembre 2017 ammontano ad euro 3.883 milioni (euro 3.246 milioni al 31 dicembre 2016) e si riferiscono per euro 2.649 milioni all'area di *business* delle navi da crociera (euro 2.078 milioni al 31 dicembre 2016), per euro 1.212 milioni all'area di *business* delle navi militari (euro 1.156 milioni al 31 dicembre 2016) e per euro 22 milioni alle altre attività (euro 12 milioni al 31 dicembre 2016). L'incremento dei ricavi, pari al 19,6% rispetto al 2016, si è concretizzato quasi interamente nella seconda metà dell'anno ed è principalmente attribuibile alla crescita dei volumi del *business* delle navi da crociera dovuto in particolare alle maggiori dimensioni e al maggior valore delle navi in costruzione; le unità in costruzione nei cantieri italiani del Gruppo al 31 dicembre 2017 sono state 16 (di cui consegnate 5 unità) rispetto alle 15 unità in costruzione al 31 dicembre 2016 (di cui consegnate 5 unità). L'incremento dei ricavi è stato inoltre positivamente influenzato anche dall'avanzamento delle attività relative al programma di rinnovo della flotta della Marina Militare italiana e dall'avvio delle attività di progettazione delle commesse per il Ministero della difesa del Qatar.

EBITDA

L'EBITDA del settore al 31 dicembre 2017 è pari a euro 269 milioni (euro 185 milioni al 31 dicembre 2016), con un EBITDA *margin* pari al 6,9% (5,7% al 31 dicembre 2016), conferma il *trend* positivo iniziato nel 2016 registrando un ulteriore miglioramento legato in particolare alla costruzione di navi cruise più redditizie, alle azioni di miglioramento dei processi di produzione e progettazione e al positivo contributo derivante dall'avanzamento delle attività relative al programma di rinnovo della flotta della Marina Militare italiana.

Consegne

Le navi consegnate nell'esercizio sono 12:

- "Viking Sky" e "Viking Sun", rispettivamente la terza e la quarta di una serie di otto navi da crociera per la società armatrice Viking Ocean Cruises, presso lo stabilimento di Ancona;
- "Majestic Princess", nuova nave della flotta Princess cruise Line, brand del gruppo Carnival, presso lo stabilimento di Monfalcone;
- "Silver Muse", nave da crociera ultra lusso per la società armatrice Silversea Cruises, presso lo stabilimento di Sestri Ponente;
- "Seaside", la prima di due navi da crociera di prossima generazione, per la società armatrice MSC Cruises, presso lo stabilimento di Monfalcone;
- Fregata multiruolo "Rizzo", la sesta unità del programma FREMM per la Marina Militare italiana presso lo stabilimento di Muggiano (La Spezia);
- Sommergibile "Romeo Romei", ultimo di una serie di quattro unità gemelle della classe "Todaro", tipo U212A, per la Marina Militare italiana presso lo stabilimento di Muggiano (La Spezia);
- "Little Rock" (LCS 9) per la US Navy, nell'ambito del programma LCS, presso lo stabilimento statunitense di Marinette (Wisconsin);
- quattro unità ATB (due unità Articulated Tug e due unità Barge) per il trasporto di beni del settore chimico/petroliero, di cui due unità consegnate all'armatore Kirby Corporation e due all'armatore Plains Towing LLC nel cantiere di Sturgeon Bay.

OFFSHORE

(euro/milioni)	31.12.2017	31.12.2016
Ricavi e proventi (*)	943	960
EBITDA (*)	42	51
<i>EBITDA margin</i> (*) (**)	4,4%	5,3%
Ordini (*)	888	1.138
Portafoglio ordini (*)	2.646	2.366
Carico di lavoro (*)	1.418	1.361
Investimenti	37	31
Navi consegnate (numero)	13	13
(*) Al lordo delle elisioni tra i settori operativi (**) Rapporto tra EBITDA e Ricavi e proventi del settore		

Ricavi e proventi

I ricavi del settore Offshore al 31 dicembre 2017 ammontano a euro 943milioni, con un lieve decremento del 1,8% rispetto al 31 dicembre 2016 (euro 960milioni). Tale variazione, in parte influenzata dall'effetto negativo derivante dalla variazione del cambio Corona Norvegese/Euro (euro 3 milioni), è principalmente attribuibile alla riduzione delle attività produttive per il calo della domanda di mezzi offshore, con particolare riferimento ai cantieri della Norvegia e del Brasile. Nel 2017 si è tuttavia assistito ad una progressiva crescita dei volumi nei siti di VARD in Vietnam e Romania grazie alla prosecuzione delle azioni di diversificazione del business per far fronte al rallentamento del mercato dell'Oil&Gas.

EBITDA

Il settore Offshore presenta un EBITDA al 31 dicembre 2017 pari a euro 42 milioni rispetto a euro 51 milioni al 31 dicembre 2016, con una marginalità del 4,4% rispetto al 5,3% nel 2016. Le azioni di diversificazione del business hanno positivamente influenzato la marginalità che risente ancora della crisi del settore Oil&Gas con il conseguente calo dei volumi in Norvegia e Brasile.

Consegne

Nell'esercizio sono state consegnate 13 navi:

- l'unità "Skandi Buzios" consegnata presso il cantiere di Vard Søviknes (Norvegia) alla società armatrice Techdof Brasil;
- l'unità "Far Superior" consegnata presso il cantiere di Vard Vung Tau (Vietnam) alla società armatrice Farstad Shipping;
- l'unità "Skandi Vinland" consegnata presso il cantiere di Vard Langsten (Norvegia) alla società armatrice DOF;
- otto unità MCV ("Module Carrier Vessel"), di cui due consegnate presso il cantiere di Vard Braila (Romania) alla società armatrice Kazmortransflot e sei consegnate presso i cantieri di Vard Vung Tau (Vietnam) e Vard Tulcea (Romania) alla società armatrice Topaz Energy and Marine;
- una unità LPG Carrier consegnata presso il cantiere di Vard Promar (Brasile) alla società armatrice Transpetro;

- una unità OSCV ("Offshore Subsea Construction Vessel") consegnata presso il cantiere di Vard Søviknes (Norvegia) alla società armatrice Kreuz Subsea.

SISTEMI, COMPONENTI E SERVIZI

(euro/milioni)	31.12.2017	31.12.2016
Ricavi e proventi (*)	558	495
EBITDA (*)	64	62
<i>EBITDA margin</i> (*) (**)	11,5%	12,5%
Ordini (*)	573	664
Portafoglio ordini (*)	1.973	1.742
Carico di lavoro (*)	1.186	1.155
Investimenti	9	8
Motori prodotti in officina (numero)	31	45
(*) Al lordo delle elisioni tra i settori operativi (**) Rapporto tra EBITDA e Ricavi e proventi del settore		

Ricavi e proventi

I ricavi del settore Sistemi, Componenti e Servizi al 31 dicembre 2017 ammontano a euro 558milioni, con un incremento del 12,7% rispetto all'anno precedente (euro 495 milioni). Tale variazione è in gran parte dovuta a un aumento dei volumi di cabine e aree pubbliche realizzate internamente al Gruppo a supporto principalmente del business delle navi da crociera. Si segnalano in crescita anche i volumi relativi alle attività di assistenza post vendita trainati dallo sviluppo dell'importante carico di lavoro acquisito per il rinnovo della flotta della Marina Militare italiana.

EBITDA

L'EBITDA del settore al 31 dicembre 2017 ammonta a euro 64 milioni con un *EBITDA margin* pari al 11,5%, in diminuzione rispetto al 12,5% dello scorso anno prevalentemente a causa della modifica del mix di prodotti e servizi venduti nell'esercizio rispetto all'anno precedente.

ALTRE ATTIVITÀ

(euro/milioni)	31.12.2017	31.12.2016
Ricavi e proventi	-	-
EBITDA	(34)	(31)
<i>EBITDA margin</i>	<i>n.a.</i>	<i>n.a.</i>
Investimenti	27	20
n.a. non applicabile		

Le Altre attività includono principalmente i costi di Corporate per le attività di indirizzo, controllo e coordinamento che non sono allocati agli altri settori.

Altre informazioni

Altri eventi significativi del periodo

In data 20 febbraio 2017 Fincantieri e Ferretti Group hanno annunciato di aver firmato un accordo di collaborazione ad ampio raggio, con l'obiettivo di sviluppare sinergie industriali e commerciali tra due aziende italiane *leader* mondiali nei rispettivi comparti. Il protocollo d'intesa si riferisce sia al settore difesa e sicurezza che a quello della cantieristica da diporto.

In data 22 febbraio 2017 Fincantieri, China State Shipbuilding Corporation (CSSC) e Carnival Corporation & plc, hanno firmato un *Memorandum of Agreement* (MoA) vincolante per la costruzione di due navi da crociera, e ulteriori quattro in opzione, che saranno le prime unità di questo genere mai realizzate in Cina per il mercato cinese. Le parti hanno firmato il MoA per conto della *joint venture* tra Fincantieri e CSSC Cruise Technology Development Co., Ltd, della *joint venture* tra Carnival Corporation e CSSC, e del cantiere di Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co., Ltd (SWS).

In data 27 febbraio 2017 il Ministro dell'Interno Marco Minniti e il Presidente di Fincantieri Giampiero Massolo, in presenza anche dell'Amministratore delegato Giuseppe Bono, hanno sottoscritto, presso la sede del Ministero a Roma, il Protocollo Quadro Nazionale di Legalità, finalizzato alla prevenzione dei tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata. L'accordo, facendo tesoro dell'esperienza maturata nel tempo con i diversi protocolli sottoscritti dall'azienda a livello locale, rappresenta un fondamentale traguardo che unifica a livello nazionale le procedure per le verifiche antimafia sulle imprese operanti in appalto e subappalto presso tutte le sedi del Gruppo Fincantieri.

In data 24 marzo 2017 la Società ha annunciato la conclusione dell'offerta pubblica finalizzata all'acquisto delle azioni di VARD (Offerta) con adesioni pari a n. 215.946.242 (18,3% delle azioni emesse). A seguito dell'Offerta e degli acquisti di azioni di VARD effettuati presso la Borsa di Singapore durante il periodo dell'Offerta, alla data del 24 marzo 2017, il totale delle azioni di VARD detenute direttamente o indirettamente, controllate o oggetto di accordo di acquisto da parte di Fincantieri O&G, risulta essere pari a n. 878.523.910 azioni, corrispondenti al 74,45% del capitale sociale di VARD. Il controvalore pagato per le azioni oggetto dell'Offerta portate in adesione è stato pari a SGD 51.827.098,08 (pari ad euro 34.281.715,89 al tasso di cambio del 24 marzo 2017) mentre quello pagato per le azioni di VARD acquistate sul mercato presso la Borsa di Singapore (al netto dei costi di intermediazione, di *clearing* e delle imposte applicabili) è stato pari a SGD 1.465.536,00 (pari ad euro 969.398,07 al tasso di cambio del 24 marzo 2017). Successivamente alla data di conclusione dell'Offerta, Fincantieri O&G ha ulteriormente incrementato la propria quota di partecipazione in VARD portandola al 79,74% del capitale al 31 dicembre 2017, grazie ad una serie di acquisizioni effettuate nel corso della seconda parte del semestre. L'incremento della quota di partecipazione in VARD, passata dal 55,63% al 79,74% del capitale, non modifica l'area di consolidamento del Gruppo Fincantieri in quanto VARD era già consolidata integralmente.

In data 19 maggio 2017 Fincantieri ha firmato l'accordo di compravendita per l'acquisizione del 66,66% del capitale di STX France dal suo attuale azionista STX Europe AS. L'accordo prevede un prezzo di acquisto per la quota oggetto dell'operazione di 79,5 milioni di euro, che la Società pagherà tramite risorse finanziarie disponibili. Il *closing* sarà soggetto alle consuete condizioni previste per questo tipo di operazioni ed al mancato esercizio da parte dello Stato francese del diritto di prelazione sulle azioni oggetto di cessione da STX Europe AS. Lo Stato Francese ha poi esercitato tale diritto in data 27 luglio 2017.

In data 29 maggio 2017 Fincantieri ed Eni hanno firmato un *Memorandum of Understanding* per collaborare nell'ambito della Ricerca & Sviluppo, dei sistemi energetici e, in particolare, della catena per la valorizzazione del gas naturale. Le intese, dal contenuto fortemente innovativo e di particolare importanza industriale, sono volte allo studio di progetti per lo sviluppo sostenibile e al sostegno dell'utilizzo del gas per trasporto.

In data 31 maggio 2017 Fincantieri ha firmato una lettera di intenti con China State Shipbuilding Corporation e il distretto di Baoshan della città di Shanghai, volto alla creazione di un parco industriale, dedicato principalmente alle

attività crocieristiche, cantieristiche e marittime, nell'ambito dello sviluppo di tali comparti avviato dalla Cina.

In data 4 luglio 2017 Fincantieri e GE Power hanno raggiunto un significativo traguardo per lo sviluppo congiunto di un innovativo sistema di controllo delle emissioni, volto alla riduzione dell'inquinamento nel settore marittimo. La nuova soluzione porta il nome di "Shipboard Pollutant Removal System" (Shipboard PRS), e sarà funzionale all'abbattimento delle emissioni in conformità con le più stringenti direttive MARPOL (MARitime POLLution - inquinamento marino) che saranno effettive entro il 2020.

In data 20 luglio 2017, Fincantieri e Mapei, società *leader* nel settore della chimica per l'industria delle costruzioni, con un ramo specializzato nei prodotti per la cantieristica navale, hanno firmato un accordo di collaborazione strategica in materia di ricerca e innovazione. Attraverso questa partnership Fincantieri si pone gli obiettivi di ottimizzare i tempi di posa, ridurre i pesi di alcuni dei materiali impiegati, di migliorare l'abbattimento acustico mediante l'utilizzo di prodotti specifici, di sviluppare e ampliare l'utilizzo di prodotti adesivi in alcune applicazioni della costruzione navale; inoltre Mapei intende perseguire progetti che possano portare a soluzioni sfruttabili nel proprio ambito operativo.

In data 27 settembre 2017 è stato raggiunto un accordo di cooperazione tra il Governo italiano ed il Governo francese che porterà alla creazione di un *leader* globale della cantieristica civile e militare e che vede protagonisti Naval Group e Fincantieri. Con tale accordo i due Governi hanno inoltre definito la struttura dell'azionariato di STX France, che prevede la partecipazione sia di Naval Group che di Fincantieri.

In data 30 ottobre 2017, Fincantieri S.p.A. ha dato avvio al programma di acquisto di azioni proprie a servizio del piano di incentivazione denominato "Performance Share Plan 2016 - 2018" della Società da effettuarsi ai sensi dell'art. 5 del Regolamento (UE) n. 596/2014, nel rispetto della delibera dell'Assemblea degli Azionisti della Società del 19 maggio 2017. Il programma si è concluso in data 30 novembre 2017 con l'acquisto di n. 4.706.890 azioni proprie Fincantieri (pari allo 0,28% del Capitale sociale) per un controvalore di euro 5,2 milioni.

In data 13 novembre 2017 la controllata Fincantieri Oil & Gas S.p.A. ("Fincantieri O&G") ha presentato a Vard Holdings Limited ("Vard") una proposta di *delisting* della stessa ("Proposta") tramite una procedura di *voluntary delisting* ("delisting") dal Main Board della Singapore Exchange Securities Trading Limited (the "SGX-ST"). La proposta è stata valutata dal Consiglio di Amministrazione di Vard che ha deliberato di richiedere alla SGX-ST l'approvazione del *delisting* e di convocare a tempo debito l'assemblea straordinaria dei soci (l'"Assemblea") al fine di richiedere l'approvazione assembleare del *delisting* (la "Delibera Assembleare"). Il *delisting* è condizionato (i) all'assenso di SGX-ST alla richiesta di *delisting* presentata da Vard e (ii) all'approvazione della Delibera Assembleare da parte di una maggioranza di almeno il 75%, ed alla mancata votazione contraria da parte del 10% o più, del numero totale di azioni detenute dagli azionisti presenti all'Assemblea e votanti. Al verificarsi delle condizioni sopra descritte, Fincantieri O&G farà un'offerta per tutte le azioni ordinarie di Vard, non già detenute e controllate da, o soggette ad accordo per l'acquisto da parte di, Fincantieri O&G stessa, le sue collegate ed i loro rappresentanti ("Exit Offer"). In base alla *Exit Offer*, Fincantieri O&G offrirà agli azionisti di Vard SGD 0,25 in contanti per ogni azione consegnata in accettazione dell'offerta, per un esborso massimo di SGD 60.943.572,50 (pari a circa euro 38.500.000 al cambio attuale) in caso di piena adesione. L'offerta sarà finanziata tramite risorse finanziarie disponibili.

In data 1 dicembre 2017 Naval Group e Fincantieri, con il forte sostegno dei governi di Francia e Italia, combinando le loro competenze hanno dichiarato di aver presentato al governo del Canada una soluzione "pronta all'uso" e già *well proven*, basata sul progetto della fregata FREMM, per la fornitura di 15 navi da combattimento di superficie alla Royal Canadian Navy. Se l'offerta fosse accettata, la costruzione delle future fregate inizierebbe a breve in Canada presso il cantiere Irving Shipbuilding, massimizzando così la partecipazione industriale canadese attraverso uno specifico ed esaustivo trasferimento di tecnologia, e con l'integrazione dei fornitori canadesi nelle *supply chain* globali delle due società.

Principali eventi successivi al 31 dicembre 2017

In data 17 gennaio 2018 Fincantieri ha firmato un protocollo di collaborazione con la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia e le organizzazioni sindacali Cgil, Cisl e Uil volto a realizzare una serie di iniziative finalizzate a favorire i processi di collocazione lavorativa, stimolare l'occupazione locale, soprattutto quella giovanile, contribuendo così allo sviluppo socio-economico del territorio regionale.

In data 2 febbraio 2018 Fincantieri, tramite la propria controllata Fincantieri Europe S.p.A., ha sottoscritto con lo Stato francese, rappresentato dall'*Agence des Participations de l'Etat* (APE), l'accordo di compravendita per l'acquisizione del 50% del capitale di STX France. La firma avviene a valle della risoluzione del *Share Purchase Agreement* siglato da Fincantieri e STX Europe AS il 19 maggio scorso, a seguito dell'esercizio del diritto di prelazione sul totale del capitale di STX France da parte dello Stato francese in data 28 luglio 2017, nonché della firma del *Share Purchase Agreement* tra lo Stato francese ed STX Europe. L'acquisizione da parte di Fincantieri sarà soggetta al *closing* della transazione tra lo Stato francese ed STX Europe, oltre alle consuete condizioni previste per questo tipo di operazioni. Per Fincantieri, l'accordo prevede un prezzo di acquisto per la quota oggetto dell'operazione di 59,7 milioni di euro, pagabili tramite risorse finanziarie disponibili. Al *closing* dell'operazione verranno altresì firmati i patti parasociali tra gli azionisti ed il contratto di prestito a Fincantieri dell'1% del capitale azionario di STX France.

In data 19 febbraio 2018 la US Navy ha assegnato alla controllata statunitense di Fincantieri, Marinette Marine, un contratto del valore di 15 milioni di dollari per sviluppare lo studio di una versione customizzata del suo progetto FREMM per le nuove fregate multiruolo di futura generazione del programma FFG(X).

In data 5 marzo 2018 Fincantieri e il Gruppo Grimaldi hanno firmato una lettera di intenti per il programma di allungamento e trasformazione dei *cruise ferry* "Cruise Roma" e "Cruise Barcelona".

In data 6 marzo 2018 Fincantieri e Viking hanno annunciato di aver raggiunto un accordo per ulteriori 6 navi, che porterebbero a un totale di 16 il numero complessivo di unità costruite in partnership dalle due società, estendendo l'orizzonte della collaborazione fino al 2027.

Nella medesima data VARD ha firmato il contratto per la progettazione e costruzione di due ulteriori navi da crociera di lusso di piccole dimensioni per l'armatore francese PONANT.

PIANO INDUSTRIALE 2018-2022

Il Consiglio di Amministrazione in data odierna ha inoltre approvato il Piano Industriale 2018-2022, sviluppato a parità di perimetro rispetto al Piano precedente e, pertanto, non comprendente il consolidamento di STX France.

In coerenza e continuità con gli obiettivi definiti nel Piano Industriale precedente, il Gruppo intende proseguire nel rafforzamento della propria leadership nei settori ad alto valore aggiunto della cantieristica attraverso:

- una crescita solida e diversificata, anche in termini di portafoglio prodotto/cliente nei settori *core*;
- un incremento di redditività finalizzato a supportare la crescita organica del Gruppo ed a consentire un ritorno agli Azionisti

Shipbuilding

Il *trend* di crescita dei crocieristi a livello globale continua a fornire supporto alle prospettive del settore crociere del

Gruppo. Rispetto al Piano precedente, infatti, trovano riconferma le prospettive di questo segmento turistico, con un numero di crocieristi atteso nel 2030 pari ad oltre 49 milioni (contro i 25,8 milioni del 2017), corrispondente ad un tasso di crescita annuale del 5,1%.

Queste aspettative trovano conferma nelle strategie degli armatori, che hanno avviato ingenti programmi di *newbuilding* destinati in particolare ai mercati emergenti, per anticipare la domanda e posizionarsi favorevolmente. Di conseguenza, la sostanziale saturazione della capacità del settore cantieristico del *cruise* fino al 2022 sta avendo, e continuerà ad avere, un effetto positivo sui prezzi di mercato.

In tale contesto, la crescita dei ricavi del settore crociere del Gruppo sarà trainata sia dai nuovi ordinativi che dall'implementazione dell'importante carico di lavoro già acquisito, con oltre il 90% dei ricavi di Piano già coperto da contratti e MOA.

Il previsto aumento dei ricavi è anche funzione della composizione del portafoglio ordini, oltre al semplice ammontare dello stesso. Quest'ultimo, infatti, è caratterizzato sia da un trend di crescita del prezzo per letto basso che da una maggiore presenza di navi da crociera di grandi dimensioni (oltre le 140 mila tonnellate di stazza); la combinazione di questi due fattori permetterà lo sviluppo di progetti innovativi a più elevato valore contrattuale. In aggiunta a questo, il Gruppo costruirà un maggior numero di navi appartenenti alla fascia *luxury-niche* (segmento in forte espansione) che, pur di dimensioni ridotte, sono maggiormente redditizie.

Al fine di sviluppare al meglio il *backlog*, Fincantieri intende ottimizzare la capacità produttiva dei siti italiani e del sistema di indotto, nonché fare leva sulle significative sinergie di produzione con i cantieri rumeni di Vard, in particolare attraverso il maggiore utilizzo del cantiere di Tulcea a supporto del network produttivo italiano per ridurre il sovraccarico che si andrebbe altrimenti a generare.

Per quanto riguarda il settore militare, Fincantieri proseguirà il completamento del piano di rinnovamento della Marina Militare Italiana (con consegne previste fino al 2026), del programma LCS in essere per la US Navy (consegne fino al 2025, se esercitate tutte le opzioni), e porterà a pieno regime le attività di costruzione per la Marina del Qatar (consegne fino al 2024).

Facendo leva sulla propria consolidata capacità di esportare prodotti *well-proven*, nonché di sviluppare nuovi *concept*, il Gruppo intende perseguire una strategia di espansione, partecipando ai bandi di Marine estere (quali il SEA 5000 australiano ed FFG(X) della Marina americana, nei quali è già coinvolto), nel contesto di una prevista crescita della domanda per nuovi mezzi navali a livello globale.

In termini di marginalità, i principali driver del segmento Shipbuilding nel periodo di Piano saranno:

- un elevato numero di navi da crociera basate su modelli già realizzati (cosiddette ripetute), rispetto a navi prototipo, con un impatto positivo sulla marginalità per i minori costi di sviluppo e di realizzazione. In particolare, su 24 navi previste in consegna nel periodo di Piano, solo 3 di queste sono prototipi.
- la prosecuzione del trend di miglioramento del *pricing* delle navi da crociera in consegna, con conseguente incremento del ricavo medio per *lower berth* (letto basso): questa tendenza risulta in miglioramento anche rispetto a quanto previsto nel precedente Piano.
- un incremento a fine Piano dei ricavi da navi militari sul totale dei ricavi Shipbuilding.

Offshore

Nel segmento Offshore, la persistente crisi del mercato *Oil & Gas*, determinato dalle dinamiche del settore, ha continuato a mantenere bassi i programmi di spesa da parte delle società di esplorazione e produzione petrolifera che, anzi, hanno proseguito gli sforzi di riduzione costi. Tutto ciò è riflesso in uno scenario di domanda sfavorevole di mezzi

PSV (Platform Supply Vessel) e AHTS (Anchor Handling Tug Supply), caratterizzato da un eccesso di offerta, dovuto oltre al calo del prezzo del petrolio, anche al rinvio dei progetti di perforazione.

Pur ravvisandosi nel medio/lungo periodo una ripresa degli investimenti nel settore E&P, il Gruppo intende proseguire con le azioni di rafforzamento e diversificazione già messe in atto nel Piano precedente.

In particolare:

- valorizzazione delle competenze acquisite sui mezzi a più alto valore aggiunto nell'ambito delle Navi Offshore, per affermarsi in altri segmenti del mercato *Oil & Gas*, perseguendo un approccio *tender driven*;
- diversificazione di mercato e di prodotto facendo leva su competenze e relazioni già esistenti in Vard (e.g. *expedition cruise*, acquacoltura, eolico *offshore*), anche grazie all'avvenuta ri-focalizzazione dei siti produttivi (Norvegia, Romania, Brasile, Vietnam), nonché partecipazione in selezionate opportunità nel settore militare perseguibili nei paesi dove il gruppo vanta una presenza diretta.

Sistemi, Componenti e Servizi

Nel settore Sistemi, Componenti e Servizi, il Gruppo continuerà a crescere nei segmenti tradizionali dei componenti e del post vendita militare, attraverso lo sviluppo del carico di lavoro acquisito, l'aumento del business *non-captive* e l'ampliamento dell'offerta di prodotti.

Facendo leva sull'internalizzazione delle aree di business delle cabine e dei sistemi integrati, il Gruppo intende portare avanti ulteriori iniziative di *insourcing* in segmenti di business ad alto valore aggiunto e che rappresentano forniture critiche per le navi, come ad esempio le "aree pubbliche" (queste ultime passeranno dal 13% delle forniture a circa il 27%, nell'orizzonte di piano).

Inoltre, lo sviluppo dei servizi di assistenza post vendita su tutte le aree di business internalizzate e da internalizzare sarà esteso anche ad altri settori ed in particolare quello *cruise*.

Obiettivi consolidati di medio termine

Per il 2018 si prevedono i seguenti risultati:

- Ricavi: +3-6% rispetto al 2017
- Margine EBITDA: circa 7,5%
- Indebitamento finanziario netto: tra euro 0,4 ed euro 0,6 miliardi
- Margine Utile netto *adjusted*: tra 1,8% e 2,0%

Per il 2020 si definiscono i seguenti obiettivi:

- Ricavi: +18-20% rispetto al 2018
- Margine EBITDA: circa 8%
- Indebitamento finanziario netto: tra euro 0,2 ed euro 0,4 miliardi
- Margine Utile netto *adjusted*: tra 2,0% e 3,0%

Per il 2022 si definiscono i seguenti obiettivi:

- Ricavi: +17-21% rispetto al 2020
- Margine EBITDA: tra 8,0% e 9,0%
- Indebitamento finanziario netto: tra euro 0 ed euro 0,1 miliardi

- Margine Utile netto *adjusted*: tra 3,0% e 4,0%

DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA

Il Consiglio di Amministrazione nella seduta odierna ha approvato la Dichiarazione non Finanziaria al 31 dicembre 2017 redatta ai sensi del D. Lgs. del 30 dicembre 2016, n. 254 riguardante la comunicazione di informazioni di carattere non finanziario e in materia di diversità di imprese e gruppi di grandi dimensioni.

L'approvazione di tale documento conferma l'impegno della Società per il rispetto e la promozione dei diritti umani, dei diritti del lavoro, dell'ambiente, della trasparenza e della lotta alla corruzione, della salute e sicurezza delle attività aziendali, dei diritti di tutti gli *stakeholders*, della responsabilità di prodotto e dell'innovazione dello stesso.

La Dichiarazione non Finanziaria di Fincantieri per l'anno 2017 sarà messa a disposizione del pubblico nei termini e con le modalità previsti dalla normativa vigente.

ASSEMBLEA ORDINARIA E STRAORDINARIA

Il Consiglio di Amministrazione ha convocato l'Assemblea ordinaria e straordinaria degli Azionisti, in unica convocazione, per il giorno 11 maggio 2018, per deliberare sui seguenti argomenti:

- in sede ordinaria: (i) approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2017 e presentazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2017 nonché della Dichiarazione non Finanziaria al 31 dicembre 2017, redatta ai sensi del D. Lgs. del 30 dicembre 2016, n. 254; (ii) approvazione della destinazione dell'utile di esercizio e della distribuzione del dividendo; (iii) approvazione di un piano di assegnazione gratuita di azioni per il *management* di Fincantieri denominato "*Performance Share Plan 2019-2021*" (il "*Piano*"); (iv) autorizzazione all'acquisto ed alla disposizione di azioni proprie previa revoca della precedente autorizzazione assembleare; e (v) deliberazione non vincolante sulla prima sezione della Relazione sulla Remunerazione ai sensi dall'art. 123-ter, comma 6, del TUF;
- in sede straordinaria: emissione di massime 25.000.000 azioni ordinarie prive di valore nominale, aventi le stesse caratteristiche delle azioni ordinarie in circolazione, a servizio del *Performance Share Plan 2019-2021*, da attribuire al *management* della Società e/o delle sue controllate, ai sensi dell'art. 2349 del codice civile.

L'avviso di convocazione e la documentazione relativa ai singoli punti all'ordine del giorno, ivi incluse la Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari e la Relazione sulla remunerazione, saranno messi a disposizione del pubblico nei termini e con le modalità previste dalla normativa vigente.

Parte ordinaria

Approvazione del Bilancio

Per quanto attiene al progetto del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2017, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di proporre all'Assemblea degli Azionisti l'approvazione dello stesso, che chiude con un utile di Euro 119.271.716,26.

Destinazione dell'utile di esercizio e distribuzione del dividendo

Relativamente all'utile risultante dal bilancio di esercizio della Società al 31 dicembre 2017 pari ad Euro

119.271.716,26, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di proporre all'Assemblea degli Azionisti:

i) la destinazione dell'utile netto dell'esercizio 2017, pari ad Euro 119.271.716,26, come segue:

- a riserva legale il 5% dell'utile netto d'esercizio,
- alla distribuzione in favore degli Azionisti di un dividendo di Euro 1 centesimo per ciascuna delle azioni che risulteranno in circolazione alla data di stacco cedola (21 maggio 2018), escluse le azioni proprie in portafoglio a quella data. Il valore complessivo dell'ammontare dei dividendi, tenuto conto delle azioni in circolazione alla data del 27 marzo 2018 (n.1.687.412.180), è stimato in Euro 16.874.121,80;
- la residua parte a riserva straordinaria.

ii) di mettere in pagamento, al lordo delle ritenute di legge, il dividendo di 1 centesimo di Euro per azione a partire dal 23 maggio 2018, con stacco della cedola n. 1 fissato al 21 maggio 2018 e "record date" (data di legittimazione al pagamento del dividendo stesso, ai sensi dell'art. 83-terdecies del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 e dell'art. 2.6.6, comma 2, del Regolamento dei Mercati organizzati e gestiti da Borsa Italiana S.p.A.) il 22 maggio 2018".

Performance Share Plan 2019-2021

Il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di sottoporre all'approvazione dell'Assemblea ordinaria, ai sensi dell'art. 114-bis del TUF, l'adozione del *Performance Share Plan 2019-2021* che si pone in un'ottica di continuità con il precedente piano di incentivazione *Performance Share Plan 2016-2018*.

Così facendo la Società intende pertanto manifestare, sin d'ora, la propria volontà di forte incentivazione e fidelizzazione del *management*, con l'obiettivo di motivare la *performance* del medesimo all'interno di Fincantieri ed il raggiungimento degli obiettivi strategici della stessa.

Il Piano è articolato in tre cicli, ciascuno di durata triennale, e prevede l'assegnazione gratuita, a favore di un numero massimo complessivo di 65 beneficiari, di diritti a ricevere gratuitamente fino a massime n. 25.000.000 di azioni ordinarie di Fincantieri prive di valore nominale in funzione del raggiungimento di specifici obiettivi di *performance* relativamente ai trienni 2019-2021 (1° ciclo), 2020-2022 (2° ciclo) e 2021-2023 (3° ciclo).

I beneficiari saranno individuati dal Consiglio di Amministrazione all'interno delle seguenti categorie: Presidente del Consiglio di Amministrazione qualora dotato di deleghe esecutive, Amministratore Delegato, Direttore Generale, Dirigenti con Responsabilità Strategiche, Dirigenti con Primarie Responsabilità della Società e altre risorse chiave del Gruppo individuate dal Consiglio di Amministrazione su proposta dell'Amministratore Delegato e sentito, per quanto di competenza, il Comitato per la Remunerazione.

Gli obiettivi principali del Piano sono: (i) migliorare l'allineamento degli interessi dei beneficiari a quelli degli azionisti, legando la remunerazione del *management* a specifici obiettivi di *performance*, il cui raggiungimento è strettamente collegato al miglioramento della *performance* della Società ed alla crescita del valore della stessa nel lungo termine, e (ii) supportare la capacità di *retention* delle risorse chiave, allineando la politica di remunerazione della Società alle migliori prassi di mercato, che tipicamente prevedono strumenti di incentivazione a lungo termine.

Per il 1° Ciclo (2019-2021) gli obiettivi di *performance* sono (1) l'EBITDA; (2) il *Total Shareholder Return* ("TSR") rispetto sia all'indice FTSE *Italia All Share* (modificato escludendo le società che svolgono prevalentemente o esclusivamente l'attività bancaria, assicurativa o di gestione del risparmio) che ad un *Peer group* internazionale specificamente individuato; e (3) un obiettivo di sostenibilità basato sull'indice di sostenibilità, che consente di misurare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità di cui l'azienda si è dotata, coniugati e/o in aggiunta a quelli

della *performance* economica finanziaria, al fine di allinearsi alle *best practices* europee ed alle crescenti aspettative della comunità finanziaria sullo sviluppo sostenibile.

Gli obiettivi di *performance* per il 2° ed il 3° ciclo del Piano saranno individuati al momento dell'assegnazione dei relativi diritti.

Il Piano prevede per tutti i beneficiari un periodo di maturazione indicativamente triennale (c.d. periodo di *vesting*) nonché un periodo di *lock-up* per i membri del Consiglio di Amministrazione ed i Dirigenti con Responsabilità Strategica su un numero di azioni almeno pari al 20% del numero di azioni nette consegnate. Il Piano prevede inoltre clausole di *claw-back*.

Il Piano prevede che le azioni siano attribuite ai beneficiari, alternativamente e a discrezione del Consiglio di Amministrazione, tenendo conto delle specifiche esigenze di esecuzione del Piano medesimo, tramite attribuzione di azioni proprie rivenienti da acquisti effettuati ai sensi degli artt. 2357 e 2357-ter del codice civile ovvero attraverso l'attribuzione gratuita di azioni ordinarie emesse ai sensi dell'art. 2349 del codice civile.

Per ulteriori informazioni sui contenuti del Piano si rinvia al Documento Informativo redatto ai sensi dell'articolo 84-bis del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 ("Regolamento Emittenti"), che sarà messo a disposizione del pubblico nei termini previsti dalla normativa vigente.

Autorizzazione all'acquisto e alla disposizione di azioni proprie

Il Consiglio ha altresì approvato di sottoporre all'Assemblea ordinaria una proposta di autorizzazione all'acquisto ed alla disposizione di azioni proprie, previa revoca della precedente autorizzazione assembleare del 19 maggio 2017.

In ossequio a tale autorizzazione e a quanto già comunicato al mercato, la Società, in data 25 ottobre 2017, ha dato avvio al programma di acquisto di azioni proprie al servizio del piano di incentivazione *Performance Share Plan 2016-2018* che si è concluso in data 4 dicembre 2017 ed al termine del quale la Società ha acquistato n. 4.706.890 azioni proprie rappresentative dello 0,28% delle azioni rappresentanti il capitale sociale della Società.

L'autorizzazione all'acquisto ed alla disposizione di azioni proprie viene disposta per le seguenti finalità: (i) a servizio dei piani di incentivazione azionaria approvati dalla Società o da società dalla stessa controllate; (ii) soddisfare obblighi derivanti da eventuali strumenti di debito convertibili in strumenti azionari; (iii) costituire un magazzino titoli per alienare, disporre e/o utilizzare le azioni proprie, in coerenza con le linee strategiche che la Società intende perseguire, nell'ambito di operazioni straordinarie; (iv) operare sul mercato in un'ottica di investimento di medio e lungo termine, anche per costituire partecipazioni durature o nell'ambito di operazioni connesse alla gestione corrente, ovvero ridurre il costo medio del capitale della Società o comunque cogliere opportunità di massimizzazione del valore del titolo che possano derivare dall'andamento del mercato; e (v) effettuare attività di sostegno della liquidità del mercato.

L'autorizzazione all'acquisto viene richiesta per un periodo di diciotto mesi a decorrere dalla data della relativa delibera assembleare, per un ammontare massimo di azioni non superiore alla quinta parte del capitale sociale della Società, corrispondente a un potenziale esborso massimo stimato in circa Euro 485 milioni, tenuto conto dell'attuale quotazione delle azioni Fincantieri. L'autorizzazione alla disposizione è richiesta senza limiti temporali.

Gli acquisti e gli atti di disposizione delle suddette azioni potranno essere effettuati con le modalità e nel rispetto delle condizioni previste dalla normativa, anche comunitaria, vigente e delle prassi di mercato ammesse ed in particolare gli acquisti dovranno essere effettuati ad un prezzo che non si discosti in diminuzione o in aumento per più del 10% rispetto al prezzo di riferimento rilevato sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A. nella seduta di borsa precedente ogni singola operazione.

Si segnala che, ad oggi, la Società detiene n. 4.706.890 azioni proprie, rappresentative dello 0,28% delle azioni rappresentanti il capitale sociale della Società. Le società dalla stessa controllate non detengono azioni della Società.

I dettagli della proposta relativa all'autorizzazione all'acquisto ed alla disposizione di azioni proprie sono contenuti nella Relazione illustrativa predisposta dal Consiglio di Amministrazione ai sensi dell'art. 125-ter del TUF e dell'art. 73 del Regolamento Emittenti, che sarà messa a disposizione del pubblico nei termini e con le modalità previsti dalla normativa vigente.

Parte straordinaria

Emissione di nuove azioni ordinarie a servizio del "Performance Share Plan 2019-2021"

Il Consiglio ha altresì deliberato di sottoporre all'Assemblea straordinaria l'emissione, anche in più *tranches*, entro il termine del 31 dicembre 2024, ai sensi dell'art. 2349 del Codice Civile, di massime n. 25.000.000 di azioni ordinarie, prive di valore nominale, da attribuire gratuitamente, senza incremento del capitale sociale, al *management* della Società e/o delle sue controllate a servizio del piano di incentivazione denominato "Performance Share Plan 2019-2021".

La proposta sottoposta all'approvazione dell'Assemblea straordinaria è finalizzata a garantire alla Società uno strumento flessibile, idoneo a sfruttare appieno i meccanismi di remunerazione previsti dal predetto piano in attuazione della Politica sulla Remunerazione della Società.

L'Assemblea è chiamata, altresì, a deliberare la coerente modifica dello Statuto sociale.

Per ulteriori informazioni in merito alla proposta relativa all'emissione di massime n. 25.000.000 di azioni ordinarie da attribuire ai beneficiari del piano ai sensi dell'art. 2349 cod. civ., si rinvia alla Relazione illustrativa predisposta dal Consiglio di Amministrazione ai sensi dell'art. 125-ter del TUF e dell'art. 72 del Regolamento Emittenti, che sarà messa a disposizione del pubblico nei termini e con le modalità previsti dalla normativa vigente.

* * *

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

* * *

Il presente comunicato stampa è a disposizione del pubblico presso la sede sociale, nonché sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Investor Relations - Bilanci e Relazioni" e sul meccanismo di stoccaggio centralizzato denominato eMarket STORAGE accessibile dal sito www.emarketstorage.com.

* * *

DISCLAIMER

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

dati previsionali nei termini e con le modalità previsti dalla normativa vigente.

* * *

I risultati del 2017 verranno illustrati alla comunità finanziaria durante una conference call che si svolgerà mercoledì 28 marzo 2018, alle ore 9:00 CEST.

Per partecipare alla conferenza occorrerà collegarsi ai seguenti numeri telefonici:

Italia +39 028020911

Regno Unito +44 1212818004

Stati Uniti +1 7187058796

Hong Kong +852 58080984 poi digitare *0

Le Slide di presentazione saranno rese disponibili alla pagina web www.fincantieri.com sezione Investor Relations 10 minuti prima dell'inizio della conferenza.

* * *

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

* * *

Fincantieri è uno dei più importanti complessi cantieristici al mondo e il primo per diversificazione e innovazione. È leader nella progettazione e costruzione di navi da crociera e operatore di riferimento in tutti i settori della navalmeccanica ad alta tecnologia, dalle navi militari all'offshore, dalle navi speciali e traghetti a elevata complessità ai mega-yacht, nonché nelle riparazioni e trasformazioni navali, produzione di sistemi e componenti e nell'offerta di servizi post vendita.

Il Gruppo, che ha sede a Trieste, in oltre 230 anni di storia della marineria ha costruito più di 7.000 navi. Con oltre 19.500 dipendenti, di cui oltre 8.300 in Italia, 20 stabilimenti in 4 continenti, Fincantieri è oggi il principale costruttore navale occidentale e ha nel suo portafoglio clienti i maggiori operatori crocieristici al mondo, la Marina Militare e la US Navy, oltre a numerose Marine estere, ed è partner di alcune tra le principali aziende europee della difesa nell'ambito di programmi sovranazionali.

www.fincantieri.com

FINCANTIERI S.p.A. - Media Relations

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

FINCANTIERI S.p.A. - Investor Relations

Cristiano Pasanisi	Matteo David Masi	Alberta Michelazzi
--------------------	-------------------	--------------------

Tel. +39 040 3192375
cristiano.pasanisi@fincantieri.it

Tel. +39 040 3192334
MatteoDavid.Masi@fincantieri.it

Tel. +39 040 3192497
alberta.michelazzi@fincantieri.it

ALLEGATI

Di seguito si riportano gli schemi consolidati di Conto economico, Struttura patrimoniale e Rendiconto finanziario riclassificati e lo schema della Posizione finanziaria netta consolidata utilizzati dal *management* per monitorare l'andamento della gestione.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO RICLASSIFICATO

(euro/milioni)

Ricavi e proventi

Acquisti, prestazioni di servizi e costi diversi

Costo del personale

Accantonamenti

EBITDA

EBITDA margin

Ammortamenti e svalutazioni

EBIT

EBIT margin

Proventi ed (oneri) finanziari

Proventi ed (oneri) su partecipazioni

Imposte d'esercizio

Risultato d'esercizio adjusted⁸

di cui Gruppo

Proventi ed oneri estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti

Effetto fiscale su proventi e oneri estranei alla gestione e non ricorrenti

Risultato d'esercizio

di cui Gruppo

	31.12.2017	31.12.2016
Ricavi e proventi	5.020	4.429
Acquisti, prestazioni di servizi e costi diversi	(3.742)	(3.291)
Costo del personale	(909)	(846)
Accantonamenti	(28)	(25)
EBITDA	341	267
EBITDA margin	6,8%	6,0%
Ammortamenti e svalutazioni	(120)	(110)
EBIT	221	157
EBIT margin	4,4%	3,5%
Proventi ed (oneri) finanziari	(83)	(66)
Proventi ed (oneri) su partecipazioni	(5)	(10)
Imposte d'esercizio	(42)	(21)
Risultato d'esercizio adjusted⁸	91	60
<i>di cui Gruppo</i>	95	66
Proventi ed oneri estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti	(49)	(59)
Effetto fiscale su proventi e oneri estranei alla gestione e non ricorrenti	11	13
Risultato d'esercizio	53	14
<i>di cui Gruppo</i>	57	25

STRUTTURA PATRIMONIALE CONSOLIDATA RICLASSIFICATA

(euro/milioni)

Attività immateriali

Immobili, impianti e macchinari

Partecipazioni

Altre attività e passività non correnti

Fondo Benefici ai dipendenti

Capitale immobilizzato netto

	31.12.2017	31.12.2016
Attività immateriali	582	595
Immobili, impianti e macchinari	1.045	1.064
Partecipazioni	53	58
Altre attività e passività non correnti	122	(69)
Fondo Benefici ai dipendenti	(59)	(58)
Capitale immobilizzato netto	1.743	1.590

Rimanenze di magazzino e acconti	835	590
Lavori in corso su ordinazione e anticipi da clienti	648	604
<i>Construction loans</i>	(624)	(678)
Crediti commerciali	909	1.123
Debiti commerciali	(1.748)	(1.307)
Fondi per rischi e oneri diversi	(141)	(126)
Altre attività e passività correnti	1	59
Capitale di esercizio netto	(120)	265
Attività nette destinate alla vendita	-	1
Capitale investito netto	1.623	1.856
Capitale sociale	863	863
Riserve e utili di Gruppo	374	223
Patrimonio netto di terzi	72	155
Patrimonio netto	1.309	1.241
Posizione finanziaria netta	314	615
Fonti di finanziamento	1.623	1.856

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO RICLASSIFICATO

(euro/milioni)	31.12.2017	31.12.2016
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività operative	532	73
Flusso di cassa generato/(assorbito) dall'attività di investimento	(168)	(237)
Flusso di cassa generato/(assorbito) dall'attività di finanziamento	(299)	115
Flusso monetario netto del periodo	65	(49)
Disponibilità liquide ad inizio periodo	220	260
Differenze cambio su disponibilità iniziali	(11)	9
Disponibilità liquide a fine periodo	274	220

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA CONSOLIDATA

(euro/milioni)	31.12.2017	31.12.2016
Liquidità	274	220
Crediti finanziari correnti	35	33
Debiti bancari correnti	(122)	(306)
Obbligazioni emesse - quota corrente (*)	(300)	-
Parte corrente dei finanziamenti da banche	(52)	(128)
Altri debiti finanziari correnti	(8)	(19)
Indebitamento finanziario corrente	(482)	(453)
Indebitamento finanziario corrente netto	(173)	(200)
Crediti finanziari non correnti	123	115
Debiti bancari non correnti	(262)	(229)
Obbligazioni emesse - quota non corrente (*)	-	(298)

Altri debiti non correnti	(2)	(3)
Indebitamento finanziario non corrente	(264)	(530)
Posizione finanziaria netta	(314)	(615)

(*) Le obbligazioni emesse sono state riclassificate dalla quota non corrente alla quota corrente in virtù delle loro scadenze contrattuali

TASSI DI CAMBIO

I tassi di cambio adottati per la traduzione dei bilanci delle società che hanno una “valuta funzionale” diversa dall’Euro sono riportati nella seguente tabella:

	31.12.2017		31.12.2016	
	Medio	Puntuale	Medio	Puntuale
Dollaro (USD)	1,1297	1,1993	1,1069	1,0541
Dollaro australiano (AUD)	1,4732	1,5346	1,4883	1,4596
Dirham (AED)	4,1475	4,4044	4,0634	3,8696
Real (BRL)	3,6054	3,9729	3,8561	3,4305
Corona norvegese (NOK)	9,3270	9,8403	9,2906	9,0863
Rupia indiana (INR)	73,5324	76,6055	74,3717	71,5935
Nuovo Leu (RON)	4,5688	4,6585	4,4904	4,539
Yuan Cinese (CNY)	7,6290	7,8044	7,3522	7,3202
Corona Svedese (SEK)	9,6351	9,8438	9,4689	9,5525

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

Il *management* di Fincantieri valuta le *performance* del Gruppo e dei segmenti di *business* anche sulla base di alcuni indicatori non previsti dagli IFRS. In particolare, l’EBITDA è utilizzato come principale indicatore di redditività, in quanto permette di analizzare la marginalità del Gruppo, eliminando gli effetti derivanti dalla volatilità originata da elementi economici non ricorrenti o estranei alla gestione ordinaria.

Di seguito sono descritte, così come richiesto dalla Comunicazione Consob n. 0092543 del 3 dicembre 2015 che recepisce gli orientamenti ESMA/2015/1415 in tema di indicatori alternativi di *performance*, le componenti di ciascuno di tali indicatori:

- EBITDA: è pari al risultato ante imposte, ante proventi e oneri finanziari, ante proventi ed oneri su partecipazioni ed ammortamenti e svalutazioni, così come riportati negli schemi di bilancio, rettificato dai seguenti elementi:
 - oneri a carico Azienda per Cassa Integrazione Guadagni (CIG);
 - oneri connessi a piani di riorganizzazione e altri costi del personale non ricorrenti;
 - accantonamenti costi e spese legali connessi a contenziosi verso il personale per danni da amianto;
 - altri oneri o proventi di natura non ordinaria derivanti da eventi non ricorrenti di particolare significatività.
- EBITDA *margin*: è pari all’incidenza percentuale dell’EBITDA sui Ricavi e proventi.
- EBIT: è pari all’EBITDA al netto degli ammortamenti e svalutazioni di natura ricorrente (sono escluse le svalutazioni dell’avviamento e delle Attività immateriali e degli Immobili, impianti e macchinari rilevate a seguito di test di *impairment*).
- EBIT *margin*: è pari all’incidenza percentuale dell’EBIT sui Ricavi e proventi.
- Risultato d’esercizio *adjusted*: è pari al risultato d’esercizio prima delle rettifiche per elementi economici non ricorrenti o estranei alla gestione ordinaria, che vengono esposte al netto del relativo effetto fiscale.
- Capitale immobilizzato netto: è pari al capitale fisso impiegato per l’operatività aziendale che include le voci: Attività

immateriali, Immobili, impianti e macchinari, Partecipazioni e Altre attività non correnti (incluso il *fair value* dei derivati ricompresi nelle voci Attività finanziarie non correnti e Passività finanziarie non correnti) al netto del Fondo benefici ai dipendenti.

- Capitale di esercizio netto: è pari al capitale impiegato per l'operatività aziendale caratteristica che include le voci Rimanenze di magazzino e acconti, Lavori in corso su ordinazione e anticipi da clienti, *Construction loans*, Crediti commerciali, Debiti commerciali, Fondi per rischi e oneri diversi, Altre attività e passività correnti (inclusi i Crediti per imposte dirette, Debiti per imposte dirette, Imposte differite attive, Imposte differite passive oltre al *fair value* dei derivati ricompresi nelle voci Attività finanziarie correnti e Passività finanziarie correnti).
- Capitale investito netto: è pari al totale tra il Capitale immobilizzato netto e il Capitale di esercizio netto.
- ROI: il ROI (*Return on investment*) è calcolato come rapporto tra l'EBIT e la media aritmetica del Capitale investito netto all'inizio e alla fine del periodo di riferimento.
- ROE: il ROE (*Return on equity*) è calcolato come rapporto tra l'Utile/Perdita del periodo e la media aritmetica del Totale Patrimonio netto all'inizio e alla fine del periodo di riferimento.
- Rapporto Totale indebitamento finanziario/Totale Patrimonio netto: tale indicatore è calcolato come rapporto tra il Totale indebitamento finanziario e Totale Patrimonio netto.
- Rapporto Posizione finanziaria netta/EBITDA: tale indicatore è calcolato dal Gruppo come rapporto tra Posizione finanziaria netta come monitorata dal Gruppo e EBITDA.
- Rapporto Posizione finanziaria netta/Totale Patrimonio netto: tale indicatore è calcolato come rapporto tra Posizione finanziaria netta come monitorata dal Gruppo e Totale Patrimonio netto.
- Accantonamenti: si intendono accantonamenti a Fondi per rischi ed oneri e svalutazioni di Crediti commerciali e Altre attività non correnti e correnti.

Di seguito si riportano gli schemi di riconciliazione tra le voci degli schemi riclassificati e quelli di bilancio (schemi obbligatori).

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

	31.12.2017		31.12.2016	
(euro/milioni)	Valori schema obbligatorio	Valori schema riclassificato	Valori schema obbligatorio	Valori schema riclassificato
A - Ricavi e proventi		5.020		4.429
Ricavi della Gestione	4.914		4.347	
Altri Ricavi e Proventi	106		87	
Ricl. a I - Proventi ed (oneri) estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti			(5)	
B - Acquisti, prestazioni di servizi e costi diversi		(3.742)		(3.291)
Acquisti, prestazioni di servizi e costi diversi	(3.747)		(3.296)	
Ricl. a I - Proventi ed (oneri) estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti	5		5	
C - Costo del personale		(909)		(846)
Costo del personale	(912)		(858)	
Ricl. a I - Proventi ed (oneri) estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti	3		12	

D - Accantonamenti		(28)		(25)
Accantonamenti	(69)		(72)	
Ricl. a I - Proventi ed (oneri) estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti	41		47	
E - Ammortamenti e svalutazioni		(120)		(110)
Ammortamenti e svalutazioni	(120)		(110)	
F - Proventi e (oneri) finanziari		(83)		(66)
Proventi ed (oneri) finanziari	(83)		(66)	
G - Proventi e (oneri) su partecipazioni		(5)		(10)
Proventi e (oneri) su partecipazioni	(5)		(10)	
H - Imposte dell'esercizio		(42)		(21)
Imposte sul reddito	(31)		(8)	
Ricl. L - Effetto fiscale oneri estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti	(11)		(13)	
I - Proventi ed oneri estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti		(49)		(59)
Ricl. da A - Ricavi e proventi			5	
Ricl. da B - Acquisti, prestazioni di servizi e costi diversi	(5)		(5)	
Ricl. da C -Costo del personale	(3)		(12)	
Ricl. da D - Accantonamenti	(41)		(47)	
L- Effetto fiscale su proventi e oneri estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti		11		13
Ricl. da H - Imposte dell'esercizio	11		13	
Risultato d'esercizio		53		14

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

		31.12.2017		31.12.2016	
	(Euro/milioni)	Valori parziali da schema obbligatorio	Valori da schema riclassificato	Valori parziali da schema obbligatorio	Valori da schema riclassificato
A)	Attività immateriali		582		595
	<i>Attività immateriali</i>	582		595	
B)	Immobili, impianti e macchinari		1.045		1.064
	<i>Immobili, impianti e macchinari</i>	1.045		1.064	
C)	Partecipazioni		53		58

	<i>Partecipazioni</i>	53		58	
D)	Altre attività e passività non correnti		122		(69)
	<i>Derivati attivi</i>	144		4	
	<i>Altre attività non correnti</i>	26		16	
	<i>Altre passività</i>	(31)		(48)	
	<i>Derivati passivi</i>	(17)		(41)	
E)	Fondo Benefici ai dipendenti		(59)		(58)
	<i>Fondo benefici ai dipendenti</i>	(59)		(58)	
F)	Rimanenze di magazzino e acconti		835		590
	<i>Rimanenze di magazzino e acconti</i>	835		590	
G)	Lavori in corso su ordinazione e anticipi da clienti		648		604
	<i>Attività per lavori in corso su ordinazione</i>	1.995		1.374	
	<i>Passività per lavori in corso e anticipi da clienti</i>	(1.347)		(770)	
H)	Construction loans		(624)		(678)
	<i>Construction loans</i>	(624)		(678)	
I)	Crediti commerciali		909		1.123
	<i>Crediti commerciali ed altre attività correnti</i>	1.156		1.383	
	<i>Ricl. a N - Altre Attività</i>	(247)		(260)	
L)	Debiti commerciali		(1.748)		(1.307)
	<i>Debiti commerciali ed altre passività correnti</i>	(1.973)		(1.496)	
	<i>Ricl. a N - Altre passività</i>	225		189	
M)	Fondi per rischi e oneri diversi		(141)		(126)
	<i>Fondi per rischi e oneri</i>	(141)		(126)	
N)	Altre attività e passività correnti		1		59
	<i>Imposte differite attive</i>	72		154	
	<i>Crediti per imposte dirette</i>	19		23	
	<i>Derivati attivi</i>	16		8	
	<i>Ricl. da I - Altre attività correnti</i>	247		260	
	<i>Imposte differite passive</i>	(62)		(85)	
	<i>Debiti per imposte dirette</i>	(12)		(11)	
	<i>Derivati passivi e FV su opzioni</i>	(54)		(101)	
	<i>Ricl. da L - Altre passività correnti</i>	(225)		(189)	
O)	Attività/(passività) nette destinate alla vendita				1
	CAPITALE INVESTITO NETTO		1.623		1.856

P)	Patrimonio netto		1.309		1.241
Q)	Posizione finanziaria netta		314		615
FONTI DI FINANZIAMENTO			1.623		1.856

Di seguito si riportano gli schemi di bilancio separato (schemi obbligatori).

SITUAZIONE PATRIMONIALE FINANZIARIA BILANCIO SEPARATO

(euro)	31.12.2017	31.12.2016
ATTIVO		
ATTIVITA' NON CORRENTI		
Attività immateriali	170.896.228	142.986.924
Immobili, impianti e macchinari	634.419.331	624.930.549
Partecipazioni	258.576.168	179.671.957
Attività finanziarie	751.847.525	568.800.559
Altre attività	93.364.845	68.067.754
Imposte differite attive	32.564.131	104.279.491
Totale attività non correnti	1.941.668.228	1.688.737.234
ATTIVITA' CORRENTI		
Rimanenze di magazzino e acconti	688.277.644	374.502.677
Attività per lavori in corso su ordinazione	1.299.925.871	725.718.994
Crediti commerciali e altre attività	1.034.222.426	1.235.373.089
Crediti per imposte dirette	13.489.614	19.088.383
Attività finanziarie	162.720.290	224.892.430
Disponibilità liquide	151.989.893	12.628.959
Totale attività correnti	3.350.625.738	2.592.204.532
TOTALE ATTIVO	5.292.293.966	4.280.941.766
PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		
PATRIMONIO NETTO		
Capitale sociale	862.980.726	862.980.726
Riserve e risultati portati a nuovo	548.742.402	316.127.022
Totale Patrimonio Netto	1.411.723.128	1.179.107.748
PASSIVITA' NON CORRENTI		
Fondi per rischi ed oneri	109.704.867	88.372.280
Fondi benefici ai dipendenti	53.002.306	54.034.755
Passività finanziarie	169.688.048	470.352.976
Altre passività	15.475.298	17.402.461

Totale passività non correnti	347.870.519	630.162.472
PASSIVITA' CORRENTI		
Fondi per rischi ed oneri		
Passività per lavori in corso su ordinazione	1.246.465.515	608.665.947
Debiti commerciali e altre passività correnti	1.797.318.339	1.311.215.533
Debiti per imposte dirette	5.744.554	
Passività finanziarie	483.171.911	551.790.066
Totale passività correnti	3.532.700.319	2.471.671.546
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO	5.292.293.966	4.280.941.766

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO BILANCIO SEPARATO

(euro)	31.12.2017	31.12.2016
Ricavi della gestione	3.587.222.286	2.906.318.919
Altri ricavi e proventi	100.334.812	84.643.776
Acquisti, prestazioni di servizi e costi diversi	(2.894.651.833)	(2.379.417.763)
Costo del personale	(472.236.938)	(434.199.489)
Ammortamenti e svalutazioni	(71.462.687)	(62.644.300)
Accantonamenti	(63.956.798)	(64.237.956)
Proventi finanziari	17.236.963	23.988.927
Oneri finanziari	(52.616.170)	(51.715.156)
Proventi/(oneri) su partecipazioni		1.500.000
Imposte	(30.597.919)	(5.563.506)
UTILE/(PERDITA) D'ESERCIZIO (A)	119.271.716	18.673.452
Altri Utili/Perdite al netto dell'effetto fiscale		
Utili/(Perdite) da rimisurazione passività piani per dipendenti a benefici definiti	40.802	(1.481.498)
Componenti non riclassificabili in periodi successivi nell'Utile/(Perdita) d'esercizio al netto dell'effetto fiscale	40.802	(1.481.498)
Parte efficace degli Utili/(Perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (<i>cash flow hedge</i>)	115.171.279	(21.192.087)
Totale Utili/(Perdite) riclassificabili nell'Utile/(Perdita) d'esercizio al netto dell'effetto fiscale	115.171.279	(21.192.087)
Totale altri Utili/(Perdite), al netto dell'effetto fiscale (B)	115.212.081	(22.673.585)
TOTALE UTILE/(PERDITA) COMPLESSIVO D'ESERCIZIO (A) + (B)	234.483.797	(4.000.133)

RENDICONTO FINANZIARIO BILANCIO SEPARATO

(euro/migliaia)	31.12.2017	31.12.2016
Utile/(Perdita) d'esercizio	119.272	18.673
Ammortamenti	71.464	62.645

(Plusvalenze)/minusvalenze da realizzo di immobili, impianti e macchinari	(103)	982
(Rivalutazioni)/svalutazioni di attività immateriali e partecipazioni		
Accantonamenti/(assorbimenti) fondi per rischi e oneri diversi	66.663	64.019
Interessi e valutazioni attuariali sul fondo benefici a dipendenti	697	1.055
Dividendi di competenza		(1.500)
Interessi di competenza	25.437	21.138
Piano di incentivazione a lungo termine corrisposto in azioni	3.359	
Imposte di competenza	30.597	5.564
Flusso monetario lordo da attività d'esercizio	317.386	172.576
VARIAZIONI DEL CAPITALE D'ESERCIZIO		
- rimanenze e acconti	(313.776)	(62.595)
- lavori in corso su ordinazione e anticipi da clienti	46.717	488.329
- crediti commerciali	152.274	(548.443)
- debiti commerciali	460.297	179.120
- altre attività/passività	(37.237)	(110.272)
Flusso monetario da capitale d'esercizio	625.661	118.715
Dividendi incassati		1.500
Dividendi pagati		
Interessi attivi incassati	5.446	6.995
Interessi passivi pagati	(39.521)	(36.081)
Imposte sul reddito (pagate)/incassate	15.986	7.446
Utilizzi fondi rischi e oneri e fondo benefici dipendenti	(47.006)	(52.499)
FLUSSO MONETARIO NETTO DA ATTIVITÀ D'ESERCIZIO	560.566	46.076

(segue) RENDICONTO FINANZIARIO BILANCIO SEPARATO

(euro/migliaia)	31.12.2017	31.12.2016
FLUSSO MONETARIO NETTO DA ATTIVITÀ D'ESERCIZIO	560.566	46.076
Investimenti in:		
- attività immateriali	(48.010)	(72.182)
- immobili, impianti e macchinari	(61.155)	(101.953)
- partecipazioni	(5.856)	(10.411)
Disinvestimenti in:		
- attività immateriali		39
- immobili, impianti e macchinari	411	562
- partecipazioni		
FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO	(114.610)	(183.945)
Variazione debiti a medio/lungo termine		

- erogazioni	84.163	45.790
- rimborsi	(114.279)	(35.415)
Variazione crediti a medio lungo termine		
- erogazioni		
- rimborsi		
Variazione debiti verso banche a breve		
- erogazioni	2.967.573	1.990.204
- rimborsi	(3.246.292)	(1.856.597)
Variazione debiti/crediti verso società partecipate		
Variazione altri debiti/crediti finanziari	16.931	(136.426)
Variazione crediti/debiti da strumenti finanziari di negoziazione	(9.414)	(186)
Acquisto azioni proprie	(5.277)	
FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO	(306.595)	7.370
FLUSSO MONETARIO NETTO DEL PERIODO	139.361	(130.499)
DISPONIBILITÀ LIQUIDE AD INIZIO PERIODO	12.629	143.128
DISPONIBILITÀ LIQUIDE A FINE PERIODO	151.990	12.629

1[□] Fincantieri utilizza, in aggiunta agli indicatori finanziari convenzionali previsti dagli IFRS, alcuni indicatori alternativi di performance, al fine di consentire una migliore valutazione dell'andamento della gestione economica e della situazione patrimoniale e finanziaria. Il significato e il contenuto di tali indicatori sono illustrati in allegato, in linea con la Comunicazione Consob n. 0092543 del 3 dicembre 2015 che recepisce gli orientamenti ESMA/2015/1415

2[□] Risultato d'esercizio ante proventi ed oneri estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti

3[□] Somma di backlog e soft backlog

4[□] Tale valore non ricomprende i construction loans

5[□] Risultato d'esercizio ante proventi ed oneri estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti

6[□] Si segnala che, rispetto a quanto riportato al 31 dicembre 2016, sono state posticipate le consegne delle seguenti unità inizialmente previste per il 2017:

- due Littoral Combat Ship della classe "Freedom" (LCS 11 e LCS 13) per la U.S. Navy le cui consegne sono state posticipate dal 2017 al 2018 a causa dello slittamento del relativo programma;
- una nave rompighiaccio oceanografica per l'armatore Norwegian Polar Institute la cui consegna è stata posticipata dal 2017 al 2018;
- sette unità offshore (di cui una LPG, tre OSCV e tre PSV) le cui consegne sono state posticipate dal 2017 al 2018 in accordo con

le società armatrici;

- un pattugliatore e una Corvetta per la Marina del Qatar le cui consegne sono slittate dal 2021 al 2022 come concordato con il cliente.

⁷ Si segnala che a seguito della riorganizzazione operativa effettuata nel mese di novembre 2016 i servizi di riparazione e trasformazione e le aree di business delle cabine e dei sistemi integrati, precedentemente ricomprese nel settore Shipbuilding vengono ora ricomprese nel settore Sistemi, Componenti e Servizi. Tale riorganizzazione riflette anche la strategia del Gruppo di sviluppo del business after sales nell'area delle cabine e dei sistemi integrati.

⁸ Risultato d'esercizio ante proventi ed oneri estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti

Posted in News | No Comments »

CONTINUA IL PERCORSO DI TRASFORMAZIONE DIGITALE DEL PORTO DI TRIESTE: SINFOMAR, IL PORT COMMUNITY SYSTEM PER CONNETTERE IN UN'UNICA PIATTAFORMA TECNOLOGICA TUTTI GLI ATTORI DELLA COMUNITÀ PORTUALE E OTTIMIZZARE LA GESTIONE DEI PROCESSI

NUOVO STEP PER LA GESTIONE INFORMATIZZATA DI TUTTE LE PROCEDURE AMMINISTRATIVE, FISCALI, DOGANALI E LOGISTICHE GRAZIE ALLA RECENTE ATTIVAZIONE DEI NUOVI MODULI DI SINFOMAR PER LA DEMATERIALIZZAZIONE DELLE OPERAZIONI DI CONTROLLO E PER L'AUTORIZZAZIONE DELLE MOVIMENTAZIONI FERROVIARIE, LE GESTIONI DEI DOCUMENTI FERROVIARI SONO PIENAMENTE INTEGRATE CON I PROCESSI PORTUALI.

Trieste, 27 marzo 2018 - Il porto di Trieste punta sull'innovazione attraverso sviluppo digitale, Industria 4.0 e IoT ("Internet of Things"), confermandosi all'avanguardia sotto il profilo tecnologico e ponendo al centro della propria strategia di crescita lo sviluppo delle infrastrutture e dei sistemi digitali.

Grazie all'impegno e alla visione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, tutti gli stakeholder della comunità portuale - dagli agenti marittimi agli spedizionieri, dai terminalisti ai trasportatori, dall'Agenzia delle Dogane alla Capitaneria di Porto, dalla Guardia di Finanza alla Sanità Marittima alle imprese ferroviarie - possono contare infatti dal 2014 sul Sinfomar, il Port Community System dello scalo giuliano, realizzato dalla società Info.era, per connettere in un'unica

piattaforma tecnologica tutte le procedure amministrative, fiscali, doganali e logistiche attraverso l'integrazione delle informazioni relative ai traffici marittimi, retroportuali e ferroviari.

“La digitalizzazione è una delle sfide più importanti per il porto di Trieste e per i porti del futuro -ha affermato Zeno D'Agostino, presidente dello scalo giuliano. Abbiamo fatto diventare il nostro porto uno dei più avanzati d'Italia e d'Europa, informatizzando tutte le attività sia sul lato mare che sul lato terra. Ma è la digitalizzazione di tutta la parte operativa dei treni in ambito portuale - rimarca D'Agostino- il nuovo step che ci contraddistingue e che fa del nostro PCS, il Sinfomar, un modello unico. Si tratta di un grande vantaggio per un porto che nel 2017 ha movimentato più di 8.500 treni e che ne prevede 10.000 entro fine anno”.

Con l'attivazione dei nuovi moduli di Sinfomar per la dematerializzazione delle operazioni di controllo e per l'autorizzazione delle movimentazioni ferroviarie, si è quindi completato un ulteriore step nel percorso di trasformazione digitale definito dall'Autorità giuliana che sta permettendo di integrare con i processi portuali la manovra svolta da Adriafer, e di impostare anche l'insieme articolato di processi dell'ultimo miglio ferroviario.

Il movimento dei treni, infatti, è stato parificato a quello delle navi, gestendo con le relative differenze, le regole di gestione doganali, logistiche e di security tramite la standardizzazione e la generazione automatica dei documenti di arrivo e partenza dei treni.

“Grazie a Sinfomar - ha spiegato Luca Abatello, presidente di Info.era - è possibile per la prima volta generare un `modello CH30`, ovvero il documento ferroviario che l'operatore ferroviario deve presentare e che contiene le specifiche sulle merci trasportate, in un formato unico, concordato con gli operatori e l'Agenzia delle Dogane secondo criteri oggettivi, nonché una terminologia e una struttura condivise”.

Le attività di dematerializzazione e di integrazione tra processi portuali, manovra e ultimo miglio ferroviario, hanno portato a una notevole semplificazione nell'interscambio informativo tra i diversi operatori, con un abbattimento importantissimo degli errori e delle interpretazioni soggettive dei dati.

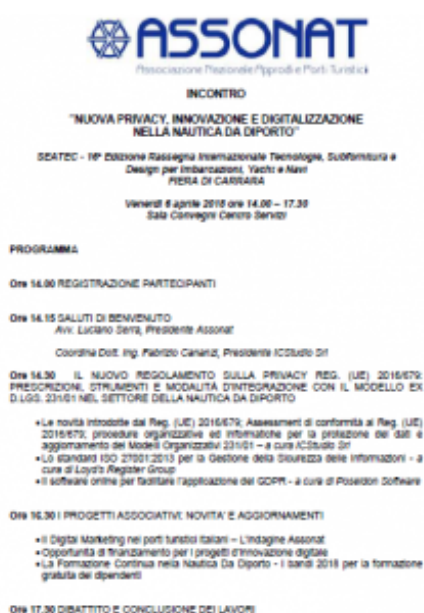
Un'altra importante semplificazione introdotta riguarda il cosiddetto `preavviso di arrivo-partenza`, contenente le informazioni necessarie a identificare sotto il profilo logistico, doganale e di security il container/mezzo in arrivo/partenza, la merce trasportata e l'autista. Il preavviso viene gestito digitalmente e può essere accettato o respinto dal soggetto interno alla comunità portuale cui è destinato, che può quindi confermare o meno la correttezza dei dati e contestualmente validarli.

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

Assonat al Seatec 2018

Carrara, 27 marzo 2018 - L'Assonat, patrocinatore della 16a Rassegna Internazionale Tecnologie, Subforniture Design per Imbarcazioni, Yacht e Navi - Seatec di Carrara Fiere - dal 5 al 7 aprile 2018, sarà presente con un'area espositiva di circa 70 mq. composta da due "Isole Assonat" con la partecipazione dei partner tecnici interessati. In particolare le coordinate del lo stand associativo di accoglienza sono Padiglione E -Corsia 33 - Stand 1046, e quelle delle due isole associative con la presenza dei Partner Tecnici sono: Dragflow Sud - Stand 1073, Ilpa Adesivi - Stand 1045, EuropAssistance - Stand 1072, Mysa - Stand 1047, Navaltecnosud - Stand 1074, PoseidonSoftware - Stand 1044, S2F Network R-marina - Stand 1075 e See Società Energetica Europea - Stand 1043.

cliccare per ingrandire



E' programmato poi per Venerdì 6 aprile 2018, ore 14.00, presso la Sala Centro Servizi del complesso fieristico, lo svolgimento del consueto incontro sulle progettualità associative in collaborazione con il partner tecnico ICStudio. Titolo del focus "Nuova Privacy, Innovazione e Digitalizzazione nella Nautica da Diporto", che sarà dedicato alla sicurezza dei dati nei porti turistici, al Digital Marketing ed ai Bandi di finanziamento 2018 per i progetti di Digitalizzazione e Formazione continua del personale dipendente. L'incontro a ingresso libero è dedicato agli operatori rappresentanti della marina e/loro collaboratori.

Posted in News | No Comments »

La gamba ferroviaria della Silk Road punta ai 100.000 teu entro il 2020

Dal Convegno "Un Mare di Svizzera" Antonio Maneschi (Sisam Lugano): "Valutare per tempo le conseguenze sul mercato"

Lugano, 27 marzo 2018 - Centomila container all'anno, contenenti merci ad alto valore aggiunto e quindi in grado di pagare noli più remunerativi per il trasporto con destinazione e provenienza il centro Europa. È questo l'obiettivo ormai ufficializzato dalla Cina per la

linea ferroviaria merci che sarà l'asse terrestre della nuova Via della Seta.

Dal 2011 a oggi - sottolinea Antonio Maneschi, chairman della società svizzera Sisam Lugano (specializzata nella logistica di impiantistica), che fa parte della multinazionale tascabile Sisam, con interessi in Italia, Turchia, paesi del Mar Nero, Medio ed Estremo Oriente e che è intervenuto come relatore al Convegno "Un Mare di Svizzera" svoltosi a Lugano - 5000 treni container hanno percorso le linee ferroviarie dal sud-ovest della Cina per essere sbarcati in una serie di terminali ferroviari che dalla Polonia e Cecoslovacchia arriva ad attestarsi su Duisburg, in Germania. A oggi esistono 52 rotte ferroviarie fra 32 città cinesi e 12 paesi europei.

Gran parte dei carichi trasportati via treno sulla nuova Via della Seta è rappresentato da prodotti elettronici. Per altro Duisburg, inizialmente pensato come terminal per il traffico locale, ha assunto le caratteristiche di un hub di consolidamento e distribuzione per il Centro e l'Est Europa.

E non casualmente il Presidente cinese Xi Jinping già nel 2014 effettuò, in questa ottica, la sua prima visita finalizzata alla riapertura della Silk Road proprio a Duisburg .

Secondo una previsione delle Deutsche Bahn confermata dalle Ferrovie cinesi, il traffico ferroviario di container su questa direttrice raggiungerà i 100.000 teu nel 2020, ma considerando i tassi di crescita (in 55 mesi il traffico è salito da 1.000 teu a 100.000) è difficile porre limiti allo sviluppo di questa direttrice ferroviaria considerata "la seconda gamba" della nuova Via della Seta.

Se è vero che, vista la portata delle nuove portacontainer superiore ai 20.000 teu, il traffico via mare continuerà a svolgere quantitativamente un ruolo assolutamente primario, è altrettanto vero che la nicchia dell'alto valore aggiunto, relativa a traffici come la componentistica e i prodotti finiti elettronici, la componentistica del settore automotive e i prodotti dell'industria della moda e del lusso, potrebbero in modo sempre più massiccio concentrarsi sulla tratta ferroviaria (lunga 12.000 chilometri) est-ovest. Una linea, questa, che prima di giungere a Duisburg, situato strategicamente al centro del mercato europeo, attraversa Kazakistan, Russia, Bielorussia e Polonia, prima di penetrare in Germania.

"Sino a oggi - commenta Maneschi, approfondendo i temi illustrati a Lugano - l'Europa ha concentrato la sua attenzione sulla direttrice nord-sud che finalmente per quanto riguarda il collegamento fra Mediterraneo (porti liguri) e Reno, sembra aver superato il punto di non ritorno. Credo sia indispensabile oggi e in prospezione futura valutare il valore dell'incrocio fra queste due direttrici nord-sud ed est-ovest e valutare per tempo anche i vantaggi che potrebbero derivarne per il mondo italiano dei trasporti e della produzione"

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

La decarbonizzazione del trasporto marittimo entro il 2035

Londra, 27 marzo 2018 - Il dispiegamento di tutte le tecnologie attualmente note potrebbe consentire di decarbonizzare quasi completamente la navigazione marittima entro il 2035, secondo un nuovo rapporto pubblicato dalla International Transport

Related Information

 [decarbonising-maritime-transport.pdf](#)

Posted in News | No Comments »

XII edizione dello “Student Naval Architect Award”: il Gruppo d’Amico e la Royal Institution of Naval Architects premiano Sofia Guidomei

Presso l’Università di Genova è stato conferito il prestigioso riconoscimento internazionale alla neo-laureata in Ingegneria Navale per una tesi che analizza un particolare tipo di resistenza al moto

Genova, 27 marzo 2018 - È stato attribuito ieri presso la Scuola Politecnica dell’Università degli Studi di Genova il **RINA-d’Amico “Student Naval Architect Award”**: conferito dalla **Royal Institution of Naval Architects** in collaborazione con il **Gruppo d’Amico**, la dodicesima edizione del prestigioso riconoscimento è andata all’**Ing. Sofia Guidomei**.

La ragazza, laureatasi in Ingegneria Navale presso l’Università di Genova, ha ottenuto il premio con una tesi, a cui è stata attribuita la dignità di stampa, dal titolo **“Analisi della resistenza al moto in presenza di air-bubbling: sperimentazione sul modello”**. L’elaborato si è basato su un’attività di tipo sperimentale, svolta al DREAMS Lab dell’Università del capoluogo ligure, ed ha analizzato la riduzione della resistenza d’attrito dovuta alla formazione di bolle generate da un circuito pneumatico appositamente realizzato.

[cliccare per ingrandire](#)



Lo “Student Naval Architect Award” viene conferito dalla **Royal Institution of Naval Architects** in più di 30 università nel mondo, tra cui la storica **Università degli Studi di Genova**, selezionata per la sua **grande tradizione e collaborazione con il mondo navale**.

La storica vicinanza del Gruppo d’Amico alle realtà accademiche marittime è volta a costruire, assieme a giovani con una formazione d’eccellenza e alle istituzioni di livello internazionale, il futuro dello shipping.

Al fine di promuovere e favorire lo scambio di informazioni tecniche e scientifiche nell’ambito della progettazione e della costruzione navale, nel corso del tempo è stata consolidata la collaborazione con la **Royal Institution of Naval Architects**, l’associazione professionale britannica degli ingegneri navali fondata a Londra nel 1860, e con il **Dipartimento di Ingegneria Navale dell’Università di Genova (DITEN)**.

In questo contesto, oltre all’importante piano di **rinnovamento** della flotta avviato dal Gruppo negli ultimi anni con l’inserimento di navi **eco-ship** di ultima generazione che anticipano gli standard fissati a livello internazionale, la flotta della Società è inoltre già rispondente ai requisiti di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) delle emissioni di CO₂, in linea con la normativa europea.

“Premiare e valorizzare le capacità dei giovani professionisti dello shipping è un obiettivo che ci siamo posti sin dall’inizio. È per noi quindi fonte di grande orgoglio premiare il talento di una giovane laureata in ingegneria navale presso l’Università di Genova”, ha commentato l’ing. Maurizio d’Amico, di d’Amico Società di Navigazione. “Il Gruppo d’Amico è costantemente impegnato nell’offrire ai ragazzi concrete opportunità di lavoro, supportando lo sviluppo dell’economia del mare attraverso il sostegno a percorsi di studio e professionali d’eccellenza”.

Durante la cerimonia di premiazione sono intervenuti il prof. **Carlo Podenzana-Bonvino** dell’Università di Genova (Scuola Politecnica, DITEN), **l’Ing. Maurizio d’Amico**, di d’Amico Società di Navigazione e **Trevor Blakeley**, Chief Executive The Royal Institution

of Naval Architects UK.

In questa occasione Trevor Blakeley ha anche consegnato il prestigioso ***Ian Telfer Prize*** della Royal Institution of Naval Architects (premio per il miglior articolo pubblicato nelle "Transactions" da autori entro i 35 anni) ad Annalisa Margarita (Costa Crociere SpA) e ad Alessandro Boveri (UNIGE PhD) per l'articolo "*Decision support system for power generation management for 110,000+ GRT cruise ship*".

A seguire, **René Berkvens**, CEO Damen Shipyards Group, ha tenuto una lecture dal titolo "*La cantieristica navale: una sfida in un mondo che cambia*". La conferenza è stata organizzata da The Royal Institution of Naval Architects - Genoa Branch in collaborazione con ATENA - Sezione Ligure Piemontese, d'Amico Società di Navigazione e l'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Genova.

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